



Heute.  
Für morgen.  
Für uns.

GESCHÄFTSBERICHT 2019  
ÖBB-HOLDING AG





14/01

## Noah's Train: Klimabotschafter für die Welt macht Halt in Wien

Initiiert wurde Noah's Train von der Initiative „Rail Freight Forward“ (RFF), einem Zusammenschluss zahlreicher europäischer Güterbahnen und Interessensvertretungen. RFF ist eine gesamteuropäische Initiative. Ziel ist es, der Öffentlichkeit in Österreich und Europa zu vermitteln, dass Schienengüterverkehr eine wesentliche Antwort auf die Herausforderung des Klimawandels ist.

05/02

## ÖBB Güterzüge werden „smart“

Die Rail Cargo Group (RCG) startete in Zusammenarbeit mit A1 und A1 Digital das Projekt „Smart-Cargo“. Bis Ende 2020 werden RCG-Güterwagen über Positionserkennung, Bewegungssensorik und Stoßerkennung verfügen. Das ermöglicht neue Services für Kundinnen und Kunden sowie eine deutlich verbesserte und noch effizientere Wartungskoordination.



12/03

## Schienennetz in Tirol zu 100 % elektrifiziert

Bis Ende 2019 elektrifizierte die ÖBB-Infrastruktur die verbliebenen 14.390 Meter der Außerfernbahn zwischen Bahnhof Reutte und der Staatsgrenze bei Schönbichl. Nach Abschluss der Arbeiten wird nun das gesamte ÖBB Schienennetz in Tirol zu 100 Prozent umweltfreundlich mit Strom betrieben.

03/01

## Talenteschmiede Innsbruck erhält neues Gesicht

Die ÖBB Lehrwerkstätte steht vor einem Neubau. Direkt neben der bestehenden Lehrwerkstätte wird ein Erweiterungsbau errichtet, der den Anforderungen eines zeitgemäßen Ausbildungsbetriebes entspricht. Es werden rund zehn Millionen Euro investiert. Die Fertigstellung ist für Ende 2020 geplant.



01/02

## Digitalisierung bei der Lehrlingsausbildung

Ein spezielles Angebot in der Lehrwerkstatt Wien sind die beiden Tablet-Klassen. Zwei Ausbildungsräume sind mit jeweils 15 Tablets ausgestattet. Die Jugendlichen haben die Möglichkeit, sich mit Lernapps beispielsweise Kenntnisse in Elektro- oder Informationstechnik u. v. m. anzueignen.



12/03

## 24 weitere Cityjet Desiro bestellt

Neue Züge für die Ostregion: 24 zusätzliche Cityjet Desiro ML von Siemens werden künftig auf den Schienen in Wien, Niederösterreich und Burgenland unterwegs sein und den Nah- und Regionalverkehr weiter aufwerten. Mit dem Abruf sind 189 Züge vom Cityjet Desiro ML bestellt.



# Das war 2019

**JAHRESRÜCKBLICK.** Eine neue Lehrwerkstätte, ein grünes Logo, intensive Bautätigkeit auf der Südstrecke ...



15/05

## Baustart für Bahnhof Mürzzuschlag

Beim Semmering-Basistunnel fiel der offizielle Startschuss für den Bau des Westportals und den Umbau des Bahnhofs Mürzzuschlag. Damit wird nun an allen Bauabschnitten des Tunnelprojektes gearbeitet. ÖBB Chef Andreas Matthä setzte den „letzten Baustein“ des rund 27 Kilometer langen Semmering-Basistunnels zwischen Gloggnitz und Mürzzuschlag.

16/05

## S-Bahn-Haltestellenoffensive in Tirol

Der Startschuss für die Ausschreibung der Bauleistungen für die S-Bahn-Haltestelle Innsbruck Messe ist gefallen. Durch das Projekt werden die Innsbrucker Stadtteile Saggen und Pradl völlig neu erschlossen und zugleich wurde ein wesentlicher Bestandteil der Haltestellenoffensive im Großraum Innsbruck auf den Weg gebracht.



»Wir müssen jetzt handeln und so viele Güter wie möglich weg von der Straße und auf die Schiene bringen. Güterverkehr auf der Schiene spart CO<sub>2</sub> und schützt das Klima!«  
ÖBB CEO ANDREAS MATTHÄ

06/05

## Alles im grünen Bereich

Das ÖBB Logo am Hauptbahnhof leuchtet grün. Damit will die ÖBB-Infrastruktur ein Zeichen setzen. Seit Mitte 2018 bietet sie auf ihrem Streckennetz bereits 100 Prozent grünen Bahnstrom und nun 100 Prozent Grünstrom auch für alle Bahnhöfe, Büros, Werkstätten, Containerkräne. Dadurch werden zusätzlich über 30.000 Tonnen CO<sub>2</sub> pro Jahr eingespart.



17/05

## ÖBB/IBM Girls!Tech Camp

„Technology for girls like me!“ Das war das Motto des dritten Girls!Tech Camps, bei dem 50 Mädchen fünf Tage lang in technische Bereiche und Berufe bei den ÖBB und IBM reingeschnuppert haben.



07/06

## German Brand Award für TransANT

Die Güterwageninnovation der Rail Cargo Group, das zukunftsweisende Plattformkonzept TranANT, wurde im vergangenen Jahr direkt am Gelände der voestalpine gelauncht. Für dieses einzigartige Event wurde die ÖBB-Rail Cargo Group nun mit dem German Brand Award des German Brand Institute ausgezeichnet.

# Finanzkennzahlen

## Ertragskennzahlen nach IFRS (in Mio. EUR, gerundet)

	2019*	2018*	2017	2016	2015
Gesamterträge	6.945	6.726	6.755	6.416	6.345
Aufwand für Material und bezogene Leistungen	-1.781	-1.803	-1.926	-1.730	-1.751
Personalaufwand	-2.742	-2.631	-2.543	-2.478	-2.337
Sonstiger betrieblicher Aufwand	-476	-417	-462	-428	-451
EBITDA	1.946	1.875	1.823	1.779	1.806
Abschreibungen (inkl. Wertminderungen)	-1.191	-1.071	-1.033	-968	-949
EBIT	755	804	790	811	857
Finanzergebnis	-587	-636	-614	-645	-664
EBT	169	168	176	166	193
ROCE (in %)	2,8	3,1	3,2	3,4	3,7

## Bilanzkennzahlen nach IFRS (in Mio. EUR, gerundet)

Bilanzsumme	31.254	29.710	28.351	27.344	26.475
Langfristige Vermögenswerte	29.967	28.386	27.083	25.877	25.140
<i>davon Sachanlagen</i>	28.246	26.809	25.576	24.386	23.416
Kurzfristige Vermögenswerte	1.287	1.324	1.268	1.467	1.335
Eigenkapital	2.645	2.529	2.306	2.093	1.922
Eigenkapitalquote (in %)	8,5	8,5	8,1	7,7	7,3
Finanzverbindlichkeiten	25.343	24.146	23.549	22.799	22.317
Net Debt	24.963	23.674	23.101	22.113	21.306
Investitionen brutto	2.700	2.591	2.503	2.400	2.032
Net Debt/EBITDA (Ratio)	12,8	12,6	12,7	12,4	11,8
Net Gearing (Ratio)	9,4	9,4	10,0	10,6	11,1

\* Ohne abgehenden Geschäftsbereich.

# Inhalt

<b>KOMMENTAR DES VORSTANDS</b>	3	<b>KONZERNABSCHLUSS</b>	106
<b>KOMMENTAR DES AUFSICHTSRATSVORSITZENDEN</b>	6	Konzern-Gewinn-und-Verlust-Rechnung 2019	106
<b>ECHT SINNVOLL.</b>	10	Konzern-Gesamtergebnisrechnung 2019	107
<b>CORPORATE GOVERNANCE BERICHT</b>	44	Konzern-Bilanz per 31.12.2019	108
<b>KONZERNLAGEBERICHT</b>	52	Konzern-Geldflussrechnung 2019	109
<b>A.</b> Struktur und Beteiligungen	52	Aufstellung der Veränderung des Konzern-Eigenkapitals 2019	110
<b>B.</b> Rahmenbedingungen und Marktumfeld	55	Erläuterungen zum Konzernabschluss per 31.12.2019	111
<b>C.</b> Wirtschafts- und Prognosebericht	64	A. Grundlagen und Methoden	111
<b>D.</b> Nicht finanzielle Leistungsindikatoren	84	B. Erläuterungen zur Konzern-Bilanz und Konzern-Gewinn-und-Verlust-Rechnung	138
<b>E.</b> Chancen- und Risikobericht	96	C. Sonstige Angaben zum Konzernabschluss	168
<b>F.</b> Anmerkungen zum Lagebericht	103	Bestätigungsvermerk	202
		<b>GLOSSAR</b>	206

**DIGITAL.** Den Geschäftsbericht 2019 als PDF und Videos zum Thema finden Sie unter: [konzern.oebb.at/gb2019](http://konzern.oebb.at/gb2019)



# ÖBB GESCHÄFTSBERICHT 2019

## Kommentar des Vorstands



ÖBB-HOLDING-VORSTAND. Mag. Arnold Schiefer (CFO), Ing. Mag. (FH) Andreas Matthä (CEO)

**Ergebniskontinuität.** Wir blicken auf ein schwieriges, letztendlich jedoch auf ein weiteres erfolgreiches Geschäftsjahr zurück. Mit einem EBT von 168,5 Millionen Euro konnten wir 2019 trotz bereits merkbarer Eintrübung einzelner Wirtschaftssektoren erneut – und damit das achte Jahr in Folge – deutlich positiv abschließen. Vorteilhaft entwickelt haben sich im abgelaufenen Geschäftsjahr auch einmal mehr die Fahrgastzahlen: Noch nie zuvor haben so viele Menschen die Züge der ÖBB genutzt wie 2019.

Die Gesamterträge des Konzerns sind im letzten Jahr erneut gestiegen, und zwar um drei Prozent auf 6,95 Milliarden Euro. Zum Gesamtergebnis des Konzerns haben erneut alle Teilkonzerne einen positiven Gewinnbeitrag geleistet. Ein besonders freudig stimmendes Ergebnis erzielte dabei – wie bereits in den beiden vorangegangenen Geschäftsjahren – unser Personenverkehr, der seinen EBT im letzten Jahr auf knapp über 100 Millionen Euro steigern konnte. Unsere Güterverkehrstochter verzeichnete aufgrund des schwierigen Marktumfelds 2019 einen Rückgang beim EBT auf 5,1 Millionen Euro. Im Ranking der europäischen Schienengüterverkehrsunternehmen zählt die ÖBB-Rail Cargo Group damit aber nach wie vor zu den Top 3. Und auch der Teilkonzern Infrastruktur lieferte 2019 mit einem EBT von 38,3 Millionen Euro einen stabilen Ergebnisbeitrag zum Konzerngesamtergebnis.

### Zugfahren hat „das gewisse Etwas“!

Ähnlich erfreulich wie die Ergebniskontinuität des Konzerns war im letzten Jahr auch der Zuspruch durch unsere Kundinnen und Kunden. Knapp 267 Millionen Fahrgäste in unseren Zügen bedeuten einen weiteren Fahrgastrekord im Schienenpersonenverkehr. Treiber dieser positiven Entwicklung bei den Fahrgastzahlen waren im abgelaufenen Jahr sowohl der Nah- als auch der Fernverkehr sowie unsere

Nachtverkehre, die nicht nur medial für internationales Aufsehen gesorgt haben. Die mit Ende des letzten Jahres gestartete Verbindung von Wien in die Europahauptstadt Brüssel hat in Kombination mit der europäischen Klimaschutzbewegung eine breite internationale Diskussion über Nachtzüge als echte Alternative zu Kurzstreckenflügen ausgelöst – eine Diskussion, die in den nächsten Monaten und Jahren wohl mit Vehemenz fortgesetzt werden wird. In einem harten Marktumfeld behaupten konnte sich im letzten Jahr einmal mehr die ÖBB-Postbus, der rund 210 Millionen Kundinnen und Kunden pünktlich und sicher an ihr jeweiliges Ziel gebracht hat. Mit einem Marktanteil von 43 Prozent ist der Postbus damit nach wie vor einer der wichtigsten Träger des öffentlichen Verkehrs in Österreich geblieben. Unabhängig davon wird es jedoch notwendig sein, die Busverkehre in Österreich neu zu bewerten. Und zwar einerseits hinsichtlich des aktuellen Ausschreibungswettbewerbs, der zu einem reinen Preiskampf, bei dem Qualitätskriterien zu wenig zählen, geworden ist. Andererseits dürfen wir unsere Klimaschutzziele, für deren Erreichen eine deutliche Zunahme bei der Nutzung aller Angebote des öffentlichen Verkehrs – also auch der Busverkehre – erforderlich ist, nicht aus den Augen verlieren. Wir setzen im Busgeschäft 2020 daher auf weitere Gespräche mit den Verantwortlichen in Bund, Ländern und Gemeinden.

### Rail Cargo Group kämpft an der Spitze

Die Rail Cargo Group (RCG) konnte mit einer Gesamttransportleistung von etwas über 105 Millionen Nettotonnen ihre Spitzenposition im europäischen Schienengüterverkehr auch 2019 behaupten. Bezüglich der transportierten Mengen ist die RCG damit weiterhin eines der größten Schienengüterverkehrsunternehmen Europas und konnte auf den beiden Heimmärkten mit der Rail Cargo Austria und der



ING. MAG. (FH) ANDREAS MATTHÄ, Vorstandsvorsitzender (CEO)

**Wir wissen, dass wir im gesamten Unternehmen hervorragende Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter haben, die in der aktuellen Situation genauso wie nach der Krise mit vollem Einsatz für das Unternehmen und für Österreich arbeiten.**

Rail Cargo Hungaria ihre jeweilige klare Marktführerschaft verteidigen.

Diese positiven Ergebnisse dürfen aber nicht über die grundsätzlichen wirtschaftlichen Probleme hinwegtäuschen, die der Schienengüterverkehrssektor hat – und zwar europaweit! Zurückzuführen sind diese Schwierigkeiten auf die ungleichen Wettbewerbsbedingungen zwischen Schiene und Straße, die Transporte unter 500 Kilometern mit dem Lkw unverhältnismäßig billig machen.

Um diese Ungleichheit im Wettbewerb, die von Zulassungsfragen bis zur Bemautung, von fehlender Kontrolle bis zur steuerlichen Bevorzugung reichen, zu beseitigen, haben die europäischen Schienengüterverkehrsunternehmen die Initiative „Rail Freight Forward“ gegründet. Trotz erster Teilerfolge der Initiative, die neben der RCG von Unternehmen wie DB Cargo, SNCF, SBB etc. unterstützt wird, sind wir allerdings noch weit von fairen Wettbewerbsbedingungen im euro-



päischen Güterverkehr entfernt. Auch in diesem Bereich bedarf es daher 2019 weiterer intensiver Gespräche mit den politischen Verantwortungs-trägern in Österreich und in Europa.

### **Gut für die Wirtschaft. Gut für das Klima**

Die Basis für die positive Entwicklung der gesamten ÖBB in den letzten Jahren bildet die Modernisierung der Bahninfrastruktur, die auch im vorigen Jahr konsequent fortgesetzt wurde. So haben wir auch 2019 wieder rund zwei Milliarden Euro in das System Bahn investiert: in die Beschleunigung von Strecken, in moderne Bahnhöfe samt der dazugehörigen Gratis-Parkmöglichkeiten auf den ÖBB Park & Ride- und Bike & Ride-Anlagen. Von unseren Kundinnen und Kunden haben wir dafür wieder großen Zu-

spruch erhalten und viele Menschen sind nicht zuletzt aufgrund dieser Investitionen und den damit einhergehenden Verbesserungen beim Zugfahren zu überzeugten Bahnfahrerinnen und Bahnfahrern geworden. Besonders wichtig ist uns dabei, dass wir sämtliche Bauprojekte auch im letzten Jahr im vorgesehenen Zeit- sowie im budgetierten Kostenplan umsetzen konnten. Der sorgsame Umgang mit Steuermitteln ist für uns deshalb so entscheidend, weil wir in den nächsten Jahren weiter investieren müssen, wenn wir unsere Ziele erreichen wollen. Und dafür brauchen wir das unbedingte Vertrauen der Steuerzahlerinnen und Steuerzahler.

### **Was bringt die Zukunft?**

Vor uns liegen spannende Monate. Die mit der aktuellen Corona-Pandemie verbundenen wirtschaftlichen Folgen sind aktuell noch nicht in gesamtem Umfang abschätzbar. Gleichzeitig müssen wir aber ebenso unsere anderen Ziele – die Stichworte dafür lauten Klimaschutz und Generationenwechsel – im Blick haben. All diesen Aufgaben werden wir uns im laufenden und in den kommenden Jahren mit ganzer Kraft stellen müssen. Und wir tun dies mit Optimismus, weil wir wissen, dass wir hervorragende Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter haben, die sowohl in der aktuellen Situation „anpacken“ als auch nach der Pandemie mit vollem Einsatz für das Unternehmen und für Österreich arbeiten werden. Dafür möchten wir uns hiermit auch noch einmal bei allen Kolleginnen und Kollegen bedanken. DANKE!



**MAG. ARNOLD SCHIEFER.** Mitglied des Vorstands (CFO)

### **Ing. Mag. (FH) Andreas Matthä**

Vorstandsvorsitzender  
ÖBB-Holding AG

### **Mag. Arnold Schiefer**

Mitglied des Vorstands  
ÖBB-Holding AG

# Kommentar des Aufsichtsratsvorsitzenden



**MAG. GILBERT TRATTNER.**  
Vorsitzender des Aufsichtsrats der ÖBB-Holding AG

**Nachhaltigkeit.** Die ÖBB sind das größte Klimaschutzunternehmen Österreichs. Sie sind aber nicht nur gut für die Umwelt. Als wichtigster Mobilitätsanbieter des Landes übernehmen wir auch soziale und wirtschaftliche Verantwortung.

Kaum etwas hat uns im letzten Jahr mehr beschäftigt als der Klimawandel. Die Sorge der Menschen vor den negativen Folgen ist groß und bei vielen wächst der Wunsch, etwas zu verändern. Nachhaltige Mobilität wird dabei für immer mehr zu einem zentralen Thema. Für die ÖBB ist das eine historische Chance, denn jeder neue Fahrgast, jede Gütertonne mehr auf der Schiene ist ein Gewinn für die Umwelt. Erreichbar ist das aber nur, wenn die ÖBB auch wirtschaftlich nachhaltig unterwegs sind. Und das, ohne ihr Leistungsversprechen und ihre Versorgungspflicht zu vernachlässigen.

Die ÖBB müssen also ökologisch, ökonomisch und sozial nachhaltig sein. Das jedoch in einem gesellschaftlichen sowie wirtschaftlichen Umfeld, das derzeit viele und große Veränderungen erlebt: Digitalisierung, neue Mitbewerber, die auf den Markt drängen, konjunkturelle Schwankungen, aber auch der interne Generationenwechsel sind Themen, welche die ÖBB als Konzern enorm fordern.

Wollen die ÖBB auch in Zukunft erfolgreich sein, braucht es eine klare strategische Ausrichtung und das Engagement jedes und jeder Einzelnen. So wie ich die ÖBB bereits in der Vergangenheit kennengelernt habe und noch mehr im letzten Jahr als Vorsitzender des Aufsichtsrats, macht es mich aber zuversichtlich, dass wir diese Herausforderungen meistern und die sich uns bietenden Möglichkeiten nutzen können.

## Schiene braucht Weichenstellungen

Im letzten Jahr haben der Personenverkehr und die Rail Cargo mit ihren Transportleistungen mehr als vier Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> eingespart. Die ÖBB sind damit bereits jetzt das größte Klimaschutzunternehmen des Landes. Entsprechend sind auch die von der Bundesregierung angestrebten Klimaziele nur mit einer weiteren Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene erreichbar. Dafür braucht es aber eine angemessene Unterstützung, um vor allem im Güterverkehr endlich faire Wettbewerbsbedingungen zu schaffen. Denn nach wie vor ist die Bahn gegenüber der Straße aufgrund unterschiedlicher Kosten deutlich benachteiligt. Dazu kommt eine negative Konjunktur, die den Preisdruck zusätzlich verschärft.

Umso bemerkenswerter ist das positive Ergebnis vor Ertragsteuern (EBT), welches die Rail Cargo im letzten Jahr erzielen konnte. Etwas, das anderen Bahnen in Europa nicht gelungen ist und auch dafür sorgt, dass in Österreich der Anteil der Bahn am Güterverkehr fast doppelt so hoch ist wie im europäischen

**Für die ÖBB ist das eine historische Chance, denn jeder neue Fahrgast, jede Gütertonne mehr auf der Schiene ist ein Gewinn für das Unternehmen und für die Umwelt.**

Schnitt. Beides wird nur durch eine kompromisslose Ausrichtung der Rail Cargo in Richtung Kundinnen und Kunden erreicht. Denn nur so gelingt es, mit individuellen Angeboten, spezifischen Branchenlösungen sowie europaweit führenden Innovationen auf dem Markt zu überzeugen.

### **Mobilität und Arbeit für Österreich**

Das gilt auch für den Personenverkehr. Täglich bringen die ÖBB rund 1,3 Millionen Menschen sicher an ihr Ziel. Pro Jahr sind es bereits mehr als 450 Millionen. Weit mehr als die Hälfte davon sind Pendler und Pendlerinnen sowie Schüler und Schülerinnen, die ohne die ÖBB im wahrsten Sinne des Wortes auf der Straße stünden ... Mit dieser Verkehrsleistung erfüllen die ÖBB einen wichtigen sozialen Auftrag. Noch mehr gilt das für die ÖBB-Postbus, die österreichweit rund 1.800 Gemeinden mit einem leistbaren und effizienten Verkehrsangebot versorgt.

Die ÖBB sind zudem selbst einer der größten Arbeitgeber des Landes – und einer der vielfältigsten. Insgesamt arbeiten bei den ÖBB mehr als 40.000 Menschen in fast 100 verschiedenen Berufen. Sozial nachhaltig ist aber auch, dass die ÖBB jungen Menschen die Möglichkeit geben, den für sie passenden Beruf zu erlernen. Dafür stehen 25 Lehrberufe zur Wahl und pro Jahr werden 500 neue Lehrlinge aufgenommen. Die ÖBB sind damit der zweitgrößte Ausbildungsbetrieb Österreichs und bei technischen Berufen der größte.

### **Verantwortung für die Zukunft**

Die von den ÖBB erbrachten Leistungen werden nach strengsten Kriterien und transparent abgerechnet. Das gilt auch für die Investitionen in die Infrastruktur, welche die ÖBB im Auftrag der Republik tätigt und die ein wichtiger Multiplikator für den heimischen Wohlstand sind. Mehr als zwei Milliarden Euro Wertschöpfung und über 20.000 Arbeitsplätze sind auf die Investitionen der ÖBB zurückzuführen.

Die entstehende Infrastruktur bringt aber nicht nur schnellere Reisezeiten, sehr oft ist sie entscheidend dafür, wo Unternehmen investieren und wo sie neue Jobs schaffen. Oder anders formuliert: Wenn ab 2026 Wien und Klagenfurt auf der Schiene nur mehr 2 Stunden 40 Minuten entfernt sind, dann ist das gut für die Umwelt, für die Menschen und für die Wirtschaft.

Gleichwohl müssen die ÖBB stets danach trachten, noch effizienter und kundenorientierter zu werden – in ihren Leistungen, in ihren Prozessen und natürlich auf dem Markt, wo der Wettbewerb nicht nur weiter zunehmen wird, sondern vor allem durch die Digitalisierung auch neue „Mitspieler“ bringt.

### **Heute unterwegs für morgen**

Dass sich die ÖBB dieser Herausforderung mit Erfolg stellen, bestätigt das sehr erfreuliche zweitbeste Ergebnis in der jüngeren Geschichte der ÖBB. Dazu möchte ich dem Vorstand und allen Kolleginnen und Kollegen herzlichst gratulieren.

Ein solches Ergebnis ist nur durch den nachhaltigen Einsatz jedes und jeder Einzelnen erzielbar. Und es ist ein gemeinsamer Erfolg, auf den wir stolz sein sollten. Vor allem, da wir damit Vorbild für andere sind: Die ÖBB zeigen, dass Ökologie und Wirtschaftlichkeit kein Widerspruch sind, und übernehmen damit eine wichtige Verantwortung für Österreich. Auch dafür möchte ich mich im Namen des Aufsichtsrats herzlichst bedanken.

**Mag. Gilbert Trattner**

Vorsitzender des Aufsichtsrats  
der ÖBB-Holding AG



# ZAHLEN DATEN FAKTEN

## 2.302 Mio.

Der Teilkonzern **ÖBB-Personenverkehr** hat **2019 mit einem Gesamtertrag von 2.302,1 Mio. Euro ein EBT von 100,1 Mio. Euro erwirtschaftet** (Seite 70).

## 7.205

Im Jahr 2019 waren **im Teilkonzern ÖBB-Personenverkehr 7.205 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter** beschäftigt (Stand 31.12., Seite 85).

## 290,5 Mio.

Der Teilkonzern **ÖBB-Personenverkehr** **tätigte im Jahr 2019 Investitionen in der Höhe von 290,5 Mio. Euro**, im Jahr zuvor waren es 400,8 Mio. (Seite 77).



## 266,6 Mio.

**266,6 Mio. Personen** sind im Jahr 2019 **mit den Zügen der ÖBB** unterwegs gewesen. Das ist eine Steigerung von 2%. 228,4 Mio. (+2%) Fahrgäste haben die Züge im Nahverkehr und 38,2% (+4%) im Fernverkehr genutzt (Seite 65).

## 476,8 Mio.

476,8 Mio. **Fahrgäste haben im Jahr 2019 die Dienste der ÖBB in Anspruch genommen**, davon fuhren 266,6 Mio. mit dem Zug und 210,2 Mio. mit dem Bus. Das ist eine **Steigerung von 1%** im Vergleich zum Vorjahr (Seite 65).

## 26

Die ÖBB boten 2019 **europaweit insgesamt 26 Nachtzuglinien** an, davon 17 eigene und 9 mit Partnern. Seit Jänner 2020 gibt es mit dem Nachtzug nach Brüssel eine 27. Linie. Im Dezember 2020 soll eine direkte Nachtverbindung nach Amsterdam folgen (Seite 92).

**Echt sinnvoll.**

# Heute. Für Morgen. Für uns.

**UNSER FAHRPLAN.** Mit jedem Fahrgast mehr verbessern wir unser Ergebnis und tun Gutes für die Umwelt. Daran arbeiten wir täglich.

Auf den ersten Blick war das Jahr 2019 für die ÖBB von zwei Dingen geprägt: die Neupositionierung der Marke und die Klimadiskussion. Für uns als ÖBB ist beides eng miteinander verwoben und zugleich das Narrativ des diesjährigen Geschäftsberichts. Die ÖBB haben im letzten Jahr ihren Unternehmensauftritt neu ausgerichtet. Dabei geht es weniger darum etwas zu verkaufen, sondern vielmehr darum zu erzählen, was die ÖBB täglich leisten – für die Kunden und Kundinnen, für die Umwelt und für Österreich, und das nicht nur für heute, sondern auch für morgen. Das spiegelt sich auch im neuen Claim „Heute. Für morgen. Für uns.“, der wiederum den Markenkern „Echt sinnvoll.“ kommuniziert.

## Wir sind Klimaschutz

Und da kommt die Klimadiskussion ins Spiel. Seit Jahren machen die ÖBB in Sachen Klima mit starken Sprüchen auf sich aufmerksam, wie beispielsweise: „Wir sind das größte Klimaschutzunternehmen Österreichs“ oder „Klimaschutz ist unser Geschäftsmodell“. Da steckt allerdings viel Wahrheit drinnen. Jeden Tag bewegen wir rund 1,3 Millionen Menschen mit Bahn und Bus. 2019 konnten wir rund 476,8 Millionen Fahrgäste bei uns begrüßen. Dazu kommen rund 105,3 Millionen Tonnen Güter, die wir in Europa und Asien transportiert haben. Das Ergebnis: Wir haben rund 4,2 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> einge-

spart – im Vergleich, wenn dieselben Leistungen auf der Straße erbracht worden wären (Stand 2018). Und das ist für uns noch lange nicht genug. Mit jedem Fahrgast und jeder Tonne Güter mehr verbessern wir unser Ergebnis, tun Gutes für die Umwelt und tragen unseren Teil dazu bei, dass Österreich 2030 seine Klimaschutzziele erreichen wird. Oder einfach gesagt: „Heute. Für morgen. Für uns.“

## Lifestyle Bahnfahren

Bahnfahren liegt in Österreich voll im Trend. Seit nunmehr sechs Jahren in Folge sind die Österreicher mit rund 1.450 Kilometern pro Einwohner die fleißigsten Bahnfahrer und Bahnfahrerinnen der EU und laut Umfragen mittlerweile auch die zufriedensten. Und im Güterverkehr haben wir mit 30 Prozent den höchsten Modalsplit in Europa. Das sind gute Voraussetzungen dafür, dass wir unsere Leistungen weiter verbessern. Auch davon wird in diesem Geschäftsbericht erzählt. Wir werfen einen Blick hinter die Kulissen und zeigen die Kraft von 40.000 Personen in unserem Unternehmen und was sie täglich leisten. Durch ihren enormen Einsatz werden wir jeden Tag ein klein wenig schneller, sicherer und komfortabler, um noch mehr Kundinnen und Kunden von uns zu überzeugen und Österreich wieder ein wenig grüner zu machen. Denn unser neuer Fahrplan lautet: „Heute. Für morgen. Für uns.“ <





Echt sinnvoll.

# WIR SIND KLIMASCHUTZ

**GRÜNE ÖBB.** Schon heute leisten die ÖBB einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz. Den wollen sie weiter massiv erhöhen. Die ÖBB Klimaschutzstrategie 2030 definiert sechs zentrale Hebel, um das möglich zu machen.

Vor über 130 Jahren wurde die erste elektrisch betriebene Bahn in Betrieb genommen und gut 90 Jahre ist es her, dass das erste eigene Wasserkraftwerk in Bau ging. Klimafreundliche Mobilität ist der zentrale Gencode der ÖBB. Durch die Mobilitätsleistungen der ÖBB mit Bahn und Bus werden jährlich CO<sub>2</sub>-Emissionen von mehr als vier Millionen Tonnen eingespart. Die ÖBB übernehmen Verantwortung für Österreich und stellen täglich Transportleistungen für mehr als eine Million Menschen bereit – schnell, pünktlich, sicher und grün. Und die ÖBB sind gewillt, ihren Beitrag dafür zu leisten, dass Österreich seine Klimaziele im Verkehrssektor bis 2030 erreicht. Mit ihrer Klimaschutzstrategie 2030 arbeiten die ÖBB kontinuierlich daran und verfolgen ambitionierte Ziele, für deren Umsetzung aber auch geeignete Rahmenbedingungen erforderlich sind. Unter dem Aspekt den Fahrgästen einen neuen Komfort, ein neues Tempo und neue Verbindungen anzubieten, ist der während der letzten Jahrzehnte erfolgte gezielte Ausbau der Schieneninfrastruktur in Österreich zugleich auch eine mehr als sinnvolle Investition in den Klimaschutz. Ebenso zeigen der Betrieb eigener ÖBB Wasser-

kraftwerke, die eingesetzten erneuerbaren Energien im Bahnstrom und die mehr als 90 Prozent der ÖBB Transportleistungen, die schon jetzt auf elektrifizierten Bahnstrecken klimafreundlich erbracht werden, das Engagement der ÖBB in Sachen Umweltschutz ganz deutlich. Zusätzlich hat der Einsatz neuer Technologien die klaren Emissionsvorteile gegenüber dem Straßen- und Flugverkehr weiter verstärkt.

## Verkehrsverlagerung auf die Schiene

Die punktgenau unterstützte Multimodalität im Personenverkehr – zum Beispiel durch Park / Bike & Ride-Anlagen, durch das Last-Mile-Angebot Rail&Drive oder durch die breite Palette der ÖBB-Postbus GmbH als Mobilitätsdienstleister und Zubringer in und aus den Regionen – hat bislang erfolgreich ihren Teil zu einer sinnvoll vernetzten „grünen“ Mobilität beigetragen. Vernetzung und Verlagerung waren und sind auch im Güterverkehr Thema, etwa durch gezielte Logistiklösungen für unsere Kunden, durch ÖBB Güterterminals und die „Rollende Landstraße“, um weitere Verlagerungen vom Straßen- zum Schienengüterverkehr zu erreichen. All das steht beispielhaft für die klimafreundliche Ausrichtung der ÖBB in den letzten Jahrzehnten. Für die ÖBB war und ist Klimaschutz schon lange Thema

**Die ÖBB beschreiten den Weg zu noch mehr Klimaschutz sehr engagiert. Der Mobilitätssektor der ÖBB soll bis 2030 CO<sub>2</sub>-neutral sein.**







und in Sachen Klimafreundlichkeit sind sie unschlagbar – dieser nachhaltige Weg und die damit verbundene Vorreiterrolle wird jetzt noch weiter ausgebaut. Die Bahn ist das Rückgrat der Mobilität der Zukunft.

### **Bahn benutzen – Klima schützen**

Alle reden über Klimaschutz. Kaum ein Thema ist so präsent und bewegt die Menschen in diesem Maße. Es geht um weltweite Klimaziele, die Europäische Union will mit ihrem „Green Deal“ bis 2050 eine klimaneutrale Wirtschaft in Europa schaffen und kommuniziert ein neues Denken und Handeln. Vor allem auf dem Verkehrssektor ist ein rasches Umdenken gefordert, denn hier gibt es seit Jahren mit steigenden Treibhausgas-Emissionen (THG) eine gegenläufige Entwicklung. Rund 99 Prozent der THG-Emissionen im Sektor Verkehr werden in Österreich aktuell durch den Straßenverkehr verursacht.

### **Die ÖBB Klimaschutzstrategie 2030 als erster Schritt zur Klimaneutralität**

Die ÖBB beschreiten den Weg zu noch mehr Klimaschutz sehr ambitioniert. Der Mobilitätssektor der ÖBB soll bis 2030 CO<sub>2</sub>-neutral sein und bis 2040/50 das gesamte Unternehmen. Eine weitere Attraktivierung des Systems und mehr Kapazitäten durch Innovation und Technologie sollen zusätzliche Verkehrsverlagerungen ermöglichen. Um das Ziel der Klimaneutralität erreichen zu können, haben die ÖBB als ersten Schritt ihre Klimaschutzstrategie bis 2030 formuliert. Sie definiert die Schwerpunkte und setzt bei sechs zentralen Hebeln an:

**Elektrifizierung.** Aktuell sind 73 Prozent der Bahnstrecken elektrifiziert. Mithilfe einer mehrstufigen Elektrifizierungsstrategie soll der Elektrifizierungsgrad bis 2030 auf 85 Prozent und bis 2035 auf 89 Prozent angehoben werden.

**Alternative Antriebe – Schiene.** Schon heute werden über 90 Prozent der ÖBB Verkehrsleistungen auf der Schiene mit Elektrotraktion durchgeführt. Für Nebenstrecken, deren Elektrifizierung aus wirtschaftlichen Gründen



**KLIMAFREUNDLICHE SCHIENE.** Pro Jahr können durch die Mobilitätsdienst-

keinen Sinn macht, soll die Dieselflotte ersetzt werden. Dafür wird die Entwicklung alternativer Antriebstechnologien (z. B. Wasserstoff) vorangetrieben.

**Alternative Antriebe – Straße.** Alternative Antriebstechnologien werden auch im ÖBB Straßenverkehrssektor forciert, sowohl bei der ÖBB-Postbus GmbH wie auch beim innerbetrieblichen Verkehr. So soll die ÖBB Postbusflotte Schritt für Schritt auf Elektro- und Wasserstoffbusse umgestellt werden.

**Erneuerbare Energien.** Der Strom für die Züge der ÖBB kommt bereits seit Juli 2018 ausschließlich von erneuerbaren Energiequellen. Seit 2019 gilt das auch für den Drehstrom für Betriebsanlagen wie Gebäude, Werkstätten oder Weichenheizungen. Der hohe Anteil von Strom aus umweltfreundlichen Energieressourcen ist die zentrale Säule für die Klimavorteile der ÖBB. Allerdings ist damit zu rechnen, dass die Kosten für grünen Strom steigen werden. Um in Zukunft noch unabhängiger vom Markt agieren zu können, soll die Eigenproduktion der ÖBB von Strom aus erneuerbaren Energieträgern weiter erhöht werden.

**Und die ÖBB sind gewillt, ihren Beitrag dafür zu leisten, dass Österreich seine Klimaziele im Verkehrssektor bis 2030 erreichen kann.**

**Energieeffizienz.** Energie, die nicht verbraucht wird, spart Kosten und CO<sub>2</sub>. Neben der Optimierung der Betriebsführung von Zügen liegt ein





Echt sinnvoll.

Leistungen der ÖBB mit Bahn und Bus CO<sub>2</sub>-Emissionen von mehr als vier Millionen Tonnen eingespart werden

Schwerpunkt bei der Einsparung von Energie auch auf den österreichweiten Standorten der ÖBB. Stichworte sind hier: Gebäudesanierung, LED-Beleuchtung etc.

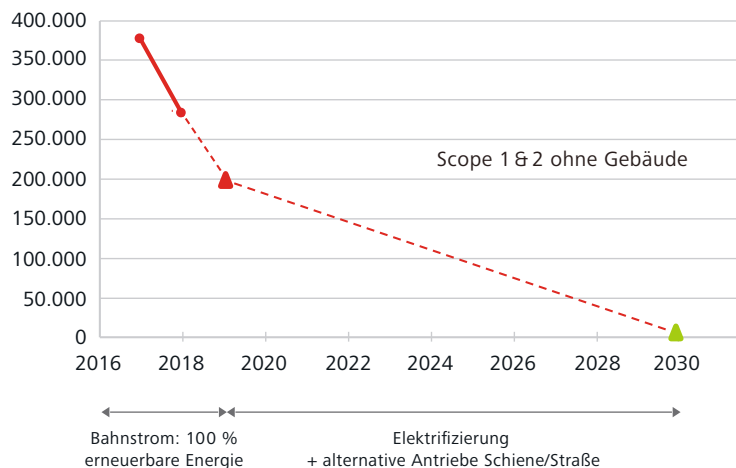
**Verkehrsverlagerung.** Die Verlagerung des Verkehrs ist der zentrale Treiber und auch Hebel der ÖBB Klimaschutzstrategie. Die Aufgabenstellung lautet: Wie kann man den Verkehr von Luft und Straße auf die Schiene bringen? Was muss man tun, um den Umstieg attraktiv zu machen, und was sind die Voraussetzungen, um die zukünftigen Kapazitäten bewältigen zu können?

### Rund 2,4 Millionen Tonnen an zusätzlich möglichen CO<sub>2</sub>-Einsparungen

Wie bereits eingangs erwähnt, ersparen Verkehrsleistungen (Bahn und Bus) der ÖBB Österreichs Umwelt mehr als vier Millionen Tonnen an THG-Emissionen pro Jahr. Mit den sechs Hebeln der ÖBB Klimaschutzstrategie lassen sich neue zusätzliche und vom Umweltbundesamt unterstützend berechnete CO<sub>2</sub>-Einsparungspotenziale erzielen. Das Ergebnis: Sollten die Maßnahmen der sechs Hebel voll wirksam werden und die geplanten Effekte zeigen, könnte sich durch die ÖBB Klimaschutzstrategie 2030 ein zusätzliches THG-Einsparungspotenzial von bis zu 2,4 Millionen Tonnen ab dem Jahr 2030 ergeben.

### ÖBB Treibhausgasemissionen sinken

Geplante Entwicklung der gesamten Treibhausgasemissionen des ÖBB Verkehrssektors in AT (Werte in Tonnen CO<sub>2</sub>eq)\*



### Bahnstrom zu 100 Prozent aus erneuerbaren Energien

Der Strom für die Züge der ÖBB stammt seit Juli 2018 zur Gänze aus erneuerbaren Energiequellen. Wie die Zahlen belegen, war das ein wichtiger und markanter Schritt für eine weitere Einsparung von THG-Emissionen. Durch die Umstellung im Bahnstrom ist der CO<sub>2</sub>-Ausstoß des ÖBB Schienenverkehrs von rund 211.000 Tonnen im Jahr 2017 auf circa 114.000 Tonnen im Jahr 2018 gesunken und wurde damit fast halbiert. Ebenso sind die THG-Emissionen des gesamten ÖBB Verkehrssektors in Österreich im Jahr 2018 auf etwa 281.000 Tonnen gesunken. Im Jahr 2019 wird sich der klimafreundliche Bahnstrom zum ersten Mal auf ein gesamtes Jahr

>





**GRÜNE BAHN.** Mehr als 90 Prozent der ÖBB Transportleistungen werden schon jetzt auf elektrifizierten Bahnstrecken klimafreundlich erbracht

betrachtet auswirken. Auch das wird sich nochmals markant in den Zahlen niederschlagen. In weiterer Folge wird auch die Differenz der CO<sub>2</sub>-Emissionen zwischen Bahn und Pkw, Lkw sowie Flugzeug weiter steigen. Das alles sind starke Argumente für eine Verkehrsverlagerung. Und auch an weiteren Initiativen zu den sechs Hebeln der ÖBB Klimaschutzstrategie wird mit vollem Elan gearbeitet. Der Ausbau der Nachtzugverbindungen (ÖBB Nightjet) ist voll im Gange und wird gut angenommen. Im Güterverkehr wird die „Rollende Landstraße“ verstärkt forciert. Und die aktuellen Aktivitäten, etwa die Nutzung alternativer (batterieelektrisch- bzw. wasserstoffgetriebener) Antriebe bei Zügen und Bussen sowie die Erhöhung der Eigenproduktion von erneuerbaren Energieträgern, gehen weit über die Verkehrsverlagerung hinaus. Mehr zu den Projekten und Maßnahmen zur ÖBB Klimaschutzstrategie sowie zu den Zielsetzungen, den CO<sub>2</sub>-Potenzialen und vielen anderen Details lesen Sie im Bericht zur ÖBB Klimaschutzstrategie 2030: [konzern.oebb.at/ksb2019](http://konzern.oebb.at/ksb2019)

Der Weg in Richtung klimaneutraler ÖBB Mobilitätssektor bis 2030 – als erstes großes Ziel der ÖBB Klimaschutz-

strategie – stimmt. Damit ist klar: Die ÖBB erbringen mit ihren Mobilitätsleistungen einen beachtlichen Beitrag für den Klimaschutz in Österreich. Und dennoch wird das alleine nicht ausreichen. Damit Österreich die zugesicherten Klimaschutzziele erreichen kann, müssen bis zum Jahr 2030 alleine im Verkehrssektor aktuell rund acht Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> eingespart werden.

### **Bahn und öffentlichen Verkehr ausbauen statt Kompensationszahlungen**

Ein einfaches Rechenbeispiel: Würden die ÖBB also ihre aktuellen Verkehrsleistungen bis 2030 verdoppeln, hätte Österreich die Hälfte der Zielsetzung im Mobilitätssektor erreicht. Eine Verdoppelung der ÖBB Verkehrsleistungen ist ein visionärer Denkanlass. Aber das Gedankenmodell verdeutlicht eindrucksvoll, wie viel zusätzliches CO<sub>2</sub> durch den Ausbau der Bahn möglich wäre. Jede weitere Verlagerung vom Straßen- bzw. Flugverkehr auf die Bahn und den öffentlichen Verkehr ist ein Gewinn für unser Klima. Die Voraussetzungen sind vorhanden. Um das Einsparungspotenzial allerdings voll ausschöpfen zu können, sind zusätzliche Investitionen – in neue Techno-

logien, in Infrastruktur und in mehr Fahrzeuge – erforderlich. Nur so können die ambitionierten CO<sub>2</sub>-Ziele im Transportbereich erreicht und Milliarden an drohenden Kompensationszahlungen verhindert werden.

**Die ÖBB können ihr Ziel nicht alleine schaffen. Geeignete Rahmenbedingungen sind maßgeblich für den Erfolg der ÖBB Klimaschutzstrategie 2030.**





Oder anders formuliert: Es ist besser, in die Substanz bzw. in die Wertschöpfung in Österreich zu investieren.

## Klimaschutz als Wachstumschance für den Wirtschaftsstandort Österreich

Investitionen in Bahn, Bus und öffentlichen Verkehr sind die Grundlage, um große Mengen an CO<sub>2</sub>-Emissionen im Mobilitätssektor einsparen zu können. Darüber hinaus wirkt sich der Ausbau der Bahn auch positiv auf Österreichs Volkswirtschaft aus. Das haben anerkannte Studien mittlerweile mehrfach beeindruckend gezeigt. Insgesamt erbringt der Bereich öffentlicher Verkehr (Bahn und Verkehrsbetriebe) jährlich rund acht Milliarden Euro an Wertschöpfung – davon rund fünf Milliarden Euro durch die Leistungen und Investitionen der ÖBB. Als Rückgrat der klimafreundlichen Mobilität sind sich die ÖBB ihrer besonderen Verant-

## Der entscheidende Unterschied

Weniger CO<sub>2</sub> im ÖBB Schienenverkehr schafft verbesserte Unterschiedsfaktoren zu Pkw, Lkw und Flugzeug

(Durchschnittliche Betrachtungen je Personen- bzw. Tonnenkilometer, Werte AT, Datenquelle Umweltbundesamt 2018 u. 2019)

CO <sub>2</sub> -Unterschiedsfaktoren	2017	2018
Pkw : ÖBB-Personenverkehr Schiene	15 : 1	26 : 1
Pkw : ÖBB-Postbus	2,5 : 1	2,4 : 1
Flugzeug : ÖBB-Personenverkehr Schiene	31 : 1	51 : 1
Lkw : ÖBB-Güterverkehr Schiene	21 : 1	44 : 1

Weitere Details zu CO<sub>2</sub>-Entwicklungen: siehe Lagebericht, Seite 93.

wortung für zukünftige Generationen bewusst. Aber um die Potenziale der ÖBB-Klimaschutzstrategie 2030 im vollem Umfang zu heben, brauchen die ÖBB geeignete Rahmenbedingungen. Herausforderungen für eine klimaneutrale Mobilität sind beispielsweise:

- Schieneninfrastruktur weiter ausbauen und europäischen Bahnverkehr harmonisieren
- Förderungen für einen wirkungsvollen Ausbau der Kapazität und Qualität des Schienennetzes
- Schaffung fairer Wettbewerbsstrukturen zwischen Schienen-, Straßen- und Luftverkehr
- Finanzierungen/Förderungen und Subventionen nach Wirkung auf die CO<sub>2</sub>-Bilanz ausrichten, um Investitionen in den Ausbau von Verkehrsinfrastrukturen entsprechend ihrer Klimaeffekte zu priorisieren (Ausbau Schieneninfrastruktur vor Ausbau Autobahnen und Flughäfen, EU-notifizierte Beihilfen für den Schienengüterverkehr als Ausgleich fehlender Kostenwahrheit ...)
- Einheitliche Bepreisung / Besteuerung von CO<sub>2</sub>-Emissionen für alle Produkte und Dienstleistungen
- Möglichkeit zur Reservierung von Trassenkapazitäten für den Schienengüterverkehr schaffen, um Lkw-Verkehre auf die Schiene zu verlagern
- Anreize für den weiteren Ausbau von erneuerbaren Energien und vorrangige Nutzung für energieeffiziente Mobilitätsformen wie Bahn und öffentlicher Verkehr

Die ÖBB können das nicht alleine schaffen. Die Politik ist aufgerufen, rasch die richtigen Rahmenbedingungen zu schaffen. Sie werden maßgeblich dafür sein, dass die ambitionierten Einsparungspotenziale an THG-Emissionen auch tatsächlich gehoben werden können. <

# Marke mit Mehrwert

**ÖBB KAMPAGNE.** Mit einem völlig neuen Markenauftritt zeigen die ÖBB, dass sie die sinnvollsten Lösungen anbieten: als umweltfreundlicher Mobilitätsdienstleister, Wirtschaftsmotor und Arbeitgeber.

**M**it **Ciro de Luca** und **Christoph Fälbl** waren seit 2011 zwei Kabarettisten und Publikumsliebhaber in zahlreichen TV- und Radiospots erfolgreich für die ÖBB im Einsatz. Deutlich mehr Fahrgäste und eine ständig steigende Zufriedenheit der Kundinnen und Kunden zeigen, dass viel erreicht wurde. Inzwischen haben sich die ÖBB aber rasant zu einem hochmodernen und umweltfreundlichen Dienstleistungsunternehmen, das auch sein Image massiv verbessert hat, weiterentwickelt. Und sie stehen vor neuen Herausforderungen. All das soll sich auch im aktuellen Markenkern und im Markenauftritt widerspiegeln.

**Eine Marke, entwickelt aus dem Unternehmen**  
Eine Marke völlig neu aufzusetzen

braucht aber Zeit und das Engagement vieler Menschen. Die ÖBB haben bei der Entwicklung ihres Auftritts auf diejenigen gesetzt, die das Unternehmen am besten kennen: die eigenen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. 2016 wurde daher das Programm „Zukunft ÖBB“ gestartet und ein zentrales Brand-Management in der Holding etabliert. Gemeinsam mit dem Kernteam aus den Bereichen Human Resources und Branding widmeten sich mehr als 800 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter aus den unterschiedlichsten ÖBB Teilgesellschaften und Berufsgruppen – von Zugbegleitern über Triebfahrzeugführer hin zu Frachtopern – in Workshops und Interviews eingehend der Entwicklung des neuen Markenkerns: „ÖBB. Echt sinnvoll.“. Denn die ÖBB sowie ihre Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter setzen sich für die wichtigsten Ziele überhaupt tagtäglich ein: für eine moderne Mobilität, für vernetzte Verkehrsträger und für die Infrastruktur, die den Grundstein für eine bessere Welt legt – und damit für Österreich, seine Umwelt und seine Menschen. Die ÖBB leisten immens viel auf dem Weg zur Erreichung der österreichischen Klimaziele und tragen wesentlich dazu bei, das gesamte Land auf eine nachhaltige Zukunft einzustellen. Sie sind ein wichtiger Arbeit-

geber und setzen Impulse für die gesamte Volkswirtschaft. Und zwar:

## Heute. Für morgen. Für uns.

Im Herbst 2019 startete deshalb die völlig neu konzipierte Werbelinie. „Mit dem neuen Claim ‚Heute. Für morgen. Für uns.‘ bringen die ÖBB in ihrem aktuellen Markenauftritt auf den Punkt, worum es geht: Das, woran heute gearbeitet wird, ist sinnvoll für morgen und für uns alle“, so **Sven Pusswald**, Leiter von ÖBB Konzernkommunikation und Brand Management. Die Nachhaltigkeit des Bahnfahrens ist damit ebenso gemeint wie die Wertschöpfung, welche die ÖBB für Österreich erbringen, oder auch der zeitgemäße Lifestyle, den Bahnfahren bietet. Vorzeigeprojekte wie der Ausbau

## Neues Gesicht, neuer Name

**Thomas**, der Protagonist aus dem Werbespot, heißt deswegen so, weil das der **beliebteste männliche Vorname unter den ÖBB Mitarbeitern** ist: 548 Mitarbeiter im Konzern tragen ihn (Stand: Februar 2020).

fung, welche die ÖBB für Österreich erbringen, oder auch der zeitgemäße Lifestyle, den Bahnfahren bietet. Vorzeigeprojekte wie der Ausbau



**Die neue Werbelinie setzt auf „echte“ Menschen und zeigt, dass die ÖBB Sinnvolles für Mensch, Umwelt und Wirtschaft leisten.**

**MARKENINSZENIERUNG.** Mit glaubwürdigen Testimonials und echten Geschichten





**OBB**

**THOMAS**, das Testimonial aus der ersten großen Kampagne, präsentiert sich mit Ecken und Kanten. Er legt mit dem Bau des Semmering-Basistunnels den Grundstein dafür, dass er und seine Tochter Sofia in Zukunft noch schneller nach Italien kommen





**DER NEUE CLAIM** meint die Nachhaltigkeit des Bahnfahrens, die Wertschöpfung für Österreich, den zeitgemäßen Lifestyle des Bahnfahrens ...

der Südstrecke sind entscheidend dafür, deutlich mehr Menschen und Güter auf die Schiene zu bekommen und damit die Umwelt zu entlasten. Strecken, Bahnhöfe und Tunnel, die gebaut werden, bilden die Grundlage für die Mobilität von morgen.

Jugendbewegungen wie „Fridays for Future“ zeigen die Richtung auf, welche die nächsten Generationen beschreiten wollen – an dieser Veränderung der Gesellschaft wirken die ÖBB aktiv mit.

### **Echt und glaubwürdig**

Das alles sind Themen der neuen Markeninszenierung – und sie werden echt und emotional umgesetzt. Mit glaubwürdigen Testimonials, die wahre Geschichten erzählen, wie etwa Thomas aus der ersten großen Kampagne, der sich mit Ecken und Kanten präsentiert. Er legt mit dem Bau des Semmering-Basistunnels den Grundstein dafür, dass er in Zukunft noch schneller mit seiner Tochter

Sofia in den Süden nach Italien kommt. Oder Giulitta und Irmi, die in den neuen Arbeitgeberfilmen mitgewirkt haben. Mit ihrer Loyalität und ihrem Einsatz verkörpern sie genau das, wofür die ÖBB stehen.

Mit dem neuen Markenauftritt

### **Authentischer Auftritt**

Der Weg zur neuen Marke kommt aus der Mitte des Unternehmens. Mehr als **800 ÖBB Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter** haben gemeinsam in vielen Stunden den neuen Markenauftritt erarbeitet. Seit Sommer 2016 haben sie sich **mit zentralen Fragen auseinandergesetzt** und mit Interviews, in Workshops und auch online eingebracht.

ÖBB lassen Menschen auf den Social-Media-Kanälen von ihren Bahnreisen erzählen und zeigen, wie sinnvoll es ist, per Bahn unterwegs zu sein. Die vielen Geschichten, die präsentiert werden, machen die Marke ÖBB noch stärker und zeigen das Unternehmen so, wie es ist – Echt sinnvoll.

tragen die ÖBB einem weiteren Trend unserer Zeit Rechnung: Soziale Netzwerke wie Facebook, Instagram und YouTube werden immer wichtiger und sind für viele eine entscheidende Informationsquelle. Die

## **Starke Marke, echte Menschen**

**MITARBEITER.** Was macht die ÖBB zu einem einzigartigen Arbeitgeber? Es war Zeit, sich einige Fragen zu stellen: Wo stehen wir aktuell? Wohin wollen wir? Was macht uns aus?

Die ÖBB stehen vor einem großen Generationenwechsel: Mehr als ein Viertel der Kolleginnen und Kollegen wird das Unternehmen in den kommenden Jahren – vorwiegend altersbedingt – verlassen. 10.000 neue motivierte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter müssen für die ÖBB gewonnen werden. Und zwar möglichst langfristig und so, dass jede und jeder Einzelne gerne zur Arbeit geht, weil dort ein sinnvoller Job wartet.

### **Zukunft ÖBB**

Als logischer Schritt auf diesem Weg startete 2017 das Programm „Zukunft ÖBB“. Hier fand man heraus, was die ÖBB im Kern ausmacht und wie sie sich in Zukunft als Arbeitgeber sowohl nach innen wie auch

**Echt sinnvoll. Für eine klimafreundliche Mobilität, für vernetzte Verkehrsträger und für die Infrastruktur, die den Grundstein für eine bessere Welt legen.**





**JOBS MIT SINN.** Als Arbeitgeber sowohl nach innen wie auch nach außen präsentieren

nach außen präsentieren. Am Ende war schließlich eines klar: Die Jobs bei den ÖBB sind Jobs mit Sinn. Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter arbeiten schon heute daran, dass auch zukünftige Generationen morgen mehr vom Leben haben. Und dabei gibt es für alle den passenden Beruf – von der Logistik über die IT bis zum Bauwesen. Gleichzeitig bieten die ÖBB unzählige Möglichkeiten zur beruflichen und persönlichen Weiterentwicklung.

### Eine klare Positionierung

Diese Erkenntnisse flossen letztendlich in die neue Marke und Arbeitgebermarke. Denn nur ein Unternehmen, das weiß, wo es steht und wohin es will, kann sich auch klar und deutlich positionieren und die richtigen Talente finden. Im Oktober 2019 startete der neue ÖBB Markenauftritt in ganz Österreich – noch emotionaler, menschlicher und echter als zuvor. Mit dem starken Arbeitgebermarkenversprechen – „ÖBB. Echte Vielfalt. Echte Leidenschaft. Echte Leistung. Echt sinnvoll.“ – und der neuen Markenbotschaft „Heute. Für morgen. Für uns.“ sollen die hellsten Köpfe für die ÖBB gewonnen werden. Im Hinblick auf den Generationen-

wechsel startete in einem zweiten Schritt eine Kampagne, die sich auf die ÖBB als Arbeitgeber konzentriert. Wer könnte die Jobs mit Sinn besser vermitteln als die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter selbst? Kolleginnen und Kollegen aus zehn verschiedenen Berufsgruppen zeigen in Spots, auf Anzeigen und Plakaten sowie auf Social Media und dem Unternehmensblog wie es ist, für die ÖBB zu arbeiten. Sie vermitteln ehrlich und authentisch ihren Arbeitsalltag, die Werte, die gelebte Kultur, die Mission und das Image der ÖBB.

### Ein rundes Bild

Neben diesen zehn besonders gut sichtbaren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern aus der Werbung gibt es viele weitere Maßnahmen. Sie sind vielleicht weniger prominent und zeigen dennoch, wie umfassend die Neuausrichtung der Marke ist. So wurden etwa die Homepage, die Stellenanzeigen und auch der Auftritt bei Berufs- und Karrieremessen an die neue Marke angepasst. Dabei spielen vermeintliche Kleinigkeiten wie nachhaltige und dem Umweltschutzgedanken Rechnung tragende Give-aways eine ebenso wichtige Rolle wie die adaptierte „candidate

journey & experience“ – also der Prozess, den Interessierte bei der Bewerbung durchlaufen.

Und natürlich geht es nicht nur darum, potenzielle neue Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter anzusprechen. Die Kommunikation der neuen Marke ist auch intern ein zentrales Thema. Das Markenversprechen „ÖBB. Echte Vielfalt. Echte Leidenschaft. Echte Leistung. Echt sinnvoll.“ wird in den internen Medien zum Leben erweckt. So sind zum Beispiel Porträts von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern und ihren sinnvollen Jobs regelmäßig im Mit-

### Für eine Zukunft mit Sinn

Die ÖBB sind **Wirtschaftsmotor, internationaler Konzern, verlässlicher Geschäftspartner, Innovationstreiber und Umweltschützer**. Insbesondere sind sie aber ein **attraktiver Arbeitgeber**, wenn die Zukunft einfach Sinn machen soll.

arbeitermagazin, im Intranet, auf Social Media und dem ÖBB Blog zu lesen. So viel zu Kampagnen und Kommunikation. Über Werte zu schreiben macht aber nur dann

Sinn, wenn sie auch gelebt werden. Bei den ÖBB gibt es hauptsächlich in den eisenbahnspezifischen Bereichen viele Jobs, die es nirgendwo sonst gibt. Gerade hier ist der Wissenstransfer zwischen den Generationen wichtig und es zeigt sich, welche Rolle über viele Jahre angeeignetes Wissen und erlangte Erfahrung spielt. Das spiegelt sich auch in den gelebten Werten der ÖBB, die keinesfalls nur junge, neue Talente suchen, sondern die langjährige Arbeitserfahrung älterer Kolleginnen und Kollegen zu schätzen wissen. Alles andere würde keinen Sinn ergeben. <

# Die Bahn begeistert

## **PERSONENVERKEHR.**

Wir bringen Jahr für Jahr mehr Menschen auf Schiene! Mit dem Fahrplanwechsel von 2018 auf 2019 haben die ÖBB ihr Angebot um rund eine Million Zugkilometer erweitert.

In einem Netz, das von Jahr zu Jahr dichter wird, waren 2019 228,4 Millionen Menschen mit den Nah- und Regionalverkehrszügen der ÖBB unterwegs. Das sind knapp vier Millionen mehr als noch 2018. Zu verdanken ist dieser Anstieg unter anderem der weiteren Verdichtung des Fahrplans. Wenn auch in manchen Streckenabschnitten schon so viele Züge unterwegs sind, dass eine Verdichtung nur schwer möglich ist, gibt es anderswo noch Potenzial: zum Beispiel im niederösterreichischen Regionalbahnbereich, bei der Wiener S-Bahn, an Wochenenden und in den Abendstunden. So hat Ende 2019 die S-Bahn auf der Strecke Wien Floridsdorf – Wr. Neustadt ihren Nachtbetrieb am Wochenende und vor Feiertagen aufgenommen und

auch die Wiener Vorortelinie S45 ist zwischen Wien Hütteldorf und Wien Handelskai in den Nachtstunden unterwegs.

## **Mehr Komfort im Nah- und Regionalverkehr**

Wie viele Menschen mit der Bahn unterwegs sind, liegt aber auch am Wagenmaterial. Einerseits, weil moderne saubere Züge für die Fahrgäste ein entscheidendes Argument sind. Andererseits, weil die passenden Züge einfach mehr Platz bieten und das Ein- und Aussteigen schneller geht. 165 neue Cityjets sind schon im Einsatz und bieten praktische Niederflureinstiege, deutlich mehr Sitzplätze, zusätzlichen Komfort, ein modernes Fahrgastinformationssystem, Steckdosen und kostenloses WLAN. Und die Erweiterung des Fuhrparks geht weiter: Insgesamt 200 neue Cityjets werden in den nächsten Jahren auf Schiene sein und in Vorarlberg sind ab dem Frühjahr Cityjets TALENT 3 unterwegs: Es sind die längsten E-Triebzüge der ÖBB und sie bieten rund 300 Sitzplätze, das sind um 100 mehr als die Vorgängermodelle. Kapazitäten alleine sind aber nicht alles. Mit dem Cityjet eco wird das Bahnfahren Zug um Zug auch auf nicht elektrifizierten Abschnitten

umweltfreundlicher. Ausgestattet mit elektro-hybridem Batterieantrieb bietet der von Siemens Mobility und den ÖBB entwickelte Triebwagen einen CO<sub>2</sub>-neutralen Antrieb auf jenen Strecken, die derzeit noch nicht elektrifiziert sind. Seit August 2019 ist der Prototyp in der Ostregion, in Oberösterreich, Kärnten und der Steiermark im Pilotbetrieb sowie nahezu geräuschlos und emissionsfrei unterwegs. In diesem Probetrieb

## **Verkehrsdiensteverträge: Rückgrat der ÖBB**

Rund 100 Verhandlungstage und über 2.000 Vertragsseiten: 2019 wurde intensiv an den Verhandlungen der neuen Verkehrsdiensteverträge gearbeitet. Im **Nahverkehr** konnten die Verträge **für die nächsten zehn Jahre** abgeschlossen werden, nur in der Ostregion gab es eine sogenannte einjährige „Notvergabe“ für das Fahrplanjahr 2020. Eine Direktvergabe für weitere neun Jahre wurde vorangekündigt.

wird sich zeigen, ob und auf welchen Strecken ein Serienbetrieb wirklich sinnvoll wäre.

## **Zuwachs beim Fernverkehr**

Ob im Railjet, Nightjet, Eurocity, Intercity oder ICE: Rund 38 Millionen

Reisende waren 2019 mit den Fernverkehrszügen der ÖBB unterwegs. Dabei spielt der Fernverkehr als Ergänzung zum österreichischen Nah- und Regionalverkehr eine wichtige Rolle. Dazu kommen zahlreiche internationale Verbindungen, die das umweltfreundliche Reisen mit der Bahn weit über Österreichs Grenzen hinaus immer bequemer machen. Mit 19 eigenen Nightjet- und 8 von Partnern betriebenen Linien sind die ÖBB heute größter internationaler Anbieter von Nachtreisezügen in Europa (Stand April 2020). Dass diese Art des Reisens gefragt ist, zeigen auch die stetig steigenden Zahlen. >

**Die ÖBB sind heute mit insgesamt 27 Linien – davon 19 eigene und 8 mit Partnern – Europas größter Anbieter von Nachtreisezügen in Europa.**





Tickets  
Fahrkarten



Tickets  
Fahrkarten



Tickets  
Fahrkarten

Echt sinnvoll.

**LEIDENSCHAFT FÜR  
DIE BAHN.**

Im Jahr 2019 waren mehr als 266 Millionen Fahrgäste mit den Zügen der ÖBB unterwegs. Rund 228 Millionen im Nahverkehr und 38 Millionen im Fernverkehr. Damit sind die Österreicher einmal mehr die fleißigsten Bahnfahrer der EU





**FAMILIENFREUNDLICH.** Die siebenteiligen Nightjets werden aus zwei Sitzwagen, drei Liegewagen und zwei Schlafwagen bestehen

## Nightjet: Was gestern für morgen getan wurde

Dass das Nightjet-Netzwerk 2020 mit Brüssel und Amsterdam gleich um zwei neue Destinationen erweitert werden kann, liegt an den strategischen Entscheidungen der vergangenen Jahre: 2016 wurde die Marke Nightjet eingeführt, 2018 kam die Verbindung Wien – Berlin als neue Destination hinzu. Der Abschluss der Rahmenvereinbarung mit der Firma Siemens für neue, moderne Tag- und Nachtzüge im Sommer 2018 stellte zusätzlich die Weichen in Richtung Zukunft. Aus dieser Rahmenvereinbarung wurden bereits 13 Nightjets der

neuen Generation abgerufen. Seit 2019 läuft die Produktion, ab dem zweiten Halbjahr 2022 kommen sie nach und nach auf Schiene und

### Verkehrsdiensteverträge im Fernverkehr

Im **Fernverkehr** konnten die meisten Strecken vertraglich auf **zehn Jahre** fixiert werden. Ein besonderer Erfolg ist die Vergabe für das „InterRegio-Konzept“, das nach Eröffnung des Koralmtunnels umgesetzt werden soll. Für diese InterRegio-Verkehrsleistungen läuft der Vertrag bis Ende 2034.

bestehen. Während in den Liegewagen neben den gewohnten Abteilen die bis ins Detail durchdachten MiniSuites mehr Privatsphäre bieten,

bieten den Fahrgästen Reisekomfort am Puls der Zeit. Die siebenteiligen Nightjets der neuen Generation werden aus zwei Sitzwagen, drei Liegewagen und zwei Schlafwagen

wird im Schlafwagen das Reisen dank eigener Toilette und Duschmöglichkeit noch bequemer.

### Highlights unter der Sonne

Aber auch tagsüber legen die Züge der ÖBB große Distanzen zurück. Im Sommer 2018 wurden acht Railjets der neuen Generation abgerufen. Ab 2023 sind die Niederflurgarnituren auf der Brennerstrecke unterwegs und bieten mehr als 500 Sitzplätze. Neben Großraumwagen wird es wieder einzelne Abteile mit mehr Privatsphäre geben, Doppelsitze können ganz einfach zu einer Art Sofa umgebaut werden. Schließlich spielt auch modernstes Wagenmaterial eine wichtige Rolle, wenn die ÖBB ihren aktuellen Fahrgastrekord von mehr als 266 Millionen in Zukunft sogar noch übertreffen wollen. <

**Ab 2023 sind neue Railjets auf der Brennerstrecke unterwegs – Niederflurgarnituren mit mehr als 500 Sitzplätzen in Großraumwagen sowie Abteilen für mehr Privatsphäre.**





**KRAFT AM LAND.** In mehr als 600 Gemeinden ist der Postbus das einzige öffentliche Verkehrsmittel

## Der Mobilitätsgarant

**POSTBUS.** Auf die ÖBB Postbusse ist immer Verlass. Pro Jahr bringen sie mehr als 204 Millionen Fahrgäste sicher an ihr Ziel und sind vor allem im ländlichen Raum stets zur Stelle.

Wie unverzichtbar die ÖBB Postbusse sind, zeigt sich jeden Tag. Frühmorgens, wenn Tausende Fahrgäste zur Arbeit oder in die Schule wollen, und abends, wenn es wieder nach Hause geht. Wo es sonst kein öffentliches Verkehrsangebot gäbe, sorgen sie dafür, dass die Menschen nicht vom Auto abhängig sind.

Mit rund 2.300 Fahrzeugen, die in circa 1.800 Gemeinden Österreichs unterwegs sind, transportieren die Postbusse – und zwar nachhaltig – 204 Millionen Fahrgäste, also beinahe die Hälfte aller Passagiere der ÖBB. Im Vergleich zum Pkw ist der Bus viermal besser für unser Klima.

### Marktführer trotz Wettbewerb

Mit fast 50 Prozent Marktanteil ist die ÖBB-Postbus mit großem Abstand der wichtigste öffentliche Mobilitätsanbieter auf der Straße. Ohne Stadtverkehre bringt es kein Mitbewerber auf mehr als zehn Prozent. Trotzdem steht die ÖBB-Postbus in einem permanenten

Wettbewerb um neue Verkehrsdienserverträge. Pro Jahr werden rund zehn Prozent der Strecken in Österreich neu ausgeschrieben. Das bindet nicht nur wichtige personelle Ressourcen, jede Ausschreibung ist stets auch ein Kampf Qualität gegen den billigsten Preis. Zwar wurden 2019 einzelne Ausschreibungen auch verloren, insgesamt konnte ÖBB-Postbus aber mehr Aufträge wieder zurückholen – ein erfreuliches Ergebnis.

### Innovator bei Klima und Technik

Unbestritten ist die ÖBB-Postbus ein Pionier der klimabewussten Mobilität auf der Straße. Bereits im Oktober 2018 war – erstmals in Österreich – ein Bus mit Wasserstoffantrieb auf der Verbindung Wien – Flughafen der Vienna Airport Lines unterwegs. Im Sommer 2019 folgte ein zweiter Testbetrieb in Graz und Klagenfurt. Weitere Tests sind in Planung.

Die ÖBB-Postbus zählt aber auch zu den Ersten, die batteriegetriebene E-Busse im Regelverkehr einsetzen. So sind seit Februar 2020 vier E-Busse in Vorarlberg unterwegs. Pro Jahr und Bus können durch alternative Antriebe mehr als 110 Tonnen CO<sub>2</sub> eingespart werden. ÖBB-Postbus entwickelt sich zudem im Bereich Bustechnik ständig weiter. Als erstes Unternehmen in Österreich setzt man bei der Abnahme von Neufahrzeugen „Assisted-Reality-Brillen“ (Datenbrillen) ein, wofür es bereits mehrfach Preise und Auszeichnungen gegeben hat.

### Postbus-Shuttle macht alle mobil

Um österreichweit eine effiziente und leistbare Mobilität sicherzustellen, testet die ÖBB-Postbus aber auch neue Mobilitätsformen. Mit dem „Postbus-Shuttle“ wurde ein Angebot entwickelt, das bedarfs-

### Bis in den hintersten Winkel

Mit rund **2.300 Fahrzeugen, die in circa 1.800 Gemeinden** Österreichs unterwegs sind, transportieren die Postbusse – und zwar nachhaltig – 204 Millionen Fahrgäste. Denn im Vergleich zum Pkw **ist der Bus viermal besser für unser Klima.**

orientiert, flexibel und digital funktioniert. Die Fahrzeuge – in der Regel Kleinbusse – werden per App oder Telefon gebucht. Und statt eines fixen

Fahrplanes werden Fahrtwünsche mithilfe einer intelligenten Software gebündelt. Bei der Umsetzung setzt ÖBB-Postbus auf Kooperation mit lokalen Unternehmen und darauf, dass das neue Angebot in bestehenden Tarifangeboten integriert wird. <

# Wir leben Sicherheit

## **SICHERHEIT AUF SCHIENE.**

2019 zeigt eine positive Bilanz für die betriebliche Sicherheit bei den ÖBB. Um Sicherheit jedoch nachhaltig zu gewährleisten, braucht es eine ständige Weiterentwicklung der Sicherheitskultur.

Nach einer Häufung sicherheitsrelevanter Ereignisse Ende 2017/Anfang 2018 wurde im Zuge des konzernweiten Programms „Sicherheit auf Schiene“ die Sicherheitsleistung des ÖBB-Konzerns von externen Experten für Bahnsicherheit und Sicherheitskultur eingehend untersucht. Im Juni 2019 wurde die Analysearbeit des Programms „Sicherheit auf Schiene“ abgeschlossen. Der Endbericht enthält Empfehlungen, die sich zu drei wesentlichen Handlungsfeldern zusammenfassen lassen:

1. Weiterentwicklung der Sicherheitsstrategie und Stärkung der Sicherheitssteuerung auf Konzern-ebene
2. Weiterentwicklung der Sicherungs- und Unterstützungssysteme bei Zug- und Verschiebfahrten

3. Weiterentwicklung der Sicherheitskultur und Arbeitssicherheit im Konzern

## **Bereits gesetzte Initiativen zur Verbesserung der Sicherheit**

Noch während des laufenden Programms „Sicherheit auf Schiene“ konnten einige der Empfehlungen umgesetzt, andere priorisiert und beschleunigt werden. So zum Beispiel zum Thema „Konzentration und Aufmerksamkeit“ bezüglich Maßnahmen, welche die Signalbeachtung der Triebfahrzeugführer und -innen unterstützen. Sie haben nun die Möglichkeit, auf ihren Tablets eine Funktion zur Erinnerung an das Vorsicht zeigende Signal zu nutzen. Zudem wurde eine Warnapp entwickelt, die Triebfahrzeugführer und -innen unterstützt und insbesondere Alarm schlägt, wenn sie auf ein Halt zeigendes Signal zufahren. Der Rollout dieser App wird bis Ende 2020 abgeschlossen sein. Eine andere wichtige Maßnahme, die gestartet wurde, ist die Sonderevaluierung des Arbeitsplatzes der ÖBB Triebfahrzeugführer und -innen. Mithilfe modernster Methoden wie Blickfeldanalyse, Video- und Sprachauswertung sowie Herzfrequenzmessungen werden



IM FOKUS stehen neben dem Ausbau neuer Techno-

Erkenntnisse über Belastungsspitzen und mögliche Ablenkungen gewonnen.

## **Sicherheit leben**

### **Drei Verhaltensstandards**

- Ich arbeite **aufmerksam** und verhalte mich **regelkonform**. Ich gehe stets mit gutem Beispiel voran und bin für andere ein **Vorbild**.
- Ich **achte** auf mich selbst und auf meine **Kolleginnen und Kollegen**. **Unsichere Handlungen** oder Situationen spreche ich offen an.
- Ich leiste aktiv meinen Beitrag, um aus **Fehlern zu lernen**: das heißt **Ursachen erkennen und beheben**, damit wir besser werden.

Aber auch die Fahrzeuge werden technisch aufgerüstet. Bis Ende 2020 wird voraussichtlich die Vollausstattung der Elektrozüge mit PZB 90 erreicht sein, für die Gesamtflotte wurden bereits alle dafür notwendigen Voraussetzungen

geschaffen. Dabei handelt es sich um einen Standard für „punktförmige Zugbeeinflussung“ (PZB), ein System zur Kontrolle und Beeinflussung schienengebundener Fahrzeuge. Bis 2023 werden 25 Millionen Euro in mehr als 1.000 zusätzliche 500-Hz-Magnete investiert, um die Geschwindigkeitsüberwachung bei

**Um das bereits hohe Sicherheitsniveau noch weiter auszubauen, gilt es, das System risikobasiert und ständig weiterzuentwickeln.**





logien immer auch das Sicherheitsbewusstsein, das Verhalten der Menschen und somit die Sicherheitskultur

der Annäherung an ein Halt zeigen- des Hauptsignal zu verbessern.

### **Sicherheit braucht vor allem Kultur**

Eine positive Sicherheitskultur ist Teil einer weiter gefassten Unternehmenskultur. Sie baut auf Werten und Verhaltensstandards auf, ist durch Bewusstsein, Einstellungen und Überzeugungen geprägt und wird durch Handlungen und Entscheidungen sichtbar.

Als Folge des Programms „Sicherheit auf Schiene“ wurden 2019 daher acht Projekte zur Stärkung der Sicherheitskultur im Unternehmen gestartet. Aus dem Bereich Führung und Sicherheit sind das „Führungsaufgabe Kommunikation über Sicherheit“ sowie die „Safety Walks“, bei denen Führungskräfte regelmäßig gemeinsam mit den Mitarbeitern und Mitarbeiterinnen vor Ort das jeweilige Arbeitsumfeld begehen, die Arbeitsabläufe besprechen und diese auf ihre Sicherheit hinterfragen.

Ein wichtiger Punkt ist in diesem Zusammenhang der Umgang mit Fehlern und Abweichungen sowie das systematische Lernen daraus. Gleich vier konzernübergreifende Projekte widmen sich diesem Thema: „Fehlerkultur“, „Hausbräuche“, „Near Misses, Findings und Hazards“ sowie „Konsequenzmanagement“. Außerdem sind dem Thema Sicherheit die Projekte „Optimierung der Dokumentenlenkung“, „Überarbeitung des Kennzahlensystems“ und „Harmonisierung der persönlichen Schutzausrüstung“ gewidmet.

### **„Sicherheit leben“ als neuer Wert**

Mit dem ersten konzernweiten Sicherheitstag im November 2019 wurde der Wert „Sicherheit leben“ mit den drei zugehörigen Verhaltensstandards im Konzern implementiert. Die neun Schlüsselemente der ÖBB Sicherheitskultur helfen Führungskräften sowie Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern dabei, die Verhaltensstandards zu leben:

- Vorbild sein
- Aufmerksam sein
- Regelkonform arbeiten
- Schutzausrüstung tragen
- Ordnung halten
- Aufeinander achten
- Unsichere Handlungen ansprechen
- Ursachen erkennen und beheben
- Aus Fehlern lernen

Eine Änderung oder Weiterentwicklung einer Kultur dauert mehrere Jahre, benötigt Kontinuität und Ausdauer und muss von allen Mitarbeitern und Mitarbeiterinnen mitgetragen werden. Wesentlich ist, dass alle Führungskräfte in ihrem Wirkungsbereich Sicherheit noch mehr fördern und als Vorbilder vorangehen. Erst dann kann auch das Verhalten bei den Kollegen und Kolleginnen tatsächlich verändert werden. Die Etablierung von „Sicherheit leben“ als Unternehmenswert garantiert, dass das Thema „Sicherheit“ in alle bestehenden Kommunikationskanäle und Führungskraftwerkzeuge integriert wird und somit alle ÖBB Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter permanent erreicht werden.

Die angestrebte Verhaltensänderung wird durch eine zielgerichtete interne Kampagne „Sicherheit leben“ unterstützt und begleitet. 2020/2021 wird es dazu auch regionale, konzernübergreifende Sicherheitstage geben. Übergeordnetes Ziel ist es jedenfalls, das bereits hohe Sicherheitsniveau des Systems Bahn weiter zu verbessern. Und die ÖBB wollen bis 2025 zu den Top 5 der sichersten Bahnen in Europa gehören. <



# Woran wir heute für morgen bauen

**INFRASTRUKTUR.** Die ÖBB-Infrastruktur sorgt für ein immer stärkeres und dichteres Schienennetz in Österreich und schafft die notwendige Infrastruktur für die Mobilität von morgen. Ein Überblick auf die Highlights 2019.

**M**eilensteine an der Südstrecke: 200 Kilometer modernisierte Bahnlinie, 170 Kilometer Neubaustrecke, 80 neue Tunnel und 150 neue Brücken: Die Südstrecke kann als das ÖBB Infrastrukturprojekt des Jahrhunderts bezeichnet werden. So entstehen mit dem Ausbau der Pottendorfer Linie deutlich mehr Kapazitäten für Pendlerinnen und Pendler, die aus dem Süden in die Hauptstadt kommen. Mit diesem Vorhaben wird die Südstrecke zwischen Wien und Wr. Neustadt viergleisig. Das erhöht nicht nur die Beförderungsmenge, sondern verkürzt auch die Fahrzeiten – und entlastet die Autobahnen A2 und A3 zwischen Wr. Neustadt sowie Eisen-

stadt und Wien. Wie wichtig das ist, zeigen aktuelle Zahlen: 40 Prozent aller Menschen, die heute aus dem Umland nach Wien pendeln, fahren vom Süden in die Stadt – aber nur 20 Prozent von ihnen benutzen dazu öffentliche Verkehrsmittel. Das macht die Pottendorfer Linie zu einem wichtigen Faktor in Sachen Klimaschutz.

Die Arbeiten gingen 2019 planmäßig voran: Die Ergänzungsrouten zur bereits bestehenden Südstrecke ist seit Ende 2019 zwischen der Wiener Stadtgrenze (Hennersdorf) und Münchendorf zweigleisig in Betrieb. Die nächste Ausbautetappe der Pottendorfer Linie ist der Abschnitt Ebreichsdorf. Die vorbereiteten Bautätigkeiten laufen seit August 2019, die Hauptarbeiten beginnen 2020.

## Grüne Verbindung zwischen Nord- und Südeuropa

Es ist aktuell Europas größtes Infrastrukturprojekt und wird einmal die längste unterirdische Eisenbahnverbindung der Welt sein: 2019 war Halbzeit für das insgesamt 230 Kilometer lange Tunnelnetz des Brenner-Basistunnels. 115 Kilometer wurden bereits ausgebrochen, mit elf Vortrieben geht es jetzt auf Hochtouren weiter. Als Herzstück des längsten Kernnetzkorridors, den

die EU mit dem transeuropäischen Verkehrsnetz festgelegt hat, verbindet der Brenner-Basistunnel in Zukunft Nord- mit Südeuropa. Als eine der wichtigsten Umweltschutzmaßnahmen Europas wird sich der Bau des Brenner-Basistunnels bei einer geschätzten Lebensdauer von 200 Jahren hinsichtlich entstandener Emissionen nach 18 Jahren amortisiert haben.

## Meter für Meter durch den Berg

Halbzeit feiert demnächst auch ein weiteres der drei großen Tunnelbauvorhaben: Beim 27 Kilometer langen Semmering-Basistunnel sind

## Bahnhofs-offensive

In ganz Österreich wurde intensiv an Um- und Ausbauten diverser Bahnhöfe und Haltestellen gearbeitet. **Mehr als 15 konnten abgeschlossen werden, mit über 15 neuen Projekten wurde bereits begonnen** – vom Bahnhof Lienz über Schwaz bis zur Erweiterung des Bahnhofs Praterstern mit Polizeistation in Wien.

mittlerweile rund 45 Prozent der Gesamtlänge gegraben, dabei wird an 14 Vortrieben gleichzeitig gearbeitet. 2019 fiel der Startschuss für den letzten Baustein: der Abschnitt Portal und

Bahnhof Mürzzuschlag. Und weil die ÖBB-Infrastruktur nach Fertigstellung der Südstrecke mit deutlich mehr Bahnkunden am Bahnhof Mürzzuschlag rechnet, wird die bestehende Park & Ride-Anlage auf 370 Parkplätze erweitert. Im Zuge der Umbauarbeiten wird zudem ein moderner Instandhaltungsstützpunkt mit Gleishalle, Rettungszug-Standort und Dienstgebäuden geschaffen. Sobald der Semmering-Basistunnel in Betrieb ist, verkürzt sich die Fahr- >

**Meilensteine an der Südstrecke:  
200 Kilometer modernisierte Bahnlinie,  
170 Kilometer Neubaustrecke,  
80 neue Tunnel und 150 neue Brücken**



**UNTER DEM SEMMERING.** Beim 27 Kilometer langen Semmering-Basistunnel sind mittlerweile rund 45 Prozent der Gesamtlänge gegraben, dabei wird an 14 Vortrieben gleichzeitig gearbeitet (Symbolbild)





**DURCH DEN BRENNER.** Es ist aktuell Europas größtes Infrastrukturprojekt und wird einmal die längste unterirdische Eisenbahnverbindung der Welt sein

zeit zwischen Wien und Graz um 30 Minuten – das macht die Strecke sowohl für den Personen- als auch den Gütertransport attraktiver.

### **Koralmbahn zu 100 Prozent in Bau**

Die 130 Kilometer lange Koralmbahn zwischen Graz und Klagenfurt ist seit 2019 zur Gänze in Bau – weite Teile sind bereits fertiggestellt und werden teilweise befahren. Das Herzstück der neuen Hochleistungsstrecke ist der 33 Kilometer lange zweiröhrige Koralmtunnel. Von Kärnten aus arbeitet sich hier die letzte verbliebene Tunnelbohrmaschine im Dreischichtbetrieb zum zweiten Durchschlag vor, während auf der steirischen Seite die

### **Halbzeit am Brenner**

2019 war Halbzeit für das insgesamt **230 Kilometer lange Tunnelnetz** des Brenner-Basistunnels. **115 Kilometer wurden bereits ausgebrochen.** Mit elf Vortrieben geht es jetzt auf Hochtouren weiter. Als eine der **wichtigsten Umweltschutzmaßnahmen Europas** wird sich der Bau des Brenner-Basistunnels bei einer geschätzten **Lebensdauer von 200 Jahren** hinsichtlich entstandener **Emissionen nach 18 Jahren amortisiert** haben.

werden – darunter zum Beispiel die Tunnelkette St. Kanzian. Auch das zweitlängste Tunnelsystem der Koralmbahn, der Granitzaltunnel, steht kurz vor Abschluss der Arbeiten am Rohbau. Ist dieses Jahrhundertpro-

Innenauskleidung auf Hochtouren läuft. Aber auch außerhalb des Megatunnels nimmt die Koralmbahn immer konkretere Formen an: 2019 konnten viele Abschnitte der Koralmstrecke in Unterkärnten im Rohbau vollendet

jekt einmal fertiggestellt, reisen die Fahrgäste in nur 45 Minuten von Graz nach Klagenfurt.

### **Schnellere Verbindung für zwei EU-Hauptstädte**

Für eine schnellere Verbindung sorgt auch ein weiteres Projekt: die Arbeiten am abschnittsweise zweigleisigen Ausbau der Bahnstrecke zwischen Wien und Bratislava. In den Vorjahren wurde die S80 bereits bis zum größten Stadtentwicklungsgebiet Wiens nach Aspern Nord verlängert. 2019 arbeitete die ÖBB-Infrastruktur unter anderem an der Modernisierung des Bahnhofs Raasdorf, es wurde mit dem Bau der Haltestelle Untersiebenbrunn begonnen und die erste Überführung – L5 bei Raasdorf – für den Verkehr freigegeben. <

**Eine der wichtigsten Klimaschutzmaßnahmen Europas ist der Bau des Brenner-Basistunnels mit einer Lebensdauer von rund 200 Jahren.**





**CARSHARING.** Flexibel, bequem und günstig vom Bahnhof zum individuellen Zielort

## Straße und Schiene wachsen zusammen

**LETZTE MEILE.** Knapp 300 ÖBB Mietautos in 28 Städten stehen bereit – und es werden laufend mehr. Auch mit vielen zusätzlichen Park & Ride-Plätzen schließen die ÖBB die Mobilitätskette im Land weiter.

Auto- und Bahnfahren sinnvoll miteinander zu verknüpfen: Darin liegt eines der Erfolgsrezepte, wenn es darum geht, noch mehr Kundinnen und Kunden für die Bahn zu begeistern. Denn nicht nur die Bahnfahrt selbst soll bequem und zeitsparend sein, sondern auch die „letzte Meile“ zum und vom Bahnhof. Die ÖBB bauen deshalb ihr Carsharing-Angebot an den Bahnhöfen und die Zahl der Park & Ride-Plätze ständig aus.

### 2.000 Stellplätze mehr pro Jahr

Die Parkhäuser der ÖBB boomen: Mit Anfang 2019 gab es bereits 116.000 Park & Ride-Stellplätze an insgesamt 850 Standorten, davon 67.000 für mehrspurige und 49.000 für einspurige Fahrzeuge. Im Schnitt kommen pro Jahr 2.000 Stellplätze dazu, 2020 werden es laut Planungen sogar noch deutlich mehr sein, um die starke Nachfrage erfüllen zu können. Insgesamt investiert die

ÖBB-Infrastruktur AG laut aktuellem Rahmenplan 2018 bis 2023 knapp 140 Millionen Euro in Park & Ride-Anlagen.

### Trend zu E-Autos

Wenn es darum geht, flexibel, bequem und günstig zum Bahnhof oder vom Zielbahnhof zum individuellen Zielort zu gelangen, ist aber auch das Rail&Drive-Angebot der ÖBB für immer mehr Fahrgäste ein Argument, sich für die Bahn zu entscheiden. An 32 Standorten in 28 Städten kann man mittlerweile bereits ein ÖBB Mietauto zu günstigen Konditionen buchen, insgesamt stehen knapp 300 Fahrzeuge zur Verfügung. In den nächsten Jahren soll das Angebot auf 50 Standorte und 400 Fahrzeuge erweitert werden.

Für besonders umweltbewusste Reisende, die auch auf den letz-

ten Metern CO<sub>2</sub>-neutral unterwegs sein wollen, stehen schon jetzt 24 E-Fahrzeuge an 12 Standorten bereit, in fast allen Landeshauptstädten, aber auch an Bahnhöfen wie Bischofshofen, Leoben oder Amstetten. Und ihr Anteil am gesamten Fuhrpark wird weiter steigen. Die Kundinnen und Kunden können je nach Standort zwischen dem BMW i3, dem VW e-Golf, dem Renault Zoe oder dem Nissan Leaf wählen.

### Fokus auf Elektromobilität

Dieser Fokus auf Elektromobilität ist einer der Vorteile des ÖBB Mietwagenangebotes. Und im Gegensatz zu anderen Carsharing-Anbietern ist Rail&Drive flächendeckend in ganz Österreich vertreten – nicht nur an den großen Verkehrsknotenpunkten, sondern auch an kleineren

Bahnhöfen und in Touristenstädten.

2019 gewann ÖBB Rail&Drive den Greenpeace-Ökocheck, ein österreichweites Ranking der Carsharing- und

### Rail&Drive auf der Überholspur

Schon knapp **9.500 Rail&Drive-Kundinnen und -Kunden** nutzen das Carsharing-Angebot der ÖBB. Ihnen stehen rund **300 Fahrzeuge an 32 Standorten in 28 Städten** zur Verfügung – davon 24 E-Fahrzeuge an 12 Standorten.

Leihwagen-Anbieter. Die Erfolgskriterien waren dabei unter anderem der Einsatz von E-Fahrzeugen, das Laden der Autos mit 100 Prozent Grünstrom sowie das Feature, dass die Kundinnen und Kunden auf der Webseite über die Emissionen der Fahrzeuge informiert werden. <

# Für ein gutes Klima im Güterverkehr

**GÜTERVERKEHR.** „Dem Schienengüterverkehr gehört die Zukunft“ – davon ist die ÖBB-Rail Cargo Group überzeugt. Stellt sie doch mit ihren Bahnlogistiklösungen die Versorgung für Industrie sowie Handel und damit die Bevölkerung sicher.

Containerweise kommen Textilwaren aus China nach Europa. Mit ihnen steigt das Bedürfnis, bei den Transporten einen möglichst kleinen ökologischen Fußabdruck zu hinterlassen und dennoch die Ware so schnell wie möglich zu transportieren. Das heißt: Marktanforderungen sowie Geschäftsmodelle und Bedürfnisse der Industrie ändern sich ständig. Dies nimmt die ÖBB-Rail Cargo Group zum Anlass, Logistiklösungen gemeinsam und individuell mit ihren und für ihre Kunden zu entwickeln. In deren Interesse wird die internationale Präsenz in Europa und auf der Landbrücke nach Asien sukzessive ausgebaut. Damit bietet die ÖBB-Rail Cargo Group branchenübergreifend

neben hochqualitativen Bahntransporten auch einen einfachen Zugang zu multimodalen End-to-End-Logistiklösungen an. Fachlich breit und flexibel aufgestellt wird damit der nachhaltige Erfolg ihrer Kunden gesichert.

## Gemeinsam noch mehr auf Schiene bringen

In den Heimmärkten Österreich und Ungarn verteidigt die ÖBB-Rail Cargo Group erfolgreich ihre Position als Marktführer. Damit leistet sie einen zentralen Beitrag für Klimaschutz und Transientlastung. Zum Schutz des Klimas und zur Erreichung der Klimaschutzziele des Pariser Abkommens von 2016 wurde Ende 2018 die transeuropäische Initiative „Rail Freight Forward“ (RFF) gegründet. Diese Koalition europäischer Güterbahnen hat sich zum Ziel gesetzt, den Modalanteil des Schienengüterverkehrs in Europa bis 2030 auf 30 Prozent zu erhöhen. Nachdem der Verkehrssektor eine der größten Quellen der CO<sub>2</sub>-Verschmutzung und des Treibhauseffekts darstellt, ist die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene der schnellste und effizienteste Weg, die immer weiter steigenden CO<sub>2</sub>-Emissionen und die Umweltverschmutzung zu bekämpfen. Dafür ist allerdings noch viel Arbeit

erforderlich: Einerseits müssen die Eisenbahnverkehrsunternehmen ihre Hausaufgaben machen, um schneller, moderner und kundenzentrierter zu werden. Aber genauso benötigt es neben fairen Wettbewerbsbedingungen und einer Kostenwahrheit zwischen Schiene und Straße eine europaweit koordinierte, leistungsfähige Infrastruktur. Darüber hinaus sind faire verkehrspolitische Rahmenbedingungen zu schaffen, wie etwa eine Steuerentlastung für die Traktion sowie klare, in ganz Europa geltende Mautregeln für den Straßentransport. Einfach gesagt:

## Rail Freight Forward

Zum Schutz des Klimas und zur Erreichung der **Klimaschutzziele des Pariser Abkommens von 2016** wurde Ende 2018 die transeuropäische Initiative „Rail Freight Forward“ gegründet. Diese Koalition europäischer Güterbahnen hat sich zum Ziel gesetzt, den **Modalanteil des Schienengüterverkehrs in Europa bis 2030 auf 30 Prozent** zu erhöhen.

Einen Zug quer durch Europa zu fahren muss in absehbarer Zeit so einfach sein wie einen Lkw. Durch RFF sind sowohl Eisenbahnverkehrsunternehmen, Infrastrukturbetreiber als auch politische Entscheidungsträger aller europäischer Länder in die Aktionen zur Verwirklichung der angestrebten Verkehrsverlagerung eingebunden.

Um den Weg für diese Steigerung des Verkehrsmixes zu ebnen, hat die ÖBB-Rail Cargo Group auch 2019 in vielen Bereichen intensiv daran gearbeitet, zukünftigen wie auch bestehenden Kunden Anreize für den Umstieg auf die Bahn zu bieten: Mit Online-Sendungsverfolgung, neuen Verbindungen in Europa und nach Asien oder die Ausrüstung der

>

**Die neuen Rahmenbedingungen nimmt die Rail Cargo Group zum Anlass, Logistiklösungen individuell für ihre Kunden zu entwickeln.**



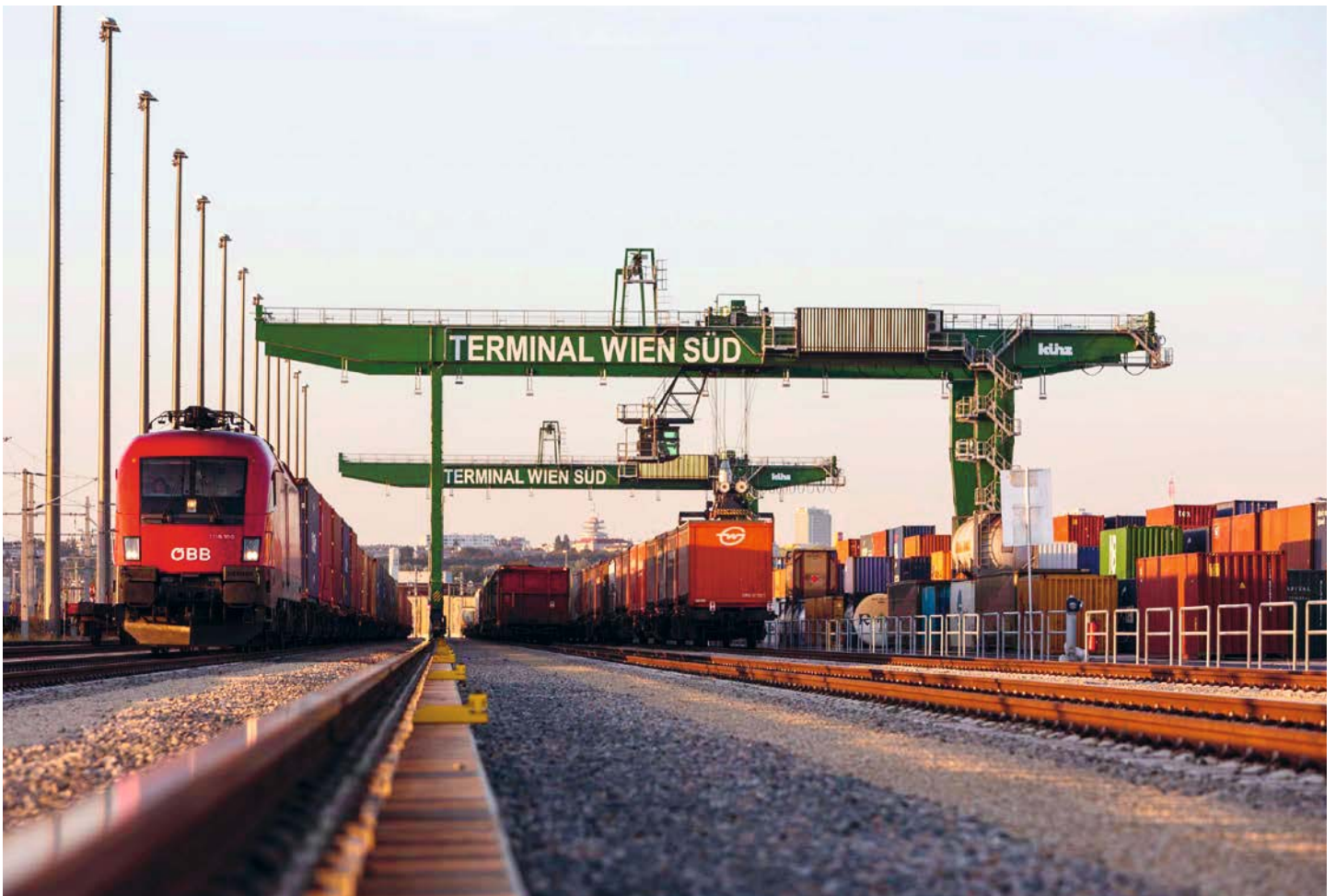


Echt sinnvoll.

**UMSTIEG AUF DIE  
BAHN.**

Mit neuen Anreizen wie Online-Sendungsverfolgung, neuen Verbindungen in Europa und nach Asien oder die Ausrüstung der Güterwagenflotte mit leisen Bremsen und Sensorik festigt die ÖBB-Rail Cargo Group altbewährte und neue Partnerschaften





**STARKER PARTNER.** Die Rail Cargo Group ist in zwölf Ländern in Eigentraction unterwegs. Ein wichtiger Umschlagplatz: das Terminal Wien Süd

Güterwagenflotte mit leisen Bremsen und Sensorik festigt die ÖBB-Rail Cargo Group altbewährte und neue Partnerschaften in ganz Österreich und den Nachbarländern. Und davon haben nicht nur das Unternehmen selbst und dessen Auftraggeber etwas – auch die Umwelt profitiert durch weniger Lärm, Feinstaub und deutliche CO<sub>2</sub>-Einsparungen.

### **Nachhaltigkeit: Partnerschaften, die aufatmen lassen**

Der oberösterreichische Roh- und Baustoffspezialist Bernegger GmbH ließ zum Beispiel innerhalb von zwei Jahren mehr als 660.000 Tonnen Rohstoffe, die das Unternehmen aus seinem Kalk- und Dolomitbergbau sowie den Kies- und Schotterwerken gewinnt, von der ÖBB-Rail Cargo

Group transportieren. Mengen, die sonst auf der Straße befördert worden wären. Der Liveticker auf der Homepage der ÖBB-Rail Cargo Group gibt in Echtzeit Auskunft darüber, wie viele Tonnen CO<sub>2</sub> sämtliche Logistikkunden seit Jahresbeginn einsparen konnten. Pro Jahr sind es in Europa dank der durch und innerhalb Österreichs mit den Partnern der ÖBB-Rail Cargo Group abgewickelten Schienengüterverkehrsleistungen rund 1,4 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub>.

### **Innovation: smart unterwegs**

Aber auch für die sensiblen Lebensmittel, die Kärntnermilch regelmäßig an einen Großkunden in Vorarlberg liefert, ist die Bahn ideal. Immerhin verzeihen Joghurt und Milch

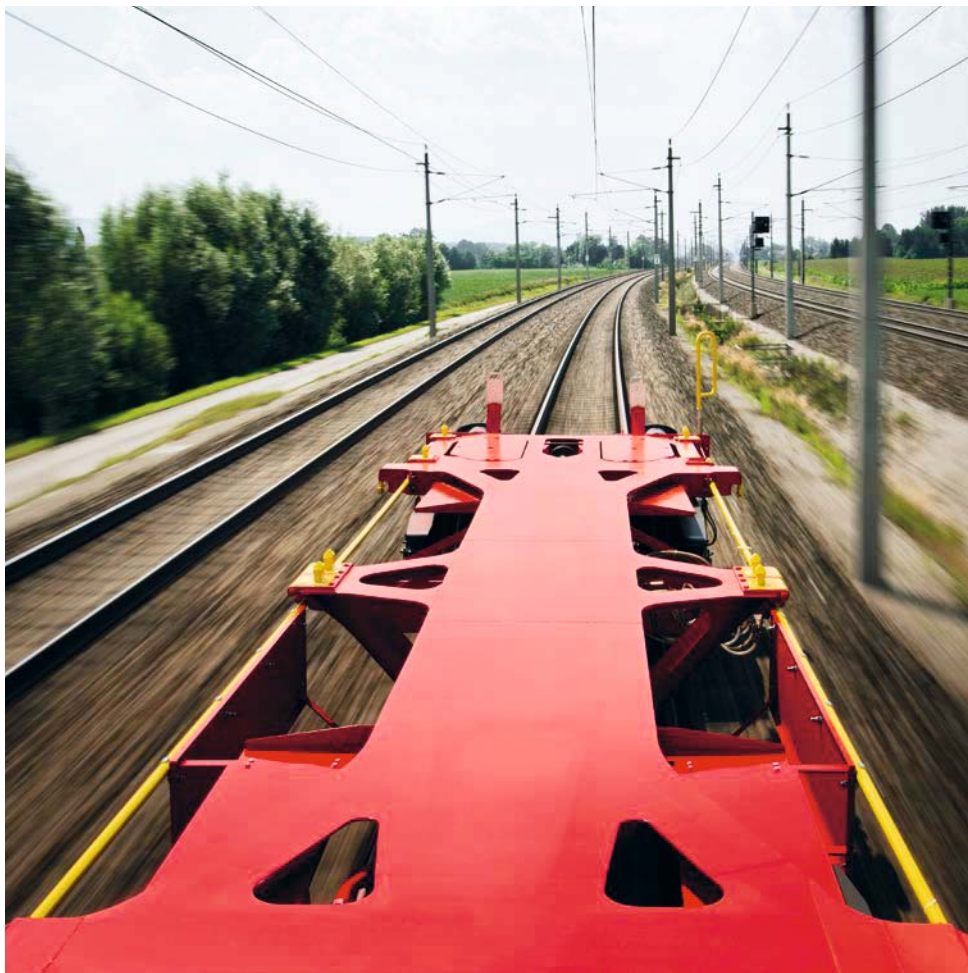
keine Verspätungen. In Sachen Nachverfolgung der Güter steht die Bahn dem Lkw in nichts mehr nach. Knapp 5.000 Güterwagen und damit die Hälfte des Gesamtbestandes der ÖBB-Rail Cargo Group sind bereits mit SmartCargo-Devices ausgestattet und liefern neben GPS-Daten wichtige Informationen zu Stoßerkennung und Laufleistung. Die gesammelten Werte sind Teil eines noch größeren Projekts: Denn seit über einem Jahr stehen die internen Prozesse auf dem Prüfstand und es wird analysiert, was digitalisiert, adaptiert und effizienter gestaltet werden kann. Denn damit werden schon heute sinnvolle Logistiklösungen von morgen entwickelt. Die ÖBB-Rail Cargo Group ist mit ihrem Digitalisierungsprogramm sozusagen auf dem Weg vom Fax zur Buchungsplattform.

**Das Rundum-Servicepaket für den Kunden beinhaltet neben Eigentraction auch die Durchführung der kompletten Zollabfertigung und ...**

### **Leichte Innovation für altes Schwermetal**

Für den steirischen Schrotthändler Kuttin GmbH ist das Umweltthema





**TRANSANT.** Die neue innovative Plattform, gefertigt in modularer Leichtbauweise, ist vielseitig einsetzbar

allgegenwärtig. Während ein Lkw mit 80 Kubikmetern Ladevolumen mit maximal 24 Tonnen Material beladen werden kann, haben in einem Eisenbahnwagen mit 80 Kubikmetern 65 Tonnen Platz. Monatlich lässt das Unternehmen 8.000 bis 12.000 Tonnen umweltfreundlich und effektiv mit der Bahn befördern. Das zeigt auch, welche entscheidende Rolle Kapazitäten im Wettbewerb spielen. Nicht zuletzt deshalb hat die ÖBB-Rail Cargo Group mit TransANT ein revolutionäres Plattformkonzept geschaffen, das neue Standards setzt. Der modulare Leichtbau bietet einen Beladungsvorteil von bis zu vier Tonnen, der unter anderem durch das um 20 Prozent leichtere Untergestell entsteht. Die Plattform ist in unterschiedlichen Längen verfügbar und die modularen Aufbauten in diversen branchenspezifischen Ausführungen erhältlich – immerhin ist die ÖBB-Rail Cargo Group in mehr als zehn Sparten von Automotive bis Stahl tätig. Der Kreis schließt

sich, wenn besonders umweltbewusste Unternehmen wie Kuttin zukünftig von Innovationen wie dem TransANT profitieren: Wenn mehr Güter auf der Schiene unterwegs sind, bedeutet das weniger Emissionen. Und auch in Sachen Energieeffizienz überzeugt die mit dem Österreichischen Staatspreis für Mobilität ausgezeichnete Plattform: Im Vergleich zu einem herkömmlichen Wagen für den Transport eines 40-Fuß-Containers spart ein gleich großer TransANT rund 75 kWh/100.000 Zug-km und zusätzlich 109 Euro/100.000 Zug-km an Stromkosten.

### **International: grenzenlose Logistikleistungen**

Für Kunden im Consumer-Goods-Bereich ist vor allem die reibungslose Abwicklung ihrer Transporte über viele Ländergrenzen hinweg zentral. Möglich ist das durch ein dichtes Netzwerk von Standorten und

Tochtergesellschaften der ÖBB-Rail Cargo Group. Das Rundum-Servicepaket für den Kunden beinhaltet dabei neben Eigentraktion auch die Durchführung der kompletten Zollabfertigung. In insgesamt zwölf Ländern ist die ÖBB-Rail Cargo Group mit eigenen Loks unterwegs, 2019 kam Polen dazu.

### **Produkte und Services: Anschluss an die Welt**

Dass sich der stetige Ausbau unserer intermodalen Verbindungen lohnt, zeigt sich anhand vieler individueller TransFER-Verbindungen, die sich auf Normalspur über die Breitspur auf dem Weg von Europa bis nach Asien bewegen und damit Anschluss an die wichtigsten intermodalen Knotenpunkte schaffen – mit dem entscheidenden Pluspunkt, einen

### **Consumer-Goods**

Für Kunden im Consumer-Goods-Bereich ist vor allem die **reibungslose Abwicklung der Transporte über viele Ländergrenzen hinweg** zentral. Möglich ist das durch ein dichtes Netzwerk von Standorten und Tochtergesellschaften der ÖBB Rail Cargo Group.

kleinen ökologischen Fußabdruck zu hinterlassen. Daher vereint die ÖBB-Rail Cargo Group die Vorteile der Verkehrsträger Schiene und

Straße sowie Wasser und Luft in einer Transportkette. Konkrete Beispiele gab es 2019 viele: etwa der TransFER Vienna – Scandinavia, der seit April 2019 eine direkte Anbindung an den skandinavischen Raum bietet oder seit September 2019 die intermodale Verbindung TransFER Vienna – Melzo in Norditalien oder der TransFER Wels – Vienna – Budapest. <

# »Positiven Trend fortsetzen«

**INTERVIEW.** Mit einem lachenden und mit einem weinenden Auge blicken CEO Andreas Matthä und CFO Arnold Schiefer auf das Geschäftsjahr 2019 zurück und präsentieren ein positives Ergebnis vor Steuern in allen Bereichen.



ANDREAS MATTHÄ, ARNOLD SCHIEFER. „Die positiven Bewertungen und die

**Trotz der aktuell schwer einschätzbaren Lage war die Bahn die letzten Jahre auf einer Erfolgswelle unterwegs. Wie war 2019 wirtschaftlich betrachtet?**

**MATTHÄ:** Im Personenverkehr waren wir auch 2019 tatsächlich auf einer Erfolgswelle unterwegs: Wir konnten erneut einen Fahrgastzuwachs verzeichnen, haben schöne Erträge erwirtschaftet und unsere Ziele in diesem Bereich deutlich übertroffen. Ganz anders ist die Situation leider im Güterverkehr. Dort haben wir 2019 zwar auch ein Plus beim Ergebnis vor Steuern – übrigens anders als unsere deutschen Kollegen, die ein deutliches Minus verkraften müssen –, trotzdem war der Cargo-Bereich aufgrund der rückläufigen Konjunktur und Industrieproduktion in Deutschland im letzten Jahr stark unter Druck. Insgesamt haben wir für 2019 ein positives Ergebnis vor Ertragsteuern in allen Bereichen, aber sozusagen mit einem lachenden und mit einem weinenden Auge. Und aufgrund der noch für niemanden absehbaren Folgen der Coronakrise mit einem ungewissen Ausblick auf das heurige Jahr.

**Bleiben wir beim Personenverkehr. Welchen Anteil hat die Klimadebatte am Erfolg?**

**»Aufgrund der noch für niemanden absehbaren Folgen der Coronakrise ist der Ausblick auf das heurige Jahr noch ungewiss.« ANDREAS MATTHÄ**

**MATTHÄ:** Die Österreicherinnen und Österreicher sind mittlerweile seit vielen Jahren die fleißigsten Bahnfahrerinnen und Bahnfahrer in der Europäischen Union. Und: Sie sind entsprechend einer Europarameterstudie auch die zufriedensten Bahnkunden in der EU. Diese positiven Bewertungen und die Fahrgastrekorde der letzten Jahre sind letztlich eine starke Bestätigung für die Leistungen der ÖBB. Die breite öffentliche Debatte über Klimaschutz hat diesen Effekt sicher verstärkt.

**Wie viel geht noch? Manche Strecken scheinen bereits mehr als ausgelastet?**

**MATTHÄ:** 2019 und auch 2020 bis zu Beginn der Coronakrise waren wir in manchen Regionen schon nahe an der Kapazitätsgrenze. Wir gehen davon aus, dass sich der Trend zum öffentlichen Verkehr nach der Krise wieder fortsetzen wird, daher müssen wir schon jetzt über Möglichkeiten für zusätzliche Kapazitäten nachdenken. Das machen wir in einem dreistufigen System. Die erste Stufe sind Züge, die mehr Sitzplatzkapazität bieten, Stichwort Doppelstockzüge und längere Garnituren. Zweite Stufe ist die neue Zugsicherungstechnik ETCS, wodurch die

Züge schneller und dichter hintereinander fahren können. Und die dritte Stufe sind Infrastrukturmaßnahmen, um mittelfristig noch mehr Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene zu ermöglichen.





Fahrgastrekorde der letzten Jahre sind letztlich eine starke Bestätigung für die Leistungen der ÖBB“

### **Der größte Zuwachs 2019 wurde im Fernverkehr erzielt. Welchen Beitrag brachte der Nightjet?**

**MATTHÄ:** Mit dem Nachtzug haben wir eindeutig auf die richtige Nische gesetzt und auch von der Klimadiskussion profitiert. Vor allem ab April hatten wir im letzten Jahr einen sprunghaften Anstieg bei den Buchungen mit mehr als zehn Prozent Zuwachs, bei einzelnen Destinationen sogar mit mehr als 20 Prozent.

### **Am 20. Jänner 2020 gab es für den Nightjet die Premierenfahrt nach Brüssel. Konnten Sie auch die EU-Beamten von der Bahn überzeugen?**

**MATTHÄ:** Obwohl die Ankunftszeit mit 11 Uhr vormittags noch nicht befriedigend ist, ist der Zug bisher sehr gut nachgefragt. Vor der Coronakrise war der Nightjet nach Brüssel bereits bis zum Sommer ausgebucht. Die Premierenfahrt mit den Europaparlamentariern und -innen war symbolisch sehr wichtig, weil damit auch klar wurde, wie bedeutend europäische Standards und europäische Zusammenarbeit für die Bahn sind. Wir brauchen mehr Europa bei den Bahnen, dann bekommt Europa auch mehr Bahn, sprich mehr Klimaschutz.

### **Das größte Klimaschutzpotenzial liegt aber doch**

**»Unser Ziel ist es nach wie vor, dass bis 2030 der gesamte Verkehrsbereich CO<sub>2</sub>-neutral unterwegs ist.«** **ARNOLD SCHIEFER**

### **eher im Nahverkehr ...**

**MATTHÄ:** Wir haben rund 267 Millionen Fahrgäste, davon sind mehr als 230 Millionen Pendlerinnen und Pendler. Dieser Tatsache Rechnung tragend haben wir letztes Jahr auch viel in den Nah- und Regionalverkehr investiert, vor allem in einen modernen Fuhrpark – beispielsweise mit dem Cityjet und mit neuen Doppelstockwagen. Gemeinsam mit den Verkehrsverbänden, die bei uns Leistungen im Nahverkehr bestellen, konnten wir das Angebot weiter verdichten und auf vielen Pendlerstrecken bessere Verbindungen anbieten.

### **Eine Herausforderung bleibt die letzte Meile. Gibt es hier neue Ansätze, diese zu überwinden?**

**MATTHÄ:** Wir testen laufend neue Angebote wie etwa das Postbus-Shuttle und wir bauen unser Carsharing-Angebot Rail&Drive aus. Außerdem arbeiten ÖBB-Personenverkehr und ÖBB-Postbus an klimafreundlichen Gesamtmobilitätspaketen für Städte und Gemeinden. Dabei wollen wir Fahrrad, Carsharing, E-Autos sowie E-Scooter mit Bus und Bahn verknüpfen. Ich glaube, dass das in Zukunft auch für andere Städte interessant sein wird.

### **Und welche Zukunft hat der ÖBB-Postbus in diesem Paket?**

**SCHIEFER:** Eine wichtige Rolle! Leider haben wir aber in vielen Regionen nach wie vor ein Billigstbieterprinzip, das den Postbus wirtschaftlich stark unter Druck bringt. Insofern sind die 2019 erzielten Ergebnisse achtbar, aber nicht befriedigend.

### **Trotzdem hat der Postbus auch ein CO<sub>2</sub>-Thema?**

**SCHIEFER:** Unser Ziel ist es nach wie vor, dass bis 2030 der gesamte Verkehrsbereich CO<sub>2</sub>-neutral unterwegs ist. Das gilt auch für den Postbus, wo wir sowohl Wasserstoffbusse wie auch Elektrobusse in Erprobung haben. Das ist ein Asset, welches wir ausbauen wollen, wir aber noch in Diskussion mit den



**ARNOLD SCHIEFER.** „Wir konzentrieren uns auf das, was wir am besten können – Personen- und Güterverkehr auf der Schiene sowie Postbus“

Verkehrsverbänden stehen, die Auftraggeber für den öffentlichen Verkehr sind.

#### **Kommen wir zum Güterverkehr. Wie hat sich dieser 2019 im Detail entwickelt?**

**MATTHÄ:** Der Schienengüterverkehr ist in ganz Europa ein schwieriges Feld. 2019 hatten wir vor allem in Deutschland zudem eine rückläufige Industrieproduktion bei gleichzeitig stark steigenden Faktorkosten auf der Schiene. Damit hat sich der Wettbewerbsnachteil gegenüber der Straße verschärft. Wie sich die Coronakrise 2020 auf den Güterverkehr auswirken wird, wage ich noch gar nicht abzuschätzen.

#### **Dennoch: Woran scheitert im Güterverkehr eine Entwicklung wie im Personenverkehr?**

**MATTHÄ:** Letztendlich ist die Straße viel zu billig – insbesondere der Transit-Lkw, der zu einem Drittel von uns Steuerzahlern subventioniert wird. Es gibt aber auch hausgemachte Probleme wie uneinheitliche Betriebsregeln oder nicht homogene technische Systeme in Europa, die der Straße nützen und die Bahn nicht

schützen. Um mehr Güter von der Straße auf die Schiene zu bringen, sind alle Beteiligten gefordert – die EU, die Mitgliedstaaten und die Bahnunternehmen. Wir müssen gemeinsam mehr tun, damit es in Zukunft genauso einfach ist, mit einem Güterzug quer durch Europa zu fahren wie mit einem Lkw.

#### **Getrennt haben Sie sich jedoch vom Stückgutverkehr, der auf der Straße passiert ...**

**SCHIEFER:** Wir als staatsnaher Betrieb sind überall dort benachteiligt, wo private Konkurrenten „flexiblere Entlohnungsmodelle“ finden. Daher haben wir uns entschieden, dass wir uns auf das konzentrieren, was wir am besten können. Und das sind der Personen- und der Güterverkehr auf der Schiene sowie der Postbus.

#### **Was braucht es, um die Bahn für Güter attraktiver zu machen?**

**SCHIEFER:** In Österreich haben wir mit 30 Prozent einen höheren Modalsplit als im Rest von Europa mit 17 Prozent. Ein Grund dafür ist, dass bei uns der Einzelwagenverkehr gefördert wird. Das heißt, wir fahren zu Betrieben, auch wenn wir dort nur einen oder zwei Waggons abholen. Würde man diesen Einzelwagenverkehr noch etwas stärker fördern, hätte man für sehr wenig Geld einen sehr hohen ökologischen Hebel.

**»Als staatsnaher Betrieb sind wir dort benachteiligt, wo private Konkurrenten ›flexiblere Entlohnungsmodelle‹ finden.«** **ARNOLD SCHIEFER**





**ANDREAS MATTHÄ.** „Wenn wir den Güterverkehr, zumindest auf langen Distanzen, nicht auf die Schiene bringen, können wir die Klimaziele niemals erreichen“

### Und bei den Kunden? Ist in der Logistik der ökologische Fußabdruck kein Thema?

**MATTHÄ:** Viele Unternehmen sehen derzeit noch nicht den Vorteil von CO<sub>2</sub>-sparsamen Transporten. Sie können dann zwar in ihrem Nachhaltigkeitsbericht für ihre Logistik mit der Bahn null CO<sub>2</sub> ausweisen, aber das reicht derzeit noch nicht als Kaufargument. Ich glaube aber, dass das kommen wird, kommen muss.

**SCHIEFER:** Österreich und die EU werden sich hoffentlich trotz Coronakrise nicht von den Klimazielen verabschieden. Daher wird die Frage bleiben, was wir an Strafzahlungen leisten müssen, wenn wir die Klimaziele nicht erreichen. Und ob es nicht sinnvoller ist, Geld in Verlagerung auf die Schiene zu investieren, statt bis zu sechs Milliarden Euro für nicht erreichte Klimaziele zu zahlen.

**MATTHÄ:** Wenn wir den Güterverkehr, zumindest auf langen Distanzen, nicht auf die Schiene bringen, können wir die Klimaziele niemals erreichen. Dafür wird es einen EU-weiten Masterplan „Schienerverkehr“ brauchen.

### Können Sie da als Sprecher der Gemeinschaft der Europäischen Bahnen nicht etwas tun?

**MATTHÄ:** Ich werde mich jedenfalls bemühen und den Dialog mit der EU-Kommission führen. Aber auch die Bahnen müssen ihren Teil beitragen, müssen trotz Wettbewerb bei fachlichen Themen stärker kooperieren. Wir müssen unsere technischen und betrieblichen Regelungen anpassen und verstehen, dass unser größter Konkurrent nicht auf der Schiene, sondern auf der Straße fährt. Wir können nur miteinander gewinnen – oder gegen den Lkw verlieren.

### Der Generationenwechsel bei den ÖBB läuft jeden-

### falls auf Hochtouren. 2019 hat die ÖBB 3.800 neue MitarbeiterInnen eingestellt ...

**SCHIEFER:** Dazu muss man sagen, dass wir durch Pensionierungen auch rund 3.000 Kolleginnen und Kollegen verloren haben. Rechnet man

noch die übliche Fluktuation, sind das netto 500 bis 800 neue MitarbeiterInnen mehr. Daher bleiben unsere Türen für neue Bewerberinnen und Bewerber weiterhin offen.

### In welchen Bereichen gibt es den größten Bedarf?

**SCHIEFER:** Wie bei fast allen Unternehmen in Österreich sind es vor allem technische Berufe, für die wir dringend neue MitarbeiterInnen suchen. Es gibt aber auch viele andere Jobs, die frei werden, weil Kolleginnen und Kollegen in Pension gehen. Und wir haben eine Lehrlingsausbildung, die einzigartig ist. In unseren Lehrwerkstätten bilden wir laufend rund 1.500 Lehrlinge aus.

### Was macht die ÖBB als Arbeitgeber attraktiv?

**SCHIEFER:** Wir haben um die 35.000 interessante Jobs, unter denen für jeden etwas dabei ist. Alleine unsere 25 Lehrberufe sind ein Mix aus traditionellen und neuen Lehrberufen und decken eine große Bandbreite ab: Automatisierungstechnik, Elektronik oder Mechatronik genauso wie Spedition, App-Entwicklung oder E-Commerce. Und bei uns hat jeder die Chance, sich intern zu verändern oder weiterzuentwickeln. Auf der anderen Seite müssen wir lernen, dass jemand mit dem Eintritt in die ÖBB seinen Dienstvertrag nicht für alle Ewigkeit unterschreibt, sondern uns vielleicht nach ein paar Jahren wieder verlässt, weil er oder sie glaubt, woanders bessere Chancen zu haben. Wohlgermerkt glaubt.

### Dieser Kulturwandel ist Inhalt von „Nordstern“, was ändert sich noch?

**SCHIEFER:** Vor allem geht es darum, dass wir lernen, uns regelmäßig zu hinterfragen. Das betrifft auch – und das ist mir ganz wichtig – das Weglassen von Dingen, die nicht zu unserem Kerngeschäft gehören. Denn nur dann können wir unsere Prozesse effizient optimieren und sinnvoll digitalisieren.

»Der Transit-Lkw wird zu einem Drittel von uns Steuerzahlern subventioniert.«

**ANDREAS MATTHÄ**



**ARNOLD SCHIEFER.** „Es geht darum, dass wir lernen, uns regelmäßig zu hinterfragen. Das betrifft auch das Weglassen von Dingen, die nicht zu unserem Kerngeschäft gehören“

Ein schlechter Prozess bleibt ein schlechter Prozess, auch wenn du ihn digital machst. Dazu bedarf es einer Änderung des Mindsets der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in vielen Bereichen.

#### **Wie schreitet die Digitalisierung der ÖBB voran?**

**MATTHÄ:** Digitalisierung betrifft den gesamten Konzern, alle Bereiche der ÖBB – also den Kundenbereich genauso wie die Betriebstechnik, die Infrastrukturerhaltung oder die Steuerung und Auslastung von Güterzügen. Mit Predictive Maintenance (vorausschauende Wartung) beispielsweise wollen wir weg von Streckenuntersuchungen zu fixen Fristen hin zu einer laufenden Zustandsüberprüfung. Aber auch die gesamte Zuglenkung wird immer mehr automatisiert, um möglichst viel an Kapazität auf die Strecke zu bringen. Und im Güterverkehr haben wir mit dem Plattformkonzept TransANT eine Innovation, die es seit 30 Jahren so nicht gegeben hat.

#### **Was ist das Besondere an TransANT?**

**MATTHÄ:** Gemeinsam mit der voestalpine haben wir einen neuen, flexiblen und digitalisierten Güterwagen entwickelt. Es ist uns gelungen, das Eigengewicht um 20 Prozent zu reduzieren, und die modularen Aufbauten erlauben individuelle, kundenspezifische Ausführungen bis zum Einzelwagen. Der Einsatz von GPS-Tracking ermöglicht unseren Kunden eine noch effizientere Disposition und damit deutliche Kosteneinsparungen. Die ÖBB-Rail Cargo bringt damit einen neuen Standard auf den Güterverkehrsmarkt und ist durchaus Vorbild für andere.

#### **Die ÖBB sind mit vielen Innovationen Vorbild.**

**Wie sehr sehen Sie sich als „Enabler“ für die eben-**

#### **falls sehr erfolgreiche heimische Bahnindustrie?**

**MATTHÄ:** Es stimmt, dass wir als ÖBB in Europa sehr gut angesehen sind und daher auch ein guter Referenzgeber sind. Die österreichische Bahnindustrie zählt weltweit zur

absoluten Spitze im Export und es freut mich, wenn wir dazu etwas beitragen können. Nichtsdestotrotz haben wir, was die Geschwindigkeit von Innovationen betrifft, durchaus noch Luft nach oben.

#### **Wenn es bei der im Regierungsprogramm angekündigten Budgetaufstockung für Infrastrukturinvestitionen bleibt, wofür soll dann das Geld verwendet werden?**

**SCHIEFER:** Langfristig sind es vor allem drei Themen. Das erste heißt Ökologisierung. Da geht es für uns vor allem um die weitere Elektrifizierung von Nebenstrecken. Das zweite Thema ist die Attraktivierung des Nahverkehrs, indem wir die Kapazitäten unserer Schnellbahnen weiter ausbauen. Und drittens müssen wir mehr Kapazitäten für den Güterverkehr auf Schiene schaffen, um Österreich vom Lkw-Transit zu entlasten. 2019 konnten wir rund 2 Milliarden Euro in den Ausbau der Bahninfrastruktur investieren. Geplant ist, dass wir 2020 rund 2,4 Milliarden Euro in Streckenausbauten, neue Züge und die Modernisierung von Bahnhöfen investieren. Um die Kapazitäten für das Zielnetz 2040 bereitstellen zu können, wird es aber längerfristig noch weitere Investitionen brauchen.

#### **Und wie stehen Sie zum 1-2-3-Österreichticket? Ist es das, was Sie sich vor einem Jahr an dieser Stelle gewünscht haben?**

**MATTHÄ:** Das 1-2-3-Österreichticket ist jedenfalls eine klare politische Ansage, das öffentliche Verkehrssystem günstiger und damit attraktiver zu machen. Günstigere Tickets führen ja erfahrungsgemäß zu mehr Passagieren. Mehr Fahrgäste für die Bahn bedeuten mehr Klimaschutz. Entscheidend für den Erfolg wird sein, dass auch

die Stadtverkehre und die Verkehrsverbünde eingebunden werden und daraus ein Modell ähnlich dem Generalabo in der Schweiz entsteht.

»Ein schlechter Prozess bleibt ein schlechter Prozess, auch wenn du ihn digital machst.« **ARNOLD SCHIEFER**





**ANDREAS MATTHÄ.** „Wir liefern eine Leistung, die Sinn macht: nachhaltige, bequeme Mobilität und umweltfreundlichen, zuverlässigen Transport“

Von diesem wissen wir, dass es gut angenommen wird.

**Seit letztem Jahr haben die ÖBB mit „Sicherheit leben“ einen vierten Unternehmenswert. Was hat dazu geführt?**

**MATTHÄ:** Sicherheit ist für uns zwar eine Selbstverständlichkeit, trotzdem ist es wichtig, das ganz deutlich herauszustreichen. Sicherheit ist für die ÖBB ein sehr kostbares Gut, auf das wir schauen müssen. Niemand, der in einen Zug steigt, denkt darüber nach, ob das sicher ist. Bahnfahren ist sicher. Und in Österreich auch pünktlich.

**SCHIEFER:** Wir haben mit „Sicherheit leben“ aber nicht nur einen Wert formuliert, sondern diesen mit erwünschten Verhaltensstandards hinterlegt. Denn uns ist Sicherheit für unsere Kundinnen und Kunden genauso wichtig wie für unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

**Auch die Marke ÖBB hat eine Auffrischung erhalten. Wie kommt die neue Werbelinie an?**

**MATTHÄ:** Unsere Werbelinie fasst die wesentlichsten Faktoren zusammen, die mit den ÖBB assoziiert werden. Das ist Klimaschutz und Verantwortung für Österreich,

dass wir vertrauenswürdig und authentisch sind und dass wir eine Leistung liefern, die Sinn macht: nachhaltige, bequeme Mobilität und umweltfreundlichen, zuverlässigen Transport. Diese Sinnhaftigkeit hilft uns auch in der Positionierung als Arbeitgeber bei der Suche nach den Besten am Markt.

**Traditionell zum Abschluss und als Ausblick: Was war Ihre liebste Bahnreise 2019? Oder Ihr persönliches „ÖBB Highlight“ im letzten Jahr?**

**MATTHÄ:** Meine Lieblingsreise ist immer noch jene mit dem Nachtzug nach Venedig – morgens in Santa Lucia ankommen und dann den ersten Espresso trinken. Das ist schon etwas Besonderes. Aber auch die Nachtzüge nach Hamburg und Berlin nutze ich gerne für berufliche Reisen. Und dank meiner neuen Aufgabe als Vorsitzender des Europäischen Bahnverbandes werde ich künftig auch öfters mit dem Nightjet nach Brüssel unterwegs sein.

**Und für Sie, Herr Schiefer. Wohin fahren Sie am liebsten mit der Bahn?**

**SCHIEFER:** Als gebürtiger Oberösterreicher bin ich mit der Bahn sehr gerne nach Seewalchen am Attersee unterwegs. Da gibt es einen Badeplatz und meine Ferienwohnung. Im Sommer gibt es für mich keinen schöneren Ort. <

**»Wir brauchen mehr Europa bei den Bahnen, dann bekommt Europa auch mehr Bahn, sprich mehr Klimaschutz.«**

**ANDREAS MATTHÄ**

# ZAHLEN DATEN FAKTEN

## 2.373 Mio.

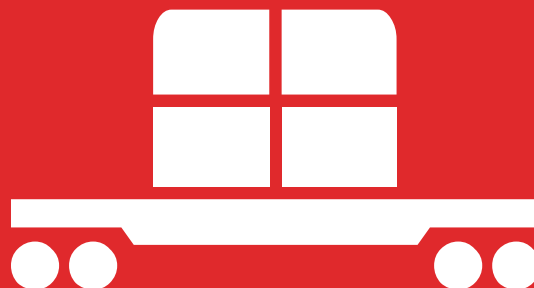
Der Teilkonzern **ÖBB-Rail Cargo Group** hat 2019 mit einem **Gesamtertrag von 2.372,7 Mio. Euro** ein **EBT von 5,1 Mio. Euro erwirtschaftet** (Seite 70).

## 9.340

Im Jahr 2019 waren **im Teilkonzern ÖBB-Rail Cargo 9.340 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter** beschäftigt (Stand 31.12., Seite 85).

## 140,1 Mio.

Der Teilkonzern **ÖBB-Rail Cargo Group** tätigte im Jahr 2019 **Investitionen in Höhe von 140,1 Mio. Euro**, in einen modernen Fuhrpark und Digitalisierung. Im Jahr zuvor waren es 79,1 Mio. (Seite 77).



## 151.274

2019 wurden **mit der „Rollenden Landstraße“ 151.274 Lkw umwelt-schonend auf die Bahn verlagert**, davon alleine 124.873 Lkw über den Brenner (Seite 92) oder auch 23.942 Lkw auf der Strecke Wels – Maribor.

## 105,3 Mio.

Die Rail Cargo Group hat im Jahr 2019 **105,3 Mio. t Güter transportiert**. Das ist ein Rückgang um 7 %. 83,6 Mio. t davon entfallen auf den konventionellen Wagenladungsverkehr, 16,3 Mio. t auf den unbegleiteten kombinierten Verkehr und 5,4 Mio. t auf die „Rollende Landstraße“ (Seite 65).

## 7.500 km

– von Budapest nach Xi’an – ist die **längste Strecke**, welche die Rail Cargo Group regelmäßig bedient.



# Corporate Governance

# CORPORATE GOVERNANCE BERICHT\*

Der ÖBB-Konzern will das Vertrauen seiner KundInnen und MitarbeiterInnen wie auch jenes der breiten Öffentlichkeit durch eine transparente, zeitnahe und detaillierte Informationspolitik stärken. Als kapitalmarktorientiertes Unternehmen und aufgrund des hohen öffentlichen Interesses orientiert sich der ÖBB-Konzern in der Ausgestaltung und Kommunikation seiner Unternehmensführung an internationalen Standards und Best-Practice-Methoden sowie seit 11. April 2014 am Public-Corporate-Governance-Kodex des Bundes (davor am Österreichischen Corporate-Governance-Kodex).

Der Vorstand der ÖBB-Holding AG verfolgt eine Unternehmensstrategie, die auf die Interessen des Eigentümers, der Republik Österreich, der KundInnen und der ArbeitnehmerInnen ausgerichtet ist. Er berichtet dem Aufsichtsrat regelmäßig über die Geschäftsentwicklung und legt ihm – dem Gesetz, der Satzung und der Geschäftsordnung entsprechend – bestimmte Geschäftsfälle der ÖBB-Holding AG oder ihrer Konzernunternehmen zur Genehmigung vor. Die strategische Ausrichtung des ÖBB-Konzerns erfolgt in enger Abstimmung mit dem Aufsichtsrat.

## BUNDES PUBLIC CORPORATE GOVERNANCE KODEX (B-PCGK)

Gemäß dem Punkt 15 des Public-Corporate-Governance-Kodex des Bundes (B-PCGK) 2017 sollen alle dem Kodex unterliegenden Unternehmen einen eigenen Corporate-Governance-Bericht erstellen und im Internet veröffentlichen, wobei das Mutterunternehmen des Konzerns für alle Konzernunternehmen einen Gesamtkonzernbericht erstellen kann. Der ÖBB-Konzern erstellt einen solchen Gesamtkonzernbericht entsprechend der Organisationsstruktur des Konzerns in vier Kapiteln.

1. ÖBB-Holding AG einschließlich folgender Tochterunternehmen
  - a. ÖBB-Finanzierungsservice GmbH
  - b. ÖBB-Werbung GmbH
  - c. ÖBB-Business Competence Center GmbH
  - d. Q Logistics GmbH
  - e. European Contract Logistics – Serbia d.o.o.
  - f. European Contract Logistics, Potjedje za spedicijo, prevoznistvo in trgovino d.o.o.
  - g. European Contract Logistics-Czech Republic s.r.o.
  - h. iMobility GmbH
2. ÖBB-Infrastruktur AG einschließlich folgender Tochterunternehmen
  - a. ÖBB-Immobilienmanagement GmbH
  - b. Rail Equipment GmbH und Rail Equipment GmbH & Co KG
  - c. Mungos Sicher & Sauber GmbH und Mungos Sicher & Sauber GmbH & Co KG
  - d. Güterterminal Werndorf Projekt GmbH
  - e. ÖBB-Projektentwicklung GmbH
  - f. Gauermannasse 2–4 Projektentwicklung GmbH & Co KG
  - g. Elisabethstraße 9 Projektentwicklung GmbH & Co KG
3. ÖBB-Personenverkehr AG einschließlich folgender Tochterunternehmen
  - a. Österreichische Postbus AG
  - b. ÖBB-Postbus GmbH
  - c. Rail Tours Touristik Gesellschaft m. b. H.
  - d. FZB Fahrzeugbetrieb GmbH
  - e. ČSAD AUTOBUSY České Budějovice a.s.
4. Rail Cargo Austria AG einschließlich folgender Tochterunternehmen
  - a. Rail Cargo Logistics – Austria GmbH
  - b. Rail Cargo Logistics – Environmental Services GmbH
  - c. Rail Cargo Logistics GmbH
  - d. Rail Cargo Wagon – Austria GmbH
  - e. Rail Cargo Operator – Austria GmbH
  - f. ÖBB-Technische Services-GmbH
  - g. ÖBB-Produktion GmbH
  - h. Rail Cargo Logistics – Czech Republic s.r.o.
  - i. Rail Cargo Logistics s.r.o.
  - j. Rail Cargo Operator – ČSKD s.r.o.
  - k. Rail Cargo Terminal – Praha s.r.o.
  - l. Rail Cargo Carrier – Czech Republic s.r.o.
  - m. Rail Cargo Carrier – Germany GmbH
  - n. Rail Cargo Hungaria Zrt.
  - o. Rail Cargo Logistics – Poland Sp. z o.o.
  - p. Rail Cargo Logistics – Germany GmbH
  - q. Rail Cargo Logistics – Bulgaria EOOD
  - r. Rail Cargo Terminal – Sindos s.a.
  - s. Rail Cargo Logistics – Romania Solutions S.r.l.
  - t. Rail Cargo Logistics Uluslararası Taşımacılık Lojistik ve Ticaret Limited Şirketi
  - u. Rail Cargo Logistics – Croatia d.o.o.
  - v. Rail Cargo Logistics – Italy S.r.l.
  - w. Rail Cargo Terminal – S. Stino S.r.l.
  - x. Rail Cargo Terminal – Desio S.r.l.
  - y. Rail Cargo Operator – Port/Rail Services GmbH
  - z. Rail Cargo Operator – Hungaria Kft.
  - aa. Rail Cargo Carrier d.o.o.
  - bb. Rail Cargo Carrier – Croatia d.o.o.
  - cc. Rail Cargo Carrier – Italy S.r.l.
  - dd. Rail Cargo Carrier – Bulgaria EOOD
  - ee. Rail Cargo Carrier – Slovakia s.r.o.
  - ff. Rail Cargo Carrier – Romania S.r.l.
  - gg. Rail Cargo Carrier – PCT GmbH
  - hh. Technical Services Hungaria Jár mújavitó Kft.
  - ii. Rail Cargo Logistics – Hungaria Kft.
  - jj. Rail Cargo Terminal – Bilk Zrt.
  - kk. Ooo Rail Cargo Logistics – RUS
  - ll. Rail Cargo Carrier Kft.
  - mm. Ts-Mav Gepesz Services Kft.
  - nn. ÖBB Stadler Services GmbH
  - oo. Rail Cargo Logistics Železniška Špedicija d.o.o.
  - pp. Technical Services Slovakia S.R.O.

Diese Gesellschaften sind alle als verbundene Unternehmen in den Konzernabschluss der ÖBB-Holding AG einbezogen. Auf den Internetseiten der ÖBB-Holding AG und ÖBB-Infrastruktur AG werden die jeweiligen Konzernabschlüsse veröffentlicht.

\* Die nachfolgenden Seiten enthalten einen Auszug aus dem Corporate Governance Bericht. Der vollständige Bericht ist auf unserer Internetseite unter [konzern.oebb.at/cg2019](http://konzern.oebb.at/cg2019) verfügbar.



## ENTSPRECHENSERKLÄRUNG/ ABWEICHUNGEN

Der B-PCGK wird im ÖBB-Konzern angewandt und nach Maßgabe der Ausführungen in diesem Bericht eingehalten.

Im Bereich der ÖBB-Infrastruktur AG hat die WS Service GmbH den B-PCGK nicht implementiert. Dies insbesondere, da bei der WS Service GmbH die analoge Anwendung der „Governance-Struktur“ des Minderheitsgesellschafters vereinbart wurde.

Die ČSAD AUTOBUSY České Budějovice a.s. sowie einzelne Gesellschaften im Bereich der Rail Cargo Austria AG mit Sitz im Ausland haben derzeit den B-PCGK noch nicht implementiert; eine diesbezügliche Umsetzung erfolgt systematisch seit 2016 kontinuierlich, soweit dem nicht nationale Bestimmungen entgegenstehen.

Sofern Abweichungen zu den Kodexregeln angeführt sind, ergeben sich diese primär aus der Organisationsstruktur des ÖBB-Konzerns und wurden entsprechend erklärt.

Soweit nicht bestehende Anstellungsverträge (ohne Zustimmungsklausel) aus der Zeit vor der Implementierung des B-PCGK einer Umsetzung entgegenstehen, werden die Gesamtvergütungen der Mitglieder der Geschäftsleitung individualisiert – aufgeteilt nach erfolgsunabhängigen und erfolgsbezogenen Komponenten – unter Namensnennung dargestellt.

Die Anwendung des B-PCGK bildet für den ÖBB-Konzern einen wesentlichen Baustein hinsichtlich der Stärkung des Vertrauens des Eigentümers, der Geschäftspartner, der KundInnen und MitarbeiterInnen sowie der Öffentlichkeit in das Unternehmen.

Vorstand und Aufsichtsrat der ÖBB-Holding AG e.h.

Regel	Beschreibung	K/C*	Konzerngesellschaft	Abweichung / Kommentierung
8.3.3.1	Haftpflichtversicherung für Geschäftsleitung und Überwachungsorgan	C	Alle mit Überwachungsorgan	Die Two-Tier-Trigger-Policy wird nicht angewendet.
11.2.1.2	Paritätische Zusammensetzung des Überwachungsorgans mit Frauen und Männern	C	Österreichische Postbus AG, ÖBB-Business Competence Center GmbH, ÖBB-Technische Services-GmbH, ÖBB-Produktion GmbH, Mungos Sicher & Sauber GmbH, Rail Cargo Logistics-Austria GmbH, ÖBB-Immobilienmanagement GmbH, ČSAD AUTOBUSY České Budějovice a.s und einige ausländische Gesellschaften des Teilkonzerns Rail Cargo Austria	Bei Österr. Postbus AG, ÖBB-Business Competence Center GmbH, ÖBB-Technische Services-GmbH, ÖBB-Produktion GmbH, Mungos Sicher & Sauber GmbH, Rail Cargo Logistics-Austria GmbH, ÖBB-Immobilienmanagement GmbH und ČSAD AUTOBUSY České Budějovice a.s. sowie einigen ausländischen Gesellschaften des Teilkonzerns Rail Cargo Austria wird dies (Stichtag 31.12.2019/Basis Kapitalvertreter) nicht erfüllt.
11.2.2.3	Falls ein Mitglied des Überwachungsorgans in einem Geschäftsjahr an mehr als der Hälfte der Sitzungen nicht teilnimmt, soll dies in den Corporate Governance Bericht aufgenommen werden.	C	Rail Cargo Logistics – Austria GmbH	Bei Rail Cargo Logistics – Austria GmbH haben 2019 zwei Mitglieder (entschuldigt) an mehr als der Hälfte der Sitzungen des Aufsichtsrats nicht teilgenommen.
11.6.6	Ein Mitglied des Überwachungsorgans soll nicht gleichzeitig Mitglied der Anteilseignerversammlung sein.	C	Alle, außer ÖBB-Holding AG	Die Personalunion ist aktienrechtlich zulässig und ein für Konzerne anerkanntes und übliches Steuerungsinstrument. In diesem Sinn sind die Vorstandsmitglieder der ÖBB-Holding AG gleichzeitig Aufsichtsratsmitglieder in den Tochtergesellschaften und deren Vorstandsmitglieder sind wiederum Aufsichtsratsmitglieder in deren Tochtergesellschaften. Damit sind die Mitglieder der Aufsichtsräte auch gleichzeitig Mitglieder der jeweiligen Gesellschafterversammlung.  Die Entlastungen erfolgen durch die jeweils anderen zwei Vorstands-/Geschäftsführungsmitglieder bzw. Prokuristen, sodass es zu keiner Selbstentlastung kommt.

\* Der Kodex enthält zwingende Regeln, die mit K gekennzeichnet sind, und Empfehlungen, die mit C gekennzeichnet sind. Der Bericht hat die Erklärung der Geschäftsleitung zu enthalten, ob diesem Kodex entsprochen wurde, und wenn von zwingenden Regeln oder Empfehlungen abgewichen wurde, aus welchen Gründen dies erfolgt ist.

### **FÖRDERUNG VON FRAUEN IN LEITUNGSFUNKTIONEN, GESCHÄFTSLEITUNGEN, ÜBERWACHUNGSORGANEN DES ÖBB-KONZERNS**

Die ÖBB verfolgen eine aktive Gleichstellung von Frauen und Männern und haben seit 2011 sowohl eine Gleichstellungspolicy als auch eine Diversity-Beauftragte. Zehn regionale Gleichstellungsbeauftragte begleiten und unterstützen KollegInnen, wenn diese sich zum Beispiel 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.

Das strategische Ziel, den Frauenanteil bis 2023 auf 16 Prozent zu erhöhen, wird durch zahlreiche Maßnahmen unterstützt. Frauennetzwerktreffen, Coachingangebote, gezielte Personalentwicklung, Wiedereingliederungsprogramme nach der Karenz, flexible Arbeitszeitmodelle wie Gleitzeitmodelle, Telearbeit, Elternzeit oder Väterkarenz, Workshops für Führungskräfte und MitarbeiterInnen sowie Mentoringprogramme fördern die Entfaltungsmöglichkeiten.

Bei den Weiterbildungsprogrammen der ÖBB akademie beträgt der Frauenanteil inzwischen bereits über 25 Prozent; 41 Prozent der Aufsichtsratsmandate (AGs und GmbHs) wurden zum Bilanzstichtag von Frauen gehalten. Zum Bilanzstichtag des Vorjahres betrug dieser Wert 37,5 Prozent.



# ÖBB-HOLDING AG

## VORSTAND

Name	Geburtsjahr	Erstbestellung	Ende Funktionsperiode
Ing. Mag. (FH) Andreas Matthä	1962	24.05.2016	30.06.2021
Mag. Arnold Schiefer	1966	01.04.2019	31.03.2024
Mag. Josef Halbmayr MBA	1955	01.11.2008	31.03.2019

## ARBEITSWEISE UND GESCHÄFTSVERTEILUNG

In der Geschäftsordnung sind die Geschäftsverteilung und die Zusammenarbeit des Vorstands geregelt. Die Geschäftsordnung beinhaltet darüber hinaus die Informations- und Berichtspflichten des Vorstands sowie eine Auflistung jener Maßnahmen, die der Zustimmung durch den Aufsichtsrat bedürfen. Dazu zählen auch wesentliche Geschäftsfälle der wichtigsten Tochtergesellschaften. Die Aufgabenbereiche der Vorstandsmitglieder wurden vom Aufsichtsrat – unbeschadet der Gesamtverantwortung des Vorstands – wie folgt festgelegt:

Ing. Mag. (FH) Andreas Matthä	Mag. Arnold Schiefer
Konzernstrategie, Unternehmensentwicklung und -organisation, Konzernkommunikation, Konzernrecht und Vorstandssekretariat, Systemtechnik und Konzernproduktion, Corporate Affairs	Konzernrechnungswesen, -bilanzierung und Steuern, Konzerncontrolling, Konzernfinanzen, strategisches HR-Management, strategisches Konzern-IT-Management, strategischer Konzerneinkauf
Compliance, Konzernrevision	

Ing. Mag. (FH) Andreas Matthä ist Vorsitzender des Vorstands.

## VERGÜTUNG DER UNTERNEHMENSLEITUNG (IN TEUR)

Das Vergütungssystem beinhaltet fixe und variable Gehaltsbestandteile. Die Auszahlung der variablen Bezüge erfolgt im Folgejahr, da die Zielerreichung erst mit Jahresabschluss festgestellt werden kann. Dargestellt sind daher die an die Unternehmensleitung im Jahr 2019 gewährten variablen Bezüge für das Geschäftsjahr 2018.

	Fixe Bezüge	Variable Bezüge	Gesamtbezüge
Ing. Mag. (FH) Andreas Matthä	446	213	658
Mag. Arnold Schiefer	364	0	364
Mag. Josef Halbmayr, MBA	130	260	390

## AUFSICHTSRAT

Die Grundlage für die Tätigkeit des Aufsichtsrats bilden in erster Linie das Aktiengesetz, die Satzung der Gesellschaft, die Geschäftsordnung für den Aufsichtsrat sowie der Public-Corporate-Governance-Kodex des Bundes (B-PCGK).

## MITGLIEDER DES AUFSICHTSRATS

Name	Geburtsjahr	Erstbestellung	Ende Funktionsperiode
Mag. Gilbert Trattner Vorsitzender seit 07.12.2018	1949	06.04.2018	Hauptversammlung 2020
Dr. Kurt Weinberger Erster Stellvertreter des Vorsitzenden	1961	29.06.2015	Hauptversammlung 2020
Mag. Christian Weissenburger Zweiter Stellvertreter des Vorsitzenden seit 10.07.2019	1959	24.06.2019	16.03.2020
DI Herbert Kasser Zweiter Stellvertreter des Vorsitzenden seit 20.03.2020	1964	16.03.2020	Hauptversammlung 2020
Mag. Wolf Dieter Hofer	1968	01.04.2019	Hauptversammlung 2020
Dr. Cattina Maria Leitner	1962	09.02.2018	Hauptversammlung 2020
DI Dr. Monika Forstinger	1963	09.02.2018	Hauptversammlung 2020
Dr. Barbara Kolm	1964	09.02.2018	Hauptversammlung 2020
Karl Ochsner	1974	09.02.2018	Hauptversammlung 2020
Mag. Andreas Reichhardt Zweiter Stellvertreter des Vorsitzenden vom 28.02.2018 bis 03.06.2019	1968	09.02.2018	03.06.2019
Mag. Arnold Schiefer Vorsitzender vom 28.02.2018 bis 07.12.2018	1966	09.02.2018	31.03.2019
Roman Hebenstreit Belegschaftsvertreter, dritter Stellvertreter des Vorsitzenden	1971		Entsendung auf unbestimmte Zeit
Mag. Andreas Martinsich Belegschaftsvertreter	1964		Entsendung auf unbestimmte Zeit
Günter Blumthaler Belegschaftsvertreter	1968		Entsendung auf unbestimmte Zeit
Mag. Olivia Janisch Belegschaftsvertreterin	1976		Entsendung auf unbestimmte Zeit

### Prüfungsausschuss:

Dr. Kurt Weinberger (Vorsitzender)

Mag. Gilbert Trattner (Stellvertreter des Vorsitzenden) seit 01.04.2019

Mag. Arnold Schiefer (Stellvertreter des Vorsitzenden) bis 31.03.2019

Dr. Barbara Kolm

Karl Ochsner (bis 15.02.2019)

Roman Hebenstreit

Mag. Andreas Martinsich

## AUFSICHTSRATSVERGÜTUNG

Den KapitalvertreterInnen in Aufsichtsräten inländischer ÖBB Konzernunternehmen, ausgenommen Mitgliedern der Geschäftsleitung und DienstnehmerInnen von ÖBB Konzernunternehmen, gebührt gemäß Beschluss der ordentlichen Hauptversammlungen eine Vergütung im Ausmaß und Umfang der nachstehenden Ausführungen. Soweit Mitglieder des Aufsichtsrats Bundesbeamtinnen bzw. -beamte sind, werden deren Vergütungen auf das Konto des Bundesministeriums für Finanzen überwiesen. Die BelegschaftsvertreterInnen erhalten keine Aufsichtsratsvergütung.

Vergütung	Sitzungsgeld
<ul style="list-style-type: none"> <li>• 14.000 Euro jährliche Basisquote je Aufsichtsratsmitglied</li> <li>• Vorsitzender: Zuschlag 100 %</li> <li>• Vorsitzender-Stellvertreter: Zuschlag 50 % (nur in ÖBB-Holding AG)</li> </ul>	800 Euro je Aufsichtsratsmitglied für jede Sitzung des Aufsichtsrats, Präsidiums oder eines Ausschusses

Darüber hinaus erhalten Mitglieder eines Aufsichtsrats die ihnen im Zusammenhang mit der Ausübung ihrer Funktion entstehenden tatsächlichen Aufwendungen gegen entsprechenden Nachweis ersetzt.

Anzahl Sitzungen 2019 (Aufsichtsrat, Präsidium, Ausschüsse): 14



# ZAHLEN DATEN FAKTEN

## 3.380 Mio.

Der **Teilkonzern ÖBB-Infrastruktur** hat 2019 mit einem **Gesamtertrag von 3.380,2 Mio. Euro** ein **EBT von 38,3 Mio. Euro erwirtschaftet** (Seite 71).

## 18.734

Im Jahr 2019 waren **im Teilkonzern ÖBB-Infrastruktur 18.734 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter** beschäftigt (Stand 31.12., Seite 85).

## 2.130 Mio.

Der **Teilkonzern ÖBB-Infrastruktur** tätigte im Jahr 2019 **Investitionen in Höhe von 2.129,7 Mio. Euro**. Die Investitionsschwerpunkte 2019 waren u. a. die großen Tunnelprojekte Semmering-Basistunnel, Koralmtunnel und Brenner-Basistunnel (Seite 78).



## 156,4 Mio.

Insgesamt haben die **Züge auf Österreichs Schienen 156,4 Mio. km zurückgelegt**. Das ist eine Steigerung von 1 % im Vergleich zum Vorjahr. 135, 1 Mio. km der Gesamtkilometerleistung entfallen auf die Züge der ÖBB (Seite 66).

## 20

**Bahnhöfe und Haltestellen** wurden im vergangenen Jahr **umfassend modernisiert oder komplett neu errichtet**, so beispielsweise Frohnleiten und Öblarn (Steiermark), Hall und Sillian (Tirol), Villach-Landskron und Görschach-Förolach (Kärnten), Steyr-Münichholz (Oberösterreich), Bisamberg, Langenlebarn (Niederösterreich) und Parndorf Ort (Burgenland, Seite 80).

## 1.830 GWh

Die ÖBB haben im letzten Jahr 1.830 GWh **Bahnstrom** für den Antrieb ihrer Züge benötigt. Damit konnte der **Strombedarf um rund 1 % reduziert** werden. 722 GWh der benötigten Elektrizität wurde aus den ÖBB-eigenen Kraftwerken bezogen, das ist ein Plus von 6 % (Seite 66).

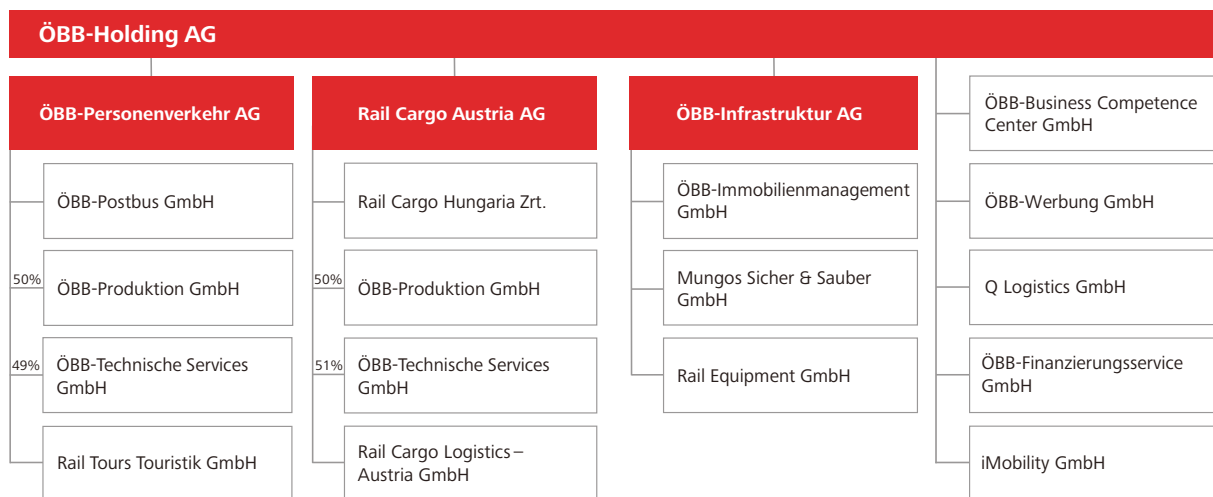
# Konzernlagebericht

# Konzernlagebericht

Dieser Lagebericht ergänzt den gemäß § 244 UGB verpflichtend aufzustellenden Konzernabschluss der Österreichischen Bundesbahnen-Holding Aktiengesellschaft, Wien (fortan „ÖBB-Konzern“), der unter FN 247642 f zum Firmenbuch beim Handelsgericht Wien eingereicht wird. Der Konzernabschluss zum 31.12.2019 wurde gemäß § 245a (2) UGB in Übereinstimmung mit den vom International Accounting Standards Board („IASB“) verabschiedeten International Financial Reporting Standards („IFRS/IAS“), den Interpretationen des International Financial Reporting Interpretation Committee („IFRIC“) sowie den Interpretationen des Standards Interpretation Committee („SIC“) erstellt, die zum 31.12.2019 in Geltung und von der Europäischen Union übernommen waren. Darüber hinaus ist ein Tochterunternehmen der Österreichischen Bundesbahnen-Holding Aktiengesellschaft (fortan „ÖBB-Holding AG“), die ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft (fortan „ÖBB-Infrastruktur AG“) gemäß § 245 (3) UGB verpflichtet, einen Teilkonzernabschluss zu erstellen, da sie Anleihen ausgegeben hat, die an einem geregelten Markt zum Handel zugelassen sind. Der Teilkonzernabschluss der ÖBB-Infrastruktur AG wird zum Firmenbuch unter FN 71396 w beim Handelsgericht Wien eingereicht.

## A. Struktur und Beteiligungen

### ÖBB Konzernstruktur



Stand: 31.12.2019

Dieses Organigramm beinhaltet eine Auswahl wichtiger Gesellschaften des ÖBB-Konzerns.

Die Österreichischen Bundesbahnen sind nach dem Bundesbahnstrukturgesetz organisiert. An der Spitze der Holdingstruktur steht seit 2005 die ÖBB-Holding Aktiengesellschaft, die als Muttergesellschaft für die strategische Ausrichtung des Konzerns verantwortlich ist.

Die Anteile am Unternehmen werden zu 100% von der Republik Österreich gehalten. Die Anteilsrechte werden vom Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) ausgeübt.

Die ÖBB-Holding AG hält alle Anteile an den drei Tochtergesellschaften ÖBB-Personenverkehr AG, der Rail Cargo Austria AG und der ÖBB-Infrastruktur AG. Diese drei Aktiengesellschaften mit ihren Tochterunternehmen werden in weiterer Folge Teilkonzern ÖBB-Personenverkehr, Teilkonzern Rail Cargo Austria und Teilkonzern ÖBB-Infrastruktur genannt. Die ÖBB-Business Competence Center GmbH erbringt konzerninterne Dienstleistungen (Shared Services), insbesondere auf den Gebieten Personalwesen, Informations- und Kommunikationstechnologie, Einkauf und Beschaffungswesen sowie Rechnungswesen. Die ÖBB-Werbung GmbH ist interner Dienstleister für Marketingaktivitäten und extern für die Vermarktung aller ÖBB-Werbeflächen verantwortlich. Die Q Logistics GmbH trat bis 31.12.2019 als direktes Tochterunternehmen der ÖBB-Holding AG mit dem Angebot für Stückgut-, Teil- und Komplettladungsverkehr sowie Lagerlogistiklösungen am Markt auf. Am Bilanzstichtag wurde das operative Geschäft verkauft, womit die Q Logistics GmbH per 31.12.2019 ein Tochterunternehmen ohne operatives Geschäft darstellt. Die ÖBB-Finanzierungsservice GmbH führt die Liquiditätssteuerung zwischen der ÖBB-Holding AG und den Gesellschaften, an denen die ÖBB-Holding AG mittelbar oder unmittelbar beteiligt ist, durch und erbringt Finanzierungsserviceleistungen im ÖBB-Konzern. Geschäftszweig der iMobility GmbH ist die Entwicklung und der Betrieb einer Mobilitätsinternetplattform.



Die Hauptaufgaben der **ÖBB-Holding AG** sind die Ausübung der Anteilsrechte und die einheitliche strategische Ausrichtung des ÖBB-Konzerns. Das beinhaltet die Gesamtkoordination der Erstellung und Umsetzung der Unternehmensstrategien der Gesellschaften sowie die Sicherstellung der Transparenz der eingesetzten öffentlichen Mittel. Darüber hinaus ist die ÖBB-Holding AG für die Sicherstellung aller Maßnahmen für den konzerninternen Personalausgleich verantwortlich.

Der Teilkonzern **ÖBB-Personenverkehr** ist Österreichs führender Mobilitätsdienstleister auf der Schiene und am Busmarkt. Er ist für die Konzeption und Umsetzung des Angebots, die Koordination des Leistungserstellungsprozesses, die Vermarktung sowie den Vertrieb und auch die Finanzierung der Personenverkehrsleistungen zuständig. Gemeinsam mit der Tochter ÖBB-Postbus GmbH koordiniert die ÖBB-Personenverkehr AG ein optimal abgestimmtes Angebot im Bahn- und Busverkehr.

Die **Rail Cargo Austria AG** ist die international agierende Güterverkehrstochter. Sie tritt am Markt gemeinsam mit ihren Tochterunternehmen und Beteiligungen unter der Dachmarke Rail Cargo Group (RCG) auf. Die Heimmärkte sind Österreich und Ungarn. Darüber hinaus ist die RCG in elf europäischen Ländern in Eigentraction unterwegs. Ziel ist es, in Österreich Marktführer zu bleiben und im europäischen Schienengüterverkehr die starke Marktposition als Nr. 2 weiter auszubauen. Die Rail Cargo Austria AG ist Spezialist für Bahntransporte mit expeditionellen Zusatzleistungen und bietet als solcher ein umweltverträgliches, zuverlässiges sowie kosteneffizientes Transport- und Logistiksystem in Verbindung mit professionellen und maßgeschneiderten Dienstleistungen an.

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

Der Teilkonzern **ÖBB-Infrastruktur** betreibt die Schieneninfrastruktur in Österreich samt 1.048 Bahnhöfen und Haltestellen (Güter- und Personenverkehr). Diese wird sowohl von konzernfremden Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) als auch von Unternehmen der Teilkonzerne ÖBB-Personenverkehr und Rail Cargo Austria genützt.

In weiteren Abschnitten dieses Lageberichtes wird auf die Entwicklung der Teilkonzerne und ihres Marktumfeldes noch gesondert eingegangen.

#### Anzahl der Beteiligungen nach Teilkonzernen

	Teilkonzern				ÖBB-Konzern inkl. sonstige *)
	ÖBB- Personenverkehr	Rail Cargo Austria	ÖBB- Infrastruktur		
Beteiligungen >50%	6	43	20		79
<i>davon im Ausland</i>	<i>1</i>	<i>36</i>	<i>0</i>		<i>40</i>
Beteiligungen 20-50%	3	10	3		16
<i>davon im Ausland</i>	<i>0</i>	<i>7</i>	<i>1</i>		<i>9</i>
Beteiligungen <20%	2	4	3		8
<i>davon im Ausland</i>	<i>2</i>	<i>4</i>	<i>2</i>		<i>7</i>
<b>Summe</b>	<b>11</b>	<b>57</b>	<b>26</b>		<b>103</b>
<i>davon im Ausland</i>	<i>3</i>	<i>47</i>	<i>3</i>		<i>56</i>

\*) Nur Gesellschaften, auf die ein direkter Einfluss ausgeübt werden kann.

In der **Beteiligungsübersicht in den Erläuterungen zum Konzernabschluss** (siehe Erläuterung 35) werden alle Beteiligungen des ÖBB-Konzerns angeführt. In obiger Tabelle wird lediglich eine Darstellung nach Teilkonzernen und Ländern vorgenommen.

Außerhalb Österreichs hält der ÖBB-Konzern Beteiligungen an 56 Gesellschaften in 18 Ländern, die ihren Sitz in folgenden Staaten haben:



## B. Rahmenbedingungen und Marktumfeld

Es wird darauf hingewiesen, dass insbesondere die Ausführungen unter „Rahmenbedingungen und Marktumfeld“ sowie „Wirtschafts- und Prognosebericht“ und zur voraussichtlichen Entwicklung des Konzerns auf Einschätzungen (z. B. Studien etc.) beruhen, welche den Einfluss der weltweiten Corona-Krise noch nicht berücksichtigen, da dieser zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht abschätzbar ist. Zu weiteren Ausführungen zur Corona-Krise wird auf das nachfolgende Kapitel B.1. verwiesen.

### B.1. Konjunkturelle Rahmenbedingungen

#### Globale Wirtschaftsentwicklung

Wie bereits 2018 prognostiziert erfolgte nach Jahren der stabilen Wirtschaftsentwicklung im Jahr 2019 ein Rückgang des globalen Wachstums. Mit 2,9% lag das Plus auf dem niedrigsten Niveau seit 2009 und damit auch um 0,4 Prozentpunkte unter der Prognose aus dem ersten Quartal 2019.

Haupttreiber der Konjunkturertrübung 2019 war die Abschwächung der Wirtschaftsentwicklung in den Industriestaaten. Die Wachstumsdelle in den meisten Schwellenländern dürfte im kommenden Jahr wieder überwunden sein. Hingegen wird für die Industriestaaten, insbesondere die USA und die Eurozone mit einer anhaltenden Schwächephase gerechnet.<sup>1</sup>

#### Wirtschaftsentwicklung weltweit (Änderungen gegenüber dem Vorjahr in %)

Kennzahlen und Prognosen zur globalen Wirtschaftslage	2018	2019	2020	
	Eurozone	1,9	1,2	1,3
Bruttoinlandsprodukt, real	USA	2,9	2,3	2,0
	China	6,6	6,1	6,0
	Welt	3,6	2,9	3,3
Welthandel (Güter und Dienstleistungen), real	3,7	1,0	2,9	
Wertschöpfung Industrieproduktion (Herstellung von Waren), real *)	3,2	2,7	-	
Rohölpreis (in USD)	29,4	-11,3	-4,3	
Rohstoffpreis (in USD)	1,6	0,9	1,7	

\*) Zeitreihe nur ohne Prognose verfügbar.

Quelle: IWF, UNIDO.

Ein wesentlicher Faktor für die Abkühlung der Konjunktur 2019 war die Abschwächung des Welthandels. So sind die Wachstumsraten des Containerumschlags in internationalen Seehäfen seit 2018 kontinuierlich gesunken. Gründe hierfür waren insbesondere der Rückgang der chinesischen Binnennachfrage sowie der anhaltende Handelskonflikt mit den USA in Verbindung mit einem geringeren Wachstum der Industrieproduktion. Gleichzeitig wiesen wesentliche Rohstoffindizes nach unten. So hat der Stahlpreis nach einem Allzeithoch 2018 seit Jahresbeginn um 1,3% nachgegeben. Der Kupferpreis wies nach schwacher Entwicklung zum Jahresende wieder nach oben.<sup>2</sup>

Auch die Preisentwicklung ist ein wichtiger Frühindikator für die Konjunktur. Nach einer Inflationsrate von 2,0% im Jahr 2018, dem höchsten Wert seit 2012, ging die Inflation im Jahr 2019 um 0,5% zurück.<sup>3</sup> Die Inflationserwartung für die Eurozone bleibt jedoch nach 1,8% im Jahr 2018 mit jeweils 1,2% für die Jahre 2019 und 2020 weiterhin verhalten.<sup>4</sup> Dementsprechend bleibt die Geldpolitik der Europäischen Zentralbank (EZB) auf expansivem Kurs. Die US Notenbank Fed hat den Leitzins seit 2015 nahezu kontinuierlich auf einen Zielkorridor von zuletzt 1,75% bis 2,00% angehoben. In der Eurozone hingegen verharrt der Leitzins nach der letzten Entscheidung des EZB-Rates im September 2019 zumindest bis Mitte 2020 weiterhin bei 0%.<sup>5</sup> Die Zinsen auf Einlagen bei der EZB durch Geschäftsbanken sind weiterhin negativ und liegen mit -0,5% p. a. auf dem niedrigsten Wert seit 2014.<sup>6</sup>

<sup>1</sup> IMF.

<sup>2</sup> Trading Economic (Stahl) und Macrotrends (Kupfer).

<sup>3</sup> IMF.

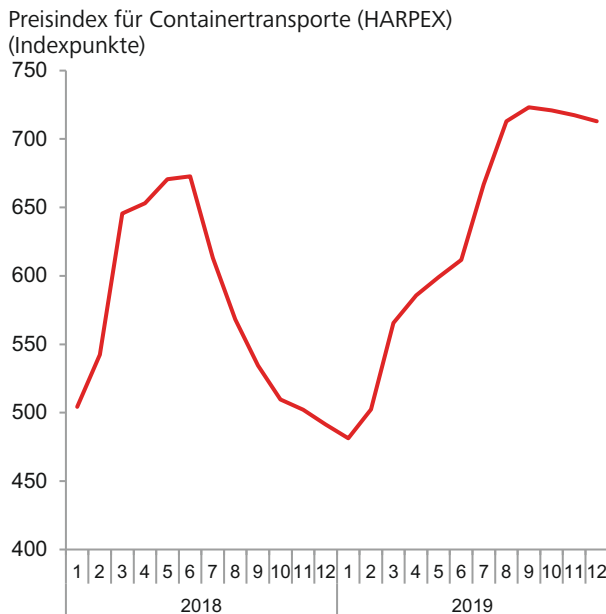
<sup>4</sup> Europäische Kommission.

<sup>5</sup> OeNB.

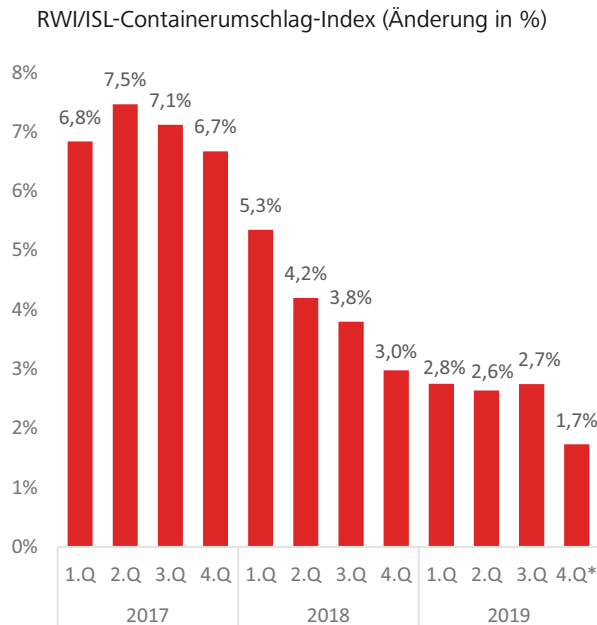
<sup>6</sup> EZB.



### Entwicklung des weltweiten Containertransportes



Quelle: Baltic Exchange, Harper Petersen & Co.



\* vorläufige Schätzung.  
Quelle: RWI und ISL.

### Europäische Wirtschaftsentwicklung

Die Abkühlung der Konjunktorentwicklung hat bereits 2018 eingesetzt und auch 2019 angehalten. Mit 1,2% lag das Wachstum 2019 auf dem niedrigsten Stand seit 2014. Auch für 2020 ist die Prognose verhalten. Der Kurs des Euro ist im Jahresvergleich weiter zurückgegangen und lag zu Jahresende bei USD 1,1221, was ein Minus von 2,1% bedeutet.<sup>7</sup>

### Wirtschaftsentwicklung in Kernmärkten der RCG 2018 bis 2020 (Änderungen gegenüber dem Vorjahr in % real)

	Bruttoinlandsprodukt		Industrieproduktion	
	2018	2019	2018	2019
Österreich	2,4	1,7	4,0	2,0
Ungarn	5,1	4,7	3,8	5,6
Deutschland	1,5	0,6	0,9	-3,1
Italien	0,7	0,2	0,5	-0,9
Rumänien	4,1	4,0	5,0	-2,8
Tschechien	2,9	2,6	3,1	0,4
Slowenien	4,2	2,9	4,9	3,0
Bulgarien	3,3	3,5	1,1	1,9
Kroatien	2,6	2,9	-1,0	0,0
Slowakei	4,0	2,7	4,5	2,5
Polen	5,2	4,0	5,8	4,2
Griechenland	1,9	1,7	1,7	1,0

Quelle: Oxford Economics, WIFO.

Verantwortlich für diese Entwicklung war im Wesentlichen das schwache Wachstum mit 0,6% in Deutschland für 2019. Das bedeutet ein Minus von rd. einem Prozentpunkt gegenüber dem Vorjahr. Die exportorientierte Industrie Europas größter Volkswirtschaft war vom Rückgang des Welthandels besonders betroffen – allen voran die Auto- und Maschinenproduktion. Verdeutlicht wird das auch durch den Industrieproduktionsindex zur Entwicklung der Wertschöpfung in der Industrie. Er wies für 2019 ein Minus von 3,1% auf.<sup>8</sup>

<sup>7</sup> Finanz.at

<sup>8</sup> Oxford Economics.

Der EU-Austritt Großbritanniens (Brexit) ist mittlerweile vollzogen. Jedoch besteht weiterhin Unsicherheit rund um die Ausgestaltung der zukünftigen Beziehungen des Vereinigten Königreiches mit der EU. Das wiederum wirkt sich nachteilig auf die deutsche Industrie aus, ebenso wie die Wachstumsschwäche mit wichtigen Handelspartnern innerhalb der EU.

Neben der Absatzschwäche in wichtigen Industriezweigen zeigen auch der niedrige Stahlpreis und die amerikanischen Schutzzölle auf Stahl eine negative Wirkung auf die europäische Stahlindustrie. Überkapazitäten aus China, Russland und Südkorea landeten in Europa und setzen die hier ansässigen Produzenten unter Druck.<sup>9</sup>

Insgesamt bleibt die mittelfristige Prognose für die deutsche Industrie verhalten.<sup>10</sup> Davon betroffen sind auch Zulieferer und Rohstoffproduzenten in Deutschland und anderen EU-Staaten. Mit Ausnahmen Kroatiens und Bulgariens fiel das Wachstum in allen Kernmärkten des ÖBB-Schienengüterverkehrs<sup>11</sup> 2019 niedriger aus als im Vorjahr. In Italien, der drittgrößten Wirtschaft in der EU (exkl. UK) und sechstwichtigstes Zielland für deutsche Exporte, stagnierte 2019 die Wirtschaft nahezu<sup>12</sup>.

Das schwache Wachstum und die weiterhin unter dem 2%-Ziel liegende Inflationsrate haben die EZB im Herbst 2019 zur Wiederaufnahme des Anleihekaufprogramms und zur Beibehaltung des niedrigen Zinsniveaus bewogen – für einen unbestimmten Zeitraum.

## Österreichische Wirtschaftsentwicklung

Als kleine offene Volkswirtschaft war Österreich von der Abkühlung der internationalen Konjunktur besonders betroffen. Das Wachstum für 2019 lag mit 1,7% um 0,7 Prozentpunkte unter dem Vorjahreswert.

Insbesondere die Flaute in der deutschen Industrie wirkte sich dämpfend auf das österreichische Wachstum aus. Nach einem starken ersten Quartal 2019 und einem drastischen Rückgang im zweiten Quartal war die Entwicklung des Produktionsindex im dritten Quartal bereits negativ. Auch im vierten Quartal 2019 setzte sich dieser Abwärtstrend fort.

### Kennzahlen und Prognosen zur Wirtschaftslage in Österreich

Größe	Einheit	2018	2019
Bruttoinlandsprodukt, real		2,4	1,7
davon Herstellung von Waren		5,1	1,1
Warenexporte		6,4	2,3
Warenimporte	Veränderung in %	4,0	2,4
Bruttoanlageinvestitionen, real		3,9	3,1
Private Konsumausgaben, real		1,1	1,5
Inflationsrate (Verbraucherpreise)		2,0	1,5
Maastricht-Defizit	in % des BIP	0,2	0,6
Arbeitslosenquote	in % der Erwerbspersonen	4,9	4,6

Quelle: WIFO.

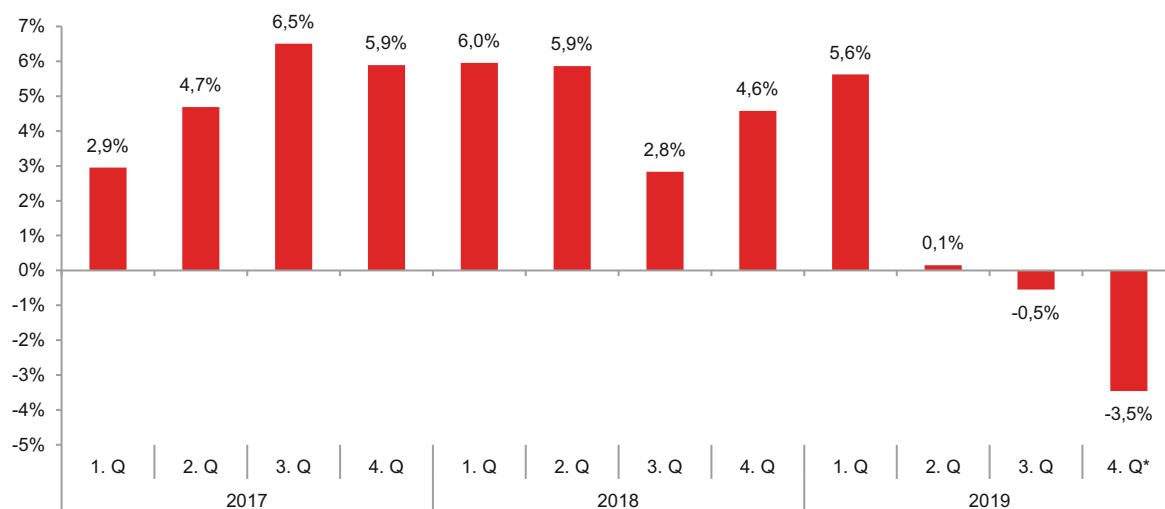
<sup>9</sup> Handelsblatt und Industriemagazin.

<sup>10</sup> Handelsblatt.

<sup>11</sup> Märkte, in denen mit Eigentraktion gefahren wird: Österreich, Ungarn, Deutschland, Italien, Slowenien, Rumänien, Tschechien, Kroatien, Bulgarien, Slowakei und Griechenland.

<sup>12</sup> Destatis.

### Entwicklung der Industrieproduktion (ohne Bauwirtschaft) in Österreich (Produktionsindex, arbeitstätig bereinigt, Änderung gegenüber dem Vorjahresquartal in %)



\* Nur Oktober und November.  
Quelle: Statistik Austria.

### Kapitalmärkte und Staatshaushalt

Seit Oktober 2016 nimmt unter anderem die Österreichische Bundesfinanzierungsagentur (OeBFA) die erforderlichen Finanzmittel für die Infrastrukturinvestitionen der ÖBB-Infrastruktur AG am Kapitalmarkt auf. Die Finanzierungskosten sind daher durch das Zinsniveau von Bundesanleihen bestimmt. Die Emissionsrenditen für Bundesanleihen erreichten im Periodendurchschnitt 2019 einen historischen Tiefstand von 0,18% bei einer durchschnittlichen Laufzeit von rund 15 Jahren. Ab dem dritten Quartal 2019 waren die durchschnittlichen Emissionsrenditen sogar unabhängig von der Laufzeit durchwegs negativ. Die durchschnittliche Umlaufrendite der österreichischen Bundesanleihen für das Gesamtjahr 2019 ist mit -0,09% ebenfalls ins Minus gerutscht.<sup>13</sup> Das bedeutet, dass die Anleger im Gegenzug für eine sichere Anlageform bereit sind zu bezahlen. Diese Entwicklung ist nicht nur in Österreich zu beobachten. In Deutschland werden bereits seit Mitte 2019 Bundesanleihen mit negativer Rendite emittiert. Die Gründe dieser Entwicklung liegen im weiterhin niedrigen Zinsniveau in Verbindung mit verhaltenen Inflations- und Konjunkturaussichten.<sup>14</sup>

### Corona-Krise

Aufgrund der im März 2020 in Österreich ausgebrochenen Corona-Krise waren in diesem Monat tageweise Fahrgastrückgänge bis zu 70% und entsprechende Umsatzrückgänge zu verzeichnen. Der Bahn-Personenverkehr ist derzeit durch die Grenzschließungen und strengen Einreisebestimmungen im Wesentlichen nur mehr innerhalb der österreichischen Landesgrenze möglich. Auch fast alle Nachtzüge wurden im März 2020 eingestellt. Schibusverkehre wurden rd. einen Monat früher als geplant eingestellt. Im regionalen Buslinienverkehr kam es in einigen Verkehrsverbänden im März 2020 zur Umstellung auf Ferienfahrpläne. Im Flugverkehr haben Laudamotion und AUA ihren Betrieb eingestellt, und Schulen und Universitäten wurden geschlossen.

Mengenmäßig waren die Auswirkungen der Krise auf den Güterverkehr anfänglich primär bei maritimen Containerverkehren zu spüren, bei denen die Rail Cargo Group einen starken Rückgang im Ausmaß von bis zu 50% feststellte. Mit Fortdauer der Krise mehrten sich die Anzeichen von temporären Werksstillständen in der Industrie, und erste Mengen werden kundenseitig abbestellt. Brennpunkt war wie bereits 2019 die Automobil-Wertschöpfungskette. Die Rail Cargo Goup muss hier von einer zeitnahen Kettenreaktion mit deutlichen Mengenrückgängen in allen Segmenten ausgehen. Potenziale für Zusatzmengen zeigten sich vor allem für Transporte von/nach Italien, dabei primär im Bereich Consumer Goods sowie bei kontinentalen Containerverkehren.

<sup>13</sup> OeNB.

<sup>14</sup> Handelsblatt.



Darüber hinaus sind die Konsequenzen auf Bauvorhaben gegenwärtig noch nicht absehbar.

Die konkreten Auswirkungen des Corona-Virus auf den Jahresabschluss 2020 können derzeit noch nicht beurteilt werden. Die derzeit für das Wirtschaftswachstum angegebenen Prognosen stehen unter dem Vorbehalt, dass die tatsächlichen wirtschaftlichen Auswirkungen des Corona-Virus für das Gesamtjahr 2020 noch nicht absehbar sind. Entscheidend wird sein, wie lange die durch das Virus verursachten Lieferprobleme und Handelsschwierigkeiten, insbesondere in der Industrie, im Personenverkehr und im Güterverkehr letztlich andauern. Aus heutiger Sicht erscheint es allerdings realistisch, dass die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft durch die Corona-Krise negativ beeinflusst wird.

## B.2. Politische und regulatorische Rahmenbedingungen

Die Abteilung Corporate Affairs der ÖBB-Holding AG setzt ihren Fokus auf die – für die ÖBB relevanten – Gesetzgebungsinitiativen in Österreich sowie Brüssel und vertritt in diesem Konzept die Interessen des ÖBB-Konzerns. Die MitarbeiterInnen von Corporate Affairs analysieren die politischen Rahmenbedingungen, formulieren Positionspapiere sowie Änderungsanträge und bereiten Informationen für EntscheidungsträgerInnen auf. Dazu stehen sie kontinuierlich in Kontakt mit ÖBB ExpertInnen und mit externen Stakeholdern.

Der politische sowie mediale Dialog in Österreich und in Europa war insbesondere im zweiten Halbjahr 2019 stark vom Thema Klimawandel und von der Diskussion über notwendige CO<sub>2</sub>-Einsparungsmaßnahmen geprägt. Eingebettet in diesem Themensetting konnten die ÖBB ihre Positionierung als Österreichs größtes Klimaschutzunternehmen entsprechend ihrer Leistungen kommunizieren. Parallel dazu wurden zahlreiche Aktivitäten zur CO<sub>2</sub>-Einsparung gesetzt und fortgesetzt – etwa der Ausbau des Carsharing-Angebots „ÖBB Rail&Drive“, die Darstellung der CO<sub>2</sub>-Einsparungen jedes Fahrgastes bei jeder Bahnfahrt, der Einsatz von Elektrobussen in Vorarlberg durch ÖBB-Postbus oder die Digitalisierung und Modernisierung von Güterwagen.

Die Corporate Affairs-Aktivitäten in Österreich konzentrierten sich 2019 auf die Bereiche Energie, Güterverkehr und Busverkehr. Die Ziele waren unter anderem, die Steuerbelastung in Bezug auf Energie für die Bahn zu senken, die Wettbewerbsverzerrungen zwischen Schiene und Straße zu verringern sowie die Position der ÖBB-Postbus GmbH angesichts eines extremen Preisverfalls im voll liberalisierten Busmarkt zu stabilisieren.

Auf europäischer Ebene waren die politischen Rahmenbedingungen von wesentlichen systemischen Veränderungen geprägt. Die fortlaufenden Verhandlungen über den Brexit, die Wahl eines neuen Europäischen Parlaments sowie einer neuen EU-Kommission waren politische Ereignisse, welche die politischen Rahmenbedingungen dominiert haben. Die zentralen Themen der politischen Debatte waren neben dem Brexit einerseits der neue Finanzrahmen für die nächste 5-jährige Legislaturperiode, andererseits Maßnahmen im Kampf gegen den Klimawandel.

Corporate Affairs hat unter anderem Positionspapiere zu den Themen „Ausnahmeregelung für Nachtzüge bei der Fahrgastrechte-Verordnung“, „Mehr Güter auf die Schiene!“, „Grenzüberschreitender Personenverkehrsmarkt“ oder zum „Europäischen Forschungsprogramm Horizon Europe“ erarbeitet und diese mit Stakeholdern, Meinungsbildnern sowie Interessensvertretungen in Österreich und auf EU-Ebene geteilt. Auf nationaler Ebene wurden für den Postbus sieben Positionspapiere zur jeweiligen Ausschreibungspraxis in den Verkehrsverbänden verfasst.

## Themenmanagement in Österreich

Für Bus und Bahn in Österreich wurden unterschiedliche Themen und Gesetzesvorschläge bearbeitet, so etwa die Novelle des Eisenbahngesetzes, die Steuerreform und das Ausbaugesetz für erneuerbare Energien. Thema waren auch der notwendige Ausbau der Kapazitäten der Rollenden Landstraße am Brenner zur Abfederung eines verschärften sektoralen Fahrverbots und die Förderung von Flüsterbremsen für Güterwagen. Des Weiteren stand die Sicherung und Ausweitung der Flächenverkehrsförderung sowie die Umsetzung der EU-Richtlinie zur öffentlichen Beschaffung von sauberen Fahrzeugen (Clean Vehicles-Directive) am Arbeitsprogramm.

Busverkehre sind in ländlichen Regionen das Rückgrat des öffentlichen Verkehrs (ÖV). Dementsprechend setzen sich die ÖBB für einheitliche Qualitätsstandards ein. Dazu zählen die Verankerung des Bestbieterprinzips bei Ausschreibungen, die Vereinheitlichung technischer und rechtlicher Standards für Busse sowie ein eigenständiges Förderprogramm für alternative Antriebsformen inklusive einheitlicher Ladeinfrastruktur. Ebenso stand die Schaffung der rechtlichen Rahmenbedingungen für Mikro-ÖV-Angebote auf der Agenda.

Im September 2019 wurde in Österreich gewählt, und darauf folgten die Regierungsverhandlungen. Im Vorfeld haben die ÖBB ihre Anliegen an alle Parteien herangetragen. Die Zielsetzung war und ist, CO<sub>2</sub>-Einsparung und mehr Klimaschutz im Verkehrssektor zu erreichen. Dementsprechend wurden folgende Schwerpunkte vorgeschlagen:

- Der weitere Ausbau der Bahninfrastruktur mit Fokus auf Nahverkehrs- und Güterverkehrsstrecken, um auch mittelfristig ausreichend Kapazitäten für die Verkehrsverlagerung auf die Schiene zu schaffen.
- Stärkung und Ausbau des regionalen Busverkehrs als Rückgrat des öffentlichen Verkehrs und Zubringer zur Bahn.
- Gezielte Förderung des Einsatzes von alternativen Antrieben im Straßen- und Schienenverkehr und Bereitstellung der dafür notwendigen Ladeinfrastruktur.
- Verlagerung von Gütertransporten auf die Schiene durch Schaffung fairer Wettbewerbsbedingungen zwischen Straße und Schiene (Treibstoffbesteuerung, Maut, Transparenz externer Kosten).

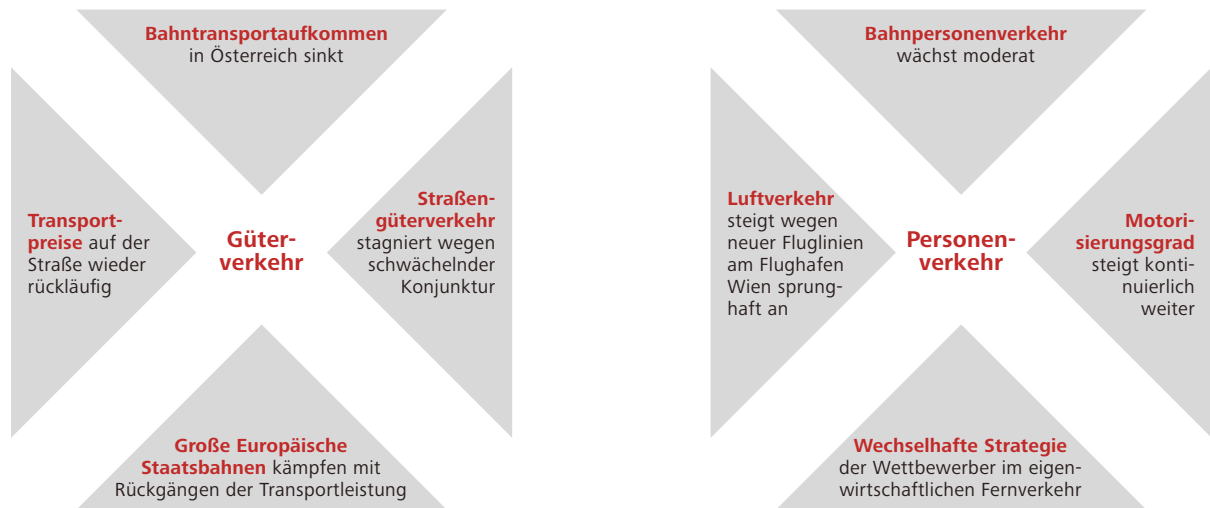
### Themenmanagement in Brüssel

Die Corporate Affairs-Aktivitäten auf EU-Ebene konzentrierten sich nach den EU-Wahlen im Mai auf die Kontaktpflege mit neuen bzw. wiedergewählten Mitgliedern des Europäischen Parlaments (MEP). Der Fokus lag auf dem Dialog mit Mitgliedern des Verkehrs- und des Umweltausschusses und bahnaffinen MEPs sowie auf den Anhörungen der neuen KommissarInnen im Europäischen Parlament.

Parallel dazu wurden die Verhandlungen auf Ratsebene und nach der Sommerpause im Europäischen Parlament (EP) intensiv begleitet. Die Dossiers waren in diesem Kontext Busliberalisierung, Fahrgastreue und Mautgebühren ebenso wie Personenverkehrsrechte, Forschungsrahmenprogramm und Kombiniertes Transport. Des Weiteren standen elektronische Frachtpapiere, Sozialrechte von Lastkraftfahrern, kostenfreier Zugang zu Passagierdaten sowie zur Verbandsklage durch Positionspapiere, ausformulierte Änderungsanträge und Stakeholdergespräche auf der Agenda.

Die intensive Kontaktpflege mit Stakeholdern wurde kontinuierlich fortgesetzt, u. a. durch Beteiligung an einer Veranstaltung des WKO-Fachverbandes Schienenbahnen in Brüssel. Die gute Präsenz der ÖBB auf europäischer Ebene manifestiert sich auch in der Wahl von ÖBB-Holding CEO Andreas Matthä zum Vorsitzenden der Interessensvertretung der Europäischen Bahnen (CER).

### B.3. Marktumfeld



### Marktumfeld Personenverkehr

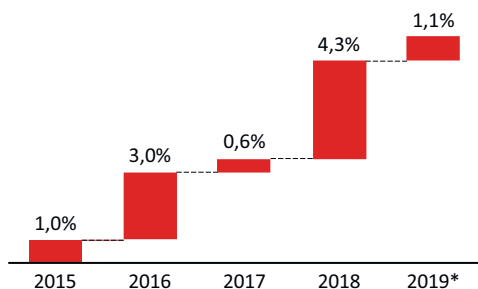
2019 stieg die Transportleistung im Personenverkehr insgesamt (Bahn, motorisierter Individualverkehr, Bus, Straßenbahn und U-Bahn) um 1,1% an – ein starkes Wachstum, wenn auch etwas schwächer als im Vorjahr (2,4%). Ursache für diese Entwicklung ist der Bahnpersonenverkehr: 2018 wuchs der Personenverkehr auf der Schiene mit 4,3% außerordentlich stark. Gründe dafür sind der Zuwachs der ÖBB Transportleistung um 2,6% sowie die Entwicklung am Privatbahnmarkt: Der Mitbewerber WESTbahn hat Ende 2017 auf einen Halbstundentakt umgestellt und somit sein Angebot in etwa verdoppelt. Auch ist um den Fahrplanwechsel 2017 mit RegioJet ein weiterer Wettbewerber im Fernverkehr in den österreichischen Markt eingetreten.<sup>15</sup>

<sup>15</sup> WESTbahn, RegioJet.

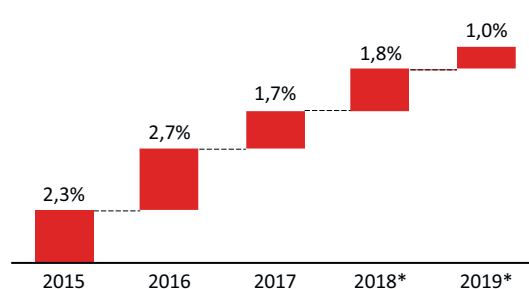
Die Angebotsausweitung der Mitbewerber führte 2018 zu einem Rückgang des Marktanteils der ÖBB von 88,4% auf 86,5%.<sup>16</sup> 2019 dürfte sich dieser stabilisiert haben. Ende 2019 hat die WESTbahn ihr Angebot um rund ein Drittel reduziert.<sup>17</sup>

### Entwicklung der Personen-Transportleistung auf Schiene und Straße in Österreich

Bahnpersonenverkehr (Änderung in %)



Motorisierter Individualverkehr (Änderung in %)



\* Vorläufige Schätzung.

Quelle: Europäische Kommission, Statistik Austria, UIC, ÖBB, ASFINAG, eigene Berechnungen.

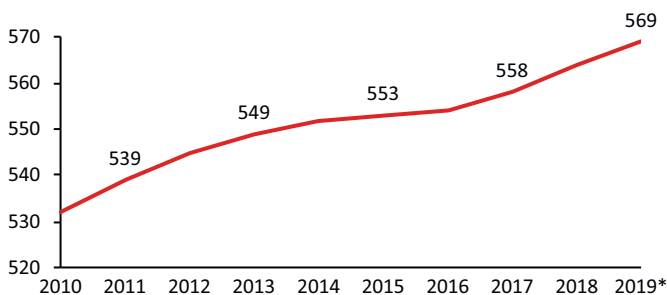
Erste Daten von europäischen Staatsbahnen wie auch von den ÖBB zeigen Zuwächse im Personenverkehr: Die Personentransportleistung der SBB stieg im ersten Halbjahr 2019 um beachtliche 6,2%. Auch der Personenverkehr der ČD zeigte einen starken Zuwachs von 6,8%. Einzig die DB verzeichnete im ersten Halbjahr einen leichten Rückgang in der Personentransportleistung. Dieser ist auf die Entwicklung des Schienennahverkehrs von DB Regio und Arriva zurückzuführen, die mit Ausschreibungsverlusten zu kämpfen haben.<sup>18</sup>

Der motorisierte Individualverkehr legt seit Jahren mit vergleichsweise konstanten Wachstumsraten zu. Parallel dazu nimmt der Pkw-Bestand kontinuierlich zu und wächst dabei stärker als die österreichische Bevölkerung. Damit ist der Motorisierungsgrad seit Jahren nach wie vor weiter im Steigen.

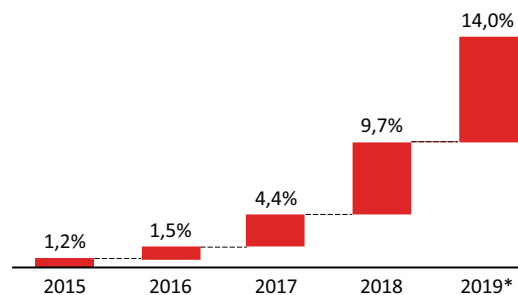
Eine außergewöhnliche Entwicklung hat der Luftverkehr in den letzten Jahren genommen: Während in den Jahren 2015 und 2016 jährliche Wachstumsraten von 1,2% und 1,5% verzeichnet wurden, wuchsen die Flugpassagierzahlen die letzten drei Jahre rasant. 2017 stiegen die Passagierzahlen um 4,4%, 2018 um fast 10% und nach ersten Schätzungen 2019 um fast 14%. Für das Wachstum ist vorwiegend der Flughafen Wien mit Wachstumsraten zwischen 13% und 25% vom vierten Quartal 2018 bis zum dritten Quartal 2019 verantwortlich.<sup>19</sup> Für die Bahn wiederum ist der Flugverkehr sowohl Wettbewerber als auch Wachstumsbringer. Einerseits sind Kurzstreckenflüge eine starke Konkurrenz für die Bahn. Andererseits ergeben sich für die Bahn als Flughafenzubringer und Mobilitätsanbieter für ausländische Gäste neue Wachstumspotenziale.

### Anderer Kenngrößen des Personenverkehrs in Österreich

Motorisierungsgrad (Pkw-Bestand je 1.000 Einwohner)



Fluggäste (ohne Transitpassagiere – Änderung in %)



<sup>16</sup> Schienen-Control.

<sup>17</sup> WESTbahn.

<sup>18</sup> SBB, ČD, DB.

<sup>19</sup> Statistik Austria.

<sup>20</sup> Statistik Austria.



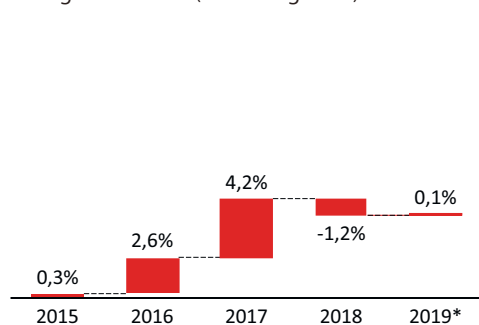
## Marktumfeld Güterverkehr

Die Entwicklung des Güterverkehrs in Österreich war im Jahr 2019 von der Abkühlung der Konjunktur geprägt, die sich nun immer stärker abzeichnet. Vor allem beeinträchtigte der Rückgang der Industrieproduktion in Deutschland – insbesondere die Stahl- und Autoindustrie – den österreichischen Schienengüterverkehr. Laut der Daten für die ersten drei Quartale 2019 stagnierte die Bahngüterverkehrsleistung hinsichtlich der Tonnenkilometer. Hingegen zeigte das Transportaufkommen des österreichischen Schienengüterverkehrs in Tonnen einen Rückgang von 2%.<sup>21</sup>

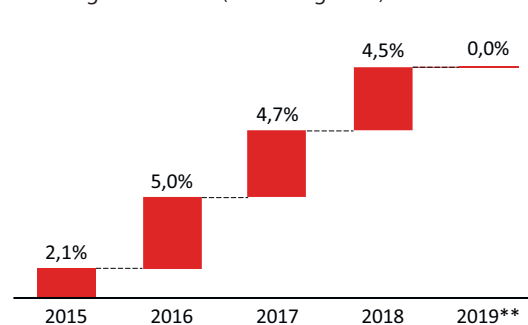
Die wirtschaftliche Abkühlung hat und wird sich auch auf den Straßengüterverkehr auswirken. Dieser zeigte nach einer ersten Einschätzung 2019 ein so schwaches Wachstum wie seit 2013 nicht mehr. Gesamt betrachtet wird sich jedoch die Entwicklung fortsetzen, die sich schon seit Jahren abzeichnet: Seit 2014 hat die Transportleistung auf der Straße um über 17% zugenommen, hingegen lag das Wachstum auf der Schiene in diesem Zeitraum lediglich bei rd. 6%. Dies hat in den letzten Jahren auch zu einem kontinuierlichen Absinken des Modalanteils der Güterbahnen in Österreich geführt. 2018 hat der Modalanteil erstmals die 30%-Marke unterschritten. In diesem Kontext ist zu betonen, dass Österreich mit 29% Bahn-Modalanteilen an der Güterverkehrsleistung EU-weit im Spitzenfeld liegt. Allerdings ist realistisch betrachtet mit einer Fortsetzung des negativen Trends aufgrund verzerrter Wettbewerbsbedingungen zwischen Schiene und Straße zu rechnen.

### Entwicklung der Gütertransportleistung auf Straße und Schiene in Österreich

Bahngüterverkehr (Änderung in %)



Straßengüterverkehr (Änderung in %)



\* Nur 1. bis 3. Quartal, \*\* Vorläufige Schätzung.

Quelle: BMK, Statistik Austria, ASFINAG, eigene Berechnungen.

Private Güterbahnen haben in Österreich bereits 2018 ihre Marktanteile erhöht. Der Marktanteil der Rail Cargo Group an der produktionellen Gütertransportleistung der Bahnen lag im Jahr 2018 das erste Mal auf unter 70%. Eine erste Einschätzung zeigt, dass sich diese Tendenz auch 2019 fortgesetzt hat und der Marktanteil auf etwa 68% gesunken ist. Der Wettbewerb findet fast ausschließlich bei Ganzzugsverkehren statt. Der für den Schienengüterverkehr insgesamt essenzielle Einzelwagenverkehr zur Flächenbedienung erfolgt allerdings fast ausschließlich durch die ÖBB.<sup>22</sup>

Der internationale Vergleich bestätigt die Tendenz einer sinkenden Transportleistung im Bahngüterverkehr: Die Transportleistung der DB Cargo sank im ersten Halbjahr 2019 um 1,8% und die der SBB Cargo um 2,5%. Besonders dramatisch ist der Rückgang bei der ČD Cargo im ersten Halbjahr 2019 von 6,4% und bei der PKP Cargo von 12,4% in den ersten drei Quartalen 2019.<sup>23</sup>

Dazu auch ein Blick auf die Straße: Die Entwicklung des Lkw-Bestands korrespondiert mit der Entwicklung des Straßengüterverkehrs: Nach steigenden Zuwachsraten in den letzten Jahren, wuchs der Lkw-Bestand 2019 das erste Mal seit 2015 weniger stark als im Vorjahr.<sup>24</sup>

Die wirtschaftliche Abkühlung machte sich auch bei der Entwicklung der Transportpreise auf der Straße bemerkbar: Nach einem Rekordtief Anfang 2017 waren die Transportpreise auf der Straße 2018 wieder angestiegen, allerdings folgte 2019 aufgrund des gesunkenen Dieselpreises ein neuerlicher Rückgang der Straßentransportpreise.<sup>25</sup>

<sup>21</sup> Statistik Austria.

<sup>22</sup> Schienen-Control, eigene Schätzung für 2019.

<sup>23</sup> DB, SBB, PKP Cargo, ČD Cargo.

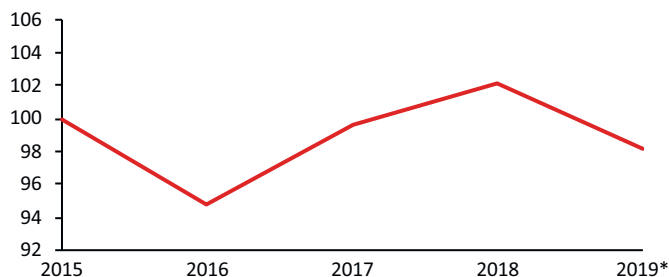
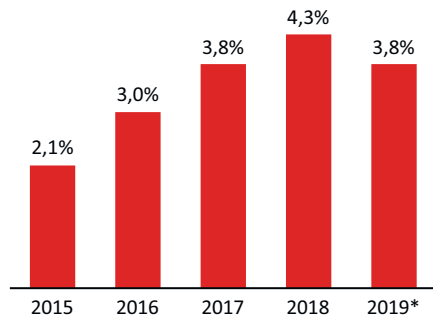
<sup>24</sup> Statistik Austria.

<sup>25</sup> Tim Consult.

## Kenngrößen des Güterverkehrs in Österreich (Änderung gegenüber dem Vorjahr in %)

Lkw-Bestand (Änderung in %)

Straßentransportpreise (Index 2015 = 100)



\* Vorläufige Schätzung.

Quelle: Statistik Austria, Tim Consult, eigene Berechnungen.

## Marktumfeld Schieneninfrastruktur

Der Bahnausbau innerhalb Österreichs wurde 2019 gemäß dem Infrastruktur-Rahmenplan 2018 bis 2023 fortgesetzt. Ein Schwerpunkt ist der Ausbau des österreichischen Teils der internationalen Baltisch-Adriatischen Achse. Das umfasst die großen Infrastrukturprojekte wie die Koralmbahn und den Semmering-Basistunnel sowie die Verbindung Wien – Bratislava.<sup>26</sup> An den Grenzen sowie im näheren und weiteren Umfeld Österreichs werden Infrastrukturmaßnahmen gesetzt, die Einfluss auf den Schienenverkehr nach und durch Österreich haben.

Nach Slowenien gibt es künftig zwei verbesserte Routen: Die Strecke Maribor und damit die Verbindung zwischen Graz und Ljubljana sowie den Adria Häfen Triest und Koper wird ausgebaut.<sup>27</sup> Außerdem laufen die Vorbereitungen für die Erneuerung des Karawankentunnels. Beides sind Zweige des Alpen-Westbalkan-Korridors.<sup>28</sup> Im September 2019 wurde der elfte europäische Güterverkehrskorridor, genannt Bernstein-Korridor, offiziell in Betrieb genommen.<sup>29</sup> Dieser Korridor verbindet den slowenischen Hafen Koper mit Ungarn, Slowenien und Polen und verläuft weitgehend parallel zum Baltisch-Adriatischen Korridor.<sup>30</sup> Auch die Strecke direkt zum Hafen Koper wird massiv verbessert: 2019 wurde die Baukonzession für einen zweigleisigen Ausbau erteilt.<sup>31</sup>

Die ÖBB-Infrastruktur AG ist zu 50% an der österreichisch-italienischen Gesellschaft zur Errichtung des Brenner Basistunnels (BBT SE) beteiligt. Die Anbindung des Brenner Basistunnels ist entscheidend für die Weiterentwicklung des Skandinavisch-Mediterranen Korridors. Zentrale Herausforderung bleibt die Entwicklung und Errichtung der Zulaufstrecken in den Nachbarländern.

Chinas Initiative „Neue Seidenstraße“ beeinflusst die aktuellen und künftigen Güterverkehrsströme aus dem Osten und Südosten nach und durch Österreich. Bereits 2016 hat die chinesische Reederei COSCO die Mehrheit am griechischen Hafen Piräus übernommen. 2019 hat China Verträge über Investitionen in italienische Häfen sowie in den kroatischen Hafen Rijeka samt Verbindungen ins Hinterland abgeschlossen. Der Ausbau und die Verbesserung der Bahnstrecke Budapest – Belgrad ist ebenso Teil des chinesischen Engagements in Europa. So betreiben chinesische Gesellschaften sowie die russische Staatsbahn RŽD den Ausbau von Teilstrecken in Serbien. Mit dem Ausbau des ungarischen Streckenabschnitts wiederum wurde im Jahr 2019 ein chinesisch-ungarisches Konsortium beauftragt.<sup>32</sup> In Österreich besteht der Plan für eine Verlängerung des eurasischen Breitspur-Bahnnetzes aus dem Osten der Slowakei bis in den Raum Wien. Im Jahr 2019 wurde intensiv über den möglichen Standort eines Terminals – im nördlichen Burgenland oder in Niederösterreich – diskutiert.<sup>33</sup>

<sup>26</sup> BMK.

<sup>27</sup> DVZ, Slovenia Times.

<sup>28</sup> Europäische Kommission.

<sup>29</sup> Railway Gazette.

<sup>30</sup> Ports Europe.

<sup>31</sup> Railway Pro.

<sup>32</sup> Deutsche Welle, Railfreight.com, Railway Pro, Industry Europe.

<sup>33</sup> Kurier.

Wien erhält eine zweite elektrifizierte Bahnverbindung zur benachbarten slowakischen Hauptstadt Bratislava. Die Elektrifizierung soll 2022 abgeschlossen sein, ebenso wie der teilweise zweigleisige Ausbau des „Marchegger Astes“. Die Maßnahmen verkürzen im Regionalverkehr die Fahrzeit Wien – Bratislava um etwa 25 min. Für den hochrangigen Fernverkehr zwischen Österreich und der Slowakei sollen sogar Fahrzeitverkürzungen bis zu 40 min möglich sein.<sup>34</sup>

Die Zahl der Fluggäste ist insbesondere am Flughafen Wien in den letzten Jahren stark gestiegen. 2019 hat der Verwaltungsgerichtshof die Umweltverträglichkeitsprüfung für die dritte Piste letztinstanzlich positiv beschieden. Das Projekt Flughafenspange soll den Flughafen besser an das Bahn-Hochleistungsnetz anbinden. Damit wird die Funktion der Bahn als Flughafenzubringer aus ganz Österreich weiter gestärkt. Im Gegenzug werden aber die Möglichkeiten der Bahn, als Konkurrent zur Flug-Kurzstrecke aufzutreten, weiter verbessert. Für dieses Projekt wurde 2019 mit dem Trassenauswahlverfahren begonnen.<sup>35</sup>

Ab Dezember 2020 kann die Bahnstrecke zwischen München und Zürich durchgehend elektrisch befahren werden.<sup>36</sup> Im bereits elektrifizierten, österreichischen Teil der Strecke, hat im November 2019 der zweigleisige Ausbau begonnen. Die Elektrifizierung der Strecke Lindau – München und die ebenfalls laufende Elektrifizierung in Deutschland zwischen Lindau und Ulm werden die Attraktivität der nördlichen Zulaufstrecken zum ÖBB-Güterterminal in Wolfurt erhöhen.<sup>37</sup>

## C. Wirtschafts- und Prognosebericht

In der Konzern-Gewinn-und-Verlust-Rechnung werden die Aufwendungen und Erträge aus dem abgehenden Geschäftsbereich in einer separaten Zeile ausgewiesen. Entsprechend den Regelungen des IFRS 5 wurde eine Anpassung der Vorjahreszahlen der Konzern-Gewinn-und-Verlust-Rechnung vorgenommen, sodass sich die nachfolgenden Erläuterungen zur Konzern-Gewinn-und-Verlustrechnung nur auf den fortgeführten Geschäftsbereich beziehen.

### C.1. Umsatzentwicklung

Struktur der Umsatzerlöse nach Teilkonzernen in Mio. EUR	2019	2018	Veränderung	Veränderung in %
Teilkonzern ÖBB-Personenverkehr	2.278,4	2.202,1	76,3	3%
Teilkonzern Rail Cargo Austria	2.308,2	2.304,3	3,9	0%
Teilkonzern ÖBB-Infrastruktur	1.023,5	1.049,2	-25,7	-2% *)
ÖBB-Holding AG und sonstige Gesellschaften	1.289,9	1.289,9	0,0	0%
Abzüglich Konsolidierung Teilkonzerne	-2.494,9	-2.497,9	3,0	0%
<b>Umsatzerlöse gem. Konzernabschluss</b>	<b>4.405,1</b>	<b>4.347,6</b>	<b>57,5</b>	<b>1% *)</b>
Summe sonstiger Erträge (konsolidiert)	2.540,0	2.378,2	161,8	7% *)
<b>Gesamterträge</b>	<b>6.945,1</b>	<b>6.725,8</b>	<b>219,3</b>	<b>3%</b>
<b>Gesamterträge je MitarbeiterIn in TEUR</b>	<b>162</b>	<b>160</b>	<b>2</b>	<b>1%</b>

\*) Angepasste Vergleichswerte, siehe Erläuterung 3 zum Konzernabschluss.

Trotz eines Anstiegs des durchschnittlichen Personalstands von 41.982 auf 42.982 MitarbeiterInnen stieg die Kennzahl Gesamterträge pro MitarbeiterIn<sup>38</sup> auf rd. 162 TEUR (Vj: rd. 160 TEUR) an. Der Auslandsanteil an den konsolidierten Konzernumsatzerlösen beträgt mit rd. 1.249,3 Mio. EUR (Vj: rd. 1.260,6 Mio. EUR) etwa 28% (Vj: 29%).

### Umsatzentwicklung des Teilkonzerns ÖBB-Personenverkehr

Überblick	2019	2018	Veränderung	Veränderung in %
Umsatzerlöse in Mio. EUR	2.278,4	2.202,1	76,3	3%
<i>davon Verkehrsdienstbestellungen des Bundes</i>	<i>756,0</i>	<i>714,2</i>	<i>41,8</i>	<i>6%</i>
<i>davon Verkehrsdienstbestellungen der Länder und Gemeinden</i>	<i>388,3</i>	<i>396,0</i>	<i>-7,7</i>	<i>-2%</i>
Sonstige Erträge in Mio. EUR	23,7	25,1	-1,4	-6%
<b>Gesamterträge in Mio. EUR</b>	<b>2.302,1</b>	<b>2.227,2</b>	<b>74,9</b>	<b>3%</b>

Die Umsatzerlöse für das Geschäftsjahr 2019 betragen rd. 2.278,4 Mio. EUR (Vj: rd. 2.202,1 Mio. EUR). Das ist ein Zuwachs von 3%. Der Auslandsanteil an den konsolidierten Umsatzerlösen betrug mit rd. 213,8 Mio. EUR (Vj: rd. 208,2 Mio. EUR) wie im Vorjahr etwa 9%. Die im Ausland generierten Umsatzerlöse stiegen damit um rd. 5,6 Mio. EUR oder 3%.

<sup>34</sup> BMK.

<sup>35</sup> ORF.

<sup>36</sup> Neue Züricher Zeitung.

<sup>37</sup> Deutsche Bahn.

<sup>38</sup> Gesamterträge pro MitarbeiterIn: Gesamterträge/durchschnittliche Mitarbeiteranzahl (Köpfe).



Rd. 756,0 Mio. EUR (Vj: rd. 714,2 Mio. EUR) der Umsatzerlöse resultieren aus Verkehrsdienstbestellungen des Bundes, rd. 388,3 Mio. EUR (Vj: rd. 396,0 Mio. EUR) aus Verkehrsdienstbestellungen von Ländern und Gemeinden.

Fahrgäste in Mio.	2019	2018	Veränderung	Veränderung in %
Fernverkehr Schiene	38,2	36,9	1,3	4%
Nahverkehr Schiene	228,4	224,5	3,9	2%
<b>Summe Schiene</b>	<b>266,6</b>	<b>261,4</b>	<b>5,2</b>	<b>2%</b>
Bus	210,2	212,8	-2,6	-1%
<b>Summe</b>	<b>476,8</b>	<b>474,2</b>	<b>2,6</b>	<b>1%</b>

Der Teilkonzern ÖBB-Personenverkehr konnte die Fahrgastanzahl im Schienenverkehr auf rd. 266,6 Mio. Personen (Vj: rd. 261,4 Mio. Personen) steigern und die Gesamterträge um 3%. Die Fahrgastzahlen im Unternehmensbereich Bus verzeichneten einen geringfügigen Rückgang auf rd. 210,2 Mio. Personen (Vj: rd. 212,8 Mio. Personen).

## Umsatzentwicklung des Teilkonzerns Rail Cargo Austria

Überblick	2019	2018	Veränderung	Veränderung in %
Beförderte Nettotonnen in Mio. Tonnen (konsolidiert)	105,3	113,0	-7,7	-7%
Umsatzerlöse in Mio. EUR	2.308,2	2.304,3	3,9	0%
<i>davon gemeinwirtschaftliche Leistungsaufträge des Bundes</i>	<i>83,3</i>	<i>86,2</i>	<i>-2,9</i>	<i>-3%</i>
Sonstige Erträge in Mio. EUR	64,5	43,1	21,4	50%
Gesamterträge in Mio. EUR	2.372,7	2.347,4	25,3	1%

Die Gesamterträge im Teilkonzern Rail Cargo Austria verzeichneten einen Anstieg auf rd. 2.372,7 Mio. EUR (Vj: rd. 2.347,4 Mio. EUR). Der Auslandsanteil an den konsolidierten Umsatzerlösen beträgt mit rd. 998,5 Mio. EUR (Vj: rd. 1.029,8 Mio. EUR) etwa 43% (Vj: 45%). Die im Ausland generierten Umsatzerlöse gingen damit um rd. 31,3 Mio. EUR oder 3% zurück. Im Vorjahr sind sie um rd. 108,3 Mio. EUR oder 12% gestiegen.

In Summe verzeichneten die Umsatzerlöse des Teilkonzerns Rail Cargo Austria einen Anstieg auf rd. 2.308,2 Mio. EUR (Vj: rd. 2.304,3 Mio. EUR). Rd. 83,3 Mio. EUR oder 4% der Umsatzerlöse (Vj: rd. 86,2 Mio. EUR oder 4%) entfielen auf die Abgeltung des Bundes für die Erfüllung von gemeinwirtschaftlichen Leistungsaufträgen. Dem Bereich Technische Services sind rd. 437,5 Mio. EUR (Vj: rd. 414,5 Mio. EUR) zuzuschreiben.

Wesentliche Leistungsdaten für das Transportgeschäft innerhalb des Teilkonzerns Rail Cargo Austria sind die Aufkommensdaten in Tonnen.

Der Teilkonzern Rail Cargo Austria verzeichnete im Berichtsjahr einen leichten Rückgang des konsolidierten Güterverkehrsaufkommens gegenüber dem Vorjahr von rd. 113,0 Mio. auf rd. 105,3 Mio. Tonnen.

Beförderte Nettotonnen in Mio.	Konventioneller Wagenladungsverkehr		Unbegleiteter kombinierter Verkehr		Rollende Landstraße		Summe	
	2019	2018	2019	2018	2019	2018	2019 *)	2018
Rail Cargo Austria AG exkl. Ausland	54,8	58,2	14,1	14,5	5,4	5,9	74,3	78,6
Rail Cargo Austria AG im Ausland	17,0	19,7	5,4	5,3	0,4	0,5	22,8	25,5
Rail Cargo Hungaria Zrt.	27,7	30,0	2,5	2,0	0,0	0,0	30,2	32,0
Rail Cargo Carrier – Bulgaria EOOD	0,0	0,0	0,4	0,4	0,0	0,0	0,4	0,4
Rail Cargo Carrier – Croatia d.o.o.	1,8	1,3	0,0	0,1	0,0	0,0	1,8	1,4
Rail Cargo Carrier – Czech Republic s.r.o.	2,1	2,0	1,0	0,7	0,0	0,0	3,1	2,7
Rail Cargo Carrier – Germany GmbH	3,0	2,8	0,7	0,7	0,0	0,0	3,7	3,5
Rail Cargo Carrier – PCT GmbH	0,0	1,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,2
Rail Cargo Carrier – Italy s.r.l.	1,7	2,0	1,9	1,5	0,4	0,5	4,0	4,0
Rail Cargo Carrier – Romania s.r.l.	0,7	0,9	0,5	0,4	0,0	0,0	1,2	1,3
Rail Cargo Carrier – Slovakia s.r.o.	0,1	0,0	0,6	0,5	0,0	0,0	0,7	0,5
Rail Cargo Carrier – Slovenia d.o.o.	2,0	2,1	0,3	0,4	0,0	0,0	2,3	2,5
<b>Summe nicht konsolidiert</b>	<b>110,9</b>	<b>120,2</b>	<b>27,4</b>	<b>26,5</b>	<b>6,2</b>	<b>6,9</b>	<b>144,5</b>	<b>153,6</b>
abzüglich konzerninterner Verkehre	-27,3	-29,4	-11,1	-10,2	-0,8	-1,0	-39,2	-40,6
<b>Summe konsolidiert</b>	<b>83,6</b>	<b>90,8</b>	<b>16,3</b>	<b>16,3</b>	<b>5,4</b>	<b>5,9</b>	<b>105,3</b>	<b>113,0</b>

\*) In der Q Logistics GmbH und ihren Tochterunternehmen, die nicht dem Teilkonzern Rail Cargo Austria zuzuordnen sind, wurden weitere rd. 1,7 Mio. Nettotonnen befördert.

## Umsatzentwicklung des Teilkonzerns ÖBB-Infrastruktur

Überblick	2019	2018	Veränderung	Veränderung in %
Zugkilometerleistung in Mio.	156,4	154,4	2,0	1%
Gesamtbruttotonnenkilometer in Mio.	78.698,0	78.190,7	507,3	1%
Eigenerzeugung Bahnstrom in ÖBB Kraftwerken in GWh	722	678	44	6%
Bahnstrom ab Oberleitung in GWh	1.830	1.847	-17	-1%
Gebäudeflächen inkl. vermietbarer Außenflächen in Tausend m <sup>2</sup>	2.672	2.683	-11	0%
Umsatzerlöse in Mio. EUR	1.023,5	1.049,2	-25,7	-2% *)
Sonstige Erträge in Mio. EUR	2.356,7	2.254,7	102,0	5% *)
Gesamterträge in Mio. EUR	3.380,2	3.303,9	76,3	2%

\*) Angepasste Vergleichswerte, siehe Erläuterung 3 zum Konzernabschluss.

Die Umsatzerlöse des Teilkonzerns betragen rd. 1.023,5 Mio. EUR (Vj: rd. 1.049,2 Mio. EUR). Davon entfallen rd. 714,0 Mio. EUR (Vj: rd. 742,9 Mio. EUR) auf Gesellschaften anderer Teilkonzerne des ÖBB-Konzerns. Die Umsatzerlöse werden überwiegend in Österreich erzielt. Lediglich Umsätze in der Höhe von rd. 27,3 Mio. EUR (Vj: rd. 21,6 Mio. EUR) wurden mit Unternehmen aus dem Ausland erwirtschaftet. Diese betreffen im Wesentlichen Energielieferungen und das Infrastrukturbenutzungsentgelt.

Im Vergleich zum Vorjahr stieg die Zugkilometerleistung auf rd. 156,4 Mio. Zkm (Vj: rd. 154,4 Mio. Zkm).

Entwicklung der Zugkilometer nach Verkehrsart in Mio.	2019	2018	Veränderung	Veränderung in %
Reiseverkehr	107,6	105,9	1,7	2%
<i>davon ÖBB-Konzern</i>	<i>99,2</i>	<i>97,4</i>	<i>1,8</i>	<i>2%</i>
Güterverkehr	41,5	41,0	0,5	1%
<i>davon ÖBB-Konzern</i>	<i>30,4</i>	<i>30,7</i>	<i>-0,3</i>	<i>-1%</i>
Dienst- und Lokzüge	7,3	7,5	-0,2	-3%
<i>davon ÖBB-Konzern</i>	<i>5,5</i>	<i>5,8</i>	<i>-0,3</i>	<i>-5%</i>
<b>Gesamt</b>	<b>156,4</b>	<b>154,4</b>	<b>2,0</b>	<b>1%</b>
<i>davon ÖBB-Konzern</i>	<i>135,1</i>	<i>133,9</i>	<i>1,2</i>	<i>1%</i>

Im Geschäftsjahr 2019 sind die Gesamtbruttotonnenkilometer (GBTKm) um rd. 507,3 Mio. GBTKm angestiegen. Während im Geschäftsjahr 2018 rd. 16,0 Mrd. GBTKm oder 20% der Gesamtmenge auf externe Eisenbahnverkehrsunternehmen entfielen, belief sich dieser Wert für 2019 auf rd. 17,0 Mrd. GBTKm, was 22% der Gesamtmenge entspricht.

Entwicklung der Bruttotonnenkilometer nach Verkehrsart in Mio.	2019	2018	Veränderung	Veränderung in %
Reiseverkehr	31.111,8	30.690,4	421,4	1%
<i>davon ÖBB-Konzern</i>	<i>28.553,1</i>	<i>28.070,9</i>	<i>482,2</i>	<i>2%</i>
Güterverkehr	46.499,7	46.347,7	152,0	0%
<i>davon ÖBB-Konzern</i>	<i>32.292,1</i>	<i>33.160,1</i>	<i>-868,0</i>	<i>-3%</i>
Dienst- und Lokzüge	1.086,5	1.152,6	-66,1	-6%
<i>davon ÖBB-Konzern</i>	<i>855,0</i>	<i>925,5</i>	<i>-70,5</i>	<i>-8%</i>
<b>Gesamt</b>	<b>78.698,0</b>	<b>78.190,7</b>	<b>507,3</b>	<b>1%</b>
<i>davon ÖBB-Konzern</i>	<i>61.700,2</i>	<i>62.156,5</i>	<i>-456,3</i>	<i>-1%</i>

Darüber hinaus werden Umsätze im Strom- und Immobilienbereich erzielt.

Der Strombereich entwickelte sich wie folgt:

Bahnstrom in GWh	2019	2018	Veränderung	Veränderung in %
Eigenerzeugung Bahnstrom in ÖBB Kraftwerken	722	678	44	6%
Bahnstromverbrauch ab Oberleitung	1.830	1.847	-17	-1%

In Kraftwerken, die im Besitz des Teilkonzerns ÖBB-Infrastruktur stehen, wurden im Geschäftsjahr 2019 rd. 722 GWh (Vj: rd. 678 GWh) Bahnstrom produziert.

Die vermietbaren Flächen entwickelten sich wie folgt:

<b>Gebäudeflächen inkl. vermietbarer Außenflächen</b> in Tausend m <sup>2</sup>	2019	2018	Veränderung	Veränderung in %
Konzernexterne Nutzung	623	642	-19	-3%
Konzerninterne Nutzung	321	319	2	1%
Eigennutzung ÖBB-Infrastruktur AG	556	550	6	1%
Allgemeinflächen und Leerstand	1.153	1.152	1	0%
<b>Gebäudeflächen</b>	<b>2.653</b>	<b>2.663</b>	<b>-10</b>	<b>0%</b>
Vermietete Außenflächen	19	20	-1	-5%
<b>Gesamter Bestand</b>	<b>2.672</b>	<b>2.683</b>	<b>-11</b>	<b>0%</b>

Die Grundfläche von Gebäuden inklusive der vermietbaren Außenflächen betrug wie im Vorjahr rd. 2,7 Mio. m<sup>2</sup>. Rd. ein Viertel dieser Flächen ist extern vermietet. Der Rest wird vom Teilkonzern ÖBB-Infrastruktur selbst genutzt, konzernintern vermietet oder betrifft Allgemeinflächen und Leerstand.

### Verkehrsdienstbestellungen/Beiträge des Bundes, der Länder und Gemeinden

<b>Verkehrsdienstbestellungen/Beiträge des Bundes, der Länder und Gemeinden</b> in Mio. EUR	ÖBB- Personenverkehr	Rail Cargo Austria	ÖBB- Infrastruktur
Verkehrsdienstbestellungen/Gemeinwirtschaftliche Leistungsverträge des Bundes	756,0 (Vj: 714,2)	83,3 (Vj: 86,2)	-
Verkehrsdienstbestellungen der Länder und Gemeinden	388,3 (Vj: 396,0)	-	-
Betrieb Infrastruktur	-	-	530,4 (Vj: 494,4)
Instandhaltung und Investitionen	-	-	1.461,5 (Vj: 1.382,9)
<b>Gesamtsumme</b>	<b>1.144,3</b> <b>(Vj: 1.110,2)</b>	<b>83,3</b> <b>(Vj: 86,2)</b>	<b>1.991,9</b> <b>(Vj: 1.877,3)</b>

Der Teilkonzern ÖBB-Personenverkehr hat Verkehrsdienstbestellungen für den Personennah- und -fernverkehr auf der Schiene mit dem Bund sowie mit Ländern und Gemeinden geschlossen. Dafür erhielt der Teilkonzern ÖBB-Personenverkehr 2019 vom Bund rd. 756,0 Mio. EUR (Vj: rd. 714,2 Mio. EUR) sowie von der Ländern und Gemeinden rd. 388,3 Mio. EUR (Vj: 396,0 Mio. EUR). Die gestiegene Leistungsabgeltung ergab sich im Wesentlichen durch zusätzliche Leistungsbestellungen, die Zusatzabgeltung für den Cityjeteinsatz sowie die vertragliche Valorisierung der bestehenden Leistungen.

Der Teilkonzern Rail Cargo Austria erhält Beiträge für die Erbringung von Schienengüterverkehrsleistungen in den Produktionsformen des Einzelwagenverkehrs, des unbegleiteten kombinierten Verkehrs sowie der Rollenden Landstraße. Basis für die Beiträge ist das durch die EU notifizierte „Beihilfenprogramm für die Erbringung von Schienengüterverkehrsleistungen in bestimmten Produktionsformen in Österreich“. Die Zahlungen betragen im Berichtsjahr rd. 83,3 Mio. EUR (Vj: rd. 86,2 Mio. EUR).

Die Steigerung der Beiträge des Bundes an die ÖBB-Infrastruktur AG ist im Wesentlichen auf die Investitionstätigkeit zurückzuführen. Die ÖBB-Infrastruktur AG realisiert im Auftrag der Republik Österreich ein Bauprogramm von historischer Dimension.

Die Zuschüsse des Bundes sind im Zuschussvertrag 2016 bis 2021 und wiederum im Rahmenplan 2016 bis 2021 festgelegt. Dementsprechend beträgt der Anteil der Zuschüsse des Bundes für Erweiterungsinvestitionen und Reinvestitionen (mit Ausnahme des Brenner Basistunnels) bis zum Jahr 2016 75% und für die Jahre 2017ff 80% der jährlichen Investitionsausgaben in Form einer auf 30 Jahre umgelegten Annuität. Für das Projekt Brenner Basistunnel 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. Im Jahr 2019 beträgt dieser Beitrag des Bundes rd. 892,4 Mio. EUR (Vj: rd. 821,7 Mio. EUR). Für die Instandhaltung (Inspektion, Wartung, Entstörung und Instandsetzung) der Infrastruktur leistet der Bund einen Zuschuss in Höhe von rd. 569,1 Mio. EUR (Vj: rd. 561,2 Mio. EUR).

Darüber hinaus leistet der Bund für den Betrieb der Infrastruktur einen Zuschuss in Höhe von rd. 530,4 Mio. EUR (Vj: rd. 494,4 Mio. EUR). Dieser Beitrag wird insoweit und so lange gewährt, als die unter den jeweiligen Marktbedingungen zu erzielenden Erlöse (von Nutzern der Schieneninfrastruktur) die anfallenden Aufwendungen (bei sparsamer und wirtschaftlicher Geschäftsführung) nicht abdecken. Performanceverbesserungen sowie Abgrenzungen führen zu einem Rückgang gegenüber dem Vorjahr.



## C.2. Ertragslage

### Ertragslage des ÖBB-Konzerns

Der Teilkonzern ÖBB-Personenverkehr konnte trotz einer Leistungsausweitung der Wettbewerber in Österreich das Vorjahresergebnis übertreffen. Das ist insbesondere auf gestiegene Fahrgasterlöse sowie auf höhere Bestellerentgelte zurückzuführen, die sich durch die zusätzlichen Leistungsbestellungen ergeben. Der Anstieg der Fahrgasterlöse im Inland ergibt sich durch eine kontinuierlich wachsende Reiseentwicklung sowie durch ein konsequentes Yield-Management. Die positive Entwicklung der Fahrgasterlöse im Auslandsverkehr ist vor allem dem Kundenanstieg durch die Ausweitung des Nachtreiseverkehrs zuzuschreiben. Die Gesamterträge der ÖBB-Postbus GmbH zeigen ausschreibungsbedingt eine stagnierende Entwicklung. Im europäischen Schienengüterverkehrsmarkt war 2019 ein Abflachen der Wirtschaftskonjunktur spürbar. Insbesondere in der zweiten Jahreshälfte gingen die Transportvolumina zurück. Der Teilkonzern Rail Cargo Austria verzeichnete trotz dieser Rahmenbedingungen ein fast identes Umsatzniveau wie im Jahr 2018. Dabei wirkt sich die Umsatzsteigerung der vollkonsolidierten technischen Services positiv aus. Hingegen waren die Umsatzerlöse in der Bahnlogistik rückläufig – vor allem aufgrund deutlicher Rückgänge beim zweitgrößten Kunden. Jedoch konnte der Teilkonzern Rail Cargo Austria 2019 das Ergebnis des Vorjahres nicht erreichen. Gründe dafür waren ein anhaltender Verdrängungswettbewerb im Kerngeschäft und ein damit einhergehender Margendruck, der wiederum durch hohe Faktorkostensteigerungen erzeugt wird. Der Teilkonzern ÖBB-Infrastruktur zeigt einen Ergebnismrückgang gegenüber dem Vorjahr. Dieser ist vor allem auf die deutlich geringeren Ergebnisse aus der Verwertung von Immobilien zurückzuführen.

Überblick	2019	2018	Veränderung	Veränderung in %
EBIT <sup>39</sup> in Mio. EUR	755,0	804,4	-49,4	-6%
EBIT-Marge <sup>40</sup> in %	10,9%	12,0%	-1,1%	-9%
EBITDA <sup>41</sup> in Mio. EUR	1.945,6	1.875,0	70,6	4%
EBT in Mio. EUR	168,5	168,1	0,4	0%
Eigenkapitalrentabilität <sup>42</sup> in %	6,4%	6,6%	-0,2%	-3%
Gesamtkapitalrentabilität <sup>43</sup> in %	2,4%	2,7%	-0,3%	-11%

Mit rd. 6.945,1 Mio. EUR (Vj: rd. 6.725,8 Mio. EUR) konnten die Gesamterträge gegenüber dem Vorjahr gesteigert werden. Das EBIT des ÖBB-Konzerns sank im Berichtsjahr auf rd. 755,0 Mio. EUR (Vj: rd. 804,4 Mio. EUR). Damit einhergehend verschlechterte sich die EBIT-Marge von 12,0% des Vorjahres auf 10,9%. Das EBITDA stieg im Berichtsjahr um 4% auf rd. 1.945,6 Mio. EUR (Vj: rd. 1.875,0 Mio. EUR). Nach einem Ergebnis von rd. 168,1 Mio. EUR im Vorjahr wird ein EBT von rd. 168,5 Mio. EUR ausgewiesen. Dies entspricht einem Anstieg von 0,4 Mio. EUR gegenüber dem Vorjahr. Die Eigenkapitalrentabilität betrug 6,4% (Vj: 6,6%), die Gesamtkapitalrentabilität 2,4% (Vj: 2,7%).

Struktur der Konzern-Gewinn- und-Verlust-Rechnung in Mio. EUR	2019	in % der Gesamt- erträge	2018	in % der Gesamt- erträge	Veränderung	Veränderung in %
Umsatzerlöse	4.405,1	63%	4.347,6	65%	57,5	1% *)
Andere aktivierte Eigenleistungen	421,2	6%	373,4	6%	47,8	13%
Sonstige betriebliche Erträge und Veränderung des Bestandes	2.118,8	31%	2.004,8	30%	114,0	6% *)
<b>Gesamterträge</b>	<b>6.945,1</b>	<b>100%</b>	<b>6.725,8</b>	<b>100%</b>	<b>219,3</b>	<b>3%</b>
Materialaufwand	406,3	6%	365,8	5%	40,5	11%
Aufwendungen für bezogene Leistungen	1.375,1	20%	1.436,9	21%	-61,8	-4%
Personalaufwand	2.742,4	40%	2.630,9	39%	111,5	4%
Abschreibungen (inkl. Wertminderungen)	1.190,6	17%	1.070,6	16%	120,0	11%
Sonstiger betrieblicher Aufwand	475,7	7%	417,2	6%	58,5	14%
<b>Gesamtaufwand</b>	<b>6.190,1</b>	<b>89%</b>	<b>5.921,4</b>	<b>88%</b>	<b>268,7</b>	<b>5%</b>
<b>EBIT</b>	<b>755,0</b>	<b>11%</b>	<b>804,4</b>	<b>12%</b>	<b>-49,4</b>	<b>-6%</b>
Finanzergebnis	-586,5	-8%	-636,3	-10%	49,8	8%
<b>EBT</b>	<b>168,5</b>	<b>2%</b>	<b>168,1</b>	<b>3%</b>	<b>0,4</b>	<b>0%</b>

\*) Angepasste Vergleichswerte, siehe Erläuterung 3 zum Konzernabschluss.

<sup>39</sup> Das EBIT entspricht dem Betriebsergebnis (ohne Ergebnis aus nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmen) der Konzern-Gewinn-und-Verlust-Rechnung.

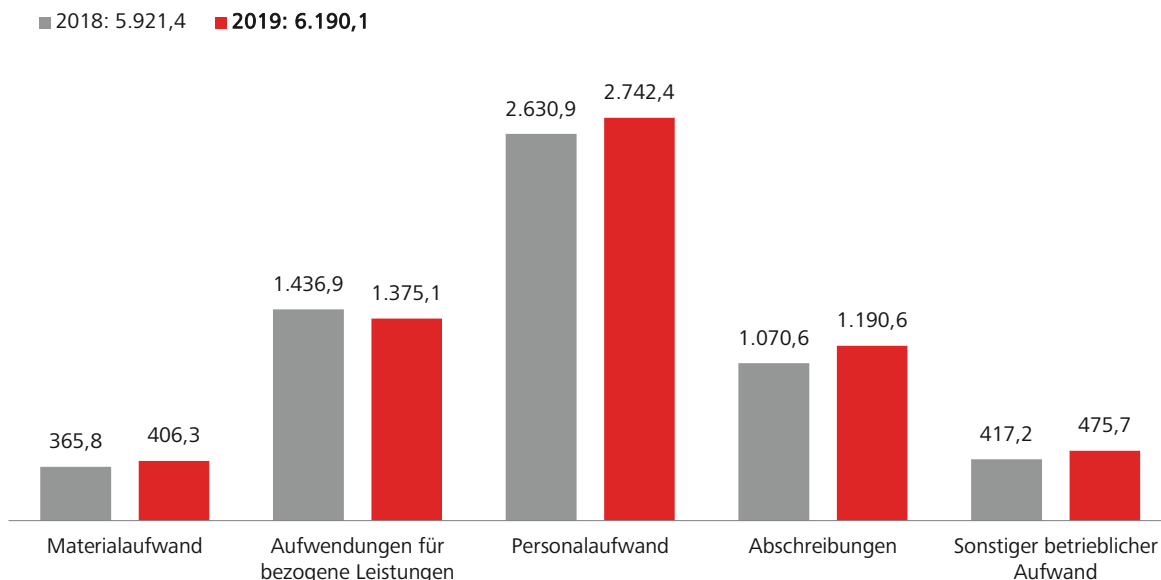
<sup>40</sup> EBIT-Marge: EBIT/Gesamterträge.

<sup>41</sup> EBITDA: EBIT + Abschreibungen.

<sup>42</sup> Eigenkapitalrentabilität: EBT/Eigenkapital.

<sup>43</sup> Gesamtkapitalrentabilität: EBIT/Gesamtkapital.

## Entwicklung der betrieblichen Aufwendungen in Mio. EUR



Die Gesamtaufwendungen stiegen im Geschäftsjahr 2019 um rd. 268,7 Mio. EUR auf rd. 6.190,1 Mio. EUR (Vj: rd. 5.921,4 Mio. EUR).

Die Personalaufwendungen sind im Vergleich zum Vorjahr um 4% auf rd. 2.742,4 Mio. EUR (Vj: rd. 2.630,9 Mio. EUR) gestiegen und bilden unverändert die größte Aufwandskategorie. Der durchschnittliche Personalaufwand pro MitarbeiterIn beläuft sich auf rd. 64 TEUR (Vj: rd. 65 TEUR). Die Personalintensität<sup>44</sup> – der Anteil der Personalaufwendungen an den Gesamterträgen – konnte mit 40% (Vj: 39%) nahezu konstant gehalten werden. Nähere Angaben zur Personalstruktur und Entwicklung der Mitarbeiteranzahl befinden sich im Kapitel D.2. Personalbericht.

Die Materialaufwendungen verzeichneten einen Anstieg auf rd. 406,3 Mio. EUR (Vj: rd. 365,8 Mio. EUR). Dieser Posten enthält Aufwendungen für extern bezogenen Traktionsstrom von rd. 101,1 Mio. EUR (Vj: rd. 92,1 Mio. EUR) sowie Aufwendungen für flüssige Treibstoffe in Höhe von rd. 80,9 Mio. EUR (Vj: rd. 79,6 Mio. EUR).

Mit rd. 1.375,1 Mio. EUR (Vj: rd. 1.436,9 Mio. EUR) bilden die Aufwendungen für bezogene Leistungen die zweitgrößte Aufwandskategorie. Dieser Posten enthält vorwiegend Entgeltzahlungen für Fahrzeugmieten, Transportleistungen und Infrastrukturbenützung an Drittbahnen enthalten. Er beinhaltet auch sonstige bezogene Leistungen, die sich vorwiegend aus nicht aktivierungsfähigen Lieferungen und Leistungen im Zusammenhang mit Reparaturen, Instandhaltungen, Reinigungen und sonstigen Leistungen im Speditionsbereich zusammensetzen. Der Anteil der Summe aus Aufwendungen für Material und für bezogene Leistungen an den Gesamterträgen lag bei 26% (Vj: 27%). Die Abschreibungsaufwendungen stiegen um rd. 120,0 Mio. EUR auf rd. 1.190,6 Mio. EUR (Vj: rd. 1.070,6 Mio. EUR).

Ein Rückgang konnte beim Miet-, Pacht-, Lizenz- und Leasingaufwand (-63% auf rd. 12,6 Mio. EUR), bei den Aufwendungen für Informationstechnologie und Büroerfordernisse (-2% auf rd. 35,8 Mio. EUR) sowie bei den Steuern und Abgaben (-1% auf rd. 48,5 Mio. EUR) erzielt werden. Ein Anstieg musste hingegen beim übrigen sonstigen Aufwand (40% auf rd. 264,7 Mio. EUR), bei den Provisionen (9% auf rd. 14,2 Mio. EUR) sowie bei den Betriebskosten (4% auf rd. 99,9 Mio. EUR) verzeichnet werden. In Summe stiegen die sonstigen betrieblichen Aufwendungen um rd. 58,5 Mio. EUR oder 14% auf rd. 475,7 Mio. EUR (Vj: rd. 417,2 Mio. EUR).

Für das Geschäftsjahr 2019 weist der ÖBB-Konzern ein negatives Finanzergebnis in Höhe von rd. 586,5 Mio. EUR (Vj: rd. 636,3 Mio. EUR) aus. Der Zinsaufwand beträgt rd. 618,7 Mio. EUR (Vj: rd. 647,4 Mio. EUR).

<sup>44</sup> Personalintensität: Personalaufwand/Gesamterträge.

## Ertragslage des Teilkonzerns ÖBB-Personenverkehr

Überblick	2019	2018	Veränderung	Veränderung in %
Umsatzerlöse in Mio. EUR	2.278,4	2.202,1	76,3	3%
Gesamterträge in Mio. EUR	2.302,1	2.227,2	74,9	3%
Gesamtaufwand in Mio. EUR	-2.162,6	-2.101,0	-61,6	-3%
EBIT in Mio. EUR	139,6	126,3	13,3	11%
EBIT-Marge in %	6,1%	5,7%	0,4%	7%
EBITDA in Mio. EUR	327,0	282,5	44,5	16%
Finanzergebnis in Mio. EUR	-39,5	-35,4	-4,1	-12%
EBT in Mio. EUR	100,1	90,9	9,2	10%
Eigenkapitalrentabilität in %	8,5%	9,1%	-0,6%	-7%
Gesamtkapitalrentabilität in %	3,4%	3,4%	0,0%	0%

Der Teilkonzern ÖBB-Personenverkehr konnte im Berichtsjahr eine Steigerung der Umsatzerlöse um 3% auf rd. 2.278,4 Mio. EUR (Vj: rd. 2.202,1 Mio. EUR) erzielen.

Der Personalaufwand des Teilkonzerns betrug im Geschäftsjahr 2019 rd. 415,9 Mio. EUR (Vj: rd. 402,8 Mio. EUR), das ist ein Anstieg um rd. 13,1 Mio. EUR. Der durchschnittliche Personalaufwand pro MitarbeiterIn beträgt rd. 59 TEUR (Vj: rd. 57 TEUR). Der Anteil des Personalaufwands an den Gesamterträgen beträgt wie im Vorjahr 18%. Der Materialaufwand belief sich auf rd. 125,9 Mio. EUR (Vj: rd. 119,5 Mio. EUR). Er beinhaltet unter anderem Aufwendungen für Traktionsstrom in Höhe von rd. 43,7 Mio. EUR (Vj: rd. 38,4 Mio. EUR) sowie für flüssige Treibstoffe in Höhe von rd. 46,6 Mio. EUR (Vj: rd. 45,7 Mio. EUR). Die bezogenen Leistungen sanken im Vorjahresvergleich um 2% auf rd. 1.207,7 Mio. EUR (Vj: rd. 1.230,6 Mio. EUR). In diesem Posten sind Entgelte für Fahrzeugmieten in Höhe von rd. 95,3 Mio. EUR (Vj: rd. 89,4 Mio. EUR), Transportleistungen mit rd. 495,4 Mio. EUR (Vj: rd. 445,8 Mio. EUR) und Infrastrukturbenutzungsentgelte an Drittbahnen in der Höhe von rd. 292,0 Mio. EUR (Vj: rd. 347,8 Mio. EUR) erfasst. Der Anteil der Summe aus Aufwendungen für Material und für bezogene Leistungen an den Gesamterträgen machte 57% (Vj: 61%) aus.

## Ertragslage des Teilkonzerns Rail Cargo Austria

Überblick	2019	2018	Veränderung	Veränderung in %
Umsatzerlöse in Mio. EUR	2.308,2	2.304,3	3,9	0%
Gesamterträge in Mio. EUR	2.372,7	2.347,4	25,3	1%
Gesamtaufwand in Mio. EUR	-2.345,9	-2.294,3	-51,6	-2%
EBIT in Mio. EUR	26,8	53,1	-26,3	-50%
EBIT-Marge in %	1,1%	2,3%	-1,2%	-52%
EBITDA in Mio. EUR	154,7	123,9	30,8	25%
Finanzergebnis in Mio. EUR	-21,7	-29,6	7,9	27%
EBT in Mio. EUR	5,1	23,5	-18,4	-78%
Eigenkapitalrentabilität in %	3,0%	15,6%	-12,6%	-81%
Gesamtkapitalrentabilität in %	1,2%	2,8%	-1,6%	-57%

Der Teilkonzern Rail Cargo Austria verzeichnete im Berichtsjahr einen Rückgang des EBIT auf rd. 26,8 Mio. EUR (Vj: rd. 53,1 Mio. EUR). Dies entspricht einer Verschlechterung um rd. 26,3 Mio. EUR. Bei einem Anstieg der Gesamterträge auf rd. 2.372,7 Mio. EUR (Vj: rd. 2.347,4 Mio. EUR) errechnet sich eine EBIT-Marge von 1,1% nach 2,3% im Vorjahr. Das Finanzergebnis verzeichnete einen Anstieg von rd. -29,6 Mio. EUR des Vorjahres auf rd. -21,7 Mio. EUR. Damit einhergehend wird für 2019 ein EBT in Höhe von rd. 5,1 Mio. EUR (Vj: rd. 23,5 Mio. EUR) ausgewiesen. Die Gesamtkapitalrentabilität betrug 1,2% (Vj: 2,8%) und das EBITDA rd. 154,7 Mio. EUR (Vj: rd. 123,9 Mio. EUR).

Die Gesamtaufwendungen des Teilkonzerns Rail Cargo Austria waren mit rd. 2.345,9 Mio. EUR um 2% höher als im Vorjahr (Vj: rd. 2.294,3 Mio. EUR). Die größte Aufwandskategorie bilden die Aufwendungen für bezogene Leistungen. Diese sind im Berichtsjahr um 5% auf rd. 1.370,9 Mio. EUR (Vj: rd. 1.440,1 Mio. EUR) gesunken. In diesem Posten enthalten sind Aufwendungen für Transportleistungen, für Infrastrukturbenutzung inkl. Gemeinschaftsdienst und Personalanmietung sowie Mieten für Schienen- und Straßenfahrzeuge sowie sonstige Leistungen. Der Personalaufwand stieg im Berichtsjahr auf rd. 466,8 Mio. EUR (Vj: rd. 435,0 Mio. EUR), und der durchschnittliche Personalaufwand pro MitarbeiterIn von rd. 49 TEUR des Vorjahres auf rd. 50 TEUR. Der Anteil des Personalaufwands an den Gesamterträgen betrug 20% (Vj: 19%). Die Summe der Aufwendungen für Material und bezogene Leistungen entspricht 66% (Vj: 69%) der Gesamterträge.



## Ertragslage des Teilkonzerns ÖBB-Infrastruktur

Überblick	2019	2018	Veränderung	Veränderung in %
Umsatzerlöse in Mio. EUR	1.023,5	1.049,2	-25,7	-2% *)
Gesamterträge in Mio. EUR	3.380,2	3.303,9	76,3	2%
Gesamtaufwand in Mio. EUR	-2.805,0	-2.700,8	-104,2	-4%
EBIT in Mio. EUR	575,2	603,1	-27,9	-5%
EBIT-Marge in %	17,0%	18,3%	-1,3%	-7%
EBITDA in Mio. EUR	1.386,0	1.379,8	6,2	0%
Finanzergebnis in Mio. EUR	-536,9	-557,8	20,9	4%
EBT in Mio. EUR	38,3	45,3	-7,0	-15%
Eigenkapitalrentabilität in %	2,7%	3,2%	-0,5%	-16%

\*) Angepasste Vergleichswerte, siehe Erläuterung 3 zum Konzernabschluss.

Die Gesamterträge des Teilkonzerns ÖBB-Infrastruktur beliefen sich im Berichtsjahr auf rd. 3.380,2 Mio. EUR (Vj: rd. 3.303,9 Mio. EUR). Bei einem durchschnittlichen Mitarbeiterstand von 18.359 MitarbeiterInnen (Vj: 18.137 MitarbeiterInnen) ist das ein Ertrag von rd. 184 TEUR (Vj: rd. 182 TEUR) je MitarbeiterIn. Daraus ergibt sich ein Anstieg der Gesamterträge um rd. 76,3 Mio. EUR oder 2% gegenüber dem Jahr 2018.

Der Teilkonzern ÖBB-Infrastruktur erzielte 2019 ein EBIT von rd. 575,2 Mio. EUR (Vj: rd. 603,1 Mio. EUR) mit einer EBIT-Marge von 17,0% (Vj: 18,3%).

Der Teilkonzern ÖBB-Infrastruktur erzielte im Berichtsjahr ein negatives Finanzergebnis von rd. 536,9 Mio. EUR (Vj: rd. 557,8 Mio. EUR) erzielt. Das EBT 2019 betrug rd. 38,3 Mio. EUR (Vj: rd. 45,3 Mio. EUR).

Die Gesamtaufwendungen des Teilkonzerns verzeichneten 2019 einen Rückgang von 4% auf rd. 2.805,0 Mio. EUR (Vj: rd. 2.700,8 Mio. EUR).

Den größten Aufwandsposten bildet 2019 der Personalaufwand, der um 3% auf rd. 1.217,4 Mio. EUR (Vj: rd. 1.182,8 Mio. EUR) anstieg. Der durchschnittliche Personalaufwand pro MitarbeiterIn betrug rd. 66 TEUR (Vj: rd. 65 TEUR). Daraus errechnet sich wie im Vorjahr ein Anteil von 36% der Personalaufwendungen an den Gesamterträgen des Teilkonzerns.

Den zweitgrößten Aufwandsposten bilden aufgrund der operativen Zuständigkeit des Teilkonzerns die Abschreibungen. Aufgrund der verstärkten Investitionstätigkeit in den Vorjahren verzeichnete diese Position im Berichtsjahr einen Anstieg von 4% auf rd. 810,8 Mio. EUR (Vj: rd. 776,7 Mio. EUR).

Auf Materialaufwendungen und Aufwendungen für bezogene Leistungen entfielen wie im Vorjahr 13% der Gesamterträge.

### C.3. Vermögens- und Finanzlage

#### Vermögens- und Finanzlage des ÖBB-Konzerns

Überblick	31.12.2019	31.12.2018	Veränderung	Veränderung in %
Bilanzsumme in Mio. EUR	31.254,4	29.709,9	1.544,5	5%
Sachanlagenintensität <sup>45</sup> in %	90%	90%	0%	0%
Sachanlagendeckungsgrad <sup>46</sup> in %	9%	9%	0%	0%
Sachanlagendeckungsgrad II <sup>47</sup> in %	92%	93%	-1%	-1%
Working Capital <sup>48</sup> in Mio. EUR	-47,6	-260,8	213,2	82%
Eigenkapitalquote <sup>49</sup> in %	8,5%	8,5%	0,0%	0%
Zahlungswirksame Veränderung der Fondsmittel in Mio. EUR	-158,5	-43,8	-114,7	>100%

<sup>45</sup> Sachanlagenintensität: Sachanlagevermögen/Gesamtvermögen.

<sup>46</sup> Sachanlagendeckungsgrad: Eigenkapital/Sachanlagevermögen.

<sup>47</sup> Sachanlagendeckungsgrad II: (Eigenkapital + langfristiges Fremdkapital)/Sachanlagevermögen.

<sup>48</sup> Working Capital: Vorräte (exkl. Verwertungsobjekte und geleistete Anzahlungen auf Bestellungen) + Ford. Aus Lieferungen u. Leistungen – Verb. aus Lieferungen u. Leistungen.

<sup>49</sup> Eigenkapitalquote: Eigenkapital/Gesamtkapital.

Struktur der Konzern-Bilanz in Mio. EUR	31.12.2017	31.12.2018	Struktur 2018	31.12.2019	Struktur 2019	Veränderung
						von 2018 auf 2019
Sachanlagen	25.575,6	26.808,7	90%	28.245,8	90%	1.437,1
Übrige langfristige Vermögenswerte	1.507,6	1.577,3	5%	1.721,3	6%	144,0
Kurzfristige Vermögenswerte	1.267,8	1.323,9	5%	1.287,3	4%	-36,6
<b>Bilanzsumme</b>	<b>28.351,0</b>	<b>29.709,9</b>	<b>100%</b>	<b>31.254,4</b>	<b>100%</b>	<b>1.544,5</b>
Eigenkapital	2.305,9	2.528,7	9%	2.644,8	9%	116,1
Finanzschulden	23.549,3	24.146,3	81%	25.342,7	81%	1.196,4
Übrige Schulden	2.495,8	3.034,9	10%	3.266,9	10%	232,0

### Aktiva

Vorwiegend bedingt durch die Investitionen in das Sachanlagevermögen erhöhte sich im Berichtsjahr die Bilanzsumme des ÖBB-Konzerns um 5% auf rd. 31.254,4 Mio. EUR (Vj: rd. 29.709,9 Mio. EUR).

Der Anteil des Sachanlagevermögens am Gesamtvermögen (Sachanlagenintensität) betrug zum Bilanzstichtag wie im Vorjahr 90%. Finanziert wurden diese Vermögenswerte vorwiegend durch die Aufnahme von Fremdkapital in Form von Darlehen und Anleihenemissionen.

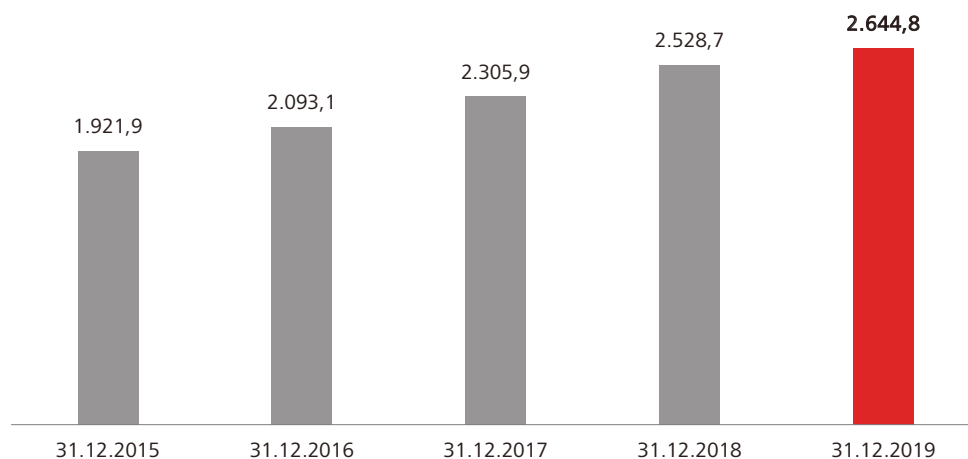
Der Sachanlagedeckungsgrad betrug per 31.12.2019 wie im Vorjahr 9%. Unter Berücksichtigung des langfristigen Fremdkapitals errechnet sich ein Sachanlagedeckungsgrad II von 92% (Vj: 93%).

Das Working Capital beläuft sich auf rd. -47,6 Mio. EUR (Vj: rd. -260,8 Mio. EUR).

### Passiva

Per 31.12.2019 weist der ÖBB-Konzern wie im Vorjahr eine Eigenkapitalquote von 8,5% aus. Auf der Passivseite ist der Anstieg der Bilanzsumme vorwiegend auf die gestiegenen Finanzschulden zurückzuführen.

#### Entwicklung des Eigenkapitals in Mio. EUR

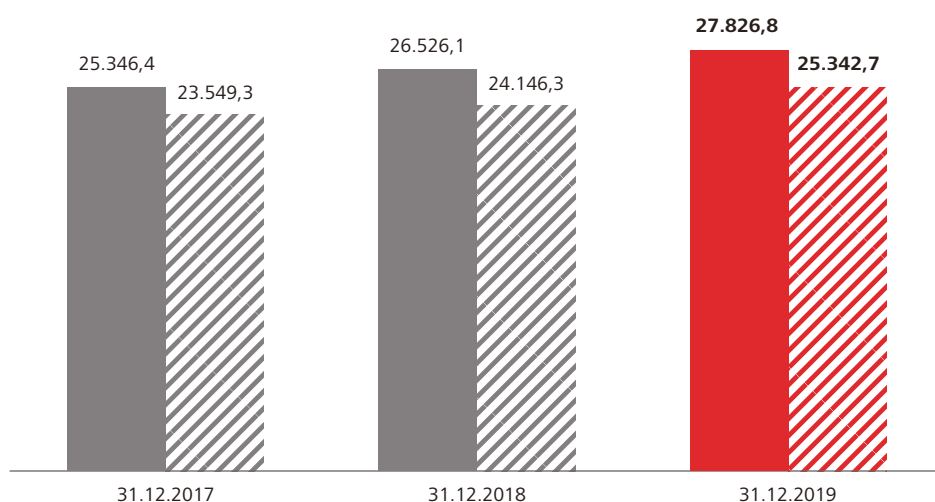


Die Verbindlichkeiten des ÖBB-Konzerns beliefen sich per 31.12.2019 auf rd. 27.826,8 Mio. EUR (Vj: rd. 26.526,1 Mio. EUR). Die Fremdfinanzierung des ÖBB-Konzerns erfolgte bis 2015 unter anderem über eigene Anleiheemissionen am Kapitalmarkt. Diese Anleihen werden von der ÖBB-Infrastruktur AG in Höhe von rd. 12.722,8 Mio. EUR bilanziert (Vj: rd. 14.260,0 Mio. EUR).

Der ÖBB-Konzern nimmt seit dem Jahr 2017 die notwendige Finanzierung vor allem über Darlehen der Republik Österreich auf, abgewickelt durch die Österreichische Bundesfinanzierungsagentur (OeBFA) anstatt über eigene Anleiheemissionen am Kapitalmarkt. Der ÖBB-Konzern AG zählt gemäß Eurostat-Kriterien zum Sektor Staat. 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.

Unter den Finanzverbindlichkeiten des ÖBB-Konzerns werden alle Verbindlichkeiten aus Anleihen sowie Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten und der Eurofima Europäische Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmaterial AG summiert. In Summe stiegen die Finanzverbindlichkeiten im Berichtsjahr um 5% oder rd. 1.196,4 Mio. EUR auf rd. 25.342,7 Mio. EUR (Vj: rd. 24.146,3 Mio. EUR) an.

**Verbindlichkeiten** in Mio.EUR  
davon **Finanzverbindlichkeiten** in Mio.EUR



Die Fälligkeiten der Verbindlichkeiten sind der folgenden Tabelle zu entnehmen:

Fälligkeitsstruktur der Verbindlichkeiten in Mio. EUR	davon		davon		
	Gesamt	kurzfristig	in %	langfristig	in %
Finanzverbindlichkeiten	25.342,7	2.519,7	10%	22.823,0	90%
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	879,8	879,8	100%	0,0	0%
Sonstige Verbindlichkeiten	1.604,3	1.564,1	97%	40,2	3%

Erläuterungen zu wesentlichen Rückstellungen werden in Erläuterung 26 zum Konzernabschluss gemacht.

### Erläuterungen zur Konzern-Geldflussrechnung

Der Free Cashflow<sup>50</sup> ging im Berichtsjahr auf rd. -895,2 Mio. EUR (Vj: rd. -585,1 Mio. EUR) zurück. Die zahlungswirksame Veränderung der Fondsmittel entwickelte sich von rd. -43,8 Mio. EUR zu rd. -158,5 Mio. EUR.

Auszug aus der Konzern-Geldflussrechnung in Mio. EUR	31.12.2019	31.12.2018	Veränderung
Geldfluss aus der betrieblichen Tätigkeit	1.493,4	1.634,0	-140,6
Geldfluss aus der Investitionstätigkeit	-2.388,6	-2.219,1	-169,5
Free Cashflow	-895,2	-585,1	-310,1
Geldfluss aus der Finanzierungstätigkeit	736,7	541,3	195,4
Zahlungswirksame Veränderung der Fondsmittel	-158,5	-43,8	-114,7

Die ausführliche Darstellung der Konzern-Geldflussrechnung befindet sich in den Erläuterungen zum Konzernabschluss.

<sup>50</sup> Cashflow aus der betrieblichen Tätigkeit+ Cashflow aus der Investitionstätigkeit.



## Vermögens- und Finanzlage des Teilkonzerns ÖBB-Personenverkehr

<b>Überblick</b>	31.12.2019	31.12.2018	Veränderung	Veränderung in %
Bilanzsumme in Mio. EUR	4.066,4	3.774,8	291,6	8%
Sachanlagenintensität in %	70%	72%	-2%	-3%
Sachanlagendeckungsgrad in %	41%	38%	3%	8%
Sachanlagendeckungsgrad II in %	123%	117%	6%	5%
Eigenkapitalquote in %	29%	27%	2%	7%

<b>Struktur der Konzern-Bilanz</b> in Mio. EUR	31.12.2017	31.12.2018	Struktur 2018	31.12.2019	Struktur 2019	Veränderung von 2018 auf 2019
Langfristige Vermögenswerte	3.003,8	3.241,6	86%	3.437,3	85%	195,7
Kurzfristige Vermögenswerte	466,4	533,2	14%	629,1	15%	95,9
<b>Bilanzsumme</b>	<b>3.470,2</b>	<b>3.774,8</b>	<b>100%</b>	<b>4.066,4</b>	<b>100%</b>	<b>291,6</b>
Eigenkapital	912,5	1.032,5	27%	1.181,0	29%	148,5
Langfristiges Fremdkapital	1.954,6	2.153,7	57%	2.334,7	57%	181,0
Kurzfristiges Fremdkapital	603,1	588,6	16%	550,7	14%	-37,9

Die Bilanzsumme des Teilkonzerns ÖBB-Personenverkehr stieg im Berichtsjahr um rd. 291,6 Mio. EUR auf rd. 4.066,4 Mio. EUR (Vj: rd. 3.774,8 Mio. EUR). Der Anteil des Sachanlagevermögens am Gesamtvermögen (Sachanlagenintensität) betrug zum Bilanzstichtag 70% (Vj: 72%). Der Sachanlagendeckungsgrad lag zu diesem Zeitpunkt bei 41% (Vj: 38%), der Sachanlagendeckungsgrad II bei 123% (Vj: 117%). Das Working Capital belief sich auf rd. - 6,0 Mio. EUR (Vj: rd. -122,2 Mio. EUR). Nach einer Erhöhung des Eigenkapitals um rd. 148,5 Mio. EUR auf rd. 1.181,0 Mio. EUR (Vj: rd. 1.032,5 Mio. EUR) errechnet sich eine Eigenkapitalquote von 29% (Vj: 27%).

Die Verbindlichkeiten des Teilkonzerns ÖBB-Personenverkehr verzeichneten in Summe einen Anstieg von 2% auf rd. 2.624,8 Mio. EUR (Vj: rd. 2.570,2 Mio. EUR). Die Finanzverbindlichkeiten stiegen im Berichtsjahr um rd. 72,4 Mio. EUR oder 3% auf rd. 2.268,3 Mio. EUR (Vj: rd. 2.195,9 Mio. EUR).

## Vermögens- und Finanzlage des Teilkonzerns Rail Cargo Austria

<b>Überblick</b>	31.12.2019	31.12.2018	Veränderung	Veränderung in %
Bilanzsumme in Mio. EUR	2.172,9	1.927,1	245,8	13%
Sachanlagenintensität in %	41%	36%	5%	14%
Sachanlagendeckungsgrad in %	19%	22%	-3%	-14%
Eigenkapitalquote in %	8%	8%	0%	0%

<b>Struktur der Konzern-Bilanz</b> in Mio. EUR	31.12.2017	31.12.2018	Struktur 2018	31.12.2019	Struktur 2019	Veränderung von 2018 auf 2019
Langfristige Vermögenswerte	1.146,9	1.139,2	59%	1.346,3	62%	207,1
Kurzfristige Vermögenswerte	743,4	787,9	41%	826,6	38%	38,7
<b>Bilanzsumme</b>	<b>1.890,3</b>	<b>1.927,1</b>	<b>100%</b>	<b>2.172,9</b>	<b>100%</b>	<b>245,8</b>
Eigenkapital	147,8	151,0	8%	171,9	8%	20,9
Langfristiges Fremdkapital	1.015,3	909,1	47%	1.123,7	52%	214,6
Kurzfristiges Fremdkapital	727,2	867,0	45%	877,3	40%	10,3

Die Bilanzsumme des Teilkonzerns erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr um rd. 245,8 Mio. EUR respektive um 13% auf rd. 2.172,9 Mio. EUR (Vj: rd. 1.927,1 Mio. EUR). Der Anteil des Sachanlagevermögens am Gesamtvermögen (Sachanlagenintensität) lag zum Bilanzstichtag bei 41% (Vj: 36%). Der Sachanlagendeckungsgrad belief sich auf 19% (Vj: 22%). Das Working Capital betrug rd. 316,9 Mio. EUR (Vj: rd. 279,0 Mio. EUR). Nach einem Anstieg des Eigenkapitals um rd. 20,9 Mio. EUR auf rd. 171,9 Mio. EUR (Vj: rd. 151,0 Mio. EUR) errechnet sich wie im Vorjahr eine Eigenkapitalquote per 31.12. von 8%.

Die Verbindlichkeiten des Teilkonzerns stiegen in Summe um rd. 214,5 Mio. EUR oder 13% auf rd. 1.910,5 Mio. EUR (Vj: rd. 1.696,0 Mio. EUR). Die Finanzverbindlichkeiten stiegen auf rd. 1.519,0 Mio. EUR (Vj: rd. 1.282,5 Mio. EUR) an.

## Vermögens- und Finanzlage des Teilkonzerns ÖBB-Infrastruktur

Überblick	31.12.2019	31.12.2018	Veränderung	Veränderung in %
Bilanzsumme in Mio. EUR	25.296,7	24.166,2	1.130,5	5%
Sachanlagenintensität in %	93%	93%	0%	0%
Sachanlagendeckungsgrad in %	6%	6%	0%	0%
Sachanlagendeckungsgrad II in %	89%	90%	-1%	-1%
Eigenkapitalquote in %	6%	6%	0%	0%

Struktur der Konzern-Bilanz in Mio. EUR	31.12.2017	31.12.2018	Struktur 2018	31.12.2019	Struktur 2019	Veränderung von 2018 auf 2019
Langfristige Vermögenswerte	22.665,9	23.637,9	98%	24.730,0	98%	1.092,1
Kurzfristige Vermögenswerte	489,1	528,3	2%	566,7	2%	38,4
<b>Bilanzsumme</b>	<b>23.155,0</b>	<b>24.166,2</b>	<b>100%</b>	<b>25.296,7</b>	<b>100%</b>	<b>1.130,5</b>
Eigenkapital	1.337,8	1.427,0	6%	1.420,4	6%	-6,6
Langfristiges Fremdkapital	20.067,6	18.809,7	78%	19.564,7	77%	755,0
Kurzfristiges Fremdkapital	1.749,6	3.929,5	16%	4.311,6	17%	382,1

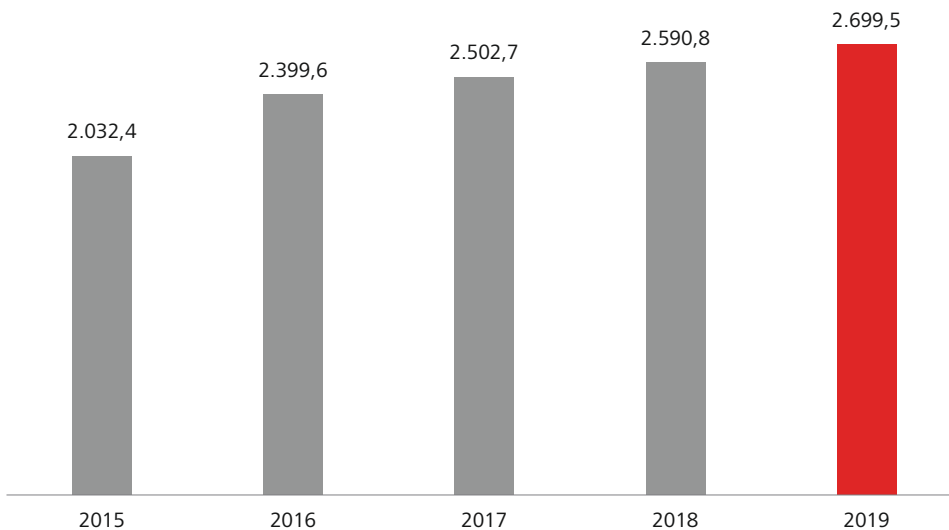
Die Bilanzsumme des Teilkonzerns ÖBB-Infrastruktur stieg per 31.12.2019 um 5% auf rd. 25.296,7 Mio. EUR (Vj: rd. 24.166,2 Mio. EUR) auf. Die Sachanlagenintensität beläuft sich wie im Vorjahr auf 93%. Der Sachanlagendeckungsgrad beträgt zum Bilanzstichtag wie im Vorjahr 6%. Unter Berücksichtigung des langfristigen Fremdkapitals errechnet sich ein Sachanlagendeckungsgrad II von 89% (Vj: 90%). Das Working Capital lag bei rd. -325,9 Mio. EUR (Vj: rd. -473,3 Mio. EUR). Nach einem Rückgang des Eigenkapitals um rd. -6,6 Mio. EUR auf rd. 1.420,4 Mio. EUR (Vj: rd. 1.427,0 Mio. EUR) errechnet sich wie im Vorjahr eine Eigenkapitalquote von 6%.

Die Verbindlichkeiten des Teilkonzerns ÖBB-Infrastruktur erhöhten sich im Berichtsjahr in Summe um 5% auf rd. 23.454,4 Mio. EUR (Vj: rd. 22.406,4 Mio. EUR). Nach einem Anstieg der Finanzverbindlichkeiten um 4% auf rd. 21.556,8 Mio. EUR (Vj: rd. 20.673,3 Mio. EUR) entfallen wie im Vorjahr 92% aller Verbindlichkeiten auf diese Kategorie.

### C.4. Investitionen und Finanzierungsmaßnahmen

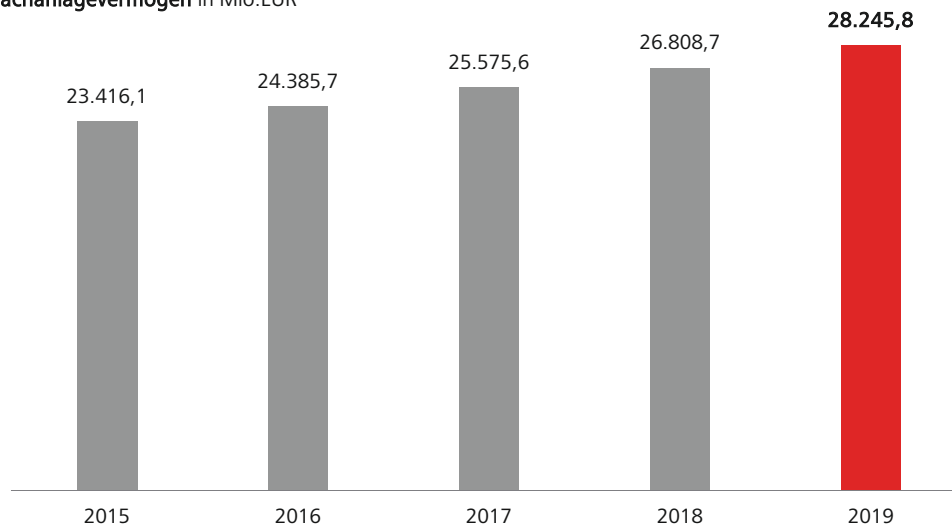
Überblick	2019	2018	Veränderung	Veränderung in %
Investitionen in Mio. EUR	2.699,5	2.590,8	108,7	4%
Sachanlageninvestitionsquote der Gesamterträge in %	36%	35%	1%	3%
Sachanlageninvestitionsquote der Buchwerte in %	9%	10%	-1%	-10%

Investitionen in Mio. EUR



Im Berichtsjahr tätigte der ÖBB-Konzern Investitionen in das Sachanlagevermögen und in das immaterielle Vermögen mit einem Gesamtvolumen von rd. 2.699,5 Mio. EUR (Vj: rd. 2.590,8 Mio. EUR). Sie werden als Zugänge zum Anlagevermögen zu Anschaffungskosten definiert. Der genannte Wert wurde unter Berücksichtigung der Investitionen im Rahmen von Unternehmenserwerben ermittelt und entspricht einer Sachanlageninvestitionsquote von 36% (Vj: 35%) der Gesamterträge bzw. 9% (Vj: 10%) gemessen an den Buchwerten zum 01.01. Die Berechnung erfolgt von den Bruttoinvestitionen vor Abzug der Kostenbeiträge.

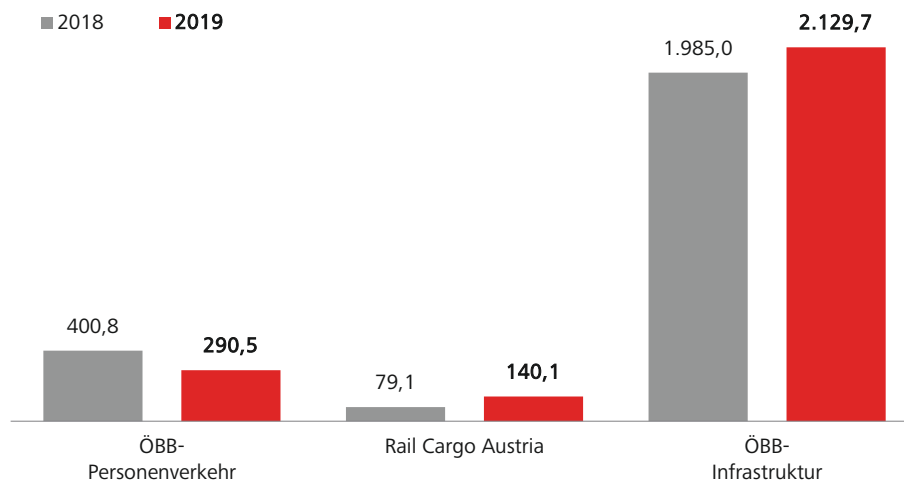
#### Sachanlagevermögen in Mio. EUR



Von den Investitionen in Höhe von rd. 2.699,5 Mio. EUR (Vj: rd. 2.590,8 Mio. EUR) entfällt mit rd. 2.129,7 Mio. EUR (Vj: rd. 1.985,0 Mio. EUR) das Hauptvolumen der Investitions- und Finanzierungsmaßnahmen auf den Teilkonzern ÖBB-Infrastruktur. Das Sachanlagevermögen dieses Teilkonzerns mit seinen Buchwerten von rd. 23.575,5 Mio. EUR (Vj: rd. 22.537,4 Mio. EUR) beläuft sich auf etwa 83% (Vj: 84%) des gesamten Sachanlagevermögens des ÖBB-Konzerns. Das wiederum beträgt in Summe rd. 28.245,8 Mio. EUR (Vj: rd. 26.808,7 Mio. EUR).

#### Übersicht der Investitionen nach Teilkonzernen

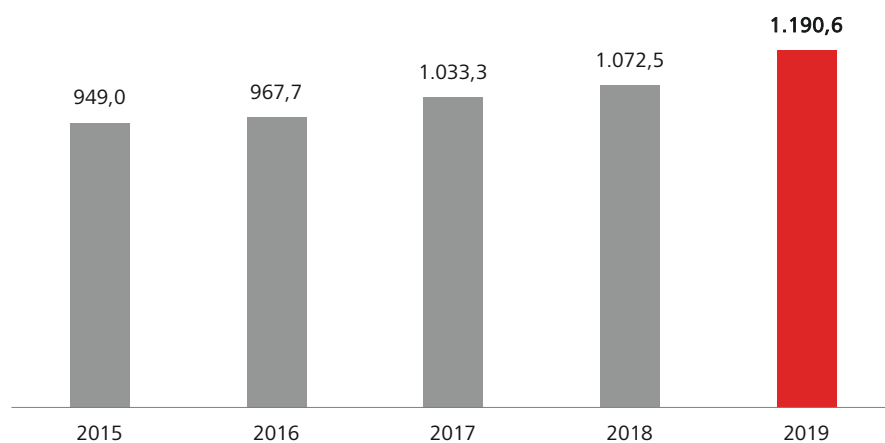
in Mio. EUR (vor Konsolidierung auf Konzernebene)



Die Abschreibungsaufwendungen stiegen um rd. 120,0 Mio. EUR auf rd. 1.190,6 Mio. EUR (Vj: rd. 1.070,6 Mio. EUR).



### Entwicklung der Abschreibungen des ÖBB-Konzerns in Mio. EUR



### Investitionen des Teilkonzerns ÖBB-Personenverkehr

Überblick	2019	2018	Veränderung	Veränderung in %
Investitionen in Mio. EUR	290,5	400,8	-110,3	-28%
Sachanlageninvestitionsquote der Gesamterträge <sup>51</sup> in %	13%	18%	-5%	-28%
Sachanlageninvestitionsquote der Buchwerte <sup>52</sup> in %	11%	16%	-5%	-31%

Im Berichtsjahr wurden im Teilkonzern ÖBB-Personenverkehr Investitionen in das immaterielle Vermögen und Sachanlagevermögen im Ausmaß von rd. 290,5 Mio. EUR (Vj: rd. 400,8 Mio. EUR) getätigt. Dies entspricht einer Sachanlageninvestitionsquote von 13% (Vj: 18%) der Gesamterträge oder 11% (Vj: 16%) gemessen an den Buchwerten zum 01.01.

Investitionen	Betrag in Mio. EUR
Nahverkehrsinvestitionen	248,4
Fernverkehrsinvestitionen	26,3
Technische Anlagen und Maschinen	7,3
Sonstige Sachanlageninvestitionen	8,2
Immaterielles Anlagevermögen	0,3
<b>Summe Investitionen</b>	<b>290,5</b>

### Investitionen des Teilkonzerns Rail Cargo Austria

Überblick	2019	2018	Veränderung	Veränderung in %
Investitionen in Mio. EUR	140,1	79,1	61	77%
Sachanlageninvestitionsquote der Gesamterträge in %	6%	3%	3%	100%
Sachanlageninvestitionsquote der Buchwerte in %	20%	11%	9%	82%

Im Berichtsjahr tätigte der Teilkonzern Rail Cargo Austria Investitionen in das immaterielle Vermögen und Sachanlagevermögen in Höhe von rd. 140,1 Mio. EUR (Vj: rd. 79,1 Mio. EUR). Dieses Volumen entspricht einer Sachanlageninvestitionsquote von 6% (Vj: 3%) der Gesamterträge oder 20% (Vj: 11%) gemessen an den Buchwerten zum 01.01.

<sup>51</sup> Sachanlageninvestitionsquote: Investitionen in das Sachanlagevermögen/Gesamterträge.

<sup>52</sup> Sachanlageninvestitionsquote: Investitionen in das Sachanlagevermögen/Buchwert Sachanlagevermögen zum 01.01.

	Betrag in Mio. EUR
<b>Investitionen</b>	
<b>Sachanlagevermögen</b>	<b>138,7</b>
Rollendes Material	45,7
Werkstätten	52,4
Sonstiges Sachanlagevermögen	40,6
<b>Immaterielles Vermögen</b>	<b>1,4</b>
<b>Gesamt</b>	<b>140,1</b>

## Investitionen des Teilkonzerns ÖBB-Infrastruktur

Überblick	2019	2018	Veränderung	Veränderung in %
Investitionen in Mio. EUR	2.129,7	1.985,0	144,7	7%
Sachanlageninvestitionsquote der Gesamterträge in %	57%	56%	1%	2%
Sachanlageninvestitionsquote der Buchwerte in %	9%	9%	0%	0%

In Summe investierte der Teilkonzern ÖBB-Infrastruktur im Berichtsjahr rd. 2.129,7 Mio. EUR (Vj: rd. 1.985,0 Mio. EUR), woraus sich eine Sachanlageninvestitionsquote von 57% (Vj: 56%) der Gesamterträge und wie im Vorjahr von 9% der Buchwerte zum 01.01. errechnet.

Auf den Teilkonzern ÖBB-Infrastruktur entfallen mit einem Buchwert von rd. 23.575,5 Mio. EUR (Vj: rd. 22.537,4 Mio. EUR) etwa 88% (Vj: 84%) des gesamten Sachanlagevermögens des ÖBB-Konzerns.

### Investitionsschwerpunkte 2019

Der Teilkonzern ÖBB-Infrastruktur setzte im Jahr 2019 folgende Investitionsschwerpunkte:

- Ausbau der Südstrecke
- Viergleisiger Ausbau der Weststrecke
- Errichtung des Brenner Basistunnels
- Errichtung von Güterterminals
- Zahlreiche Nahverkehrsvorhaben in Ballungsräumen
- Bahnhöfe
- Ausbau der Tunnelsicherheit auf Bestandsstrecken
- Lärmschutzmaßnahmen
- Eisenbahnkreuzungen; technische Sicherung, Auflassungen, Ersatzmaßnahmen wie z. B. Unter- oder Überführungen
- Errichtung von Park & Ride-Anlagen
- Umfassende Reinvestitionen wie z. B. Gleis- und Weichenneuanlagen
- E-Ladeinfrastruktur an Bahnhöfen
- Ausbau des Mobilfunks

### Meilensteine Großprojekte

Die 130 km lange Koralmbahn zwischen Graz und Klagenfurt befindet sich zur Gänze in Bau. Weite Teile der Strecke sind bereits fertiggestellt und teilweise in Betrieb. Herzstück der neuen Hochleistungsstrecke ist der 33 km lange, zweiröhrige Koralmtunnel. Von Kärntner Seite aus arbeitet sich hier die letzte verbliebene Tunnelbohrmaschine im Dreischichtbetrieb auf den zweiten Durchschlag vor. Auf steirischer Seite hingegen läuft die Innenauskleidung bereits auf Hochtouren. Auch außerhalb des Koralmtunnels nimmt die Koralmbahn immer konkretere Formen an. 2019 konnten weite Teile der Koralmbahn in Unterkärnten im Rohbau fertiggestellt werden – so etwa die Tunnelkette St. Kanzian. Auch der Rohbau des zweitlängsten Tunnelsystems der Koralmbahn, der Granitzaltunnel, steht kurz vor der Fertigstellung. Im Frühjahr 2019 war Baustart des letzten Bauabschnitts Graz – Weitendorf. Damit ist die Koralmbahn nun zu 100% in Bau. Nach der Fertigstellung können Fahrgäste auf der Schiene in nur 45 min von Graz nach Klagenfurt reisen. Die Weststeiermark und Südkärnten werden besser erreichbar – ebenso wie unsere Nachbarländer.

Beim Semmering-Basistunnel sind mittlerweile 40% fertig vorgetrieben.

2019 fiel der Startschuss für den Bau des letzten Teils des Semmering-Basistunnels, für den Bauabschnitt Portal und Bahnhof Mürzzuschlag. In Mürzzuschlag entsteht das Westportal des 27 km langen Tunnels. Im Zuge dessen wird auch der Bahnhof Mürzzuschlag umgebaut – moderner, kundenfreundlicher und barrierefrei.

Nach seiner Fertigstellung ermöglicht der Semmering-Basistunnel den Reisenden zwischen Wien und Graz eine Fahrzeitverkürzung von 30 min. Für den Güterverkehr bedeutet die zukünftige Strecke eine enorme Erleichterung.

Das Jahr 2019 war durch intensive Bautätigkeit für den Brenner Basistunnel geprägt. Mehr als 114 km des gesamten Tunnelsystems von 230 km sind bereits ausgebrochen (Stand 21.11.2019). Ein eigener Gleisanschluss zur Baustelle Wolf steht seit August 2017 für das Baulos Pfnos-Brenner zur Verfügung. Die Bauarbeiten an diesem Baulos haben am 19.11.2018 begonnen. Der Projektbereich „Sillschlucht“ wird voraussichtlich im Frühjahr 2020 gestartet. Die Einbindung in den Hauptbahnhof Innsbruck wurde Mitte 2019 abgeschlossen. Auf italienischem Staatsgebiet sind die Baulose Eisackunterquerung und Mauis 2–3 aktiv. Im Dezember 2018 erfolgte hier der Durchschlag des Südportals für die beiden Haupttunnel. Die Ausführung der äußerst komplexen und umfangreichen Arbeiten wird bis Ende 2022 andauern.

Der zweigleisige Ausbau der Pottendorfer Linie schreitet planmäßig voran. Bis 2023 entsteht eine durchgehend zweigleisige Verbindung zwischen Wien Meidling und Wiener Neustadt. Der Abschnitt Hennersdorf – Münchendorf, bei dem der zweigleisige Ausbau im Bestand erfolgte, konnte 2019 fertiggestellt werden.

Im Abschnitt Ebreichsdorf erfolgt der zweigleisige Ausbau auf einer neuen Trasse samt neuem Bahnhof und einer großzügigen Park & Ride Anlage. Die Hauptbaumaßnahmen in diesem Bereich sind von 2020 bis zur Inbetriebnahme 2023 vorgesehen. Im Jahr 2024 soll dann die Bestandsstrecke rückgebaut werden. Im Raum Wien soll der derzeit eingleisige Abschnitt zwischen dem Bahnhof Meidling und der Abzweigung Altmannsdorf bis 2023 zweigleisig ausgebaut werden. Die Einreichung zur UVP und zur EB-Baubewilligung erfolgt Ende 2019.

Mit Hochdruck wurde im Jahr 2019 weiter am Streckenausbau Wien – Bratislava gearbeitet. So soll zwischen den beiden Hauptstädten ab 2023 eine Fahrzeitverkürzung von bis zu 25 min ermöglicht werden. Das Projekt umfasst den abschnittswisen zweigleisigen Ausbau und die Elektrifizierung der bestehenden ÖBB Strecke vom Bahnhof Wien 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 ausgebaut. Die offizielle Inbetriebnahme des Wiener Abschnitts erfolgte mit Fahrplanwechsel im Dezember 2018. Seit 2018 wird der niederösterreichische Abschnitt (ca. 32 km) selektiv zweigleisig und elektrifiziert ausgebaut.

## Darstellung der gesamten Rahmenplan- und sonstigen Investitionsprojekte

Projekt		Investitionen 2019	Voraussichtliche bzw. erfolgte Fertigstellung
<b>Bahnhofsum- und -neubauten</b>	Haltestelle Bisamberg	2,7	2019
	Bahnhof Braunau am Inn	5,1	2020
	Bahnhof Fehring	3,5	2021
	Gailtalbahn (Herstellung Barrierefreiheit Nötsch – Hermagor)	2,5	2019
	Bahnhof Gerasdorf	5,0	2020
	Bahnhof Gröbming	0,6	2019
	Haltestelle Guntramsdorf-Kaiserau	0,3	2019
	Bahnhof Hall in Tirol	6,6	2019
	Haltestelle Heinfels	1,1	2019
	Bahnhof Kapfenberg	12,5	2020
	Bahnhof Kirchstetten	2,9	2021
	Haltestelle Langenlebar	2,3	2019
	Bahnhof Lienz	10,5	2021
	Haltestelle Möllersdorf Aspangbahn	0,4	2019
	Bahnhof Öblarn	1,0	2019
	Bahnhof Oed	0,6	2019
	Haltestelle Paasdorf	1,2	2019
	Haltestelle Parndorf Ort	3,0	2019
	Bahnhof Schwaz	9,1	2021
	Bahnhof Seefeld in Tirol *)	1,2	2018
	Bahnhof Sillian	4,6	2020
	Haltestelle Steyr Münchenholz	0,6	2019
	Haltestelle Tassenbach	1,1	2019
	Bahnhof Tauplitz	6,0	2019
	Bahnhof Ternitz	5,3	2021
	Bahnhof Tulln <sup>1)</sup>	4,9	2019
Haltestelle Villach Landskron	1,4	2019	
Haltestelle Weitlanbrunn	0,9	2019	
Bahnhof Zurndorf	0,7	2019	
<b>Parkdecks</b>	Telfs-Pfaffenhofen; Errichtung Parkdeck	4,5	2019
	Tullnerfeld; Kostenbeitrag Errichtung Parkdeck	2,3	2019
<b>Großraum Wien</b>	Güterzentrum Wien Süd <sup>2)</sup>	1,1	2016/2021
	Ausbau Marchegger Ast <sup>3)</sup>	56,6	2018/2022
	Wien Meidling – Abzw. Altmannsdorf; zweigleisiger Ausbau	1,2	2023
	Wien Hütteldorf – Wien Meidling; Verbindungsbahn	1,9	2026
<b>Weststrecke</b>	Linz Vbf-Stadthafen; Umbau und Errichtung ESTW	6,0	2021
	Attnang-Puchheim – Salzburg Hbf; Ausbau Bestandsstrecke	10,5	2025
	Linz – Wels; 4-gleisiger Ausbau	35,0	2026
	Linz Kleinmünchen (a) – Linz Hbf; 4-gleisiger Ausbau	2,3	2017/2030
	Neumarkt-Köstendorf – Salzburg; Neubaustrecke	3,3	Planungen
<b>Südstrecke</b>	Gloggnitz – Mürzzuschlag; Erneuerung Bestandsstrecke	16,1	2020
	Wien Blumental - Wampersdorf; 2-gleisiger Ausbau Pottendorferlinie <sup>4)</sup>	60,7	2023
	Wampersdorf – Wiener Neustadt; Streckenattraktivierung <sup>5)</sup>	13,4	2023
	Graz – Weitendorf; bedarfsgerechter Ausbau	21,1	2023
	Graz – Klagenfurt; Koralmbahn	250,1	2025
	Gloggnitz – Mürzzuschlag; Neubaustrecke (Semmering Basistunnel)	292,3	2027
	Bruck a.d. Mur – Graz; Bahnhofsumbauten <sup>6)</sup>	18,8	2027
	Süßenbrunn – Bernhardsthal; Ausbau Bestandsstrecke	11,0	2029
<b>Pyhrn-Schober-Achse</b>	Wels – Passau; Ausbau Bestandsstrecke	13,5	2020
	Linz Hbf – Summerau; Attraktivierung	9,0	2023
	Linz – Selzthal; selektiv 2-gleisiger Ausbau und Bahnhofsumbauten	1,4	2026
<b>Brennerachse</b>	Brenner Basistunnel	240,0	2028
	Staatsgrenze n. Kufstein – Knoten Radfeld; 4-gleisiger Ausbau Unterinntal	5,2	Planungen
<b>Arlbergachse</b>	Wolfurt; Terminal, Ausbau <sup>*</sup>	3,9	2018
	St. Margrethen – Lauterach; nahverkehrsgerechter Ausbau und Attraktivierung	8,1	2021
	Bregenz – Bludenz; Nahverkehrsausbau (Rheintalkonzept)	0,7	2029



<b>Programme</b>	Lärmschutz	<b>6,1</b>
	Park & Ride	14,8
	Streckenelektrifizierungen	15,7
	Sicherheit und Betriebsführungssysteme	90,8
	Maßnahmen zur Kundenzufriedenheit (Mobilfunk, Datennetze, WLAN)	12,6
<b>Reinvestitionen in das Schienennetz</b>		<b>592,5</b>
<b>Sonstige (inkl. immaterieller Vermögenswerte)</b>		<b>209,6</b>
<b>Gesamt Rahmenplan- und sonstige Investitionsprojekte</b>		<b>2.129,7</b>

<sup>1)</sup> Die Investitionen betreffen Restarbeiten nach erfolgter Inbetriebnahme.

<sup>1)</sup> Inbetriebnahme der Inselbahnsteige und des Kundenbereichs erfolgte 2018.

<sup>2)</sup> Inbetriebnahme der Betriebsgleise, KLV- und WLV-Anlage erfolgte 2016. WLV2 sowie KLV2-Anlagen werden voraussichtlich 2021 in Betrieb genommen.

<sup>3)</sup> Inbetriebnahme des Wiener Abschnitts erfolgte 2018 (Erzherzog-Karl-Straße – Wien Aspern Nord). 2022 bezieht sich auf den Bereich NÖ. Der Vollausbau der Strecke ist bis 2028 geplant.

<sup>4)</sup> Inbetriebnahme des Abschnitts Hennersdorf – Münchendorf erfolgte 2019. Ausbau im Abschnitt Ebreichsdorf wird bis 2023 umgesetzt.

<sup>5)</sup> Streckenabschnitt Ebenfurth – Wr. Neustadt Civitas Nova 2019 fertiggestellt.

<sup>6)</sup> Bf. Fronleiten 2019 fertiggestellt.

## C.5. Unternehmensstrategie

Der Mobilitätssektor ist im Umbruch. Die fortschreitende Liberalisierung und verstärkter Wettbewerb bringen gewohnte Marktstrukturen unter Druck. Strukturelle Änderungen und Bedürfnisse sowie neue Technologien und Kundenanforderungen führen zu einem neuen Verständnis von Personen- und Gütermobilität, daraus ergeben sich wiederum neue Anforderungen an die Infrastruktur.

Viele Entwicklungen müssen heute schon antizipiert werden. Dafür sind wesentliche strategische Fragestellungen zu beantworten: Wie könnte die Mobilität in den nächsten Dekaden aussehen, und wie wird sie genutzt werden? Wie wird sich der Wettbewerb bzw. der Markt entwickeln? Wie werden sich die KonsumentInnen dabei verhalten, und welche Technologien werden in Zukunft an Bedeutung gewinnen?

Als größter Mobilitätsdienstleister Österreichs setzen sich die ÖBB mit Trends und zukünftigen Entwicklungen kontinuierlich auseinander, um auch für die kommenden Jahre die Rolle als Österreichs größter Mobilitätsdienstleister zu sichern und den Erfolg fortzuführen.

### Die fortschreitende Liberalisierung und der verstärkte Wettbewerb bringen die gewohnten Marktstrukturen unter Druck

Mit der Bahnreform und den internationalen Bestrebungen soll mehr Wettbewerb im Personen- und Güterverkehr Einzug halten.

Der Markteintritt von Wettbewerbern hat den Personenverkehr in Österreich grundlegend verändert. Die von der Europäischen Union forcierte Liberalisierung bedeutet stärkeren Wettbewerb und dadurch Margendruck bzw. drohende künftige Marktanteilsverluste für die ÖBB. Im Buslinienverkehr ist diese Liberalisierung bereits weit fortgeschritten, Nahverkehrsausschreibungen sind stark umkämpft und Fernbusverkehre weiter auf Europa-Wachstumskurs.

Angesichts neuer Mobilitätsangebote und deren Regulierung verstärkt sich auch die Auseinandersetzung im Verhältnis zwischen Staat und Markt im gesamten öffentlichen Personennahverkehr. Der Freiheitsgrad der Eisenbahnverkehrsunternehmen hat sich bei der Ausgestaltung von Personennahverkehrsangeboten in den letzten Jahren deutlich verringert. Die Aufgabenträger regeln heute deutlich mehr Sachverhalte als früher.

Auch die Rail Cargo Group verliert aufgrund der verlangsamten Konjunktur und stagnierenden Industrieproduktion trotz starker Marktposition zunehmend an Menge und Marge im Inland. Dem wird mit verstärktem Engagement am internationalen Markt begegnet, insbesondere durch attraktive Shuttle-Verbindungen zu den großen Nordsee- und Mittelmeerhäfen sowie in Zentralasien und nach China. Die Förderung des Flächenverkehrs ist relevant für die Aufrechterhaltung des hohen Modalanteils in Österreich. Eine Internationalisierung mit einer Orientierung nach Osten, Südosten und Fernost sowie eine klare Ausrichtung auf Branchen schaffen ein attraktives Angebot und Service für unsere KundInnen.

Durch eine moderne Infrastruktur soll die Chance genutzt werden, die steigende Nachfrage mit einem adäquaten Angebot abschöpfen zu können und die Schiene stärker gegenüber der Straße zu positionieren.

## Neue Technologien und Anforderungen

Neue Technologien verändern die Marktgegebenheiten und die gewohnten Arbeitsweisen sowie die sich daraus ergebenden Anforderungen an MitarbeiterInnen und KundInnen. Konnektivität und neue Technologien erlauben den Einsatz neuer Services und brechen traditionelle Prozesse auf. Zukunftstechnologien werden langfristig einen starken Einfluss auf das Transportwesen nehmen. Neue Technologien dienen insbesondere zur verstärkten Kundenorientierung und zur Verbesserung des Serviceangebotes, werden aber auch zur Optimierung der Effizienz im Bahnbetrieb sowie bei internen Prozessen genutzt. Daher ist es unsere Aufgabe, fit für das digitale Zeitalter zu sein. Grundlage dafür ist eine umfassende Digitalisierungs- und IT-Strategie auf Basis der Konzernstrategie. Zielbilder sind Datenmanagement, Integrationsfähigkeit und Mindset. Der Arbeitsplatz 4.0, flexible Arbeitsmodelle sowie Berufsbilder der Zukunft sind erste Schritte Richtung „Smart Work“. Durch Open Innovation hat sich das Unternehmen nach außen geöffnet und Innovation aktiv in das Unternehmen geholt. Dieser Weg wird in Zukunft noch stärker verfolgt. Weitere Angaben zu diesem Thema befinden sich im Kapitel D.2. Personalbericht.

## Unsere Ziele

Die ÖBB wollen das beste Mobilitätsunternehmen Europas werden und den Wandel aktiv mitgestalten. Das erklärte Ziel ist daher die Weiterentwicklung zum wettbewerbsfähigen Mobilitätsdienstleister und verlässlichen Logistikpartner mit dem besten Service und Topqualität für unsere KundInnen.

Im Rahmen der strategischen Ausrichtung gilt es daher, die Anforderungen von Markt, Gesellschaft, KundInnen und MitarbeiterInnen bei höchstmöglicher Qualität und Sicherheit zu erfüllen und dabei produktiver zu werden und die Ressourcen effizienter einzusetzen.

Schon heute sind die ÖBB Österreichs Klimaschutzunternehmen Nr. 1. Sie wollen auch in Zukunft einen wesentlichen Beitrag zur Erreichung der Klimaziele leisten und unter anderem dazu beitragen, den CO<sub>2</sub>-Ausstoß im Verkehrssektor weiter zu verringern.

Um eine erfolgreiche Zukunft für eine starke ÖBB sicherzustellen, wurde vor einem Jahr das Transformationsprogramm „Nordstern“ auf den Weg gebracht. Das Programm wird von vier Eckpfeilern getragen: "Wettbewerbsfähigkeit und Wirtschaftlichkeit", "Innovation & Digitalisierung", "Unternehmenskultur und Organisation" und "Sicherheit & Operative Exzellenz". Auf dieser Basis soll Nordstern in der Umsetzung konkreter Maßnahmen Orientierung geben, um die Transformation zu steuern und langfristig sicherzustellen.

### **Die ÖBB begeistern Menschen für Bus und Bahn. Mit einem überzeugenden Angebot, das einfach und digital verfügbar ist.**

Ziel ist es, die ÖBB als Plattform, Partner und Leistungserbringer zu etablieren und Mobilität gesamtheitlich anzubieten. In Zukunft wird es noch mehr Formen der Mobilität geben, und die Bahn wird dabei eine wichtige Rolle spielen. Die große Herausforderung wird es sein, die Bahn im Zuge dieser integrierten Mobilität mit all den anderen Verkehrsträgern abzustimmen und dabei die eigene Rolle voll auszunutzen. Dazu kommen weiterhin steigende Serviceansprüche der KundInnen sowie neue bzw. attraktive Angebote auf der Straße und im Flugverkehr.

Innovation und Digitalisierung sind wesentlicher Treiber der Veränderungen, die uns in den nächsten Jahren bevorstehen. Um in Zukunft bestehen zu können, werden daher umfangreiche Investitionen getätigt: in moderne Flotten, die Entwicklung von smarten Lösungen für GPS-Ticketing oder in die Digitalisierung der Kundenservices. Für das Unternehmen und die MitarbeiterInnen bedeutet das jedoch auch, neue Technologien und Arbeitsweisen erlernen und erarbeiten zu müssen, um KundInnen mit attraktiven Angeboten an unser Unternehmen zu binden.

Im Rahmen von "Nordstern" werden Investitionen in Innovation und Digitalisierung mit dem Ziel, das Unternehmen zukunftsfit zu machen, evaluiert.

### **Die ÖBB arbeiten effizient, profitabel und flexibel. So wird der wirtschaftliche Erfolg sichergestellt.**

Die Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit und Wirtschaftlichkeit ist essenziell: Spätestens 2029 stehen die ÖBB durch die Liberalisierung des Personenverkehrs als gesamter Konzern voll im Wettbewerb. Darauf gilt es sich vorzubereiten. In anderen Unternehmensbereichen – beispielsweise im Güterverkehr – ist der Marktdruck bereits heute deutlich zu spüren. Gleichzeitig muss das Angebot auch attraktiv und leistbar bleiben – das ist die Verantwortung gegenüber Millionen von KundInnen.

Mit "Nordstern" gehen die ÖBB konsequent den Weg, Einsparungspotenzial, dort wo es sinnvoll ist, zu identifizieren, ohne dabei den hohen Qualitätsanspruch zu mindern.

### Die ÖBB verbinden Leistung mit Leidenschaft und begeistern als Toparbeitgeber.

Bis 2023 werden die ÖBB rd. 10.000 neue MitarbeiterInnen aufnehmen. Dafür wollen und müssen die ÖBB die richtigen Menschen für das Unternehmen begeistern, damit der Generationenwandel und der Eintritt neuer KollegInnen gut gelingen kann. Im Zuge dieses großen Generationenwechsels soll die langjährige Erfahrung und das Know-how der KollegInnen in einem geordneten Wissenstransfer an die nächste Generation übergeben werden. Zugleich soll dieser Wechsel dazu genutzt werden, um in den Prozessen und Strukturen positive Veränderungen anzustoßen. Mit den richtigen Kompetenzen und Qualifikationen soll sichergestellt werden, dass alle Bereiche optimal besetzt sind.

### Die ÖBB schaffen Vertrauen durch Sicherheit, Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit und arbeiten kontinuierlich an der Steigerung der operativen Exzellenz und Sicherheit im Bahnbetrieb.

Die ÖBB arbeiten kontinuierlich an der Steigerung der operativen Exzellenz und Sicherheit im Bahnbetrieb. Die Anforderungen werden dabei laufend weiterentwickelt, denn Sicherheit ist das oberste Ziel. Unfälle haben innerhalb der ÖBB zu einer umfangreichen Sicherheitsoffensive veranlasst. Zudem werden Sicherheit, Pünktlichkeit und Energieeffizienz in "Nordstern" schwerpunktmäßig bearbeitet.

### Die ÖBB sind Österreichs größtes Klimaschutzunternehmen.

Als größter Mobilitätsanbieter Österreichs trägt der ÖBB-Konzern eine besondere Verantwortung gegenüber zukünftigen Generationen. Die ÖBB Verkehrsleistungen auf der Schiene ersparen Österreich rd. 3,5 Mio. t an CO<sub>2</sub>-Emissionen pro Jahr. Damit ist die Bahn unter allen motorisierten Transportmitteln auch weiterhin das umweltfreundlichste. Die Verkehrsleistungen auf der Schiene stehen für einen effizienten Umgang mit Ressourcen, für den Einsatz von 100% Bahnstrom aus erneuerbarer Energie und für eine Reduktion von Emissionen (Lärm, Schadstoffe,...). Daraus resultieren konkrete Maßnahmen, um die Folgen des Klimawandels besser bewältigen zu können. Darüber hinaus übernehmen die ÖBB ihre Verantwortung gegenüber Mensch, Umwelt und Gesellschaft (Sicherung von Arbeitsplätzen, Wirtschaftswachstum, regionale Wertschöpfung, Umgang mit sozialen Randgruppen...). Weitere Angaben zu diesem Thema befinden sich im Kapitel D.4. Umweltbericht.

### Heute. Für morgen. Für uns.

Das ist das neue Versprechen, das es auf den Punkt bringt. Woran die ÖBB heute arbeiten, ist sinnvoll für morgen und uns alle.

Die ÖBB sind Wirtschaftsmotor, internationaler Konzern, verlässlicher Geschäftspartner, Innovationstreiber und Umweltschützer. Aber vor allem sind sie eines: ein attraktiver Arbeitgeber. Insgesamt sind es über 40.000 MitarbeiterInnen, die den ÖBB ihr Gesicht geben und der Schlüssel zum Unternehmenserfolg sind. Die ÖBB sind sich ihrer Verantwortung für Österreich, der Gesellschaft und der Umwelt bewusst. Sie arbeiten schon heute tagtäglich daran, dass auch unsere Kinder und Enkelkinder morgen mehr vom Leben haben. Der Anspruch ist es, immer die besten Möglichkeiten für die KundInnen, das Land, die Wirtschaft und die Umwelt anbieten zu können. In diesem Kontext wollen die ÖBB auch in Zukunft die sinnvollste Lösung für die Umwelt und das sinnvollste Verkehrsmittel für alle Reisenden sein.

## C.6. Sonstige wichtige Vorgänge und Ausblick

### Rahmenbedingungen und Herausforderungen

Als Österreichs größter Mobilitätsdienstleister setzen sich die ÖBB kontinuierlich mit Trends und zukünftigen Entwicklungen auseinander. Wie die ÖBB diesen Rahmenbedingungen begegnen und welche strategischen Ziele daraus abgeleitet respektive verfolgt werden, wird in weiteren Kapiteln des Lageberichts näher beschrieben.

Die wesentlichen Rahmenbedingungen sind:

- Die fortschreitende Liberalisierung und ein verstärkter Wettbewerb verändern die aktuellen Marktstrukturen (mehr dazu in Kapitel B.2.).
- Marktgegebenheiten sowie gesellschaftliche Entwicklungen bedingen Strukturanpassungen (mehr dazu in Kapitel B.3.).
- Neue Technologien und Kundenanforderungen verändern die Kundenerwartungen an Produkt und Service (mehr dazu in Kapitel B.3.).
- Wachsendes Umweltbewusstsein und deutliche Zunahme von Klimaschutzbewegungen führen zu einer verstärkten Nachfrage für öffentlichen Verkehr (mehr dazu in Kapitel D.4.).

## Ausblick

Nur die wettbewerbsfähigsten Anbieter werden nachhaltig bestehen können. Daher arbeiten die ÖBB daran, sich zum Qualitätsführer der europäischen Bahnen zu entwickeln – sowohl in der Infrastruktur als auch im Personen- bzw. Güterverkehr und letztendlich auch als Technikdienstleister.

Um dem eigenen Anspruch gerecht zu werden, befindet sich der gesamte ÖBB-Konzern in einem Transformationsprozess. Ziel ist der kontinuierliche Wandel hin zu einem agileren, effizienteren und wettbewerbsfähigeren Mobilitätsdienstleister, bei dem Sicherheit und Qualität weiterhin oberste Priorität haben. Mitgestalter dieser Transformation sind u. a. auch eine neue Generation an Führungskräften und MitarbeiterInnen. Ein gemeinsames Führungsverständnis und gemeinsame Unternehmenswerte unterstützen den Transformationsprozess.

## Ergebnisausblick

Die Budget- und Mittelfristplanung 2020 bis 2025 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.

Das Marktumfeld ist sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr herausfordernd. Der ÖBB-Konzern verfolgt trotz schwieriger Bedingungen und eines hohen geplanten Investitionsvolumens konsequent das Ziel, die Ergebnisse zu steigern sowie die Kapitalkosten in den Teilkonzernen ÖBB-Personenverkehr und Rail Cargo Group zu verdienen.

Das gesamte Investitionsvolumen in Sachanlagen und immaterielle Vermögensgegenstände beläuft sich im Planungszeitraum auf rd. 22,3 Mrd. EUR.

## D. Nicht finanzielle Leistungsindikatoren

### D.1. Immobilienmanagement

Mit rd. 23.000 Liegenschaften sind die ÖBB einer der größten Immobilieneigentümer Österreichs. Die ÖBB-Immobilienmanagement Gesellschaft mbH ist eine hundertprozentige Tochter der ÖBB-Infrastruktur AG. Sie agiert als gesamtheitlicher Immobiliendienstleister primär innerhalb des ÖBB-Konzerns.

Sie entwickelt und verwertet nicht betriebsnotwendige Liegenschaften und betreut ein umfassendes Portfolio von rd. 4.038 Gebäuden sowie 1.048 Bahnhöfen und Haltestellen über ihren gesamten Lebenszyklus. Das Leistungsspektrum umfasst die kaufmännische und technische Hausverwaltung. Das beinhaltet auch die Anlagenverantwortung für grundsätzlich alle Hochbauanlagen des ÖBB-Konzerns inkl. Bahnhöfen. Ihr Verantwortungsbereich umfasst zudem die Erstellung von hochbaurelevanten Qualitätsstandards und Prüfsystemen. Rd. 800 MitarbeiterInnen sorgen österreichweit für die professionelle und effiziente Abwicklung des umfassenden Leistungsportfolios.

Im Geschäftsjahr 2019 konnten für den Teilkonzern ÖBB-Infrastruktur aus der Verwertung von Liegenschaften Ergebnisbeiträge (Erlöse abzüglich Buchwerte und Rückstellungen) in Höhe von rd. 50,3 Mio. EUR (Vj: rd. 77,7 Mio. EUR) erzielt werden.

### D.2. Personalbericht

Der ÖBB-Konzern zählt zu den größten Arbeitgebern Österreichs mit vielfältigen Jobprofilen. Per 31.12.2019 waren konzernweit 41.904 (Vj: 41.641) aktive MitarbeiterInnen (ohne Lehrlinge) beschäftigt. Das ist ein geringfügiger Anstieg des Personalstands im Vergleich zum Vorjahr und ergibt sich aus den Maßnahmen, dem bevorstehenden Generationenwechsel entgegenzutreten. Der ÖBB-Konzern zählt zu den größten Ausbildungseinrichtungen Österreichs. Zum Jahresende 2019 waren 1.805 (Vj: 1.770) Lehrlinge in Ausbildung. Hinzu kommen im Berichtsjahr weitere 174 (Vj: 127) Lehrlinge über die Allgemeine Privatstiftung für berufliche Bildung. Das Durchschnittsalter der MitarbeiterInnen lag im Inland (exkl. Lehrlinge) bei rd. 44,6 (Vj: rd. 46,1) Jahren. Der Frauenanteil (inkl. Lehrlingen) betrug rd. 13,0% (Vj: rd. 12,8%).



## Die Mitarbeiterstruktur im ÖBB-Konzern

Anzahl MitarbeiterInnen Köpfe	31.12.2019	31.12.2018	Stichtag	Veränderung		Durchschnitt	
				in %	2019	2018	
Angestellte	13.370	13.059	311	2%	13.553	12.776	
<i>davon aus abgehendem Geschäftsbereich</i>		477			462	500	
ArbeiterInnen	8.968	7.885	1.083	14%	8.498	7.466	
<i>davon aus abgehendem Geschäftsbereich</i>		215			203	233	
MitarbeiterInnen mit Definitivstellung	19.566	20.697	-1.131	-5%	20.167	21.210	
<i>davon aus abgehendem Geschäftsbereich</i>		322			207	351	
<b>Gesamt aktive MitarbeiterInnen</b>	<b>41.904</b>	<b>41.641</b>	<b>263</b>	<b>1%</b>	<b>42.218</b>	<b>41.452</b>	
<i>davon aus abgehendem Geschäftsbereich</i>		<b>1.014</b>			<b>872</b>	<b>1.084</b>	
Lehrlinge *)	1.805	1.770	35	2%	1.661	1.636	
<i>davon aus abgehendem Geschäftsbereich</i>		24			25	22	
<b>Gesamt mit Lehrlingen</b>	<b>43.709</b>	<b>43.411</b>	<b>298</b>	<b>1%</b>	<b>43.879</b>	<b>43.088</b>	
<i>davon aus abgehendem Geschäftsbereich</i>		<b>1.038</b>			<b>897</b>	<b>1.106</b>	
<i>davon Ausland</i>	<b>4.286</b>	<b>4.274</b>	<b>12</b>	<b>0%</b>	<b>4.362</b>	<b>4.219</b>	

\*) Zusätzlich waren im Geschäftsjahr 2019 über die Allgemeine Privatstiftung für berufliche Bildung 174 Lehrlinge beschäftigt.


Anzahl MitarbeiterInnen FTE	31.12.2019	31.12.2018	Stichtag	Veränderung		Durchschnitt	
				in %	2019	2018	
Angestellte	13.058,4	12.753,5	304,9	2%	13.230,3	12.482,7	
<i>davon aus abgehendem Geschäftsbereich</i>		457,6			441,7	479,3	
ArbeiterInnen	8.860,1	7.787,1	1.073,0	14%	8.396,7	7.382,6	
<i>davon aus abgehendem Geschäftsbereich</i>		211,7			200,1	229,1	
MitarbeiterInnen mit Definitivstellung	18.942,1	20.038,7	-1.096,6	-5%	19.520,2	20.662,8	
<i>davon aus abgehendem Geschäftsbereich</i>		318,7			204,2	348,4	
<b>Gesamt aktive MitarbeiterInnen</b>	<b>40.860,6</b>	<b>40.579,3</b>	<b>281,3</b>	<b>1%</b>	<b>41.147,2</b>	<b>40.528,1</b>	
<i>davon aus abgehendem Geschäftsbereich</i>		<b>988,0</b>			<b>846,0</b>	<b>1.056,8</b>	
Lehrlinge *)	1.805,0	1.770,0	35,0	2%	1.660,6	1.636,4	
<i>davon aus abgehendem Geschäftsbereich</i>		24,0			25,4	21,8	
<b>Gesamt mit Lehrlingen</b>	<b>42.665,6</b>	<b>42.349,3</b>	<b>316,3</b>	<b>1%</b>	<b>42.807,8</b>	<b>42.164,5</b>	
<i>davon aus abgehendem Geschäftsbereich</i>		<b>1.012,0</b>			<b>871,4</b>	<b>1.078,6</b>	
<i>davon Ausland</i>	<b>4.257,4</b>	<b>4.249,0</b>	<b>8,4</b>	<b>0%</b>	<b>4.331,4</b>	<b>4.194,8</b>	

\*) Zusätzlich waren im Geschäftsjahr 2019 über die Allgemeine Privatstiftung für berufliche Bildung 174 Lehrlinge beschäftigt.

MitarbeiterInnen mit Definitivstellung sind ÖBB Angestellte, die den „Allgemeinen Vertragsbedingungen für Dienstverträge bei den Österreichischen Bundesbahnen“ (AVB) unterliegen. Sie sind vor dem 01.01.1995 eingetreten und aufgrund der Bestimmungen der AVB unkündbar. Unter dem Begriff werden im hier gebräuchlichen Sinne auch die ehemaligen Postbeamten beim Postbus verstanden. Diese Mitarbeitergruppe wird in den nächsten Jahren aufgrund der bevorstehenden Pensionierungswellen kleiner.

Aufgrund der Inanspruchnahme der Altersteilzeit durch MitarbeiterInnen mit Definitivstellung ist die Veränderung der Anzahl der MitarbeiterInnen gezählt nach FTE höher als die Veränderung der Anzahl der MitarbeiterInnen gezählt nach Köpfen.

 **ÖBB-Holding AG**  
und sonstige Gesellschaften  
**8.430**

 **Teilkonzern**  
**Rail Cargo Austria**  
**9.340**

 **Teilkonzern**  
**ÖBB-Personenverkehr**  
**7.205**

 **Teilkonzern**  
**ÖBB-Infrastruktur**  
**18.734**

Die personalintensivste Unternehmenseinheit bildete zum 31.12.2019 der Teilkonzern ÖBB-Infrastruktur. Auf sie entfielen 43% aller MitarbeiterInnen inkl. Lehrlinge.

## Die strategische Ausrichtung

Das Strategische HR-Management versteht sich gemeinsam mit allen Teilkonzernen des ÖBB-Konzerns als strategisch-generalistisch ausgerichteter Berater und Sparringpartner für Vorstände und Führungskräfte. Des Weiteren ist das Strategische HR-Management in Zusammenarbeit mit den HR-ExpertInnen der ÖBB-Business Competence Center GmbH (BCC) professioneller Dienstleister für unser MitarbeiterInnen. Im Sinn von „Wir vor Ich“ agiert es als gemeinsames HR-Management des ÖBB-Konzerns und nicht als die Summe der HR-Managements der Einzelgesellschaften.

Im Zuge der Transformation zu einem gemeinsamen, schlanken HR Management wird das Leistungsportfolio radikal auf Dinge hinterfragt, die weggelassen bzw. anders gemacht werden können. Durch den Einsatz von digitalen Technologien können administrative Aufgaben reduziert werden. Das öffnet Räume, um stärker gestaltend und proaktiv zu arbeiten.

Entlang der beiden Säulen Personalentwicklung und Recruiting sowie Personalmanagement bereitet sich das Strategische HR-Management auf die Zukunft und den bevorstehenden Generationenwechsel vor. Stellhebeln dafür sind Lean-Administration, Vereinfachung von Governanceregeln, Employee- und Management-Selfservices sowie Digitalisierung/Automatisierung.

Mit seiner Arbeit leistet das Strategische HR-Management einen wesentlichen Beitrag zur Innen- und Außenwahrnehmung des ÖBB-Konzerns – bei MitarbeiterInnen bzw. potenziellen BewerberInnen – und macht die ÖBB zu einem attraktiven Arbeitgeber.

## Attraktiver Arbeitgeber

Neben sich verändernden externen Rahmenbedingungen macht vor allem eine unternehmensinterne Entwicklung einen Handlungsbedarf notwendig. Rd. ein Viertel der Belegschaft wird das Unternehmen – allein aus Altersgründen – verlassen. Es gilt, in den nächsten Jahren rd. 10.000 neue MitarbeiterInnen für die ÖBB zu begeistern und KollegInnen im Unternehmen zu halten.

## Employer-Branding

Die Ausrollung der neuen Arbeitgebermarke erfolgte 2019. Im Fokus steht die Positionierung der ÖBB als sinnstiftender Arbeitgeber – mit Arbeitsplätzen und Aufgaben mit Sinn. Die ÖBB suchen aufgrund des bevorstehenden Generationswechsels in den nächsten fünf Jahren rd. 12.000 bis 15.000 neue MitarbeiterInnen. Ein seit 2019 laufender Marketingschwerpunkt liegt auf Employer-Branding. Ziel dieser Kampagne ist es, die ÖBB als attraktiven Arbeitgeber am Arbeitsmarkt zu positionieren, um ausreichend gut qualifizierte BewerberInnen für die ÖBB zu interessieren.

## Gleichstellungs-/Diversity-Management im ÖBB-Konzern

Im ÖBB-Konzern arbeitet ein institutionalisiertes System von regionalen Gleichstellungsbeauftragten. Es ist mit der Einhaltung des Gleichbehandlungsgesetzes betraut und sorgt für die Gleichbehandlung aller MitarbeiterInnen. Das Diversity-Management setzt darüber hinaus weitere strategische Akzente zur Anhebung der Vielfalt im Unternehmen. 2019 wurde der ÖBB-Konzern mit dem Diversity Award für Großunternehmen und dem Diversity Award für Diversität und Innovation ausgezeichnet.

### *Diversity-Charta 2023*

Es ist ein strategisches Ziel, den Frauenanteil im Gesamtkonzern bis 2023 auf 16,3% zu erhöhen. Dafür werden zahlreiche Maßnahmen gesetzt, wie beispielsweise Kooperations- und Ausbildungsprogramme, (branchenübergreifende) Netzwerkprogramme sowie Coachingangebote für Frauen.

Die Programme sind erfolgreich: Der Gesamtanteil der Frauen hat sich im Vergleich zum Vorjahresstichtag um 0,2% erhöht und liegt nun bei 13,0%. Bei Lehrlingen ist der Anteil um 0,5% gestiegen und liegt aktuell bei 18,2%. 44,8% der Aufsichtsratsmandate der Aktiengesellschaften wurden zum Bilanzstichtag von Frauen gehalten. Auch bei den Führungskräften zeigt sich eine Steigerung um 1,0% von 11,9% im Vorjahr auf 12,9%. Bei den Weiterbildungsprogrammen der ÖBB akademie liegt der Frauenanteil bei 22,2%.

Ein wichtiger Bestandteil der Arbeitgeberattraktivität ist die Vereinbarkeit von Beruf und Privat. Dieses Thema ist auch Teil der ÖBB Gleichstellungspolicy 2011. Sie sieht u. a. konkrete Maßnahmen zur Förderung der Vereinbarkeit vor. Neben den bestehenden Angeboten zur Vereinbarkeit (u. a. Kinderbetreuung in den betriebsnahen Kindergärten, Flying Nannies) wurde ein Elternnetzwerk implementiert. Es bietet MitarbeiterInnen in Karenz die Möglichkeit, mit KollegInnen in Kontakt zu bleiben, sich zu vernetzen und zu relevanten Themen Informationen einzuholen.

### Programm MitarbeiterInnen mit Behinderungen

Eine weitere Initiative zur kontinuierlichen Erhöhung der Vielfalt und Nutzung interner Ressourcen ist die erfolgreiche Umsetzung des Programms „MitarbeiterInnen mit Behinderungen“. Die Implementierung eines Disability-Managements in der Holding sowie Disability-Awareness-Schulungen für Führungskräfte sind weitere, wichtige Schritte zu erfolgreicher Umsetzung des Programms.

### Interkulturelle Kompetenz

Angesichts des Generationenwandels im Unternehmen und der soziodemografischen Bevölkerungsentwicklung in Österreich ist die Erschließung des Arbeitskräftepotenzials mit multikulturellem Hintergrund eine zentrale Herausforderung und ein ökonomisches Ziel. Das gilt gleichermaßen für die Zusammensetzung der Belegschaft wie für die Bearbeitung des Mobilitätsmarktes. Die Erhöhung der interkulturellen Fitness erfolgt auf unterschiedlichen Ebenen. Dazu zählen Kooperationen (wie z. B. die „Diversity-Week“), Diskussionsveranstaltungen, Trainings für Führungskräfte, Workshopreihen für MitarbeiterInnen und die neue ÖBB Sprachlernbörse.

Über 2.000 KollegInnen aus mehr als 70 Ländern arbeiten im ÖBB-Konzern – Tendenz steigend. Das Füllhorn an sprachlicher und kultureller Kompetenz reicht von Togo bis Norwegen und Spanien bis China. Diese Vielfalt an Sprachen und Kulturen soll nun aktiv genutzt und den KollegInnen ein Rahmen geboten werden, in dem ein Sprachaustausch selbstständig organisiert werden kann. Die Sprachlernbörse ermöglicht, SprachlernpartnerInnen zu finden und mit diesen einen kostenfreien Sprachaustausch (Tandem) selbstständig in der Freizeit zu organisieren.

### Kultur(-entwicklung)

Die Kultur in einem Unternehmen ist ein wesentlicher Erfolgsfaktor. Sie kann den Erfolg des Unternehmens hemmen oder fördern. Ziel ist es, durch strategisch geplante kulturelle Veränderungsprozesse und Weiterentwicklungsschritte die Verbesserung der Produktivität und eine Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit im Unternehmen zu sichern. Diese Prozesse sollen auf Basis der festgelegten Werte und Normen die Leistungsfähigkeit steigern, die Wettbewerbsfähigkeit und Wirtschaftlichkeit des Unternehmens stützen und fördern, ebenso wie die Serviceleistung am Kunden, Kollegialität untereinander und die Innovationsfähigkeit in allen Bereichen.

Zentrale Aufgabe der Konzernstrategie ist die Wahrung und Gestaltung einer angenehmen Unternehmens- und Führungskultur in Abstimmung mit allen Teilkonzernen und den jeweiligen Fachbereichen. Das Jahr 2019 stand im Fokus der weiteren Verfestigung der bestehenden Werte durch Maßnahmen in den Konzerngesellschaften sowie der Ausarbeitung der strategischen Werteverankerung für das Jahr 2020. Im Rahmen des Sicherheitsprogrammes wurde entschieden, einen vierten Wert zu definieren und in die bestehende Wertelandschaft zu integrieren.

Der Wertekatalog der ÖBB:

- **Wir vor ich:** Teamarbeit ist für ein Unternehmen wie die ÖBB wichtiger als für andere Unternehmen, um ihr Leistungsversprechen erfüllen zu können.
- **Überzeugende Leistungen für unsere KundInnen:** Die absolute Ausrichtung auf die KundInnen und ihre Wünsche ist heute von zentraler Bedeutung, um im Wettbewerb erfolgreich zu sein.
- **Initiative ergreifen:** Die Aufforderung an alle MitarbeiterInnen der ÖBB, sich ihrer Verantwortung bewusst zu sein, Handlungsspielräume zu nutzen und dazu beizutragen, die gesetzten Ziele zu erreichen.
- **Sicherheit leben:** Unsere MitarbeiterInnen und KundInnen vertrauen täglich auf ein sicheres Handeln.

Die Basis der Führungsgrundsätze lautet: „Selbst-, Mitarbeiter- und Unternehmensführung“. Sie dient als Handlungsrichtlinie sowie als Versprechen an zukünftige Generationen. Sie ist der Rahmen, um sich als Führung selbst laufend weiterzuentwickeln und KollegInnen und MitarbeiterInnen zu fördern.

### Führungskultur und Führungskräfte

Die strategische Ausrichtung der Führungskultur konturiert die Inhalte der Führungskräfteentwicklung. Basis dafür sind insbesondere die ÖBB Unternehmenswerte sowie die ÖBB Führungsgrundsätze mit ihren jeweils dazugehörigen Verhaltensankern. An ihnen richten die Führungskräfte des ÖBB-Konzerns ihr Führungsverhalten aus. Das trägt zu einem gemeinsamen Führungsverständnis bei. Die Qualität des Führungsverhaltens wird regelmäßig in einem strukturierten Prozess evaluiert. Dies geschieht im Rahmen der Mitarbeitergespräche (MaG) sowie der Entwicklungskonferenzen (inkl. 360°-Feedback). Außerdem fand 2019 für alle Führungskräfte die Bildvermittlung statt. Die soll sicherstellen, dass alle dasselbe Grundverständnis von Führung haben. Dazu wurden den Führungskräften definierte Führungsinstrumente nochmals nähergebracht.

## Organisationsentwicklung

Die Organisationsentwicklung hat grundsätzlich zwei Ziele: die Leistungsfähigkeit der Organisation zu fördern sowie das richtige Umfeld für eine gute Zusammenarbeit und Weiterentwicklung für MitarbeiterInnen und Führungskräfte zu schaffen. Dabei soll eine Balance zwischen optimierten, abgestimmten Prozessen und Regelungen auf der einen sowie Flexibilität auf der anderen Seite hergestellt werden. Die laufenden und zukünftigen Veränderungen im Unternehmen sowie im Marktumfeld sind die zentralen Themen der Organisationsentwicklung. In diesem Kontext gilt es, aus Entwicklungen und aktuellen Trends Maßnahmen für die Aufbauorganisation des ÖBB-Konzerns abzuleiten und Rahmenbedingungen weiterzuentwickeln. Dabei sollen die jeweiligen Bedürfnisse der Konzerngesellschaften optimal unterstützt werden. Der Fokus liegt vor allem darauf, optimale, transparente und effiziente Strukturen zu fördern. Daraus ergibt sich die Notwendigkeit, Organisationsänderungen zu begleiten sowie Zukunftsthemen – wie beispielsweise neue Zusammenarbeitsmodelle – zu evaluieren und daraus Lösungsansätze für den Konzern abzuleiten.

## Gesundheit, Arbeitssicherheit und Soziales

Die Themen Gesundheit und Arbeitssicherheit spielen innerhalb der ÖBB eine sehr wichtige Rolle. Ziel des Betrieblichen Gesundheitsmanagements ist der Erhalt und die Förderung der Arbeitsfähigkeit und Gesundheit aller MitarbeiterInnen.

Dies geschieht in den folgenden zwei Handlungsfeldern:

- Durch Maßnahmen der **Gesundheitsförderung** werden die Gesundheitsressourcen und -potenziale der MitarbeiterInnen gestärkt. Dies geschieht insbesondere durch die Konzeption zielgruppenspezifischer Gesundheitsmaßnahmen zu den Bereichen Bewegung, Ernährung und mentale Gesundheit.
- Im Rahmen der **Früherkennung und Stabilisierung** wurden die Maßnahmen IT-gestütztes Präsenzmanagement, Gesundes Führen und Suchtprävention sowie die Pilotierung des neuen Services Beratung Arbeitsfähigkeit (BAF) durchgeführt.

Der Arbeitnehmerschutz ist im ÖBB-Konzern stark in den einzelnen Teilgesellschaften vertreten. Die leitenden Sicherheitsfachkräfte beraten die Geschäftsführung bzw. die Vorstände zu den verschiedenen Themen des Arbeitnehmerschutzes. Auf Konzernebene ist der Arbeitnehmerschutz über den Fachausschuss Arbeitssicherheit und die Plattform Sicherheit in die ÖBB Sicherheitsstrategie eingebunden.

Die Arbeitssicherheit bezieht sich auf den anzustrebenden gefahrenfreien Zustand bei der Berufsausübung für alle MitarbeiterInnen.

Die ÖBB-Holding AG nimmt eine konzernübergreifende Steuerungsfunktion zur Sicherstellung der Einhaltung und Weiterentwicklung der ÖBB Sicherheitsstrategie wahr. Sie umfasst die Sicherheitsbereiche Betriebliche Sicherheit, Arbeitssicherheit, Öffentliche Sicherheit und Informationssicherheit. Die konzernübergreifende Weiterentwicklung der Sicherheitskultur in den Bereichen betriebliche Sicherheit und Arbeitssicherheit erfolgt ebenfalls durch die ÖBB-Holding AG. Eine positive Sicherheitskultur ist Teil einer weiter gefassten Unternehmenskultur. Sie baut auf Werten und Verhaltensstandards auf, ist durch Bewusstsein, Einstellungen und Überzeugungen geprägt, und sie wird durch Handlungen und Entscheidungen sichtbar. Das neue Programm Sicherheitskultur setzt auf eine Verstärkung der Bewusstseinsbildung und beim Verhalten der Menschen an. Das Programm beinhaltet unter anderem folgende Schwerpunkte: den Ausbau des systematischen Lernens aus Fehlern, Abweichungen und „Beinaheunfällen“, das offene Ansprechen und Melden von unsicheren Handlungen und Situationen sowie das proaktive Hinterfragen und Suchen nach hintergründigen Ursachen von Fehlern und Abweichungen.

## Arbeit und Alter

Über die gesetzlichen Regelungen hinaus bietet der ÖBB-Konzern seiner Belegschaft Arbeitszeitmodelle, die es älteren MitarbeiterInnen ermöglichen sollen, länger gesund und leistungsfähig im Erwerbsleben zu verbleiben.

Hervorzuheben ist diesbezüglich das Modell der „Altersgerechten Teilzeitarbeit“. Es wurde gemeinsam mit der Belegschaftsvertretung erarbeitet und soll älteren, definitiv gestellten MitarbeiterInnen ein Ausgleiten aus dem Erwerbsleben unter gleichzeitiger Erhaltung ihrer Leistungsfähigkeit ermöglichen – und das bereits vor dem Zugang zur gesetzlichen Altersteilzeit im Sinne des § 27 AIVG. Die „Altersgerechte Teilzeitarbeit“ kann aktuell von Männern grundsätzlich mit 54 Jahren, von Frauen mit 52,5 Jahren in Anspruch genommen werden.

Die in den ÖBB vorhandenen Arbeitszeitmodelle werden von den MitarbeiterInnen aller Konzerngesellschaften in Anspruch genommen – bei Vorliegen der Voraussetzung und entsprechender Vereinbarung mit dem Arbeitgeber. Zum Stichtag 31.12.2019 nahmen 873 MitarbeiterInnen die gesetzlich mögliche Altersteilzeit gemäß § 27 AIVG in Anspruch.



## Personalentwicklung

Unter der Maxime „Attraktiv ist ein Arbeitgeber nur, wenn er seinen MitarbeiterInnen fachliche und persönliche Entwicklungsmöglichkeit bietet“ legen die ÖBB großen Wert darauf, MitarbeiterInnen zu fordern und fördern. Auch dadurch genießt der Bereich Personalentwicklung im Unternehmen einen sehr hohen Stellenwert. Diese umfasst die Lehrlingsausbildung sowie strategisch relevante und zielgruppenspezifische Bildungs- und Entwicklungsmaßnahmen durch die ÖBB akademie und den ÖBB Bildungskatalog.

### Lehrlingsausbildung im ÖBB-Konzern

Der ÖBB-Konzern ist einer der größten Lehrlingsausbilder in Österreich und bietet bundesweit 25 Lehrberufe an. Aktuell bilden die ÖBB erstmals annähernd 2.000 junge Menschen zu hochqualifizierten Fachkräften 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 haben die ÖBB zum Beispiel bereits seit 2015 das Wiener Qualitätssiegel „TOP-Lehrbetrieb“, Lehrlinge der Lehrwerkstätte erreichten in der neu geschaffenen bundesweiten Sonderkategorie des Berufswettbewerbs „Industrie 4.0“ den ersten Platz. Dabei kam eine Verknüpfung von traditioneller Fertigung mit Programmierung von Sensoren und Robotern zum Einsatz. Die Erfahrungen, welche die Lehrlinge im Zukunftslabor der Lehrwerkstätte Wien sammeln konnten, wurden hier perfekt umgesetzt. Auch in den Berufen Mechatronik, Elektrotechnik und Metalltechnik konnten Wiener Lehrlinge jeweils den ersten Platz erreichen. Besonders zu erwähnen ist auch der ausgezeichnete dritte Platz im neugeschaffenen Coding-Wettbewerb der WKO. Auch in den Bundesländern gab es Auszeichnungen. So holten sich die ÖBB Lehrlinge in Niederösterreich den Vizelandessieger in der Sparte Industrie und in Tirol den Landessieger in der Elektrotechnik. Hinzu kommen zahlreiche zweite und dritte Plätze.

Auch fördern die ÖBB die „Lehre mit Matura“ und eröffnen ihren Lehrlingen eine Möglichkeit der Weiterqualifizierung. Neben der fachlichen Ausbildung steht auch die Förderung der sozialen Kompetenz im Vordergrund.

Mit der Kampagne nasicher.at wollen die ÖBB junge Menschen für die ÖBB begeistern.

Derzeit wird auch in Neu- und Umbauten im Bereich der Lehrlingsausbildung investiert: In den nächsten Jahren werden um rd. 44,0 Mio. EUR die Lehrwerkstätten Feldkirch, Innsbruck und Knittelfeld sowie das Lehrlingsheim in St. Pölten neu- bzw. umgebaut.

### ÖBB akademie und ÖBB Bildungskatalog

Die Personalentwicklung bündelt strategisch relevante Entwicklungs- und Weiterbildungsaktivitäten für unterschiedliche Managementebenen, ExpertInnen sowie MitarbeiterInnen. Sie unterstützt damit den Know-how-Aufbau und die konzernweite Vernetzung. Leitfaden sind die konzernweite Personalstrategie sowie die festgesetzten Schwerpunktthemen. Auf dieser Basis erarbeitet und implementiert die ÖBB akademie in der ÖBB-Business Center GmbH bedarfsgerechte und zielgruppenspezifische Lern- und Entwicklungsangebote im Konzern.

Im Rahmen der ÖBB akademie wurden 2019 insgesamt 18 Lehrgänge für Führungskräfte, TeamkoordinatorInnen, ArbeitsgruppenleiterInnen und ExpertInnen abgeschlossen. Insgesamt wurden im Jahr 2019 mit den Angeboten der konzernweiten Führungskräfteentwicklung der ÖBB akademie rd. 1.350 TeilnehmerInnen in etwas über 3.900 Tagen erreicht. Im September 2019 startete mit 14 BerufseinsteigerInnen das nunmehr neunte Programm „trainees für mobilität“ für HochschulabsolventInnen mit technischer oder betriebswirtschaftlicher Ausbildung.

Das Team ÖBB bildung konnte im Jahresverlauf rd. 9.000 TeilnehmerInnen unterstützen. Es bietet im ÖBB Bildungskatalog rd. 180 verschiedenen Kurstiteln an – eine breite Bandbreite an berufsbezogenen und fachübergreifenden Trainings.

Seit Juni 2018 werden konzernweite Trainings für alle Führungskräfte und TeamkoordinatorInnen zum Thema „Gesundes Führen und Betriebliche Suchtprävention“ angeboten. Sie sollen bei der Umsetzung der zentralen Themen Gesundheit, Arbeitsfähigkeit sowie Arbeitssicherheit der MitarbeiterInnen unterstützen.

Die Digitalisierung beeinflusst die Personalentwicklung nachhaltig. Aufbauend auf die begonnenen Initiativen 2018 wurden im Jahr 2019 zusätzlich etwa 50 Bildungsmaßnahmen in E-Learning-Formate übersetzt und ausgerollt. Die Bandbreite umfasste 2019 auch neue Themenbereiche wie zum Beispiel das konzernweite Onboarding „Willkommen an Bord“, E-Learnings zur allgemeinen Informationssicherheit. Erstmals gab es auch die Umsetzung technischer Themen in elektronische Lernformate (Schulungen im Bereich der Zugsicherungssysteme). Zusätzlich wurde das elektronische Weiterbildungsangebot im Gesundheitsmanagement um das Modul „Gesundes Führen“ erweitert.

### Generationenmanagement: Fokus Wissenstransfer

In den kommenden Jahren steht den ÖBB ein Generationenwandel bevor: MitarbeiterInnen werden in den Ruhestand treten und neue Generationen mit anderen Erwartungen und Bedürfnissen an den Arbeitgeber in das Unternehmen

nachrücken. Um wettbewerbsfähig zu bleiben, müssen die ÖBB ihr erfolgskritisches Wissen sichern und an die nächsten Generationen weitergeben.

Die Personalentwicklung leitet das Thema der Wissensweitergabe und des Wissenstransfers. Es wurden erfolgskritische Mitarbeitergruppen identifiziert. Des Weiteren wurden:

- Wissenstransfer-Tandems konzipiert und in einem Piloten implementiert.
- Wissenstransfer-Coaches ausgebildet.
- Eine ÖBB Wissenstransfer-Toolbox zusammengestellt.

Diverse Kommunikationsmaßnahmen begleiten die Sensibilisierung der Führungskräfte und MitarbeiterInnen für einen wirksamen Wissenstransfer.

### D.3. Forschungsbericht

Die laufende Weiterentwicklung des Gesamtsystems der Mobilität, Logistik und Infrastruktur hat im ÖBB-Konzern eine zentrale Bedeutung. Der Fokus liegt in diesem Kontext auf dem Kundennutzen und der Steigerung von Kapazität, Produktivität und Qualität. Die ÖBB sind sich ihrer wichtigen Rolle als Innovationsmotor der österreichischen Bahnindustrie sowie der gesamten Mobilitätsbranche bewusst. Die Tätigkeiten orientieren sich an strategischen Zielen des Konzerns, an aktuellen Trends sowie an zukünftigen Bedarfen. Technische Schwerpunkte umfassen aktuell beispielsweise Automatisierung, alternative Antriebstechnologien, Generierung neuer Services für KundInnen sowie Implementierung von neuartigen, insbesondere datenunterstützten Prozessen. Eines der Highlights aus dem Jahr 2019 ist die Inbetriebnahme des Cityjet eco in den fahrplanmäßigen Personenverkehr. Mit dem Betrieb dieses Fahrzeuges lassen die ÖBB dem Ziel, bis 2030 einen CO<sub>2</sub>-neutralen Mobilitätssektor anzubieten, konkrete Taten folgen. Ein weiteres Highlight ist der erfolgreiche Test eines Wasserstoffbusses im Linienverkehr Graz. Dies war nach dem österreichweit ersten Piloten auf der Strecke der Vienna Airport Lines im Jahr 2018 bereits der zweite Einsatz eines wasserstoffbetriebenen Busses. Darüber hinaus beschäftigen sich die ÖBB in weiteren Sondierungsprojekten mit dem möglichen Einsatz alternativer Antriebe, wie beispielsweise Wasserstoffantrieb auf der Schiene – sowohl im Güter- als auch im Personenverkehr.

Im Personenverkehr werden im Projekt „DigiBus“ Methoden und Technologien zum zuverlässigen Betrieb von automatisierten Personenshuttles getestet. Das Projekt wird von der Österreichischen Forschungsförderungsgesellschaft (FFG) unterstützt. Weitere beispielhafte Projekte im Personenverkehr beschäftigen sich mit Lösungen im Bereich „Mobility-as-a-Service“. So wurden integrierte Mobilitätsangebote für Gemeinden und Unternehmen entwickelt. Im Rahmen des Innovationsprogramms wurden das Postbus-Shuttle erfolgreich in die Umsetzung gebracht sowie das automatisierte Ticketing weiter vorangetrieben.

Auch beschäftigen sich die ÖBB intensiv mit dem Thema der Radsatzinstandhaltung. Das Projekt läuft am Standort Knittelfeld und ist einer der vielen Facetten der vielfältigen F&E- sowie Innovationslandschaft der ÖBB. In Knittelfeld werden neue Analysen und Modellierungen für eine zustandsabhängige Radsatzinstandhaltung durch ÖBB-Technische Services entwickelt und erprobt.

Dies basiert auf dem in der Digitalen Innovation neu aufgebauten Know-how im Bereich Data-Science, Predictive und Condition-Based Maintenance. Dafür werden die Radsatzstammdaten (z. B. Hersteller und Charge), Radsatzinstandhaltungsdaten und diversen Umfelddaten (z. B. Radsatzlast und Infrastrukturmessstellen) genutzt. Das Projekt „ATLAS“ der Rail Cargo Group erprobt, welche Vorteile sich aus der Verknüpfung von Fahrzeugpositionsdaten, Temperatur und Stoßmesswerten (mit infrastrukturseitigen Messstellen) ergeben. Darüber hinaus setzt der Postbus bei der technischen Inspektion von Bussen seit Kurzem auf Smart Glasses mit Assisted-Reality-Funktionen. Für dieses innovative Projekt gewann der Postbus sogar den TÜV-Wissenschaftspreis 2019.

Mit weit mehr als 50 F&E-Projekten der ÖBB-Infrastruktur auf nationaler und internationaler Ebene unterstreicht die ÖBB-Infrastruktur auch im Jahr 2019 ihre enge Kooperation mit Forschungseinrichtungen sowie Industrie. Die Themenpalette reicht dabei von Projekten im Bereich Wagen-Lärmmonitoring über bautechnische Projekte wie physikalische Schienenfahrwegmodellierung bis hin zu Automatisierungsprojekten im Bereich des Verschubs oder der automatisierten Disposition und Simulation. Aktivitäten im Programm „Shift2Rail“, dem weltweit größten Programm für F&E im Eisenbahnsektor runden das Projektportfolio der ÖBB ab.

Darüber hinaus bereitet sich der ÖBB-Konzern derzeit intensiv auf zukünftig internationale Forschungsrahmenprogramme wie etwa „Horizon Europe“ oder dem geplanten Nachfolgeprogramm von „Shift2Rail“ vor. Auf nationaler Ebene erfolgt dabei eine intensive Zusammenarbeit mit dem Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) sowie der FFG. Durch die geplante Teilnahme an nationalen und internationalen Forschungsprojekten soll auch in Zukunft die Rolle der ÖBB als nationaler und internationaler Innovationsmotor wahrgenommen und die Wettbewerbsfähigkeit der ÖBB sichergestellt werden.

2019 befanden sich im ÖBB-Konzern 67 F&E-Projekte in Bearbeitung. Das aktuelle Projektportfolio hat ein Gesamtvolumen von rd. 25,0 Mio. EUR (Nettoaufwand über die gesamte Laufzeit).

Eine weitere Plattform ist die ÖBB Ideenwerkstatt. Sie bietet den MitarbeiterInnen die Möglichkeit, mit eigenen Ideen einen persönlichen Beitrag zur Weiterentwicklung des Unternehmens zu leisten. Seit dem Bestehen der Ideenwerkstatt im Jahr 2015 wurden 4.742 Vorschläge eingereicht. Davon wurden 712 erfolgreich umgesetzt. Alleine aus den monetär quantifizierbaren Ideen konnte ein Einsparungsvolumen von mehr als 30,0 Mio. EUR erzielt werden. Die Themenvielfalt der eingereichten und umgesetzten Ideen reicht von Verbesserungen tagtäglicher Arbeitsabläufe über Automatisierung und Digitalisierung bis hin zu gesundheits- und sicherheitsfördernden Aktivitäten für MitarbeiterInnen.

#### D.4. Umweltbericht

Die ÖBB sind Vorreiter bei umweltfreundlicher Mobilität. Neben anderen Umweltthemen ist aktuell vor allem der Klimaschutz eine wesentliche Herausforderung.

Betrachtet man die aktuelle Lücke zur Erreichung der österreichischen Klimaziele im Verkehrssektor, dann fehlen rd. 8,0 Mio. t CO<sub>2</sub>. Die ÖBB-Verkehrsleistungen mit Bahn und Bus ersparen Österreich pro Jahr rd. 4,0 Mio. t an Treibhausgasemissionen. So viel CO<sub>2</sub> hätte Österreich zusätzlich zu bewältigen, wenn die Personen- und Gütertransporte der ÖBB mit Pkw und Lkw erfolgen würden. Für diese Berechnungen werden die durchschnittlichen Beladungs- und Besetzungsgrade sowie die durchschnittlichen Verbräuche herangezogen. Diese Zahlen zeigen eindrucksvoll die Leistung und das Potenzial der ÖBB für den Klimaschutz.

Jede Investition in den Ausbau der Bahn und des öffentlichen Verkehrs ist ein Gewinn für das Klima. Die ÖBB Verkehrsleistungen haben derzeit schon klare Klimavorteile. Das soll nicht nur so bleiben, sondern auch noch ausgebaut werden. Als Vorreiter im Bereich klimafreundlicher Mobilität haben sich die ÖBB mit der ÖBB Klimaschutzstrategie ambitionierte Ziele gesetzt:

- CO<sub>2</sub>-neutraler ÖBB Mobilitätssektor bis 2030
- Vollständige CO<sub>2</sub>-Neutralität 2040 bis 2050
- Verkehrsverlagerung durch Attraktivierung des Systems und mehr Kapazität (Innovation/Technologie)

Um diese Zielsetzungen zu erreichen, gehen die ÖBB mit ihrer Klimaschutzstrategie entlang von sechs zentralen Hebeln vor:

- Elektrifizierung
- Alternative Antriebe – Schiene
- Alternative Antriebe – Straße
- Erneuerbare Energien
- Energieeffizienz
- Verkehrsverlagerung

Wie oben beschrieben, ersparen die ÖBB mit ihren aktuellen Verkehrsleistungen (mit Bahn und Bus) Österreich pro Jahr rd. 4,0 Mio. t an Treibhausgasemissionen (THG-Emissionen). Mit den sechs Hebeln der Klimaschutzstrategie bieten sich gemäß den Berechnungen des Umweltbundesamtes zusätzliche CO<sub>2</sub>-Einsparungspotenziale. Sollten die Maßnahmen der sechs Hebel voll wirksam werden und die geplanten Effekte zeigen, könnte sich durch die ÖBB Klimaschutzstrategie 2030 ein zusätzliches THG-Einsparpotenzial von bis zu 2,4 Mio. t ab 2030 ergeben. Allerdings können die ÖBB das nicht alleine schaffen. Geeignete Rahmenbedingungen sind maßgeblich für die Umsetzung. Das größte Potenzial steckt in der Verkehrsverlagerung. Auf diesem Weg können die höchsten Einsparungen an Treibhausgasen erreicht werden – v. a. durch die Verlagerung vom Straßen- und Flugverkehr auf die Bahn.

Im Geschäftsjahr 2019 wurde die Umsetzung der ÖBB Klimaschutzstrategie weiter vorangetrieben. Unter Berücksichtigung relevanter externer Stakeholder-Interessen wurden die sechs Hebel der Klimaschutzstrategie im Detail entwickelt. Es wurden Initiativen und Maßnahmen erhoben, zu einem Klimaschutzprogramm zusammengefasst, CO<sub>2</sub>-Potenziale je Hebel berechnet und Forderungen formuliert. Diese umfassenden Informationen zur Klimaschutzperformance der ÖBB wurden Ende 2019 in einer speziellen Publikation zur ÖBB Klimaschutzstrategie veröffentlicht. Dieser Bericht wird auch als PDF online zur Verfügung gestellt: [konzern.oebb.at/ksb2019](https://konzern.oebb.at/ksb2019).

Im Jahr 2019 wurden auch schon zahlreiche Initiativen und Maßnahmen zu den einzelnen Hebeln der Klimaschutzstrategie gesetzt, nachstehend einige Auszüge.

##### Elektrifizierung

Im Jahr 2019 wurden im Bundesland Tirol die letzten Lücken geschlossen. Alle Bahnstrecken des Bundeslandes in der Gesamtlänge von 421 km werden nun zu 100% mit Strom aus erneuerbaren Energien betrieben.

##### Alternative Antriebe – Schiene

Elektrisch statt Diesel – dieses Motto gilt u. a. auch für den Personenverkehr. Dabei hat ein Projekt große Bedeutung. Der Cityjet eco – der Akkutriebzug, der in Partnerschaft mit Siemens erprobt wurde – wird ab Herbst 2019 im Fahrgastbetrieb getestet. Ein Jahr lang ist der Akkuzug in Österreich unterwegs. Aber auch Wasserstoffantriebe sind Thema. Ein

Forschungsprojekt mit ÖBB Beteiligung beschäftigt sich mit der Umrüstung der Verschublok Baureihe 2068 auf ein Brennstoffzellen-Hybridfahrzeug.

### Alternative Antriebe – Straße

Erste Testfahrten mit Wasserstoffbussen bei der ÖBB-Postbus GmbH: Nach der Erprobung eines mit Wasserstoffbrennstoffzellen betriebenen Busses auf den Vienna Airport Lines im Oktober 2018 gingen die Tests im Jahr 2019 in die nächste Runde. Im August und September 2019 fand ein weiterer Probebetrieb im Stadtverkehr Graz statt, in Klagenfurt gab es eine eintägige Präsentationsfahrt. Es gilt Erfahrungen zu sammeln – andererseits gibt es auch noch einige Hürden zu meistern. Derzeit ist u. a. kaum ein Herstellermarkt für Wasserstoffbusse vorhanden. Auch bei der innerbetrieblichen Fahrzeugflotte sind alternative Antriebe wichtiges Thema: Die Fahrzeugflotte wird laufend auf batterieelektrisch betriebene Fahrzeuge umgestellt. Bis Ende 2019 ist die Anzahl der Elektrofahrzeuge auf 52 gestiegen, bis Ende 2020 sollen es dann 100 Fahrzeuge sein.

### Erneuerbare Energien

Seit Juli 2018 sind alle elektrisch betriebenen Züge der ÖBB zu 100% mit Strom aus erneuerbaren Energien unterwegs. Das war ein wesentlicher Faktor dafür, dass eine weitere markante Reduktion der ÖBB Treibhausgasemissionen im ÖBB Schienenverkehr von rd. 211.000 t im Jahr 2017 auf rd. 114.000 t im Jahr 2018 erreicht werden konnte. Im Jahr 2019 wird sich der klimafreundliche Bahnstrom zum ersten Mal auf ein gesamtes Jahr betrachtet auswirken. In der für Mai 2020 erwarteten CO<sub>2</sub>-Bilanz für 2019, ist eine weitere Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen zu erwarten.

Anfang 2019 wurde auch der 50 Hz-Strombereich der ÖBB auf erneuerbare Energien umgestellt. Damit werden auch Betriebsanlagen wie Gebäude, Werkstätten oder Weichenheizungen mit sauberem Strom versorgt.

Auch zum Thema Fotovoltaik oder Windkraft werden weitere Ausbauten forciert, um die Eigenerzeugung von sauberem Strom weiter voranzutreiben.

### Energieeffizienz

Energie, die nicht verbraucht wird, spart Kosten und CO<sub>2</sub>-Emissionen. Damit sind Energieeinsparungen ein wichtiger Beitrag für den Klimaschutz. Im Jahr 2019 wurden zahlreiche Energieeffizienzmaßnahmen umgesetzt. Im Gebäudereich konnten zum Beispiel in diesem Jahr durch gezielte Gebäudesanierungen Einsparungen in Höhe von rd. 240 MWh erzielt werden. Natürlich sind auch im Bahnbetrieb Einsparungen möglich. Im Jahr 2019 konnten durch technische Anpassungen des Warmhaltebetriebs von 100 Doppelstockwagen rd. 1.600 MWh eingespart werden. Bis 2022 sollen alle Doppelstockwagen umgerüstet sein. Neben den Einsparungen an Kosten und CO<sub>2</sub> geht es beim Thema Energieeffizienz aber auch darum, gesetzliche Verpflichtungen einzuhalten und daraus ebenso Spareffekte abzuleiten. Im Jahr 2019 wurde das externe Energieaudit gemäß Bundes-Energieeffizienzgesetz (ist seit 2015 alle vier Jahre durchzuführen) erfolgreich absolviert.

### Verkehrsverlagerung

Der europäische Landgüterverkehr wächst weiterhin stark, und das vor allem auf der Straße. Es gilt, Güterverkehr auf die Schiene zu verlagern. Eine von vielen Initiativen in diese Richtung ist die Rollende Landstraße. Mit diesem speziellen Transportsystem können komplette Lastkraftwagen bestimmte Teilstrecken ihrer Route mit der Bahn zurücklegen. Das hat besonders in belasteten Regionen wie Tirol eine große Bedeutung. Rd. 2,4 Millionen Lkws wälzen sich jährlich über die Straßen Tirols – Tendenz steigend. Die derzeitige Bruttokapazität am Brenner beträgt 206.000 Lkws/Jahr. Diese soll ab 2020 schrittweise auf mehr als das doppelte Volumen gesteigert werden. 2019 wurden 124.873 Lkws umweltschonend auf die Bahn verlagert, davon 115.711 auf der Relation Wörgl – Brenner und 9.162 auf der Strecke Wörgl – Trento.

Aber auch im Personenverkehr setzen die ÖBB gezielte Initiativen für weitere Verkehrsverlagerungen. Ein Beispiel ist der ÖBB Nightjet. Die Entscheidung, europaweit ins Nachtzuggeschäft einzusteigen, wird von den KundInnen sehr geschätzt – rd. 1,4 Millionen Reisende pro Jahr werden in den Nachtzügen klimafreundlich befördert, Tendenz steigend. Die ÖBB sind heute Europas größter Anbieter von Nachtreisezügen. Sie bieten insgesamt 26 Linien in Europa an, davon 17 eigene und neun mit Partnern. Ab Jänner 2020 gibt es einen Nachtzug nach Brüssel, ein Jahr später soll eine direkte Nachtverbindung nach Amsterdam folgen. Bahnfahren liegt also voll im Trend, und die Bahn ist auf vielen Relationen die klimafreundliche Alternative zum Flugverkehr.

### CO<sub>2</sub>-Bilanz für den ÖBB-Verkehrssektor

Die CO<sub>2</sub>-Bilanz für den ÖBB-Verkehrssektor wird jährlich vom Umweltbundesamt berechnet. Die gesamten Treibhausgas-Emissionen (THG-Emissionen) des ÖBB-Verkehrssektors in Österreich konnten im Jahr 2018 auf rd. 281.000 t reduziert werden (Wert 2017: rd. 375.000 t). Wie oben beschrieben, war der Einsatz von 100% erneuerbaren Energien beim Bahnstrom im zweiten Halbjahr 2018 ein wesentlicher Faktor dafür, dass die THG-Emissionen des ÖBB Schienenverkehrs von rd. 211.000 t im Jahr 2017 auf rd. 114.000 t im Jahr 2018 gesunken sind. Die CO<sub>2</sub>-Bilanz für 2019 wird im Mai 2020 vorliegen und lässt eine weitere Reduktion der THG-Emissionen erwarten. Der gesamte CO<sub>2</sub>-Einsparungseffekt für



Österreich durch die ÖBB-Verkehrsleistungen (Bahn und Bus) konnte von rd. 4,1 Mio. t im Jahr 2017 auf rd. 4,2 Mio. ersparte t CO<sub>2</sub> im Jahr 2018 gesteigert werden.

Die CO<sub>2</sub>-Bilanz für den ÖBB-Verkehrssektor im Jahr 2018 ergibt auch verbesserte CO<sub>2</sub>-Emissionsfaktoren für Bahn (Personen- und Güterverkehr) und Bus.

### Entwicklung der gesamten CO<sub>2</sub>eq-Emissionen

Spezifische ÖBB Emissionskennzahlen	2017	2018
ÖBB-Personenverkehr Schiene, CO <sub>2</sub> eq in g/Pkm	14,3	8,4
ÖBB-Personenverkehr Postbus, CO <sub>2</sub> eq in g/Pkm	88,2	90,2
ÖBB-Güterverkehr Schiene, CO <sub>2</sub> eq in g/tkm	4,1	2,0

Datenquelle: ÖBB CO<sub>2</sub>-Bilanz, Umweltbundesamt 2018 und 2019.

Vergleichswerte (bemessen mit durchschnittlichen Beladungs- bzw. Besetzungsgraden und Verbräuchen)	2017	2018
Pkw, CO <sub>2</sub> eq in g/Pkm	218,4	216,5
Lkw, CO <sub>2</sub> eq in g/tkm	86,6	88,0
Flugzeug, CO <sub>2</sub> eq in g/Pkm	451,3	426,2

Datenquelle: ÖBB CO<sub>2</sub>-Bilanz, Umweltbundesamt 2018 und 2019.

Daraus resultieren auch optimierte Unterschiedsfaktoren zu Pkw, Lkw und Flugzeug.

CO <sub>2</sub> -Unterschiedsfaktoren (durchschnittliche Betrachtung je Personen- bzw. Tonnenkilometer)	2017	2018
Pkw: ÖBB-Personenverkehr Schien	15:1	26:1
Pkw: ÖBB-Postbus	2,5:1	2,4:1
Lkw: ÖBB-Güterverkehr Schiene	21:1	44:1
Flugzeug: ÖBB-Personenverkehr Schiene	31:1	51:1

Datenquelle: ÖBB CO<sub>2</sub>-Bilanz, Umweltbundesamt 2018 und 2019.

### ÖBB unterstützen Rail-Freight-Forward-Initiative

Die Rail Cargo Group ist Gründungsmitglied der Initiative Rail Freight Forward. Der Zusammenschluss europäischer Güterbahnen hat sich zum Ziel gesetzt, auf Basis einer Reduktion der Mobilität durch Innovation und einen intelligenteren Verkehrsmix die negativen Auswirkungen des Güterverkehrs auf den Planeten drastisch zu reduzieren. Dabei soll das steigende Verkehrsaufkommen von der Straße auf die Schiene verlagert und der Modalanteil des Schienengüterverkehrs in Europa bis 2030 auf 30% gesteigert werden.

Dafür sind folgende drei Punkte notwendig:

- Eisenbahnverkehrsunternehmen müssen ihre Hausaufgaben machen und in Innovation und Digitalisierung investieren.
- Es wird in Europa eine einheitliche leistungsfähige Schieneninfrastruktur mit fairen Wettbewerbsbedingungen und einer Kostenwahrheit zwischen Straße und Schiene benötigt.
- Verkehrspolitische Rahmenbedingungen sollen darüber hinaus dazu führen, dass Eisenbahnunternehmen europaweit schneller, moderner und kundenzentrierter agieren können.

Botschafter der Initiative ist „Noah's Train“. Das längst mobile Kunstwerk soll auf das Klimaengagement der Initiative aufmerksam machen und für den Modal-Shift sensibilisieren. Als Start der Aktion wählten die Koalitionsmitglieder Katowice in Polen, wo am 14. Dezember 2018 die Weltklimakonferenz (COP24) offiziell eröffnet wurde. Anschließend fuhr der von lokalen Künstlern bemalte Güterzug weiter durch Wien, Berlin, Paris und Brüssel (Phase 1). In der Phase 2 ging es nach Rom und Luxemburg sowie zur Transportlogistikmesse nach München. In weiterer Folge besuchte Noah's Train auch Riga, Madrid und Barcelona (Phase 3). Ein Container war im Anschluss daran mit unserem Partner WWF bei der European Mobility Week am Wiener Hauptbahnhof zu Gast. Highlight der Phase 4 war die Teilnahme von RFF-VertreterInnen an der Weltklimakonferenz (COP25) in Madrid sowie das Jubiläumsevent in Rotterdam. In der holländischen Hafenstadt wurden sowohl die Leistungen als auch die Erfolge von „Rail Freight Forward“ präsentiert und die Schwerpunkte für 2020 vorgestellt.

### ÖBB zeigen auch großes Engagement bei weiteren Umweltthemen

Obwohl Schienenverkehrslärm klar weniger belastend als Straßen- oder Fluglärm wahrgenommen wird, engagieren sich die ÖBB intensiv zum Thema Lärmschutz. Infrastrukturelle Initiativen in dieser Hinsicht sind z. B. Lärmschutzwände oder ein lärmarmes Oberbau. Die Infrastrukturmaßnahmen werden durch fahrzeugseitige Ansätze wie etwa Umrüstung auf lärmarme Bremssohlen bei Güterwagen weiter ergänzt. Aber auch beim konzernweiten Abfallmanagement wird Kreislaufwirtschaft großgeschrieben. So werden beispielsweise bei Erneuerung, Neubau, Ausbau im laufenden Betrieb sowie bei der Instandhaltung von Anlagen Rohstoffe zu einem großen Teil wieder der Kreislaufwirtschaft zugeführt. Auch

Biodiversität ist den ÖBB wichtig, es werden Wildtierschutzanlagen für Reh, Uhu und Co errichtet, Bioherbizide erforscht, und die ÖBB unterstützen den Erhalt von alten Bahntunneln für Fledermäuse.

Gezieltes Engagement setzen die ÖBB auch bei der Suche nach alternativen Pflanzenschutzmitteln. Die ÖBB haben eine eisenbahnrechtliche Verpflichtung, für einen sicheren Bahnbetrieb die Gleisanlagen möglichst frei von Vegetation zu halten. Hier kommt die chemische Vegetationskontrolle zum Einsatz. Durch ständige Optimierungsmaßnahmen in den vergangenen Jahren konnte die eingesetzte Menge des Pflanzenschutzmittels Glyphosat deutlich reduziert werden – von rd. 9,5 t (2014) auf rd. 5 t im Jahr 2019. Im Dezember 2017 hat die EU-Kommission die mögliche Nutzung von Glyphosat um fünf Jahre verlängert. Dennoch arbeiten die ÖBB an möglichen Alternativen zu Glyphosat. Sie stehen im internationalen Austausch mit anderen Bahnbetreibern und beteiligen sich an entsprechenden Forschungsprojekten. Das Ziel dieser Projekte ist die Findung und Erprobung von alternativen Pflanzenschutzmitteln. Das Umweltengagement der ÖBB wird noch durch gezielte Kooperationen mit Umwelt-NGOs komplettiert. Neben der schon laufenden Kooperation mit Greenpeace wurde im Frühjahr 2019 eine Kooperation mit dem WWF Österreich abgeschlossen.

Der ÖBB-Konzern stellt seine Nachhaltigkeits- und auch Klimaperformance in speziellen Berichten dar – z. B. im ÖBB Nachhaltigkeitsbericht. Die berichteten Inhalte spiegeln die für die Geschäftstätigkeit relevanten und materiellen Aspekte wider. Der ÖBB Nachhaltigkeitsbericht 2017/18 wurde in Übereinstimmung mit den Vorgaben für die G4-„Kern“-Option der Global Reporting Initiative (GRI) erstellt.

## D.5. Barrierefreiheit

Ein barrierefreier und bequemer Zugang zu Bahn und Bus ist ein wichtiges Ziel – insbesondere für Menschen mit Behinderung, Personen mit Kinderwagen, für ältere Menschen und für Reisende mit Gepäck oder Fahrrädern.

Im Jahr 2006 hat die ÖBB-Holding AG gemäß § 19 Bundes-Behindertengleichstellungsgesetz (BGStG) zusammen mit Verantwortlichen der Teilkonzerne und ExpertInnen der Behindertenorganisationen einen Etappenplan entwickelt. Dieser stellt Maßnahmen des ÖBB-Konzerns gesamthaft dar. 2016 haben die Konzerngesellschaften ihre strategischen Überlegungen überprüft und auf dieser Basis neue Umsetzungspläne für weitere Bahnhöfe und für die Fahrzeugflotte bis 2025 erstellt. Dieser Bericht wurde im Februar 2016 den ÖBB Stakeholdern präsentiert. Im Oktober 2018 wurde den ÖBB Stakeholdern der gegenwärtige Status quo vorgestellt. 2019 fanden weitere Stakeholderdialoge zum Thema „Bahn.Zukunft“ statt. In diesen wurden unterschiedliche Visionen zur zukünftigen barrierefreien Bahnmobilität entwickelt und diskutiert.

### Ticketkauf

Es wurden viele einzelne Schritte gesetzt, damit KundInnen einfach und rasch ein Ticket für ihre Reise erwerben können. Diese Verbesserungen umfassen sowohl den Online- als auch den mobilen Verkauf über Mobiltelefone und Tablets. Weiters wurde der Verkauf von Tickets am Ticketautomaten leichter und nahezu barrierefrei gestaltet. Im Reisezentrum am Bahnhof sind die Verkaufspulte so gestaltet, dass KundInnen im Rollstuhl gut zufahren und Menschen mit Hörbehinderung sich über induktive Höranlagen verständigen können.

### Nah- und Fernverkehr

Die Barrierefreiheit der Züge wird laufend durch neues Wagenmaterial verbessert: So wurde beim neuen Nahverkehrszug ÖBB Cityjet besonderer Wert auf bequeme Niederflureinstiege, breite Portale, offene Übergänge sowie stärkere Farbkontraste für Reisende mit Sehbehinderung gelegt. 2019 kamen im Nahverkehr bereits 165 Cityjet-Garnituren, 187 Talent-Garnituren, 60 Desiro-Garnituren und 67 Doppelstockwagen als barrierefreie Niederflurfahrzeuge zum Einsatz. Im Fernverkehr waren 60 Railjet-Garnituren im Einsatz. Diese verfügen über einen fahrzeuggebundenen Hebelift sowie drei Plätze für RollstuhlfahrerInnen, die auch mit Steckdosen zum Laden für Rollstuhlbatterien ausgestattet sind. Für Reisende mit Sehbehinderung sind taktile Elemente vorhanden. Darüber hinaus ist für den Blindenführhund ein eigener Platz vorgesehen. Die 25 ÖBB Multifunktionswagen ermöglichen, dass Reisende im Rollstuhl im Nachtreiseverkehr in einem Liegewagenabteil mit Begleitperson verreisen können.

## Postbus

Alle neu beschafften Niederflurfahrzeuge sind mit mechanischer bzw. elektrischer Klapprampe ausgestattet. Die Hochflurbusse sind mit einem Hebelift ausgestattet. Dieser ermöglicht den Einstieg für KundInnen im Rollstuhl in den Bus. Die Sondernutzungsfläche ist mit einem Rückhaltesystem ausgestattet. Die Ausstattung eines Sitzplatzes für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste gehört mittlerweile zum Standard. 2019 sind 98% des Busfuhrparks barrierefrei.

## Intercitybusse

Die ÖBB bieten im Süden Österreichs Fernbusverbindungen an und ergänzen damit die Topzüge im Fernverkehr nach Italien. Seit mehreren Jahren sind dafür fünf ÖBB Intercitybusse (ICB) im Einsatz. Die Doppelstockbusse bieten großzügigen Sitzkomfort in der 1. und 2. Klasse und verfügen über WC und Klimaanlage. In der 1. Klasse erwarten die Fahrgäste elegante Ledersitze, Arbeitsflächen und Steckdosen sowie ein kostenloses Zeitungs- und Getränkeangebot. Die ICBs sind barrierefrei ausgestattet. Die Busse sind mit einem Niederflureinstieg sowie einem Rollstuhlstellplatz ausgestattet und verfügen über Plätze für mobilitätseingeschränkte Reisende, die auf Wunsch extra gebucht werden können.

## Infrastruktur

Mit Ende 2019 profitieren rd. 82% aller Reisenden von den über 340 modernen, barrierefreien Bahnhöfen und Stationen. Das Angebot für einen barrierefreien Ein- und Ausstieg wird sukzessive erweitert. Im Jahr 2025 werden gemäß Umsetzungsplan rd. 90% der Reisenden im Netz der ÖBB-Infrastruktur AG barrierefrei unterwegs sein können.

Dafür werden jährlich weitere Bahnhöfe und Haltestellen barrierefrei gestaltet. Im Berichtsjahr 2019 wurden über 20 Stationen umfassend modernisiert oder komplett neu errichtet, so beispielsweise Frohnleiten und Öblarn (Steiermark), Hall und Sillian (Tirol), Villach-Landskron und Görtzschach-Förolach (Kärnten), Steyr-Münichholz (Oberösterreich), Bisamberg und Langenlebarn (Niederösterreich) sowie Pandorf-Ort (Burgenland).

Dieser Weg der Modernisierung von Bahnhöfen und Haltestellen wird auch 2020 konsequent fortgesetzt. Dabei sind den ÖBB die Errichtung und Erweiterung von Park & Ride-Anlagen samt Pkw-Behindertenparkplätzen im Nahbereich der Zugänge ein besonderes Anliegen.

Ebenfalls 2019 wurde aktiv der direkte Austausch mit Menschen mit Behinderungen und Interessensvertretungen geführt. Diskutiert und beleuchtet wurden u. a. Produkte und Neuerungen bei der Information- und der Wegeleitung im öffentlichen Bereich. Diese Praxiserfahrungen sind für die ÖBB-Infrastruktur AG wertvolle Anregungen, um zukünftig noch bessere Lösungen zu finden. Dafür ist jedes Detail wichtig. Oft sind es kleine, zusätzliche Maßnahmen, die Menschen mit und ohne Behinderungen die Benützung der Bahn noch leichter machen.

## D.6. Sicherheit

Die Sicherheit bildet das Fundament aller Aktivitäten im ÖBB-Konzern. Sie ist ein tägliches Versprechen an die KundInnen und MitarbeiterInnen und somit ein zentraler Bestandteil der „ÖBB-Identität“.

In den Teilkonzernen wurden zertifizierte Sicherheitsmanagementsysteme eingeführt. Diese unterstützen die Steuerung der Sicherheitsleistung.

Erkenntnisse aus Vorfällen, Unfalluntersuchungen, internen Prüfungen (Sicherheitskontrollen, Audits etc.) sowie dem Trendmonitoring sind die Basis für EVU-eigene sowie konzernweit abgestimmte Maßnahmen. Die Sicherheitsmanagementsysteme, das Trendmonitoring sowie die Unterstützung von proaktivem Lernen aus Fehlern und „Beinaheunfällen“ tragen wesentlich dazu bei, Sicherheitsrisiken rechtzeitig zu erkennen. Das macht es in Folge möglich, gegensteuernde Maßnahmen abzuleiten und Restrisiken zu beherrschen. Jährliche Investitionen von über rd. 2,3 Mrd. EUR in den Neu- und Ausbau und in die Instandhaltung der Infrastrukturanlagen sowie in neue Fahrzeuge mit modernsten Zugsicherungsanlagen sollten unter anderem die Gewährleistung einer sicheren Betriebsführung unterstützen.

Nach einer Häufung von Vorfällen im Jahr 2018 wurde das Programm „Sicherheit auf Schiene“ gestartet und im Sommer 2019 abgeschlossen. Die daraus resultierenden Empfehlungen wurden geprüft und nach einer positiven Bewertung umgesetzt bzw. in das strategische Sicherheitsprogramm integriert. Die konzernübergreifende Zusammenarbeit in der Sicherheit wurde weiter gestärkt. So wurden erfolgversprechende technische Maßnahmen wie z. B. der Einbau von zusätzlichen 500-Hz-Magneten oder die Umsetzung einer Warnapp zur Vermeidung von Signalüberfahrungen beschleunigt. Ein wesentlicher Schwerpunkt ist die „Weiterentwicklung der Sicherheitskultur“ im Konzern. Diese wurde unter anderem mit acht im Jahr 2019 gestarteten konzernübergreifenden Projekten eingeleitet. Die ÖBB werden sich in den kommenden Jahren intensiv mit der Sensibilisierung für sicheres Verhalten und dem Ausbau des systematischen Lernens im Konzern auseinandersetzen. Um dieser Ambition Ausdruck zu verleihen, wurden Ende 2019 die Unternehmenswerte um den vierten zentralen Wert „Sicherheit leben“ ergänzt. Dieser vervollständigt den bis dahin gültigen Wertekanon „Wir vor ich“, „Überzeugende Leistungen für unsere KundInnen“ und „Initiative ergreifen“.

Die positive Sicherheitskultur ist Teil der Unternehmenskultur der ÖBB und baut auf Werten und Verhaltensstandards auf. Sie ist durch Bewusstsein, Einstellungen und Überzeugungen geprägt und wird durch Handlungen und Entscheidungen

sichtbar. Das neue Programm Sicherheitskultur setzt auf eine Verstärkung der Bewusstseinsbildung und beim Verhalten der Menschen an. Schwerpunkte sind der Ausbau des systematischen Lernens aus Fehlern, Abweichungen und „Beinaheunfällen“. Voraussetzung dafür sind ein offenes Ansprechen und Melden von unsicheren Handlungen und Situationen sowie proaktives Hinterfragen und Suchen nach hintergründigen Ursachen von Fehlern und Abweichungen.

### D.7. Pünktlichkeit

Im Netz der ÖBB sind so viele Züge wie nie zuvor unterwegs. Ein sicherer, pünktlicher und zuverlässiger Bahnbetrieb ist das wesentliche Fundament des Leistungsversprechens des ÖBB-Konzerns, die täglichen Aufgaben im Sinne unserer KundInnen zu erfüllen. Die ÖBB zählen zu den pünktlichsten Bahnen in Europa. Im Jahr 2019 waren 84,1% der ÖBB Züge im Fernverkehr und 95,7% der ÖBB Züge im Nahverkehr pünktlich. Die Züge der Rail Cargo Austria verkehrten im ÖBB Netz mit einer Pünktlichkeit von 80,4%.

Es gab 2019 einen leichten Rückgang der Pünktlichkeit im Vergleich zum Vorjahr. Ursachen dafür sind vor allem die extreme Wintersituation im Jänner, die mehrwöchige Hitzewelle im Juni und Bauarbeiten bei Nachbarbahnen sowie Anlagen- und Fahrzeugstörungen.

Die dichte Verkehrslage im ÖBB Netz und ein neuer Rekord an Fahrgästen erfordert eine noch höhere Betriebsqualität. Ein 2018 gestartetes, umfangreiches Maßnahmenprogramm wurde im Jahr 2019 nochmals weiter intensiviert. Es soll die Anlagen- und Fahrzeugzuverlässigkeit erhöhen und auch wirkungsvolle Gegensteuerungsmaßnahmen setzen, um die Auswirkungen notwendiger Bauarbeiten so gering als möglich zu halten. Im zweiten Halbjahr 2019 wurde dafür ein spezieller Fokus auf die beiden hochbelasteten und sensiblen Abschnitte Weststrecke und Wiener S-Bahn-Stammstrecke gelegt. In beiden Bereichen führten Optimierungen im Dispositionsablauf sowie Softwareanpassungen sowohl in den Betriebsführungssystemen als auch bezüglich Fahrzeugflotte ab Mitte des Jahres zu positiven Effekten in Sachen Betriebsqualität.

Weitere Verdichtungen der Taktfrequenzen, erwartetes steigendes Fahrgastaufkommen sowie zunehmende Veränderungen klimatischer Bedingungen sind mittelfristig zu erwarten und die Herausforderungen der Zukunft an die Zuverlässigkeit und Qualitätsansprüche des Systems.

Die mittel- und langfristigen Maßnahmenprogramme zielen darauf, die die Zuverlässigkeit von Anlagen und Assets weiter zu steigern und deren Robustheit gegen klimatische Einflüsse zu erhöhen. Auch die Investitionen in neue Anlagen und den Fuhrpark unterstützen diese Entwicklung wesentlich.

Die Etablierung leistungsfähiger, simulationsgestützter Planungstools ermöglicht ein kompaktes und gebündeltes Abwickeln von Baustellen und soll der Stabilisierung des dichten Fahrplangefüges im Gesamtnetz dienen. Hierbei erfordert die starke Verknüpfung des ÖBB Streckennetzes mit jenem der Nachbarbahnen eine bestens abgestimmte Planung der Bautätigkeiten entlang internationaler Achsen.

Speziell dichte Nahverkehrsangebote wie beispielsweise das der Wiener S-Bahn erfordern aufgrund starker Fahrgastzuwächse weitere Taktverdichtungen unter Wahrung der erforderlichen Betriebsqualität. Zur weiteren Kapazitätserhöhung auf den vorhandenen Strecken sind Investitionen in hochleistungsfähige Zugsicherungssysteme geplant.

Eine Vielzahl der unpünktlichen Züge wird von Nachbarbahnen verursacht. Die weitere intensive Zusammenarbeit und das aktive Managen an den Grenzen sowie der internationaler Achsen soll den Einfluss auf das Netz der ÖBB möglichst gering halten.

## E. Chancen- und Risikobericht

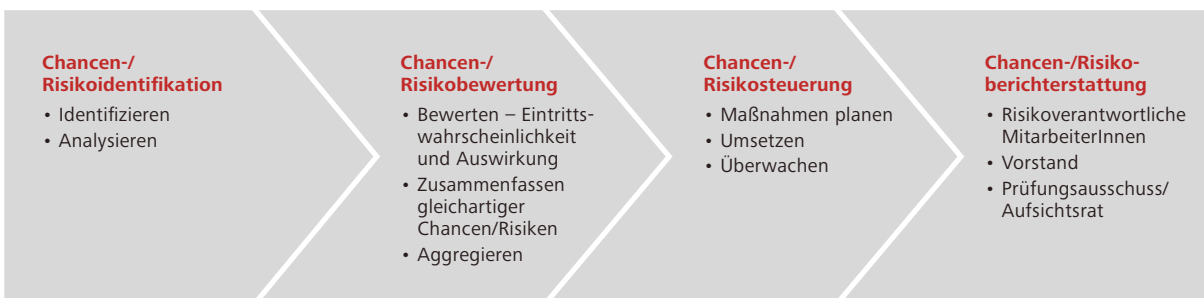
Das Chancen- und Risikomanagement begleitet alle relevanten Geschäftsprozesse und Finanzpositionen der wesentlichen Konzernunternehmen und versteht sich daher als ein wichtiges Instrument der Unternehmensführung. Ziel ist es, rechtzeitig Chancen und Risiken zu erkennen und proaktiv durch geeignete Maßnahmen 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- und Risikoportfolios synchron mit den Planungsprozessen.



Die verbindliche Konzernrichtlinie und das ebenfalls konzernweit verbindliche Chancen- und 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- und Risikomanagement



Dieser Prozess wird durch eine Risikomanagementsoftware unterstützt. Nach Prüfung und Konsolidierung der Einzelrisiken und -chancen in der konzernweiten Chancen- und 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- und Risikosituation zur Verfügung gestellt werden.

Für das Jahr 2020 verteilen sich die wichtigsten Chancen und Risiken, von denen keines bestandsgefährdend ist, wie folgt auf die einzelnen Chancen- und Risikofelder:

### Strategie

Mit dem Programm „Nordstern“ bereiten sich die ÖBB auf umfangreiche Veränderungen im Wettbewerbsumfeld, in der Technik und im Personalsektor vor. Der Generationenwechsel wirkt dabei zeitgleich als Chance, um die Organisation erfolgreich für die Zukunft aufzustellen.

Unter Einbindung aller Konzerngesellschaften wurde ein Konzept erarbeitet, das eine umfassende Transformation einleitet. Das Transformationsprogramm bereitet das Unternehmen auf wesentliche Herausforderungen und Risiken vor, die sich insbesondere aus dem verschärften Wettbewerbsdruck und dem technologischen Wandel in den nächsten zehn Jahren ergeben. Das Fundament der operativen Exzellenz wird dadurch weiter gestärkt. Die definierten Maßnahmen zur Umsetzung des Konzepts wurden in der Budget- bzw. Mittelfristplanung eingearbeitet. Es wird ein regelmäßiges Monitoring dieser strategischen Maßnahmen durchgeführt.

### Operativer Betrieb

Um das Risiko eines Umsatzrückgangs und Mehraufwands durch Qualitätsprobleme bei Anlagen, vor allem bei Rollmaterial und Lokomotiven, zu vermindern, werden als Maßnahmen regelmäßige Überprüfungen der Anlagen durchgeführt. Zur Risikominderung von durch ÖBB MitarbeiterInnen verursachten Unfällen werden laufend Schulungs- und Informationsveranstaltungen organisiert. Das Risiko terroristischer Attacken wird sowohl durch gezielte Maßnahmen und Anweisungen (Verhaltensempfehlungen) als auch durch die enge Zusammenarbeit mit dem Bundesministerium für Inneres gemindert. Die bestehenden Notfall- und Krisenpläne werden laufend evaluiert und durch jährlich durchgeführte Übungen überprüft.

Das Risiko durch Nicht- oder Teilumsetzung geplanter Maßnahmen zur Produktivitätssteigerung wird durch ein Monitoring der Maßnahmen gemindert.

### Absatz und Vertrieb

Risiken bestehen vor allem durch einen steigenden Wettbewerb. Die Beobachtung und Analyse des Kundenverhaltens sowie eine gezielte 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.

Die langfristigen wirtschaftlichen Auswirkungen des Austritts Großbritanniens aus der Europäischen Union sind derzeit noch nicht abschätzbar. Der Einfluss wird aber von den meisten Wirtschaftsexperten eher als gering eingestuft. Sollte sich das Wirtschaftswachstum in Europa infolge dessen jedoch deutlich verringern, so könnte dies einen negativen Einfluss auf die Geschäftsentwicklung des ÖBB-Konzerns haben. Das direkte Geschäftsvolumen des ÖBB-Konzerns mit Unternehmen aus Großbritannien ist mit Umsatzerlösen in Höhe von rd. 2,9 Mio. EUR jedoch als sehr gering einzustufen.

### Personal, Führung und Organisation

Hier besteht das Risiko, dass durch Nicht- bzw. Teilumsetzung von geplanten Maßnahmen, wie z. B. Effizienzsteigerungen oder Recruiting und Wissenstransfer, Personalmehraufwand entsteht. Um dieses Risiko zu mindern, erfolgt ein umfassendes Monitoring.

### Recht und Haftung

Durch den „Code of Conduct“, der die ethischen Grundsätze und allgemeinen Prinzipien, an denen das wirtschaftliche Handeln des Konzerns ausgerichtet ist, enthält, wird das Risiko von Kosten durch Strafen bei Verstößen gegen kartellrechtliche Bestimmungen gemindert.

Das 2013 eingerichtete Compliance-Team dient vor allem bei diesem Risikofeld als Teil eines Risikofrüherkennungs- und Überwachungssystems und in weiterer Folge auch der Risikovermeidung und somit auch der Schadensabwehr. Die Änderung von Rechtsvorschriften und Regelwerken kann – sowohl auf nationaler als auch auf internationaler Ebene – zu erhöhten Systemkosten führen (z. B. durch neue technische oder organisatorische Vorgaben). Dementsprechend sorgfältig werden die Entwicklungen auf mögliche Auswirkungen untersucht, um frühzeitig reagieren zu können.

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. Diesem Risiko gilt es zu begegnen. So werden im Rahmen des rechtlichen Risikomanagements strafrechtlich bedeutsame Bereiche identifiziert. Des Weiteren werden etwa im Bereich der Fahrlässigkeits-, Umwelt- und Korruptionstatbestände, der Ist-Stand bewertet und Maßnahmen zur Risikovermeidung gesetzt. Vorsorgemaßnahmen wurden auch mit der Einführung von Kontroll- und Berichtssystemen getroffen, ebenso wie mit der Erlassung allgemeiner Verhaltensanweisungen durch den „Code of Conduct“. Mit entsprechenden Schulungen und der Schaffung klarer Verantwortungsbereiche wird ebenfalls eine Risikominimierung verfolgt.

### Einkauf und Beschaffung

Das Hauptrisiko stellen Preisschwankungen bei verschiedenen Materialien und Dienstleistungen dar, wobei sich dadurch auch Chancenpotenziale ergeben können. Die Beobachtung und Analyse der Märkte ermöglicht eine entsprechende Vertragsgestaltung zur Risikominderung.

### Informationsverarbeitung

Systemausfälle können bei den operativen Teilbereichen Mehraufwendungen und Umsatzeinbußen auslösen. Um dieses Risiko zu mindern, werden laufend Maßnahmen zur Erhöhung der Verfügbarkeit der IT (etwa Ausstattung der Serverräume) gesetzt, ebenso wie zur Erhöhung der Vertraulichkeit (u. a. Awareness-Schulung der MitarbeiterInnen) und der Integrität (beispielsweise Back-up-Sicherungen) der Daten. Neben den technischen Absicherungen sorgt der „Chief Information Security Officer“ des Konzerns gemeinsam mit den Ansprechpersonen in den Teilkonzernen und Gesellschaften für eine konzernweite einheitliche Steuerung und Überwachung (Security-Governance) der Informationssicherheit. Die Security-Governance trägt die Verantwortung dafür, dass durch die regelmäßige Prüfung der umgesetzten Maßnahmen Schäden – z. B. durch Schadsoftware – oder identifizierte Risiken gemindert werden.

### Töchter und Beteiligungen

In diesem Risikofeld werden Töchter und Beteiligungen betrachtet. Hier besteht das Risiko, dass Budgetwerte nicht erreicht werden und Anlagevermögen im Zuge von Werthaltigkeitstest abgewertet und Wertberichtigungen von Beteiligungen erforderlich sind.

## Risiken im Zusammenhang mit Finanzinstrumenten

### Originäre Finanzinstrumente

Der Bestand an originären Finanzinstrumenten des ÖBB-Konzerns ist in der Bilanz ersichtlich. Es handelt sich hierbei um Forderungen und Verbindlichkeiten aus der Finanzierungstätigkeit, Forderungen und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie Finanzanlagen und Wertpapiere. Detaillierte Informationen finden sich in den entsprechenden Angaben im Anhang zum Konzern-Jahresabschluss.

## Derivative Finanzinstrumente

Der ÖBB-Konzern setzt derivative Finanzinstrumente zur Absicherung von Währungs-, Zinsänderungs- und Rohstoffpreisrisiken 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 konzernweit eingesetzten Derivate (rd. 94% [Vj: rd. 97%] 97% nach Nominale) sind nicht strukturierte Standardabsicherungsgeschäfte (Plain-Vanilla-Zinsswaps). Ein Anteil von rd. 6% (Vj: rd. 3%) des Nominales entfällt auf ein strukturiertes Derivat. Dieses eine strukturierte Derivat hat ein Gesamtnominale von 20,0 Mio. EUR mit einer Laufzeit bis 2022. Die Anteile veränderten sich zum Vorjahr durch die vorzeitige Beendigung von Zinsswaps in drei Gesellschaften und durch das geplante Auslaufen eines Zinsswaps in einer Gesellschaft. In Summe änderte sich das Nominale von rd. 663,8 Mio. EUR auf rd. 318,8 Mio. EUR.

## Risikodefinition und Risikomanagement in Bezug auf Finanzinstrumente

Die ÖBB-Holding AG führt die Finanzgeschäfte im Namen und auf Rechnung von Konzerngesellschaften nur nach deren Zustimmung und auf Basis deren Auftrags durch. Die ÖBB-Holding AG 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 das völlige Ausschließen finanzieller Risiken. Sie meint eine sinnvolle und transparente Steuerung der quantifizierbaren Risikopositionen innerhalb eines konkret zu vereinbarenden Handlungsrahmens mit den Konzerngesellschaften. 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, die über die Zahlung von Bargeld oder die Lieferung eines anderen finanziellen Vermögenswerts beglichen werden, haben könnte. 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 Marktziinsänderungen können das Finanzergebnis des ÖBB-Konzerns aufgrund der gegebenen Bilanzstruktur beeinflussen. Es gilt daher, den Einfluss von möglichen Marktziinsschwankungen 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. Seit 2019 werden keine Derivate mehr eingesetzt, da das letzte nicht strukturierte Derivat (Plain-Vanilla-Zinsswaps) mit einem Nominale von rd. 100,0 Mio. EUR in 2019 wie geplant auslief. Dies deshalb, da der überwiegende Teil der finanziellen Vermögenswerte und Finanzverbindlichkeiten fix verzinst ist. Nähere Angaben dazu finden sich unter Punkt 29.2.a. der Erläuterungen zum Konzernabschluss.

### Währungsrisiko

Die Gesellschaften des ÖBB-Konzerns unterliegen nahezu keinen Fremdwährungsrisiken. Die Finanzierungen sind überwiegend in Euro denominated. Nur die Gesellschaften in Ungarn und in der Tschechischen Republik haben anteilmäßig sehr geringe Finanzierungen in lokaler Währung aufgenommen.

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 hinsichtlich Nichterfüllung finanzieller Verpflichtungen durch Geschäftspartner – vorwiegend Geldmarktgeschäfte, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, Veranlagungen, barwertig positive Swapgeschäfte. Dem Kontrahentenrisiko-Management unterliegen Limits, die für jeden Finanzpartner individuell vergeben und täglich auf Einhaltung überprüft werden.

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 vergangenen Jahren ist es gelungen, das originäre Volumen an bestehenden Cross-Border-Leasing-Transaktionen erheblich zu reduzieren, ohne den seinerzeit lukrierten Nettobarwertvorteil zu verlieren. Nach wie vor ist es Teil der ÖBB Strategie, 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 Punkt 30.3. der Erläuterungen zum Konzernabschluss.

## Rohstoffrisiko

### *Strom*

Die ÖBB-Infrastruktur AG betreibt eigene Wasserkraftwerke. Sie trägt die technische, wirtschaftliche und rechtliche Verantwortung für die Energieanlagen und beinhaltet das energiewirtschaftliche Kompetenzzentrum für die Energiebeschaffung der ÖBB. Energieanlagen sind Kraftwerke, Frequenzformer, Unterwerke sowie Hauptversorgungsanlagen und Leitstellen. Das Risikomanagement im Energiebereich wird direkt durch die ÖBB-Infrastruktur AG sichergestellt.

Rd. zwei Drittel des benötigten Bahnstroms und der gesamte Strom zur Versorgung der Betriebsanlagen (Bahnhöfe etc.) werden am Strommarkt beschafft. Daher ist der Teilkonzern ÖBB-Infrastruktur von Strompreisvolatilität stark betroffen. Die Risikomanagementstrategie sieht daher eine Preisabsicherung vor.

Für den Teilkonzern ÖBB-Infrastruktur ist es besonders relevant, dass die Preise im Vorfeld bereits abgesichert und fixiert sind. Die Preisabsicherung erfolgt mittels des Abschlusses von Forwards für die geplanten Einkaufsmengen für Bahnstrom, Verlustenergie und Betriebsanlagen sowie für Emissionszertifikate. Neben der Absicherung der Preise dient die Absicherung aber auch der Erhöhung der Planungssicherheit, die als Basis der Preiskalkulation notwendig ist. Weiterführende Informationen dazu befinden sich in Erläuterung 29.4 zum Konzernabschluss.

### *Diesel*

Entsprechende Dieselvolumen kommen im ÖBB-Konzern grundsätzlich bei zwei Gesellschaften zur Anwendung: ÖBB-Postbus GmbH und ÖBB-Produktion GmbH.

Die ÖBB-Produktion GmbH deckt den Verbrauch vor Ort zum Spotpreis. Derzeit wird vom Einsatz finanzieller Instrumente zum Zwecke der Absicherung abgesehen.

Die ÖBB-Postbus GmbH ist Marktführer im öffentlichen Regionalverkehr auf der Straße. Um die benötigten Mengen Diesel abzudecken, schließt die ÖBB-Postbus GmbH mit mehreren Lieferanten Rahmenverträge ab. Die Bestellung des Treibstoffes erfolgt auf Basis der in den Verträgen festgelegten Konditionen (Platts-Notierung Rotterdam) zuzüglich einem im Vertrag definierten Aufschlag für die Transportlogistik. Der Aufschlag für den Transport kann je Einlieferstelle unterschiedlich sein. Der Aufschlag war in den Verträgen bis Ende des Jahres 2019 fix geregelt und danach bis zum Vertragsende indexiert.

Zusätzlich gibt es die Möglichkeit, extern zu tanken. Hierfür liegen Rahmenverträge für Tankkarten mit verschiedenen Anbietern vor. Die Konditionen sind im jeweiligen Vertrag zwischen den Anbietern und der ÖBB-Postbus GmbH geregelt. Die Rabatte sind je Lieferant unterschiedlich.

Der Einsatz von Commodityswaps für die Dieselpreisabsicherungen ist jederzeit möglich, jedoch wird derzeit vom Einsatz finanzieller Instrumente Abstand genommen.



## 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 ist ein Mindeststandard ausformuliert, der in den Teilkonzernen Umsetzung findet.

Als Teil des kontinuierlichen Verbesserungsprozesses wurde 2017 ein Projekt zur „Weiterentwicklung des Internen Kontrollsystems im ÖBB-Konzern“ u. a. in Hinblick auf den Reifegrad des IKS im Vergleich zu namhaften Benchmarkunternehmen in Österreich abgeschlossen. Im Laufe der nachfolgenden Jahre wurden die identifizierten Weiterentwicklungsmaßnahmen in Umsetzung gebracht. 2019 erfolgte neuerlich unter Beiziehung externer Expertise die Beurteilung der IKS-Konzeption in Hinblick auf deren Angemessenheit im Sinne gesetzlicher Vorgaben und die inhaltliche Vertiefung in einzelnen inhaltlichen Aspekten.

### Kontrollumfeld

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

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

Als Grundlage für das IKS gilt, dass Kontrollmaßnahmen zu den identifizierten Risiken aus den wesentlichen und kritischen Geschäftsprozessen nachvollziehbar dokumentiert sind, dass die Aufbauorganisation nachvollziehbar dokumentiert ist (Organigramm, Arbeitsplatzbeschreibung, Funktionsbeschreibung etc.), regelmäßig angepasst wird und die anzuwendenden Regelwerke und internen Vorgaben umfassend bekannt und verfügbar sind. Aus dem oben erwähnten Weiterentwicklungsprojekt wurden konkrete Vorgaben abgeleitet. Die Geschäftsprozesse auf Basis vorliegender Prozesslandkarten sind direkt mit definierten IKS-Schlüsselkategorien in Verbindung zu setzen und innerhalb dieser Kategorien wiederum mit den relevanten IKS-Schlüsselrisiken.

### Risikobeurteilung und Kontrollaktivitäten

Auf Basis der Prozessdokumentationen werden in periodischen Abständen die wesentlichen Risiken identifiziert 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.

An dieser Stelle ist auf die im Rahmen des Weiterentwicklungsprojekts etablierte Vorgehensweise zu verweisen. Für die identifizierten IKS-Schlüsselkategorien wurde ein Set an generischen Schlüsselrisiken ausformuliert, 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. Sie prüft auf Grundlage eines genehmigten jährlichen Revisionsplans bestimmte IKS-Elemente. Die Ergebnisse werden in Form eines Tätigkeitsberichts dem Prüfungsausschuss des jeweiligen Aufsichtsrats berichtet.

Des Weiteren ist auch eine Stabstelle Compliance etabliert. Sie agiert in ihrer anlassbezogenen Überprüfungstätigkeit weisungsfrei und wird von Compliancebeauftragten aller Teilkonzerne unterstützt. Ein weiterer wesentlicher Aspekt der Compliancetätigkeit liegt in der Umsetzung von Präventivmaßnahmen.

### Information und Kommunikation

Unabhängig von der konzernweit wirkenden Harmonisierung weist jeder Teilkonzern der dezentralen Konzernstruktur entsprechend ein angemessenes, wirksames IKS nach. Die Einrichtung und Aufrechterhaltung erfolgt somit eigenverantwortlich ebendort.

Ein konzernweit gültiger Mindeststandard zur Umsetzung des IKS ist veröffentlicht, wird regelmäßig evaluiert und gegebenenfalls angepasst. Weiters besteht für die Organisationseinheiten des Konzerns die Verpflichtung zu einer softwareunterstützten, vereinheitlichten Dokumentation der innerprozessual definierten Schlüsselkontrollen mit ihren Risikofeldern sowie den zugehörigen Testschritten. Auf Basis dieses nicht editierbaren, kommentierten, nachvollziehbaren Datenmaterials erfolgt auch das Berichtswesen an das Management sowie die Prüfungsausschüsse der jeweiligen Konzerngesellschaften.

## Rechnungslegung

Das IKS für den Rechnungslegungsprozess ist auch Bestandteil des Prüfprogramms der Wirtschaftsprüfer im Rahmen der Jahresabschlussprüfung.

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

Die ÖBB-Business Competence Center GmbH unterstützt die ÖBB-Holding AG in ihrer Harmonisierungstätigkeit operativ durch entsprechend abgestimmte Prüfungs-, Evaluierungs- und Kommentierungsaufgaben.

Geschäftsfälle werden im ÖBB-Konzern grundsätzlich unter Einsatz der Software SAP gebucht. Bei manchen ausländischen Tochterunternehmen kommen zum Teil auch andere Softwarelösungen zur Anwendung. Somit erfolgt die Datenübertragung im Konzern weitgehend automatisiert. Upload-Files werden an die ÖBB-Holding AG geliefert, 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. In dem Handbuch werden wesentliche IFRS-basierte Bilanzierungserfordernisse konzernweit vorgegeben und kommuniziert. Die MitarbeiterInnen des Rechnungswesens werden laufend in Hinblick auf Neuerungen in der Rechnungslegung geschult, um den Risiken einer unbeabsichtigten Fehlberichterstattung vorbeugen zu können.

In den Jahren 2016 bis 2018 konzeptionierte und implementierte der ÖBB-Konzern mit dem Projekt „MORE!“ ein modernes Rechnungswesen im ÖBB-Konzern. Auslöser für das Projekt war die als Basis für eine künftige S4/HANA-Implementierung notwendige Einführung des neuen Hauptbuches und des zentralen Geschäftspartners im SAP. Das Projekt wurde dazu genutzt, nicht mehr verwendete Einstellungen, Organisationseinheiten, Stamm- und Bewegungsdaten zu bereinigen und eine Kontenplanorganisation in mehreren Modulen durchzuführen. Weitere Schwerpunkte waren die Zusammenführung in- und ausländischer ÖBB Gesellschaften in einen Mandanten und die Einführung bestimmter neuer Funktionalitäten. Die Produktivmigration erfolgte im Jänner 2018, womit alle Buchungen seit 01.01.2018 im neuen System stattfinden.

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

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

## F. Anmerkungen zum Lagebericht

Dieser Lagebericht enthält Aussagen und Prognosen, die sich auf die zukünftige Entwicklung des Konzerns und seines wirtschaftlichen Umfelds beziehen. Sämtliche Prognosen wurden auf Basis der zum Erstellungszeitpunkt zur Verfügung stehenden Informationen erstellt. Es können daher die tatsächlich eintretenden Entwicklungen von den im Lagebericht geschilderten Erwartungen abweichen.

Wien, am 24.03.2020

Der Vorstand

Ing. Mag. (FH) Andreas Matthä

Mag. Arnold Schiefer

# ZAHLEN DATEN FAKTEN

## 6.945 Mio.

Der ÖBB-Konzern hat 2019 mit einem Gesamtertrag von **6.945,1 Mio. Euro** ein **EBT von 168,5 Mio. Euro erwirtschaftet** (Seite 68).

## 41.904

Bei den ÖBB waren im Jahr 2019 **41.904 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beschäftigt** (ohne Lehrlinge, Stand 31.12.). Davon waren 19.566 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter definitiv gestellt. Damit ist 2019 das erste Jahr, in dem diese Mitarbeitergruppe weniger als die Hälfte der Gesamtbeschäftigten einnimmt (Seite 85).

## 2.699,5 Mio.

Der **ÖBB-Konzern** tätigte im Jahr 2019 **Investitionen in der Höhe von 2.699,5 Mio. Euro**, im Jahr zuvor waren es 2.590,8 Mio. Mit rd. 2.129,7 Mio. Euro entfällt das Hauptvolumen der Investitionen auf den Teilkonzern ÖBB-Infrastruktur (Seite 75).



## 2.000

**Im ÖBB-Konzern arbeiten über 2.000 Kolleginnen und Kollegen aus mehr als 70 Ländern** – Tendenz steigend. Die kulturelle Vielfalt reicht von Togo bis Norwegen und Spanien bis China (Seite 87).

## 1.805

Im Jahr 2019 waren bei den ÖBB **1.805 Lehrlinge in Ausbildung**. Hinzu kommen weitere 174 Lehrlinge über die Allgemeine Privatstiftung für berufliche Bildung. Damit sind die ÖBB einer der größten Ausbildungsbetriebe in Österreich und der größte in technischen Berufen (Seite 85).

## 4,2 Mio.

Durch die Verkehrsleistungen der ÖBB mit Bahn und Bus konnten **CO<sub>2</sub>-Emissionen** in der Höhe von 4,2 Mio. Tonnen eingespart werden – gemessen daran, wenn die gleichen Strecken mit dem Pkw (Personenverkehr) und Lkw (Güterverkehr) zurückgelegt worden wären (Stand 2018, Seite 93).



**Konzernabschluss**

# Konzernabschluss

## Konzern-Gewinn-und-Verlust-Rechnung 2019

### Konzern-Gewinn-und-Verlust-Rechnung 2019

	Erläuterung	2019 in TEUR	2018 *) in TEUR
<b>Fortzuführende Geschäftsbereiche</b>			
Umsatzerlöse	4	4.405.106,7	4.347.586,0
Bestandsveränderungen		5.603,7	446,4
Andere aktivierte Eigenleistungen	5	421.186,2	373.360,3
Sonstige betriebliche Erträge	6	2.113.175,8	2.004.367,0
<b>Gesamterträge</b>		<b>6.945.072,4</b>	<b>6.725.759,7</b>
Aufwendungen für Material und bezogene Leistungen	7	-1.781.434,0	-1.802.681,6
Personalaufwand	8	-2.742.418,2	-2.630.922,5
Abschreibungen	9	-1.190.556,3	-1.070.598,1
Sonstige betriebliche Aufwendungen	10	-475.621,5	-417.169,3
<b>Betriebsergebnis (EBIT ohne Ergebnis aus nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmen)</b>		<b>755.042,4</b>	<b>804.388,1</b>
Ergebnis aus nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmen	17	3.611,8	2.970,6
Zinserträge	11	23.964,6	20.641,0
Zinsaufwendungen	11	-618.681,7	-647.453,5
Sonstiger Finanzertrag	12	30.693,5	13.009,9
Sonstiger Finanzaufwand	12	-26.098,4	-25.434,0
<b>Finanzergebnis inkl. Ergebnis aus nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmen</b>		<b>-586.510,2</b>	<b>-636.266,0</b>
<b>Ergebnis vor Ertragsteuern (EBT)</b>		<b>168.532,2</b>	<b>168.122,1</b>
Ertragsteuern	13	56.569,2	52.274,2
<b>Ergebnis aus fortzuführenden Geschäftsbereichen</b>		<b>225.101,4</b>	<b>220.396,3</b>
<b>Abgehender Geschäftsbereich</b>			
Ergebnis nach Steuern des abgehenden Geschäftsbereichs	19	-57.839,6	-17.296,8
<b>Konzernjahresergebnis</b>		<b>167.261,8</b>	<b>203.099,5</b>
<b>Konzernjahresergebnis anteilig zugerechnet:</b>			
dem Aktionär des Mutterunternehmens		165.092,3	212.391,2
den nicht beherrschenden Gesellschaftern		2.169,5	-9.291,7

\*) Vorjahrsbeträge angepasst gemäß IFRS 5 sowie aufgrund IAS 8; siehe Erläuterungen 3 und 19.

## Konzern-Gesamtergebnisrechnung 2019

### Sonstiges Ergebnis 2019

	Erläuterung	2019 in TEUR	2018 in TEUR
<b>Konzernjahresergebnis</b>		<b>167.261,8</b>	<b>203.099,5</b>
Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste	24	-8.455,5	1.842,7
Posten, die in künftigen Perioden nicht in die Gewinn-und-Verlust-Rechnung umgegliedert werden		-8.455,5	1.842,7
Cashflow Hedges	24	-21.780,7	32.835,4
Unrealisiertes Ergebnis aus der Währungsumrechnung	24	-5.443,9	-7.607,8
<b>Posten, die in künftigen Perioden in die Gewinn-und-Verlust-Rechnung umgegliedert werden</b>		<b>-27.224,6</b>	<b>25.227,6</b>
<b>Sonstiges Ergebnis</b>		<b>-35.680,1</b>	<b>27.070,3</b>
<b>Konzerngesamtergebnis</b>		<b>131.581,7</b>	<b>230.169,8</b>
<b>Konzerngesamtergebnis anteilig zugerechnet:</b>			
dem Aktionär des Mutterunternehmens		129.412,2	239.461,5
den nicht beherrschenden Gesellschaftern		2.169,5	-9.291,7

## Konzern-Bilanz per 31.12.2019

Vermögen	Erläuterung	31.12.2019 in TEUR	31.12.2018 in TEUR
<b>Langfristige Vermögenswerte</b>			
Sachanlagen	14	28.245.790,2	26.808.685,7
Immaterielle Vermögenswerte	15	876.903,3	769.253,1
Als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien	16	168.971,9	154.920,3
Nach der Equity-Methode bilanzierte Unternehmen	17	66.154,2	64.457,0
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	18	286.079,7	324.402,4
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	20	131.789,6	146.814,1
Latente Steueransprüche	13	191.401,2	117.466,9
		<b>29.967.090,1</b>	<b>28.385.999,5</b>
<b>Kurzfristige Vermögenswerte</b>			
Vorräte	21	278.440,5	257.388,5
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	20	595.710,7	549.800,4
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	20	312.970,2	358.827,3
Forderungen aus Ertragsteuern	13	852,6	758,5
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	18	34.862,3	62.515,2
Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte	19	139,1	125,1
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	22	64.302,7	94.475,1
		<b>1.287.278,1</b>	<b>1.323.890,1</b>
		<b>31.254.368,2</b>	<b>29.709.889,6</b>
<b>Eigenkapital und Schulden</b>			
<b>Eigenkapital</b>			
Grundkapital	23	1.900.000,0	1.900.000,0
Kapitalrücklagen	24	80.812,2	260.812,2
Andere Rücklagen	24	-113.792,8	-86.568,2
Erwirtschaftetes Ergebnis	24	765.085,3	441.887,5
dem Aktionär des Mutterunternehmens zurechenbares Eigenkapital		<b>2.632.104,7</b>	<b>2.516.131,6</b>
Anteile nicht beherrschender Gesellschafter	23	12.658,1	12.531,3
		<b>2.644.762,8</b>	<b>2.528.662,9</b>
<b>Langfristige Schulden</b>			
Finanzverbindlichkeiten	25	22.823.017,0	21.721.976,0
Rückstellungen	26	574.284,3	512.980,1
Sonstige Verbindlichkeiten	27	40.137,4	45.717,5
Latente Steuerschulden	13	9.192,3	11.028,5
		<b>23.446.631,0</b>	<b>22.291.702,1</b>
<b>Kurzfristige Schulden</b>			
Finanzverbindlichkeiten	25	2.519.664,2	2.424.370,1
Rückstellungen	26	199.358,6	131.162,1
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	27	879.848,7	1.022.191,8
Sonstige Verbindlichkeiten	27	1.564.102,9	1.311.800,6
		<b>5.162.974,4</b>	<b>4.889.524,6</b>
		<b>31.254.368,2</b>	<b>29.709.889,6</b>



## Konzern-Geldflussrechnung 2019

Erläuterung		2019 in TEUR	2018 in TEUR
Konzernjahresergebnis		167.262	203.100
<b>Unbare Aufwendungen und Erträge</b>			
+ Abschreibung auf Sachanlagen, immaterielle Vermögenswerte und als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	9	1.370.221	1.242.517
+ Abschreibung / - Zuschreibung auf langfristige finanzielle Vermögenswerte		348	5
- Auflösung von Kostenbeiträgen von Dritten	9	-166.355	-172.118
+ Verluste / - Gewinne aus dem Abgang von Sachanlagen, immateriellen Vermögenswerten und als Finanzinvestition gehaltene Immobilien		-27.679	-54.888
+ Verluste / - Gewinne aus dem Abgang von finanziellen Vermögenswerten		0	-20
- Wechselkursbedingte Gewinne / + Wechselkursbedingte Verluste		2.025	3.254
- Sonstige zahlungsunwirksame Erträge / + Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen		-2.858	2.361
+ Zinsaufwand	11	619.219	647.908
- Zinsertrag	11	-24.029	-20.663
+ Steuerertrag		-56.563	-52.212
<b>Veränderungen der Vermögenswerte und Schulden</b>			
- Zunahme / + Abnahme von Vorräten	21	-28.172	-13.040
- Zunahme / + Abnahme der Forderungen aus L+L sowie anderer Vermögenswerte		25.100	8.994
+ Zunahme / - Abnahme der Verbindlichkeiten aus L+L sowie anderer Schulden und Abgrenzungen		220.446	599.702
+ Zunahme / - Abnahme von Rückstellungen	26	117.793	-44.374
- Gezahlte Zinsen		-739.879	-716.199
+ Erhaltene Zinsen		23.714	9.745
- Gezahlte Ertragsteuern	13	-7.224	-10.119
<b>Geldfluss aus der betrieblichen Tätigkeit a)</b>		<b>1.493.369</b>	<b>1.633.953</b>
+ Einzahlungen aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten		60.833	40.055
- Auszahlungen für Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	14, 15	-2.598.368	-2.384.677
+ Einzahlungen aus dem Abgang von finanziellen Vermögenswerten		0	643
- Auszahlungen für Investitionen in finanzielle Vermögenswerte		-401	-1.040
+ Einzahlungen / - Rückzahlungen von Kostenbeiträgen von Dritten	14, 15	147.111	126.833
+ Einzahlungen aus dem Verkauf von konsolidierten Unternehmen und sonstigen Geschäftseinheiten		100	0
- Auszahlungen für den Erwerb von konsolidierten Unternehmen und sonstigen Geschäftseinheiten		-304	0
+ Erhaltene Dividenden		2.772	95
+ Tilgung von gewährten Krediten (aus Investitionstätigkeit)		-296	-958
<b>Geldfluss aus der Investitionstätigkeit b)</b>		<b>-2.388.553</b>	<b>-2.219.049</b>
- Auszahlungen an nicht beherrschende Gesellschafter		-1.843	-7.061
+ Einzahlungen aus der Begebung von Anleihen und Aufnahme von Finanzkrediten	25	2.807.011	955.838
- Auszahlungen für die Tilgung von Anleihen und Finanzkrediten		-2.065.835	-394.017
- Auszahlungen von Leasingverbindlichkeiten		-94.207	-14.943
+ Einzahlung aus Gewährung / - Auszahlung für Tilgung von sonstigen Darlehen		91.610	1.468
<b>Geldfluss aus der Finanzierungstätigkeit c)</b>		<b>736.737</b>	<b>541.285</b>
Liquide Mittel zum Periodenbeginn		60.773	104.709
konsolidierungskreisbedingte Änderungen		523	0
Währungsdifferenzen		557	-125
Veränderungen der liquiden Mittel aus den Geldflüssen (Cashflow) (a+b+c)		-158.447	-43.811
<b>Liquide Mittel zum Periodenende</b>		<b>-96.593</b>	<b>60.773</b>

Angaben zum abgehenden Geschäftsbereich bzw. zur Zusammensetzung des Fonds der liquiden Mittel werden unter Erläuterung 19 bzw. unter Erläuterung 33 gemacht.

## Aufstellung der Veränderung des Konzern-Eigenkapitals 2019

dem Aktionär des Mutterunternehmens zurechenbares Eigenkapital									
Andere Rücklagen									
in TEUR	Grundkapital	Kapitalrücklagen	Cashflow-Hedge-Rücklage	Available-for-Sale-Rücklage	Währungsdifferenzen	Erwirtschaftetes Ergebnis	Summe Eigenkapital	Anteile nicht beherrschender Gesellschafter	Gesamtes Eigenkapital
Stand 01.01.2018	1.900.000,0	260.812,2	-68.808,4	4.862,0	-42.987,3	244.094,0	2.297.972,5	7.915,4	2.305.887,9
Anpassungen aus der erstmaligen Anwendung von IFRS 9				-4.862,0		-1.285,2	-6.147,2		-6.147,2
<b>Angepasster Stand zum 01.01.2018</b>	<b>1.900.000,0</b>	<b>260.812,2</b>	<b>-68.808,4</b>	<b>0,0</b>	<b>-42.987,3</b>	<b>242.808,8</b>	<b>2.291.825,3</b>	<b>7.915,4</b>	<b>2.299.740,7</b>
Konzernjahresergebnis						212.391,2	212.391,2	-9.291,7	203.099,5
Sonstiges Ergebnis			32.835,4	0,0	-7.607,8	1.842,7	27.070,3		27.070,3
<b>Konzerngesamtergebnis</b>			<b>32.835,4</b>	<b>0,0</b>	<b>-7.607,8</b>	<b>214.233,9</b>	<b>239.461,5</b>	<b>-9.291,7</b>	<b>230.169,8</b>
Ausschüttungen an nicht beherrschende Gesellschafter								-1.247,6	-1.247,6
Effekte aus Kapitalkonsolidierungen						-15.155,2	-15.155,2	15.155,2	0,0
<b>Stand 31.12.2018</b>	<b>1.900.000,0</b>	<b>260.812,2</b>	<b>-35.973,0</b>	<b>0,0</b>	<b>-50.595,1</b>	<b>441.887,5</b>	<b>2.516.131,6</b>	<b>12.531,3</b>	<b>2.528.662,9</b>

dem Aktionär des Mutterunternehmens zurechenbares Eigenkapital									
Andere Rücklagen									
in TEUR	Grundkapital	Kapitalrücklagen	Cashflow-Hedge-Rücklage	Available-for-Sale-Rücklage	Währungsdifferenzen	Erwirtschaftetes Ergebnis	Summe Eigenkapital	Anteile nicht beherrschender Gesellschafter	Gesamtes Eigenkapital
Stand 01.01.2019	1.900.000,0	260.812,2	-35.973,0	0,0	-50.595,1	441.887,5	2.516.131,6	12.531,3	2.528.662,9
Anpassungen aus der erstmaligen Anwendung von IFRS 16						-13.510,3	-13.510,3		-13.510,3
<b>Angepasster Stand zum 01.01.2019</b>	<b>1.900.000,0</b>	<b>260.812,2</b>	<b>-35.973,0</b>	<b>0,0</b>	<b>-50.595,1</b>	<b>428.377,2</b>	<b>2.502.621,3</b>	<b>12.531,3</b>	<b>2.515.152,6</b>
Konzernjahresergebnis						165.092,3	165.092,3	2.169,5	167.261,8
Sonstiges Ergebnis			-21.780,7	0,0	-5.443,9	-8.455,5	-35.680,1		-35.680,1
<b>Konzerngesamtergebnis</b>			<b>-21.780,7</b>	<b>0,0</b>	<b>-5.443,9</b>	<b>156.636,8</b>	<b>129.412,2</b>	<b>2.169,5</b>	<b>131.581,7</b>
Umgliederung		-180.000,0				180.000,0	0,0		0,0
Ausschüttungen an nicht beherrschende Gesellschafter								-2.042,7	-2.042,7
Effekt aus Endkonsolidierung des abgehenden Geschäftsbereichs						71,3	71,3		71,3
<b>Stand 31.12.2019</b>	<b>1.900.000,0</b>	<b>80.812,2</b>	<b>-57.753,7</b>	<b>0,0</b>	<b>-56.039,0</b>	<b>765.085,3</b>	<b>2.632.104,7</b>	<b>12.658,1</b>	<b>2.644.762,8</b>

Die Anzahl der Aktien beträgt unverändert 190.000 Stück.

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

## Erläuterungen zum Konzernabschluss per 31.12.2019

### A. GRUNDLAGEN UND METHODEN

Die Österreichische Bundesbahnen-Holding Aktiengesellschaft (fortan kurz ÖBB-Holding AG) und ihre Tochtergesellschaften bilden den Konzern der Österreichische Bundesbahnen-Holding Aktiengesellschaft (fortan ÖBB-Konzern).

Bei der ÖBB-Holding AG handelt es sich um eine Aktiengesellschaft, die entsprechend § 2 (1) Bundesbahngesetz i. d. F. Bundesbahnstrukturgesetz BGBl. I Nr. 138/2003 im Jahre 2004 als nunmehr oberste Konzerngesellschaft des ÖBB-Konzerns gegründet wurde, ihren Sitz in Wien hat und deren Anteile zu 100% dem Bund vorbehalten sind. Die Verwaltung der Anteile obliegt dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie. Die Adresse des eingetragenen Firmensitzes lautet: Am Hauptbahnhof 2, 1100 Wien, Österreich. Der ÖBB-Konzern ist im Firmenbuch unter FN 247642 f beim Handelsgericht Wien eingetragen. Dort wird auch der Konzernabschluss hinterlegt.

Der ÖBB-Konzern präsentiert sich mit der ÖBB-Holding AG als strategischer Leitgesellschaft, die alle Anteile an den drei Aktiengesellschaften (Teilkonzernen) ÖBB-Personenverkehr Aktiengesellschaft, Rail Cargo Austria Aktiengesellschaft und ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft hält (fortan AG anstelle Aktiengesellschaft). Die Teilkonzerne werden fortan Teilkonzern ÖBB-Personenverkehr, Teilkonzern Rail Cargo Austria und Teilkonzern ÖBB-Infrastruktur genannt.

Ein Tochterunternehmen der ÖBB-Holding AG, die ÖBB-Infrastruktur AG, ist gemäß § 189a Z 1 lit a UGB ein Unternehmen von öffentlichem Interesse und somit verpflichtet, einen Teilkonzernabschluss gemäß IFRS zu erstellen, da von ihr ausgegebene Anleihen am geregelten Markt an der Börse von Wien zum Handel zugelassen sind. Der Teilkonzernabschluss der ÖBB-Infrastruktur AG wird zum Firmenbuch unter FN 71396 w beim Handelsgericht Wien hinterlegt.

#### 1. Rechnungslegungsgrundsätze

Die ÖBB-Holding AG ist gemäß § 244 Unternehmensgesetzbuch (UGB) verpflichtet, einen Konzernabschluss zu erstellen. Der Konzernabschluss zum 31.12.2019 wurde gemäß § 245a (2) UGB i. V. m. 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 31.12.2019 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-Holding 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 EUR (Mio. EUR) oder 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 31.12.2018 haben sich folgende Standards und Interpretationen geändert bzw. waren aufgrund der Übernahme in das EU-Recht oder des Inkrafttretens der Regelung erstmals verpflichtend anzuwenden.

Überarbeitete und geänderte Standards/ Interpretationen		Geltend ab <sup>1)</sup>	Auswirkungen auf den Konzernabschluss
IFRS 16	Leasingverhältnisse	01.01.2019	ja
IFRIC 23	Unsicherheit bezüglich der ertragsteuerlichen Behandlung	01.01.2019	nein
IFRS 9	Vorfälligkeitsregelungen mit negativer Ausgleichsleistung	01.01.2019	nein
IAS 28	Langfristige Beteiligungen an assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen	01.01.2019	nein
IAS 19	Planänderungen, -kürzungen oder -abgeltungen	01.01.2019	nein
AIP 2015 - 2017	Jährliche Verbesserungen der IFRS	01.01.2019	nein

<sup>1)</sup> Anzuwenden auf Geschäftsjahre, die am oder nach dem angegebenen Datum beginnen.

Der Konzern hat in diesem Geschäftsjahr IFRS 16 „Leasingverhältnisse“ erstmalig angewendet, da dieser verpflichtend für Geschäftsjahre anzuwenden ist, die am oder nach dem 01.01.2019 beginnen. Mit IFRS 16 werden neue oder geänderte Anforderungen in Bezug auf die Bilanzierung von Leasingverhältnissen eingeführt. Signifikante Änderungen hinsichtlich der Bilanzierung ergeben sich beim Leasingnehmer, indem keine Unterscheidung zwischen Operating- und Finanzierungsleasingverhältnissen mehr vorgenommen wird und die Erfassung eines Nutzungsrechts und einer Leasingverbindlichkeit zu Beginn aller Leasingverhältnisse vorzunehmen ist (mit Ausnahme von kurzfristigen Leasingverhältnissen und Leasingverhältnissen über Vermögenswerte mit einem geringen Neuwert bei Anwendung

entsprechender Erleichterungsvorschriften). Im Gegensatz zur Bilanzierung beim Leasingnehmer sind die Anforderungen beim Leasinggeber weitestgehend unverändert geblieben.

Der Konzern hat IFRS 16 nach der modifiziert retrospektiven Methode angewendet, wonach der kumulierte Effekt der erstmaligen Anwendung zum 01.01.2019 im erwirtschafteten Ergebnis erfasst wird. Daher wurden die Vergleichsinformationen für 2018 nicht angepasst, das heißt wie zuvor gemäß IAS 17 „Leasingverhältnisse“ und den damit verbundenen Interpretationen dargestellt. Die Einzelheiten zu den Änderungen der Rechnungslegungsmethoden sind nachstehend angeführt. Darüber hinaus wurden die Angabepflichten in IFRS 16 nicht auf die Vergleichsinformationen angewendet.

Der Konzern hat von der praktischen Erleichterung Gebrauch gemacht, bei der Umstellung auf IFRS 16 nicht neu zu beurteilen, ob ein Vertrag ein Leasingverhältnis ist oder enthält. Dementsprechend wird die Definition eines Leasingverhältnisses gemäß IAS 17 und IFRIC 4 weiterhin auf diejenigen Verträge angewendet, die vor dem 01.01.2019 abgeschlossen oder geändert wurden. Daher wurde die Definition eines Leasingverhältnisses nach IFRS 16 nur auf Verträge angewendet, die am oder nach dem 01.01.2019 abgeschlossen oder geändert wurden.

## **Leasingnehmer**

### **Leasingverhältnisse, die nach IAS 17 bisher als Operating-Leasingverhältnisse eingestuft wurden**

Mit der Anwendung des IFRS 16 verändert sich für den Konzern die bilanzielle Abbildung von Leasingverhältnissen, die zuvor als Operating-Leasingverhältnisse nicht in der Bilanz erfasst wurden.

Dem neuen Standard entsprechend erfasst der Konzern für Leasingverhältnisse (mit Ausnahme der unter die weiter unten erläuterten Erleichterungsvorschriften fallenden Leasingverhältnisse):

- in der Konzernbilanz ein Nutzungsrecht zum Buchwert, als ob IFRS 16 seit dem Bereitstellungsdatum angewendet worden wäre, abgezinst mit dem Grenzfremdkapitalzinssatz des Konzerns zum Zeitpunkt der erstmaligen Anwendung bzw. ein Nutzungsrecht zu einem Betrag in Höhe der Leasingverbindlichkeit, angepasst um den Betrag der im Voraus geleisteten oder abgegrenzten Leasingzahlungen
- in der Konzernbilanz eine Leasingverbindlichkeit bewertet mit dem Barwert der zukünftigen Leasingzahlungen

Der Konzern hat seine Nutzungsrechte zum Zeitpunkt des Übergangs auf Wertminderung geprüft und ist zum Schluss gekommen, dass keine Anhaltspunkte für eine Wertminderung der Nutzungsrechte vorliegen.

Der Konzern hat eine Reihe von Erleichterungsvorschriften bei der Anwendung des IFRS 16 auf Leasingverhältnisse genutzt, die nach IAS 17 als Operating-Leasingverhältnisse eingestuft wurden. Im Einzelnen hat der Konzern:

- bei Leasingverhältnissen, deren Laufzeit innerhalb von zwölf Monaten nach dem Zeitpunkt der erstmaligen Anwendung endet, weder Nutzungsrechte noch Leasingverbindlichkeiten angesetzt,
- bei Leasingverhältnissen, bei denen der zugrunde liegende Vermögenswert von geringem Wert ist, weder Nutzungsrechte noch Leasingverbindlichkeiten angesetzt (z. B. IT-Ausstattung),
- bei der Bewertung des Nutzungsrechts zum Zeitpunkt der erstmaligen Anwendung die anfänglichen direkten Kosten unberücksichtigt gelassen und
- bei der Bestimmung der Laufzeit des Leasingverhältnisses nachträgliche bessere Erkenntnisse berücksichtigt, wenn der Vertrag Verlängerungs- oder Kündigungsoptionen enthält.

### **Leasingverhältnisse, die nach IAS 17 bisher als Finanzierungsleasing eingestuft wurden**

Bei Leasingverhältnissen, die unter Anwendung von IAS 17 als Finanzierungsleasingverhältnisse klassifiziert wurden, wurde der Buchwert des Nutzungsrechtes und der Leasingverbindlichkeit zum 01.01.2019 mit dem Buchwert des Leasinggegenstandes und der Leasingverbindlichkeit gemäß IAS 17 unmittelbar vor diesem Zeitpunkt angesetzt.

Nutzungsrechte und Leasingverbindlichkeiten werden ab dem 01.01.2019 unter Anwendung von IFRS 16 bilanziert.

## **Leasinggeber**

IFRS 16 ändert die Bilanzierung von Leasingverhältnissen beim Leasinggeber nicht substantiell. Der Leasinggeber hat weiterhin eine Klassifizierung der Leasingverhältnisse in Operating- und Finanzierungsleasingverhältnisse vorzunehmen und diese entsprechend unterschiedlich zu bilanzieren.

Gemäß IFRS 16 werden Untermietverhältnisse beim Intermediär getrennt vom Hauptmietverhältnis als gesonderte Verträge bilanziert. Der Intermediär ist verpflichtet, das Untermietverhältnis entweder als Finanzierungs- oder Operating-Leasingverhältnis zu klassifizieren. Dies muss unter Bezugnahme auf das aus dem Hauptmietverhältnis resultierende Nutzungsrecht erfolgen (und nicht unter Bezugnahme auf den dem Nutzungsrecht zugrunde liegenden Vermögenswert, wie dies nach IAS 17 der Fall war.)



Aufgrund dieser Änderung hat der Konzern einige seiner zuvor als Operating-Leasingverhältnisse abgebildeten Untermietverhältnisse in Finanzierungsleasingverhältnisse umklassifiziert und diese wie neue Finanzierungsleasingverhältnisse behandelt, die zum Erstanwendungszeitpunkt abgeschlossen wurden.

### Auswirkung der erstmaligen Anwendung von IFRS 16 im Erstanwendungszeitpunkt zum 01.01.2019

Beim Übergang auf IFRS 16 hat der Konzern Nutzungsrechte sowie Leasingverbindlichkeiten und den Saldo daraus im erwirtschafteten Ergebnis erfasst. Darüber hinaus wurden in den sonstigen Forderungen enthaltene Mietvorauszahlungen sowie in den Verbindlichkeiten aus Lieferung und Leistungen enthaltene Abgrenzungen für eine Mietfreistellung aufgelöst. Außerdem hat der Konzern als Leasinggeber zuvor als Operating-Leasingverhältnisse abgebildeten Untermietverhältnisse in Finanzierungsleasingverhältnisse umklassifiziert und somit Leasingforderungen in den finanziellen Vermögenswerten erfasst.

Die Auswirkungen im Zeitpunkt des Übergangs werden im Folgenden zusammengefasst.

in Mio. EUR	Auswirkung der Anwendung von IFRS 16 auf die Eröffnungsbilanzwerte zum 01.01.2019
Sachanlagevermögen	387,7
Finanzielle Vermögenswerte Leasing	7,6
Sonstige kurzfristige Forderungen und Vermögenswerte	-1,0
Aktive latente Steuer	1,0
Erwirtschaftetes Ergebnis	-13,5
Finanzverbindlichkeiten Leasing	413,0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-4,2
Passive latente Steuer	0,1

Der Konzern hat bei der Bewertung der Leasingverbindlichkeiten aus Operating-Leasingverhältnissen die Leasingzahlungen mit seinem Grenzfremdkapitalzinssatz zum 01.01.2019 abgezinst. Der Grenzfremdkapitalzinssatz liegt für Leasingverbindlichkeiten in HUF zwischen 1,5% und 4,6% und für die restlichen Leasingverbindlichkeiten zwischen 0,1% und 2,2%.

in Mio. EUR	Überleitungsrechnung -- Leasingverbindlichkeiten nach IFRS 16 zum 01.01.2019
<i>Unkündbare Operating Leasing- und Mietverpflichtungen zum 31.12.2018</i>	<i>352,9</i>
Leasingverträge aus unkündbaren Operating-Leasingverhältnissen mit einer Restlaufzeit von unter 12 Monaten	1,0
Leasingverträge aus unkündbaren Operating-Leasingverhältnissen mit immateriellen Vermögenswerten und Serviceverträge	8,7
Sonstiges (Anpassung Leasingrate, Laufzeit, Verlängerungsoptionen etc.)	-14,1
<b>Zwischensumme aus unkündbaren Operating Leasing- und Mietverpflichtungen undiskontiert zum 01.01.2019</b>	<b>357,3</b>
Effekt aus der Diskontierung mit dem Grenzfremdkapitalzinssatz zum 01.01.2019	27,0
<b>Operating Leasing- und Mietverpflichtungen diskontiert zum 01.01.2019</b>	<b>330,4</b>
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasingverhältnissen zum 31.12.2018	293,4
Zusätzlich angesetzte Leasingverbindlichkeiten aufgrund von IFRS 16, welche über unkündbare Perioden hinausgehen	82,6
<b>Leasingverbindlichkeiten gemäß IFRS 16 zum 01.01.2019</b>	<b>706,4</b>

### 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 <sup>1)</sup>	voraussichtlich Auswirkungen auf den Konzernabschluss
<b>Neue Standards und Interpretationen</b>			
IFRS 17	Versicherungsverträge	01.01.2021 <sup>2)</sup>	nein
<b>Änderungen zu Standards und Interpretationen</b>			
IAS 1 und IAS 8	Angabeninitiative Wesentlichkeit	01.01.2020	nein
Conceptual Framework	Überarbeitetes Rahmenkonzept	01.01.2020	wird noch analysiert
IFRS 9, IAS 39 und IFRS 7	IBOR-Reform	01.01.2020	nein
IFRS 3	Unternehmenszusammenschlüsse - Definition eines Geschäftsbetriebs	01.01.2020 <sup>2)</sup>	nein

<sup>1)</sup> Anzuwenden auf Geschäftsjahre, die am oder nach dem angegebenen Datum beginnen.

<sup>2)</sup> Von EU noch nicht übernommen.

Es gibt keine anderen Standards, die noch nicht in Kraft sind und voraussichtlich in der aktuellen oder zukünftigen Berichtsperiode sowie auf absehbare zukünftige Transaktionen einen wesentlichen Einfluss auf das Unternehmen hätten.

## 2. Konsolidierung 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, der funktionalen Währung des Mutterunternehmens, aufgestellt.

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. Nichtmonetäre Posten, die zu historischen Anschaffungs- und Herstellungskosten in einer Fremdwährung bewertet werden, werden mit dem Kurs am Tag des Geschäftsvorfalles umgerechnet. Nichtmonetäre 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.

Die in den Konzernabschlüssen einbezogenen Jahresabschlüsse der ausländischen Tochtergesellschaften werden wie folgt umgerechnet: Die Vermögenswerte und Schulden werden mit den Fremdwährungsreferenzkursen der Österreichischen Nationalbank (OeNB) des Bilanzstichtags bewertet. Die Umrechnung der Posten der Gewinn- und Verlustrechnung erfolgt mit Jahresdurchschnittskursen. Differenzen aus der Währungsumrechnung werden im sonstigen Konzernergebnis erfasst. Solange das Tochterunternehmen in den Konsolidierungskreis einbezogen wird, erfolgt die Fortführung der Umrechnungsdifferenzen im sonstigen Ergebnis und damit im Konzerneigenkapital. Scheiden Tochterunternehmen aus dem Konsolidierungskreis aus, werden die entsprechenden Umrechnungsdifferenzen im Konzernjahresergebnis erfasst.

Nachdem das Hauptabsatzgebiet des ÖBB-Konzerns in Österreich liegt, werden die Umsätze nur zu einem geringen Teil in anderen Währungen getätigt. Die Wechselkurse wesentlicher Währungen haben sich wie folgt entwickelt (Quelle: Referenzkurse der Europäischen Zentralbank [EZB] gemäß www.oenb.at):

## Konsolidierung

in EUR gerundet	Stichtagskurs		Jahresdurchschnittskurs	
	31.12.2019	31.12.2018	2019	2018
Bosnien und Herzegowina Mark (BAM)	1,956	1,956	1,956	1,956
Bulgarischer Lew (BGN)	1,956	1,956	1,956	1,956
Kroatische Kuna (HRK)	7,440	7,413	7,418	7,418
Neue Türkische Lire (TRY)	6,684	6,059	6,358	5,708
Polnische Zloty (PLN)	4,257	4,301	4,298	4,262
Rumänische Leu (RON)	4,783	4,664	4,745	4,654
Russische Rubel (RUB)	69,956	79,715	72,455	74,042
Tschechische Kronen (CZK)	25,408	25,724	25,670	25,647
Ungarische Forint (HUF)	330,530	320,980	325,300	318,890
US-Dollar (USD)	1,123	1,145	1,120	1,181

### 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-Gesamtergebnisrechnung 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-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 den 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 darstellen, werden in Übereinstimmung mit IFRS 9 „Finanzinstrumente“ 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, die sich am Überschuss der übertragenen Gegenleistung und des Betrags der Anteile nicht beherrschender Gesellschafter über die erworbenen identifizierbaren Vermögenswerte und übernommenen Schulden bemessen, bewertet. 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.

### **Transaktionen mit nicht beherrschenden Gesellschaftern ohne Verlust der Beherrschung**

Transaktionen mit nicht beherrschenden Gesellschaftern ohne Verlust der Beherrschung werden wie Transaktionen mit Eigenkapitaleignern des Konzerns behandelt. Ein aus dem Erwerb eines nicht beherrschenden Anteils entstehender Unterschiedsbetrag zwischen der gezahlten Leistung und dem betreffenden Anteil am Buchwert des Nettovermögens des Tochterunternehmens wird im Eigenkapital erfasst. Gewinne und Verluste, die bei der Veräußerung von nicht beherrschenden Anteilen entstehen, werden ebenfalls im Eigenkapital erfasst.

### **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 gemäß IFRS 9 als Eigenkapitalinstrumente bewertet zum beizulegenden Zeitwert eingestuft werden. Die erstmalige Erfassung erfolgt zu Anschaffungskosten. Diese werden in der Folge um die Veränderungen des Anteils des ÖBB-Konzerns am Reinvermögen nach dem Erwerbszeitpunkt sowie um Verluste durch Wertminderungen angepasst. Verluste, die den Anteil des ÖBB-Konzerns an assoziierten Unternehmen übersteigen, werden nicht erfasst, wenn keine Verpflichtung zu Nachschüssen besteht.

Übersteigen die Anschaffungskosten des durch den ÖBB-Konzern erworbenen Anteils die beizulegenden Zeitwerte der identifizierbaren Vermögenswerte und Schulden des assoziierten Unternehmens zum Erwerbszeitpunkt, wird der Unterschiedsbetrag als Geschäfts- oder Firmenwert im Rahmen des Beteiligungsansatzes bilanziert. Unterschreiten die Anschaffungskosten des durch den ÖBB-Konzern erworbenen Anteils 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 eine Vereinbarung, bei der zwei oder mehr Parteien, welche die gemeinschaftliche Führung innehaben, Rechte am Nettovermögen der Vereinbarung haben.

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 und nicht 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 Anlagenherstellungen im ÖBB-Konzern werden die darauf entfallenden Umsatzerlöse unter Berücksichtigung der Zwischenergebniseliminierung in aktivierte Eigenleistungen umgegliedert.

### **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-Holding AG 68 (Vj: 69) weitere vollkonsolidierte sowie elf (Vj: elf) assoziierte Unternehmen und ein (Vj: ein) Gemeinschaftsunternehmen, die nach der Equity-Methode einbezogen werden, somit insgesamt 81 (Vj: 82) Unternehmen. Die in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen sind in Erläuterung 35 angeführt.

Der Konsolidierungskreis ist so abgegrenzt, dass der Konzernabschluss ein möglichst getreues Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des ÖBB-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.

### Änderung des Konsolidierungskreises in den Jahren 2018 und 2019

Der Konsolidierungskreis hat sich wie folgt entwickelt:

Konsolidierungskreis	Voll-konsolidierung	Konsolidierung nach der Equity-Methode	Gesamt
<b>Stand 01.01.2018</b>	<b>73</b>	<b>9</b>	<b>82</b>
<i>davon ausländische Gesellschaften</i>	<i>36</i>	<i>6</i>	<i>42</i>
Erstkonsolidierung	0	3	3
Änderung des Konsolidierungskreises	-1	0	-1
Abgang	-2	0	-2
<b>Stand 31.12.2018</b>	<b>70</b>	<b>12</b>	<b>82</b>
<i>davon ausländische Gesellschaften</i>	<i>36</i>	<i>7</i>	<i>43</i>
Erstkonsolidierung	2	0	2
Verschmelzungen	-2	0	-2
Abgang	-1	0	-1
<b>Stand 31.12.2019</b>	<b>69</b>	<b>12</b>	<b>81</b>
<i>davon ausländische Gesellschaften</i>	<i>35</i>	<i>7</i>	<i>42</i>

Im Berichtsjahr wurden Rail Cargo Operator-Port/Rail Services GmbH und iMobility GmbH erstkonsolidiert. Die Rail Cargo Carrier - Germany GmbH wurde rückwirkend per 01.01.2019 auf die Rail Cargo Carrier – PCT GmbH verschmolzen und auf Rail Cargo Carrier – Germany GmbH umbenannt. Weiters wurde im Berichtsjahr die Rail Cargo Wagon – Austria GmbH auf die Rail Cargo Austria AG verschmolzen. Das Tochterunternehmen European Contract Logistics – Czech Republic s.r.o. wurde in 2019 verkauft und ist somit aus dem Konsolidierungskreis der nach der Vollkonsolidierung bilanzierten Unternehmen ausgeschieden. In Erläuterung 34 werden weitere Angaben zum Konsolidierungskreis angeführt.

Im Jahr 2018 wurde die ÖBB-Güterzentrum Wien Süd Betriebsgesellschaft m.b.H. endkonsolidiert und die ÖBB-Güterzentrum Wien Süd Betriebsgesellschaft m.b.H. & Co KG nach Anwachsung aller Vermögensgegenstände und Verbindlichkeiten sowie Rechte und Pflichten an die ÖBB-Infrastruktur AG gelöscht. Die ÖBB-Fernbus GmbH wurde rückwirkend per 01.01.2018 auf die ÖBB-Personenverkehr AG verschmolzen.

Daneben wurden per 01.01.2018 die Breitspur Planungsgesellschaft mbH, die HAELA Abfallverwertung GmbH sowie die Terminal Brno, a.s. erstmals unter Anwendung der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen.

Die Darstellung der Firmenwerte ist aus dem Anlagenspiegel in Erläuterung 15 ersichtlich. Die Effekte aus den Endkonsolidierungen von Tochterunternehmen und von Anteilen an Tochterunternehmen sind im sonstigen betrieblichen Ertrag, im sonstigen betrieblichen Aufwand sowie im Ergebnis aus nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmen ertragswirksam erfasst.

### Geschäftsbereich Stückgutlogistik

#### Stufenweiser Erwerb der Q-Logistics GmbH

Am 16.11.2018 wurden 19,1% und am 17.12.2018 die restlichen 20,1% der Geschäftsanteile von der Quehenberger Logistics GmbH zurückerworben, womit die ÖBB-Holding AG Alleingesellschafterin der Q Logistics GmbH geworden ist. Zeitgleich wurde der Joint-Venture-Vertrag aufgelöst. Der Kaufpreis betrug jeweils 1 EUR.

Es handelte sich dabei um eine Transaktion zwischen Eigentümern. Es fand auf der Grundlage des Einheitsgrundsatzes in der Bilanz lediglich eine Wertverschiebung zwischen Mehrheitsgesellschaftern und Minderheiten innerhalb des Eigenkapitals statt. Die Anteile Minderheiten verringerten sich in 2018 um rd. 4.333 TEUR.

Im Laufe des Jahres 2018 haben sich die Marktbedingungen weiter verändert, sodass der im Zeitpunkt des Erwerbs gebildete Firmenwert per 31.12.2018 nach einem Werthaltigkeitstest komplett abgeschrieben werden musste. Daraus ergibt sich im Jahr 2018 ein Aufwand in Höhe von rd. 7.381 TEUR (Vj: rd. 4.200 TEUR) (Erläuterung 3 und 15).

#### Abgehender Geschäftsbereich „Stückgutlogistik“

Mit Wirkung zum 31.12.2019 hat die Q Logistics GmbH ihren Geschäftsbetrieb und das Tochterunternehmen European Contract Logistics – Czech Republic s.r.o. an das neu gegründete Transport- und Logistikunternehmen „BEXITY GmbH“ übertragen. Die BEXITY GmbH, Tochterunternehmen der Industrie- und Beteiligungsholding Mutares SE & Co. KGaA, tritt ab 31.12.2019 die Nachfolge der Q Logistics GmbH im Bereich Stückgutlogistik an. Ihren operativen Betrieb hat die Q Logistics GmbH und deren verbliebenen Tochterunternehmen mit Ablauf des Jahres 2019 eingestellt. Die Q Logistics GmbH besteht als Gesellschaft ohne operativen Betrieb bis auf Weiteres fort, um offene Geschäftsfälle abzuarbeiten, die verbleibenden Tochterunternehmen werden liquidiert. Der Geschäftsbereich Stückgutlogistik wird als abgehender Geschäftsbereich dargestellt (siehe Erläuterung 19).

### 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 Eigenkapitalinstrumente, die zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden, sowie Personalrückstellungen, die nach der PUC-Methode bilanziert sind.

#### Sachanlagen und als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien

Sachanlagen und als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien werden zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten abzüglich Abschreibungen und etwaigen Wertminderungen angesetzt. Die Anschaffungs- und Herstellungskosten enthalten bestimmte Aufwendungen, die beispielsweise 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.

Bedeutende Teile einer Anlage werden gesondert aktiviert, wenn diese Teile eine unterschiedliche Nutzungsdauer zum Rest der Anlage aufweisen. Dies erfolgt nicht, wenn deren Anschaffungskosten im Verhältnis zu den gesamten Anschaffungskosten des Gegenstands nicht signifikant sind.

Abschreibungen auf Sachanlagen und auf als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien werden linear über die geschätzte wirtschaftliche Nutzungsdauer berechnet und in der Position Abschreibungen in der Konzern-Gewinn- und Verlust-Rechnung ausgewiesen. Ausgaben, die im Buchwert einer Sachanlage während ihrer Erstellung anfielen, werden als „Anlagen in Bau“ ausgewiesen.

Die wirtschaftlichen Nutzungsdauern betragen im Geschäftsjahr 2019 unverändert zum Vorjahr:

	Jahre
Bauten	
Unterbau	20–150
<i>Kraftwerksanlagen</i>	<i>80</i>
<i>Tunnel und Galerien</i>	<i>80 bzw. 150</i>
<i>Bahnkörper</i>	<i>100</i>
Sonstige Unterbauanlagen	20 bzw. 80
Hochbau	10–50
Oberbau	35–40
Fahrpark	5–25
Technische Anlagen und Maschinen	
Sicherungs- und Fernmeldeanlagen	5–30
Starkstrom- und Beleuchtungsanlagen	5–50
Geräte und Werkzeuge	4–20
Maschinen und maschinelle Anlagen	9–15
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	2–8

Hinsichtlich der Nutzungsdauern der gemäß IFRS 16 bilanzierten Nutzungsrechte siehe nachfolgend „Leasingverhältnisse“.

Restbuchwerte und Restnutzungsdauern werden jährlich zum Bilanzstichtag überprüft.

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 „Sachanlagen“ und 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.

### Vermögensbezogene Zuschüsse (Kostenbeiträge zu Vermögenswerten)

Der ÖBB-Konzern erhält öffentliche Zuwendungen, die grundsätzlich vermögenswertbezogen gewährt werden. Die Zuwendungen 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

#### Firmenwert

Der Firmenwert stellt den Überschuss der Anschaffungskosten des Unternehmenserwerbs über den beizulegenden Zeitwert der Anteile des ÖBB-Konzerns am Nettovermögen des erworbenen Unternehmens zum Erwerbszeitpunkt dar. Ein durch Unternehmenserwerb entstandener Firmenwert wird unter den immateriellen Vermögenswerten bilanziert. Der bilanzierte Firmenwert wird einem jährlichen Werthaltigkeitstest unterzogen und mit seinen ursprünglichen Anschaffungskosten abzüglich kumulierter Wertminderungen bewertet. Wertaufholungen sind unzulässig. Der Firmenwert wird zum Zweck des Werthaltigkeitstests auf zahlungsmittelgenerierende Einheiten aufgeteilt. Die Aufteilung erfolgt auf diejenigen zahlungsmittelgenerierenden Einheiten und Gruppen von zahlungsmittelgenerierenden Einheiten, von denen erwartet wird, dass sie aus dem Zusammenschluss bei dem der Firmenwert entstand, Nutzen ziehen.

#### Sonstige immaterielle Vermögenswerte

Der ÖBB-Konzern bilanziert keine wesentlichen sonstigen immateriellen Vermögenswerte mit unbestimmter Nutzungsdauer. Abschreibbare immaterielle Vermögenswerte 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 planmäßigen linearen Abschreibungen liegen im Geschäftsjahr 2019 unverändert zum Vorjahr folgende Nutzungsdauern zugrunde:

	Jahre
Kostenbeiträge	5–80
Konzessionen, Schutzrechte, Lizenzen	4–20
Entwicklungskosten	4
Software	2–20
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	5–20

Kostenbeiträge werden grundsätzlich über die Nutzungsdauer des bezuschussten Vermögenswerts abgeschrieben.

### Wertminderung von Sachanlagen, immateriellen Vermögenswerten und als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien

#### Methodischer Aufbau

Sachanlagen, immaterielle Vermögenswerte und als Finanzinvestition gehaltene Immobilien mit bestimmter Nutzungsdauer werden auf Wertminderungen untersucht, wenn Ereignisse oder Änderungen der Verhältnisse darauf

hinweisen, dass der Buchwert eines Vermögenswerts über dem erzielbaren Betrag 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 Nettozahlungsströmen, 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. Der ÖBB-Konzern ermittelt grundsätzlich den Nutzungswert, da davon auszugehen ist, dass der Nutzungswert über dem beizulegenden Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten liegt.

Wenn Änderungen der Verhältnisse darauf hindeuten, dass der Buchwert eines Vermögenswerts über dem erzielbaren Betrag liegt, wird im Rahmen der Werthaltigkeitsprüfung der Nutzungswert berechnet. Der Nutzungswert entspricht den geschätzten künftigen Nettozahlungsströmen 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 2020 und Mittelfristplanung 2021 bis 2025) 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 dem die zahlungsmittelgenerierende Einheit tätig ist. Nach Maßgabe von § 42 (7) Bundesbahngesetz muss ein sechsjähriger Rahmenplan erstellt werden, der einen wesentlichen Bestandteil der Geschäftsplanung darstellt. Die sechsjährigen Geschäftspläne werden für die Werthaltigkeitsprüfung herangezogen.

Liegt der erzielbare Betrag 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 im Zusammenhang mit der zahlungsmittelgenerierenden Einheit wird zuerst dem Firmenwert und nachfolgend anteilig den anderen Vermögenswerten zugeordnet, wobei die restlichen 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 hat der ÖBB-Konzern die Wertminderung ganz oder teilweise im Konzernjahresergebnis maximal bis zu den fortgeführten Anschaffungs- oder Herstellungskosten rückgängig zu machen. Bei Firmenwerten ist eine Wertaufholung nicht zulässig.

Nach Verabschiedung der Mittelfristplanungen im Aufsichtsrat wird regelmäßig überprüft, ob ein auslösendes Ereignis für eine Wertminderung vorliegt. Sollten unterjährig aktuelle Erkenntnisse aus der Geschäftsentwicklung oder Prämissenveränderungen eine wesentliche Veränderung des Nutzungswertes vermuten lassen, werden zusätzliche Überprüfungen vorgenommen.

### **Struktur der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten (CGU) und Berechnungsprämisse**

Jede zahlungsmittelgenerierende Einheit besteht aus einem Teil oder einer Anzahl von rechtlich selbstständigen Unternehmen. Die Abgrenzungskriterien für die zahlungsmittelgenerierenden Einheiten orientieren sich an der Struktur des operativen Geschäfts und entsprechen den Geschäftsfeldern und Geschäftstätigkeiten.

#### **Zahlungsmittelgenerierende Einheiten der ÖBB-Personenverkehr AG**

Der ÖBB-Personenverkehr-Konzern besteht aus zwei zahlungsmittelgenerierenden Einheiten, der ÖBB-Personenverkehr AG, die sich mit dem Personenverkehr auf der Schiene befasst, und der ÖBB-Postbus GmbH, die sich mit dem Personenverkehr mit Bussen befasst. Jede zahlungsmittelgenerierende Einheit besteht aus einer Anzahl von rechtlich selbstständigen Unternehmen. Die Abgrenzungskriterien für die zahlungsmittelgenerierenden Einheiten orientieren sich somit an der Struktur des operativen Geschäfts und entsprechen den Geschäftsfeldern und Geschäftstätigkeiten des ÖBB-Personenverkehr-Konzerns.

Im Berichtsjahr wurden für den österreichischen Teil der zahlungsmittelgenerierenden Einheit ÖBB-Postbus Indikatoren für eine mögliche Wertminderung festgestellt, weshalb ein Wertminderungstest durchgeführt wurde. Als Vermögenswert wurden der gesamte Fuhrpark sowie die für den operativen Betrieb notwendigen Immobilien der Österreichische Postbus Aktiengesellschaft angesetzt.

Zur Diskontierung wird ein gewichteter durchschnittlicher Kapitalkostensatz herangezogen, der den Verzinsungsanspruch des Kapitalmarkts für die Überlassung von Fremd- und Eigenkapital gegenüber den zahlungsmittelgenerierenden Einheiten des ÖBB-Personenverkehr-Konzerns widerspiegelt. Risiken und Steuern werden durch verschiedene Abschläge berücksichtigt.

Für die Cashflow-Prognosen nach dem Planungszeitraum (Ansatz einer ewigen Rente) wurden je CGU Wachstumsraten anhand des Wachstumsmodells von Gordon/Shapiro angewendet, welches das Wachstum wie folgt definiert:



Wachstum = langfristige Rendite \* Thesaurierung. Die langfristige Rendite wurde unabhängig von der CGU auf einer Rendite in Höhe der Kapitalkosten festgelegt. Als Diskontierungszinssatz vor Steuern für den Zeitraum 2020 — 2024 (Vj: 2019 — 2023) bzw. für die Ewige Rente wurde 4,49% (Vj: 4,89%) angesetzt. Die Kapitalkosten (und damit implizit die langfristigen Renditen) der CGU wurden im Rahmen der Analysen bei 3,37% (Vj: 3,67%) (nach Steuern, Basis Österreich) ermittelt.

Die Vor-Steuerdiskontierungssätze wurden mittels der Methode des internen Zinsfußes ermittelt. Die Ermittlung des Nutzungswertes der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten basiert auf den Nach-Steuerdiskontierungssätzen. Die angegebenen Vor-Steuerdiskontierungssätze werden nur zu Informationszwecken angeführt.

In den Cashflow-Prognosen sind konzerninterne Transferpreise auf Basis marktgerechter Einschätzungen der beteiligten Gesellschaften berücksichtigt. Der Kapitalkostensatz wurde eigens für den ÖBB-Personenverkehr-Konzern unabhängig vom übrigen ÖBB-Konzern ermittelt. Es wurde kein Risiko- und Ressourcenverbund mit dem restlichen ÖBB-Konzern unterstellt und kein konzernerneinheitlicher Kapitalkostensatz verwendet.

Für die zahlungsmittelgenerierende Einheit ÖBB-Personenverkehr konnte zum 31.12.2019 kein Indikator für eine mögliche Wertminderung oder Wertaufholung festgestellt werden, womit diesbezüglich kein Wertminderungstest durchgeführt wurde.

#### Zahlungsmittelgenerierende Einheiten der Rail Cargo Austria AG

Jede zahlungsmittelgenerierende Einheit besteht aus einer, einem Teil oder einer Anzahl von rechtlich selbstständigen Unternehmen. Die Abgrenzungskriterien für die zahlungsmittelgenerierenden Einheiten orientieren sich an der Struktur des operativen Geschäfts und entsprechen den Geschäftsfeldern und Geschäftstätigkeiten der Rail Cargo Group.

Folgende Eckpunkte wurden für die Weiterentwicklung und Steuerung der RCG definiert:

- Strategische Gesamtsteuerung der Gruppe im Vordergrund
- Berichtswesen für das Monitoring und die Steuerung basiert auf Teilkonzernsicht („RCG“ bzw. „RCG ohne TS“)
- Ressourcenallokation findet auf Teilkonzernebene statt, getrennt nach Güterverkehr und Technische Services
- Einsatz der Güterwagen
  - Langfristig übergreifende Nutzung innerhalb der Cargo-Business-Units und Investition in universell einsetzbare Wagen (Innowagen und TransANT)
  - Weitgehend überschneidungsfreie Nutzung von Wagen für Business-Unit Intermodal
- Triebfahrzeuge werden für die gesamte Produktion im Güterverkehr im In- und Ausland eingesetzt (Mischproduktion)

Auf Basis dieser Rahmenbedingungen bezüglich Steuerung wurden folgende zahlungsmittelgenerierenden Einheiten festgelegt: CGU Cargo, CGU Intermodal und CGU TS. Der gesamte Pool an Triebfahrzeugen wird gruppenübergreifend gemeinschaftlich genutzt und im Rahmen der Werthaltigkeitsprüfung als gemeinschaftlicher Vermögenswert angesetzt. Die Güterwagen und anderen Vermögensgegenstände wurden gemäß ihrer Nutzung den CGUs zugeordnet.

Zur Diskontierung wird ein gewichteter durchschnittlicher Kapitalkostensatz herangezogen, der den Verzinsungsanspruch des Kapitalmarkts für die Überlassung von Fremd- und Eigenkapital gegenüber den zahlungsmittelgenerierenden Einheiten der Rail Cargo Group widerspiegelt. Risiken und Steuern werden durch verschiedene Abschläge berücksichtigt.

Für die Cashflow-Prognosen nach dem Planungszeitraum (Ansatz einer ewigen Rente) wurden je CGU Wachstumsraten anhand des Wachstumsmodells von Gordon/Shapiro angewendet, welches das Wachstum wie folgt definiert: Wachstum = langfristige Rendite \* Thesaurierung. Die langfristige Rendite wurde unabhängig von der CGU auf einer Rendite in Höhe der Kapitalkosten festgelegt. Die Kapitalkosten (und damit implizit die langfristigen Renditen) der CGUs wurden im Rahmen der Analysen bei maximal 6% (nach Steuern, Basis Österreich – Ungarn höher aufgrund Länderaufschlag) ermittelt. Beruhend auf der Annahme, dass das langfristige Wachstum der CGUs unter der EZB-Inflationserwartung von 2% liegt, wurde die Thesaurierungsquote einheitlich mit 20% und damit das Wachstum mit etwa 0,8% – 1,5% (Vj: 0,8% – 1,7%) bestimmt. Nähere Angaben sind aus der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen.

Folgende Diskontierungssätze wurden angewendet:

<b>Für die zahlungsmittelgenerierenden Einheiten der Rail Cargo Austria AG</b>	Cargo *)	Intermodal *)	TS *)
<b>zum 31.12.2019</b>			
<b>Österreich</b>			
<b>Vor Steuern</b>			
Zinssatz 2020 – 2025	6,8%	6,4%	5,3%
Zinssatz Ewige Rente	5,8%	5,2%	4,6%
<i>Wachstum Ewige Rente</i>	<i>1,1%</i>	<i>1,1%</i>	<i>0,8%</i>
<b>Nach Steuern</b>			
Zinssatz 2020 – 2025	5,3%	5,7%	3,8%
Zinssatz Ewige Rente	4,2%	4,5%	3,1%
<b>Ungarn</b>			
<b>Vor Steuern</b>			
Zinssatz 2020 – 2025	7,6%	8,2%	5,9%
Zinssatz Ewige Rente	6,2%	6,7%	4,8%
<i>Wachstum Ewige Rente</i>	<i>1,4%</i>	<i>1,5%</i>	<i>1,1%</i>
<b>Nach Steuern</b>			
Zinssatz 2020 – 2025	7,1%	7,5%	5,4%
Zinssatz Ewige Rente	5,7%	6,0%	4,3%

\*) Für Tschechien, Russland und Slowakei wurden eigene Zinssätze verwendet, die jedoch aufgrund der untergeordneten Bedeutung nicht angeführt werden.

<b>Für die zahlungsmittelgenerierenden Einheiten der Rail Cargo Austria AG</b>	Cargo *)	Intermodal *)	TS *)
<b>zum 31.12.2018</b>			
<b>Österreich</b>			
<b>Vor Steuern</b>			
Zinssatz 2019 – 2024	6,4%	9,0%	5,6%
Zinssatz Ewige Rente	5,4%	8,0%	4,8%
<i>Wachstum Ewige Rente</i>	<i>1,0%</i>	<i>1,1%</i>	<i>0,8%</i>
<b>Nach Steuern</b>			
Zinssatz 2019 – 2024	4,9%	5,3%	4,0%
Zinssatz Ewige Rente	3,9%	4,2%	3,2%
<b>Ungarn</b>			
<b>Vor Steuern</b>			
Zinssatz 2019 – 2024	7,7%	8,3%	6,4%
Zinssatz Ewige Rente	6,3%	6,8%	5,2%
<i>Wachstum Ewige Rente</i>	<i>1,4%</i>	<i>1,5%</i>	<i>1,2%</i>
<b>Nach Steuern</b>			
Zinssatz 2019 – 2024	7,2%	7,6%	5,9%
Zinssatz Ewige Rente	5,7%	6,0%	4,7%

\*) Für Tschechien, Russland und Slowakei wurden eigene Zinssätze verwendet, die jedoch aufgrund der untergeordneten Bedeutung nicht angeführt werden.

Die dargestellten Vor-Steuerdiskontierungssätze wurden mithilfe der Methode des internen Zinsfußes ermittelt. Die Ermittlung des Nutzungswerts der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten basiert auf den Nach-Steuerdiskontierungssätzen. Die angegebenen Vor-Steuerdiskontierungssätze werden nur zu Informationszwecken angeführt.

In den Cashflow-Prognosen sind konzerninterne Transferpreise auf Basis marktgerechter Einschätzungen der beteiligten Gesellschaften berücksichtigt. Der Kapitalkostensatz wurde eigens für den Teilkonzern Rail Cargo Austria unabhängig vom übrigen ÖBB-Konzern ermittelt. Es wurde kein Risiko- und Ressourcenverbund mit dem restlichen ÖBB-Konzern unterstellt und kein konzern einheitlicher Kapitalkostensatz verwendet.

#### Zahlungsmittelgenerierende Einheiten der ÖBB-Infrastruktur AG

Es wurden weder 2018 noch 2019 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 liegen 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.“

Weitere Angaben sind in Erläuterung 9, 14 und 15 enthalten.

### 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 objektive Hinweise für eine Wertminderung des Buchwerts vorliegen. Bei Vorliegen von Indikatoren ist der erzielbare Betrag der Beteiligung gemäß IAS 36 zu ermitteln. Ist eine Wertminderung eingetreten, ist die Beteiligung entsprechend abzuwerten. Sollte die Wertminderung assoziierte Unternehmen oder Gemeinschaftsunternehmen betreffen, wird diese im Posten „Ergebnis aus nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmen“ ausgewiesen. 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 bzw. im übrigen Finanzergebnis, soweit es sich um Beteiligungen handelt, ausgewiesen. Nähere Informationen sind in Erläuterung 19 angeführt.

## Finanzinstrumente

### Allgemeine Angaben

Finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten werden angesetzt, wenn der ÖBB-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 aus der Bilanz ausgebucht werden, wenn diese getilgt wurde, das heißt, wenn die im Vertrag festgelegte Verpflichtung entweder beglichen, aufgehoben oder ausgelaufen ist. Reguläre Käufe und Verkäufe von finanziellen Vermögenswerten werden am Abrechnungstag (Erfüllungstag), derivative Finanzinstrumente werden am Abschlusstag (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.

### Klassifizierung und Bewertung von finanziellen Vermögenswerten

Der ÖBB-Konzern stuft finanzielle Vermögenswerte in die folgenden Bewertungskategorien ein:

- zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet
- erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert (FVOCI) bewertet
- erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert (FVTPL) bewertet

Die Klassifizierung und Bewertung von finanziellen Vermögenswerten mit Fremdkapitalcharakter ist abhängig vom Geschäftsmodell des Unternehmens zur Steuerung der finanziellen Vermögenswerte und von den vertraglichen Zahlungsströmen.

Der ÖBB-Konzern klassifiziert Schuldinstrumente nur dann um, wenn sich das Geschäftsmodell zur Steuerung solcher Vermögenswerte ändert. Da im ÖBB-Konzern derzeit keine Schuldinstrumente erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert gehalten werden, entfällt eine weitere Erläuterung.

### **Schuldinstrumente bewertet zu fortgeführten Anschaffungskosten**

Ein Schuldinstrument wird zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet, wenn die beiden nachfolgenden Voraussetzungen erfüllt werden:

- Der Vermögenswert wird im Rahmen eines Geschäftsmodells gehalten, dessen Zielsetzung darin besteht, aus den gehaltenen Vermögenswerten vertragliche Cashflows zu vereinnahmen.
- Die Vertragsbedingungen des finanziellen Vermögenswertes führen zu festgelegten Zeitpunkten zu Cashflows, die ausschließlich Tilgungs- und Zinszahlungen auf den ausstehenden Kapitalbetrag darstellen.

Zinserträge aus diesen finanziellen Vermögenswerten werden unter Anwendung der Effektivzinsmethode im Finanzergebnis ausgewiesen.

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, sonstige Forderungen sowie finanzielle Vermögenswerte (z.B. Wertpapiere) werden zu fortgeführten Anschaffungskosten abzüglich Wertminderungen bewertet.

### **Zahlungsmittel- und Zahlungsmitteläquivalente**

Der ÖBB-Konzern weist Kassenbestände und Guthaben bei Kreditinstituten mit Restlaufzeiten seit Erwerbszeitpunkt von bis zu drei Monaten als Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente aus. Geldmarktveranlagungen mit Laufzeiten von über drei Monaten werden zusammen mit Wertpapieren als kurzfristige sonstige finanzielle Vermögenswerte ausgewiesen. Die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente fließen in den Finanzmittelfonds für die Geldflussrechnung ein. Nähere Ausführungen finden sich unter Erläuterung 33.

### **Forderungen aus Lieferungen und Leistungen**

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen werden ab dem Zeitpunkt, zu dem sie entstanden sind, angesetzt. Jeder unbedingte Anspruch auf den Erhalt einer Gegenleistung wird als Forderung ausgewiesen. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen ohne wesentliche Finanzierungskomponente werden beim erstmaligen Ansatz zum Transaktionspreis bewertet.

### **Eigenkapitalinstrumente bewertet erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert**

Der Konzern bewertet alle gehaltenen Eigenkapitalinstrumente erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert.

### **Schuldinstrumente bewertet erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert**

Ein Schuldinstrument, das weder zu fortgeführten Anschaffungskosten noch erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet wird, wird erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet. Außer Derivate hält der ÖBB-Konzern keine Schuldinstrumente, welche erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bilanziert werden.

### **Derivate**

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 zur Fluktuation von künftigen Zahlungsströmen („Cashflow Hedge“) eingesetzt wird. Bei derivativen Finanzinstrumenten, die Bilanzposten absichern, werden Veränderungen des beizulegenden Zeitwerts des abgesicherten Risikos und des derivativen Finanzinstruments ergebniswirksam erfasst. Bei derivativen Finanzinstrumenten, die als Cashflow Hedge qualifiziert sind, werden Veränderungen des beizulegenden Zeitwerts des effektiven Teils des Sicherungsinstrumentes 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. Zum Hedge Accounting siehe Erläuterung 29.2.

Langfristige Derivate (Zinsswaps mit Absicherungszweck) werden grundsätzlich in kurzfristige und langfristige Teile anhand der in den jeweiligen Zeitbändern anfallenden diskontierten Geldflüsse aufgeteilt.



### Klassifizierung und Bewertung von finanziellen Verbindlichkeiten

Finanzielle Verbindlichkeiten werden zu fortgeführten Anschaffungskosten (FLAC) oder erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert (FVTPL) bewertet. Eine finanzielle Verbindlichkeit wird zu FVTPL eingestuft, wenn sie als zu Handelszwecken gehalten eingestuft wird oder ein Derivat ist.

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

**Finanzielle Verbindlichkeiten (FVTPL)** werden zum beizulegenden Zeitwert bewertet und ein aus der Folgebewertung resultierender Gewinn oder Verlust wird erfolgswirksam erfasst.

### Wertminderung von finanziellen Vermögenswerten (IFRS 9)

Der Konzern beurteilt auf zukunftsgerichteter Basis das mit Schuldinstrumenten, die zu fortgeführten Anschaffungskosten oder erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden, verbundene Ausfallrisiko. Das Ausfallrisiko ist das Risiko von finanziellen Verlusten, falls ein Kunde oder die Vertragspartei eines Finanzinstruments seinen bzw. ihren vertraglichen Verpflichtungen nicht nachkommt. Die Buchwerte der finanziellen Vermögenswerte entsprechen dem maximalen Ausfallrisiko.

IFRS 9 sieht bei der Ermittlung des erwarteten Verlusts ein generelles Wertminderungsmodell (Dreistufenmodell) sowie eine vereinfachte Methode vor.

#### Generelles Wertminderungsmodell

Nach dem generellen Wertminderungsmodell wird nach drei Wertminderungsstufen unterschieden. Die Höhe der Wertminderung bemisst sich entsprechend der Zuordnung des Finanzinstruments zu einer dieser drei Stufen. Das generelle Wertminderungsmodell kommt für alle Finanzinstrumente, mit Ausnahme der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, zur Anwendung.

##### *Stufe 1: erwartete Kreditverluste innerhalb der nächsten zwölf Monate*

In Stufe 1 sind grundsätzlich alle Finanzinstrumente bei Zugang sowie Finanzinstrumente, die keine signifikante Verschlechterung der Kreditqualität seit Zugang erfahren haben, einzuordnen. Der erwartete Verlust entspricht dem Barwert der erwarteten Zahlungsausfälle, die aus möglichen Ausfallereignissen innerhalb der nächsten zwölf Monate (12-Month-Expected-Credit-Loss) nach dem Bilanzstichtag entstehen.

##### *Stufe 2: erwartete Kreditverluste über die gesamte Laufzeit – keine beeinträchtigte Bonität*

Liegt eine signifikante Erhöhung des Ausfallrisikos, jedoch kein objektiver Hinweis auf eine Wertminderung vor, ist die Risikovorsorge bis zur Höhe der erwarteten Verluste über die gesamte Restlaufzeit aufzustocken. Ein Transfer von Stufe 1 zu Stufe 2 wird widerlegbar vermutet, wenn die vertraglichen Zahlungsströme seit mehr als 30 Tagen überfällig sind.

##### *Stufe 3: erwartete Kreditverluste über die gesamte Laufzeit – bonitätsbeeinträchtigt*

Gib es einen objektiven Hinweis, dass eine Wertminderung bei einem finanziellen Vermögenswert vorliegt, so ist dieser in Stufe 3 zu transferieren. Sind die vertraglichen Zahlungsströme seit mehr als 90 Tagen überfällig, so besteht die widerlegbare Vermutung, dass ein objektiver Hinweis auf einen Kreditausfall besteht. Somit muss das Finanzinstrument nach Stufe 3 transferiert werden. Die Festlegung, ob ein finanzieller Vermögenswert eine wesentliche Erhöhung des Kreditrisikos erfahren hat, basiert auf zumindest einmal jährlich durchgeführten Einschätzung der Ausfallwahrscheinlichkeiten, welche sowohl externe Ratinginformationen als auch interne Informationen über die Kreditqualität des finanziellen Vermögenswerts berücksichtigen.

Unabhängig von obenstehender Analyse liegt eine signifikante Erhöhung des Kreditrisikos vor, wenn die Erfüllung der vertraglichen Zahlungsströme mehr als 30 Tage überfällig ist. Ein Ausfall im Hinblick auf einen finanziellen Vermögenswert liegt vor, wenn die Vertragspartei die Vornahme von vertraglichen Zahlungen innerhalb von 90 Tagen nach Fälligkeit versäumt. Finanzielle Vermögenswerte werden abgeschrieben, wenn nach angemessener Einschätzung eine Realisierbarkeit nicht mehr erwartet wird. Wurden Forderungen abgeschrieben, werden Vollstreckungsmaßnahmen fortgesetzt, um die fällige Forderung noch zu realisieren. Realisierte Beträge werden im Gewinn oder Verlust erfasst.

### Finanzinstrumente mit niedrigem Kreditrisiko

Der ÖBB-Konzern wendet für Schuldinstrumente mit niedrigem Kreditrisiko, die ein Investment-Grade-Rating besitzen, die Erleichterungsbestimmung von der Stufenzuordnung an und ordnet diese stets der Stufe 1 zu. Der ÖBB-Konzern sieht dies bei einem Rating von BBB- oder höher bei Standard & Poor's als gegeben an.

### Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

#### Vereinfachtes Wertminderungsmodell

Für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen wendet der ÖBB-Konzern den vereinfachten Ansatz an, dem zufolge die über die Laufzeit erwarteten Kreditverluste ab dem erstmaligen Ansatz der Forderungen zu erfassen sind. Nach dem vereinfachten Wertminderungsmodell ist für alle Instrumente unabhängig von ihrer Kreditqualität, eine Risikovorsorge in Höhe der erwarteten Verluste über die Restlaufzeit zu erfassen. Das heißt, es erfolgt eine pauschale Zuordnung zu Stufe 2 bei Zugang und ein Transfer in Stufe 3, soweit objektive Hinweise auf Wertminderung vorliegen. Das vereinfachte Verfahren ist auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen oder Vermögenswerte, die in den Anwendungsbereich von IFRS 15 „Erlöse aus Verträgen mit Kunden“ fallen und die keine signifikante Finanzierungskomponente enthalten, anzuwenden.

Das Ausfallrisiko für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen wird auf kollektiver Basis ermittelt. Das Ausfallrisiko des Konzerns wird hauptsächlich durch die individuellen Merkmale der Kunden beeinflusst. Für die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen wurden die geschätzten erwarteten Zahlungsausfälle auf Grundlage von Erfahrungen mit tatsächlichen Zahlungsausfällen der letzten drei Jahre unter Anwendung des vereinfachten Wertminderungsmodells ermittelt. Die historischen Ausfallraten werden um künftig zu erwartende Veränderungen von gesamtwirtschaftlichen Faktoren, wie das Bruttoinlandsprodukt (BIP), die Arbeitslosenquote sowie von Insolvenzquoten, angepasst.

#### Beizulegender Zeitwert von Finanzinstrumenten

Bei liquiden Mitteln, Forderungen und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie Forderungen und Verbindlichkeiten gegenüber nahestehenden Unternehmen entsprechen die Buchwerte annähernd den beizulegenden Zeitwerten. Mit Ausnahme der liquiden Mittel handelt es sich um die Fair Value Hierarchieebene 3.

Der beizulegende Zeitwert langfristiger Finanzforderungen, sonstiger finanzieller Vermögenswerte ohne Börsenkurs, Finanzverbindlichkeiten und Swap-Vereinbarungen basiert auf dem Barwert der künftig zu erwartenden Zahlungsströme abgezinst mit dem vom ÖBB-Konzern geschätzten aktuellen Zinssatz, zu dem vergleichbare Finanzinstrumente abgeschlossen werden können. Ein etwaiges Kreditrisiko wird bei der Ermittlung der beizulegenden Zeitwerte berücksichtigt. Es handelt sich dabei um Fair Value der Hierarchieebene 2.

Der beizulegende Zeitwert von börsennotierten Wertpapieren und Anleihen wird entweder der Fair Value Hierarchieebene 1 oder 2 zugeordnet (Erläuterung 29.5).

Der beizulegende Zeitwert von Eigenkapitalinstrumenten wird unter zur Hilfenahme von Multiples ermittelt und der Fair Value Hierarchieebene 3 zugeordnet.

### Vorräte

Die Vorräte umfassen einerseits Materialbestände und Ersatzteile, die für den eigenen Schienennetzausbau, die Instandhaltung und Entstörung des Schienennetzbetriebs und das technische Service des Fahrparks 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 ermittelt. Eigengefertigte Vorräte sowie aufgearbeitete wiederverwendbare Materialien werden zu Herstellungskosten aktiviert. Für nicht gängiges 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 sowie 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 bzw. Entwicklung für einen solchen 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.

## 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 bei 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

Der Konzern hat IFRS 16 nach dem modifiziert retrospektiven Ansatz angewendet und daher die Vergleichsinformationen nicht angepasst, sondern weiterhin nach IAS 17 und IFRIC 4 dargestellt. Die Details der Rechnungslegungsmethoden sowohl nach IFRS 16 als auch nach IAS 17 werden nachfolgend gesondert dargestellt.

### Ab dem 01.01.2019 angewendete Rechnungslegungsmethode (IFRS 16)

#### Leasingnehmer

Bei Vertragsbeginn beurteilt der Konzern, ob der Vertrag ein Leasingverhältnis begründet oder beinhaltet. Dies ist der Fall, wenn der Vertrag dazu berechtigt, die Nutzung eines identifizierten Vermögenswertes gegen Zahlung eines Entgelts für einen bestimmten Zeitraum zu kontrollieren. Um zu beurteilen, ob ein Vertrag das Recht zur Kontrolle eines identifizierten Vermögenswertes beinhaltet, legt der Konzern die Definition eines Leasingverhältnisses nach IFRS 16 zugrunde.

Diese Methode wird auf Verträge angewendet, die am oder nach dem 01.01.2019 geschlossen werden.

Am Bereitstellungsdatum erfasst der Konzern einen Vermögenswert für das gewährte Nutzungsrecht sowie eine Leasingverbindlichkeit. Das Nutzungsrecht wird erstmalig zu Anschaffungskosten bewertet, die der erstmaligen Bewertung der Leasingverbindlichkeit entsprechen, angepasst um am oder vor dem Bereitstellungsdatum geleistete Zahlungen zuzüglich etwaiger anfänglicher direkter Kosten sowie der geschätzten Kosten zur Demontage oder Beseitigung des zugrunde liegenden Vermögenswertes bzw. des Standorts, an dem sich dieser befindet, abzüglich etwaiger erhaltener Leasinganreize.

Anschließend wird das Nutzungsrecht vom Bereitstellungsdatum bis zum Ende des Leasingzeitraums linear abgeschrieben, es sei denn, das Eigentum an dem zugrunde liegenden Vermögenswert geht zum Ende der Laufzeit des Leasingverhältnisses auf den Konzern über oder in den Kosten des Nutzungsrechtes ist berücksichtigt, dass der Konzern eine Kaufoption wahrnehmen wird. In diesem Fall wird das Nutzungsrecht über die Nutzungsdauer des zugrunde liegenden Vermögenswertes abgeschrieben, welche nach den Vorschriften für Sachanlagen ermittelt wird. Zusätzlich wird das Nutzungsrecht sofern notwendig fortlaufend um Wertminderungen berichtigt und um bestimmte Neubewertungen der Leasingverbindlichkeit angepasst.

Den linearen Abschreibungen liegen im Geschäftsjahr 2019 folgende Nutzungsdauern zugrunde:

	<b>Jahre</b>
Nutzungsrechte Grundstücke und Bauten	1–42
Nutzungsrechte Fahrpark	1–7
Nutzungsrechte Technische Anlagen und Maschinen	1–10
Nutzungsrechte Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	1–13

Erstmalig wird die Leasingverbindlichkeit zum Barwert der am Bereitstellungsdatum noch nicht geleisteten Leasingzahlungen mit dem dem Leasingverhältnis zugrunde liegenden Zinssatz oder, wenn sich dieser nicht ohne Weiteres bestimmen lässt, mit dem Grenzfremdkapitalzinssatz des Konzerns abgezinst.

Die in die Bewertung der Leasingverbindlichkeit einbezogenen Leasingzahlungen umfassen:

- feste Zahlungen, einschließlich de facto feste Zahlungen,
- variable Leasingzahlungen, die an einen Index oder (Zins-)Satz gekoppelt sind, erstmalig bewertet anhand des am Bereitstellungsdatum gültigen Indexes bzw. (Zins-)Satzes,
- Beträge, die aufgrund einer Restwertgarantie voraussichtlich zu zahlen sind, und
- den Ausübungspreis einer Kaufoption, wenn der Konzern hinreichend sicher ist, diese auszuüben, Leasingzahlungen für eine Verlängerungsoption, wenn der Konzern hinreichend sicher ist, diese auszuüben, sowie Strafzahlungen für eine vorzeitige Kündigung des Leasingverhältnisses, es sei denn, der Konzern ist hinreichend sicher, nicht vorzeitig zu kündigen.

Die Leasingverbindlichkeit wird zum fortgeführten Buchwert unter Nutzung der Effektivzinsmethode bewertet. Sie wird neu bewertet, wenn sich die künftigen Leasingzahlungen aufgrund eines Index- oder (Zins-)Satzänderung verändern, wenn der Konzern seine Schätzung zu den voraussichtlichen Zahlungen im Rahmen einer Restwertgarantie anpasst, wenn der Konzern seine Einschätzung über die Ausübung einer Kauf-, Verlängerungs- oder Kündigungsoption ändert oder sich eine de facto feste Leasingverbindlichkeit ändert.

Bei einer solchen Neubewertung der Leasingverbindlichkeit wird eine entsprechende Anpassung des Buchwertes des Nutzungsrechtes vorgenommen bzw. wird diese erfolgswirksam vorgenommen, wenn sich der Buchwert des Nutzungsrechtes auf Null verringert hat.

In der Bilanz weist der Konzern Nutzungsrechte, die nicht die Definition einer als Finanzinvestition gehaltenen Immobilie erfüllen, in den Sachanlagen und Leasingverbindlichkeiten in den Finanzverbindlichkeiten aus.

### **Kurzfristige Leasingverhältnisse und Leasingverhältnisse, denen Vermögenswerte von geringem Wert zugrunde liegen**

Der Konzern hat beschlossen, Nutzungsrechte und Leasingverbindlichkeiten für Leasingverhältnisse, denen Vermögenswerte von geringem Wert zugrunde liegen, sowie für kurzfristige Leasingverhältnisse und immaterielle Vermögenswerte nicht anzusetzen. Der Konzern erfasst die mit diesen Leasingverhältnissen in Zusammenhang stehenden Leasingzahlungen über die Laufzeit des Leasingverhältnisses linear als Aufwand.

#### **Leasinggeber**

Wenn der Konzern als Leasinggeber auftritt, stuft er bei Vertragsbeginn jedes Leasingverhältnis entweder als Finanzierungsleasing oder Operating-Leasingverhältnis ein.

Zur Einstufung jedes Leasingverhältnisses hat der Konzern eine Gesamteinschätzung vorgenommen, ob das Leasingverhältnis im Wesentlichen alle Risiken und Chancen, die mit dem Eigentum an dem zugrunde liegenden Vermögenswert verbunden sind, überträgt. Wenn dies der Fall ist, wird das Leasingverhältnis als Finanzierungsleasing eingestuft; wenn nicht, ist es ein Operating-Leasingverhältnis. Im Rahmen dieser Beurteilung berücksichtigt der Konzern bestimmte Indikatoren, wie zum Beispiel, ob das Leasingverhältnis den überwiegenden Teil der wirtschaftlichen Nutzungsdauer des Vermögenswertes umfasst.

Der Konzern bilanziert das Hauptleasingverhältnis und das Unterleasingverhältnis separat, wenn er als zwischengeschalteter Leasinggeber auftritt. Er stuft das Unterleasingverhältnis auf Grundlage seines Nutzungsrechtes aus dem Hauptleasingverhältnis und nicht auf Grundlage des zugrunde liegenden Vermögenswertes ein. Wenn es sich bei dem Hauptleasingverhältnis um ein kurzfristiges Leasingverhältnis handelt, auf das der Konzern die oben beschriebenen Ausnahmen anwendet, stuft er das Unterleasingverhältnis als Operating-Leasingverhältnis ein.

Leasingzahlungen aus Operating-Leasingverhältnissen werden vom Konzern über die Laufzeit des Leasingverhältnisses linear als Ertrag in den Umsatzerlösen erfasst.

Grundsätzlich haben sich die für den Konzern als Leasinggeber anzuwendenden Rechnungslegungsmethoden nach IFRS 16 nicht von denen in der Vergleichsperiode unterschieden. Hiervon ausgenommen sind abgeschlossene Unterleasingverhältnisse, die als Finanzierungsleasing eingestuft werden.

### **Vor dem 01.01.2019 angewendete Rechnungslegungsmethode (IAS 17)**

#### **Leasingnehmer**

Leasingverhältnisse, bei denen dem ÖBB-Konzern als Mieter im Wesentlichen alle mit dem Eigentum verbundenen Risiken und Chancen eines Vermögenswertes übertragen werden, wurden 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-Konzern als Vermieter zurechenbar sind, wird der Leasinggegenstand vom ÖBB-Konzern bilanziert. Der Leasinggegenstand wird nach den auf den Vermögenswert anwendbaren Regeln in Übereinstimmung mit IAS 16 angesetzt. Die Angabe zur Bilanzierungs- und Bewertungsmethode der Cross-Border-Leasing-Transaktionen ist in Erläuterung 30.3 enthalten.

#### **Leasinggeber**

Leasingverhältnisse, bei denen der ÖBB-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-Konzern ist lediglich einzelvertraglich gewährte Pensionsverpflichtungen eingegangen, unter anderem für ein ehemaliges Vorstandsmitglied. Darüber hinaus gibt es nur beitragsorientierte Versorgungspläne für Pensionen. In diesem Fall leistet der ÖBB-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 (Abfertigungs- und Jubiläumsverpflichtungen) resultieren aus ungedeckten leistungsorientierten Versorgungssystemen und werden entsprechend rückgestellt. Für die Ermittlung der Rückstellung wendet der ÖBB-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 der ÖBB-Konzern versicherungsmathematische Gewinne und Verluste aus Rückstellungen für Abfertigungen im sonstigen Ergebnis sowie aus Rückstellungen für Jubiläumsgelder im Personalaufwand.

Infolge einer gesetzlichen Änderung unterliegen MitarbeiterInnen, deren Dienstverhältnis in Österreich nach dem 01.01.2003 begonnen hat bezüglich der Verpflichtungen aus Abfertigungen einem beitragsorientierten Versorgungsplan. Es werden Beiträge in einen beitragsorientierten Versorgungsplan eingezahlt.

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 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, die zur Erfüllung der Verpflichtung erforderlich sind oder auf einer Änderung des Abzinsungssatzes beruhen, sind zu den Anschaffungskosten des dazugehörigen Vermögenswertes in der laufenden Periode hinzuzufügen oder davon abzuziehen. Der von den Anschaffungskosten des Vermögenswertes abgezogene Betrag darf den Buchwert nicht übersteigen. Wenn die Anpassung zu einem Zugang zu den Anschaffungskosten eines Vermögenswertes führt, hat der ÖBB-Konzern zu überprüfen, ob dies ein Anhaltspunkt dafür ist, dass der neue Buchwert des Vermögenswertes nicht voll erzielbar sein könnte. Liegt ein solcher Anhaltspunkt vor, ist auf Wertminderung zu prüfen und ein etwaiger Wertminderungsaufwand zu erfassen.

#### **Vertragsvermögenswerte und Vertragsverbindlichkeiten**

Vertragsvermögenswerte betreffen bedingte Ansprüche des ÖBB-Konzerns auf eine Gegenleistung für die vollständige Erfüllung der vertraglichen Leistungen. Ansprüche aus Vertragsvermögenswerten werden abzüglich der bereits an den Kunden verrechneten Beträge ebenfalls in der Position Forderungen aus Lieferungen und Leistungen ausgewiesen. Die Verrechnung an den Kunden erfolgt, wenn der Konzern seine Leistungsverpflichtung erbracht hat.

Vertragsverbindlichkeiten beziehen sich auf Zahlungen, die vorzeitig, also vor Erfüllung der vertraglichen Leistungsverpflichtung, erhalten wurden. Diese werden als Umsatzerlöse erfasst, sobald der ÖBB-Konzern die vertragliche Leistungsverpflichtung erbringt. Vertragsverbindlichkeiten enthalten Anzahlungen sowie andere vorzeitig erhaltene Einzahlungen auf Erlöse für Folgeperioden und werden gemeinsam mit den sonstigen Verbindlichkeiten ausgewiesen.

Im Berichtsjahr wurden Vertragsvermögenswerte und Vertragsverbindlichkeiten identifiziert, die unter den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen bzw. sonstigen Verbindlichkeiten ausgewiesen werden. Nähere Angaben werden in Erläuterung 20 und 26 gemacht.

## Ertragsrealisierung

Der ÖBB-Konzern erfasst einen Erlös, wenn er durch Übertragung eines zugesagten Gutes oder einer zugesagten Dienstleistung auf einen Kunden eine Leistungsverpflichtung erfüllt. Als übertragen gilt ein Vermögenswert oder eine Dienstleistung dann, wenn der Kunde die Verfügungsgewalt über diesen Vermögenswert oder die Dienstleistung erlangt.

Die Umsatzerlöse entsprechen dem vertraglich vereinbarten Transaktionspreis. Mehrheitlich ist die Gegenleistung fällig, wenn der Rechtstitel übergegangen ist. In seltenen Fällen können aufgeschobene Zahlungen vereinbart werden, die jedoch im Allgemeinen zwölf Monate nicht überschreiten. Im Transaktionspreis wird daher keine signifikante Finanzierungskomponente berücksichtigt.

Sollten signifikante Finanzierungskomponenten vorliegen, werden diese dann getrennt von den Erlösen aus Verträgen mit den Kunden in der Gesamtergebnisrechnung ausgewiesen, wenn bei Vertragsbeginn erwartet wird, dass die Zeitspanne zwischen der Übertragung und der Bezahlung des Gutes oder der Dienstleistung mehr als ein Jahr beträgt. Der ÖBB-Konzern hat in beiden Berichtsjahren, bis auf einen unwesentlichen Geschäftsfall im Geschäftsjahr 2018, keine Verträge identifiziert, bei denen der Zeitraum zwischen der Übertragung des versprochenen Guts bzw. der Dienstleistung auf den Kunden und die Zahlung durch den Kunden ein Jahr überschreitet. Entsprechend wird die zugesagte Gegenleistung nicht um den Zeitwert des Geldes angepasst.

Sollten im wesentlichen Umfang aktivierbare Kosten im Rahmen der Vertragsanbahnung oder im Zusammenhang mit der Erfüllung eines Vertrags mit einem Kunden entstehen und die Vertragslaufzeit mehr als ein Jahr betragen, werden diese aktiviert. Der ÖBB-Konzern hat keine derartigen Verträge identifiziert, bei denen die Vertragslaufzeit ein Jahr überschreitet und bei deren Vertragsanbahnung oder bei deren Vertragserfüllung aktivierbare Kosten, die nicht schon aufgrund von IAS 16 aktiviert wurden, im wesentlichen Umfang angefallen sind. Entsprechend wurden keine Vertragsanbahnungs- oder Vertragserfüllungskosten aktiviert.

## Beschreibung der wesentlichsten Erlösposten aus Verträgen mit Kunden

### Teilkonzern ÖBB-Infrastruktur

#### Infrastrukturbenützung

Für die Benutzung der Schieneninfrastruktur des Teilkonzerns ÖBB-Infrastruktur werden den Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVUs) Wegeentgelte verrechnet. Die Verträge zwischen dem Teilkonzern ÖBB-Infrastruktur und den einzelnen EVUs kommen durch die jeweiligen Bestellungen der EVUs zustande. Grundlage für diese Bestellungen sind die jeweiligen Produktkataloge der betreffenden Leistungen. Seitens des Teilkonzerns ÖBB-Infrastruktur werden für die jeweilige Fahrplanperiode Produktkataloge für die Leistungen Anlagen, Stationen, Verschub und Zugtrassen, Zugfahrt und sonstige Leistungen angeboten. Diese beinhalten die jeweiligen Preise pro Leistung sowie etwaige Zu- bzw. Abschläge. Die Produktpreise setzen sich aus einem bestellten Basisentgelt und etwaigen Zu- bzw. Abschlägen zusammen und sind alle in den jeweiligen Produktkatalogen enthalten. Es handelt sich hier um Fixpreise ohne Gewährung von Rabatten etwaiger Bonuszahlungen.

Die grundlegenden Bestimmungen zur Berechnung und Festsetzung der Infrastrukturbenützungsentgelte (Wegeentgelte) und der sonstigen Entgelte (Dienstleistungs-/Leistungsentgelte — kurz „LE“) sind in den §§ 67 bis 69b Eisenbahngesetz enthalten. Grundlage für die Entgeltbildung ist die Definition der zu erbringenden Leistungen für die EVUs. Diese Leistungen sind strukturiert in Mindestzugangspaket, Serviceleistungen, Zusatzleistungen und Nebenleistungen. Das Mindestzugangspaket beinhaltet das Hauptangebot an Leistungen, ohne das ein geordneter Zugang zur Eisenbahninfrastruktur nicht möglich wäre.

Die Wegeentgelte werden im Produktkatalog „Zugtrasse, Zugfahrt und sonstige Leistungen der ÖBB-Infrastruktur AG“ jährlich gesetzeskonform veröffentlicht. Auf Basis der in diesem Produktkatalog veröffentlichten Wegeentgelte bestellen die EVUs ihre Zugtrassen für die Netzfahrplanperiode seit Dezember 2017. Die Verrechnung der Leistungen erfolgt monatlich und basiert auf einer IST-Verrechnung. Die bestellten IBE-Leistungen werden einen Monat im Nachhinein an den Kunden verrechnet. Dem Kunden fließt der Nutzen aus der Leistung des Unternehmens zu und er nutzt die Leistung während diese erbracht wird.

Allfällige Rückerstattungsansprüche, die sowohl dem Grunde als auch der Höhe nach ungewiss sind, von künftigen Ereignissen abhängen und zu einem drohenden Ressourcenabfluss in Zukunft führen können, werden gemäß IAS 37 erfasst. Es wird die Höhe der möglichen Rückforderung geschätzt und eine entsprechende Rückstellung gebildet.

### Energielieferungen und Netznutzungsentgelte

Die Leistungsverpflichtung des Teilkonzerns ÖBB-Infrastruktur besteht in der Lieferung von Bahnstrom zur Versorgung von Triebfahrzeugen, von Hilfsbetrieben, bei Hinterstellung von Wagenmaterial und von ortsfesten Anlagen der Kunden. Es werden Jahresbestellmengen, Nachbestellmengen und Kurzfristbestellmengen unterschieden. Des Weiteren wird das Bahnstromnetz des Teilkonzerns ÖBB-Infrastruktur zur Belieferung mit Bahnstrom zur Verfügung gestellt. Die Verrechnung des Netznutzungsentgelts erfolgt gemäß den jeweils gültigen Schienennetznutzungsbedingungen. Die Entgelte werden jährlich von der ÖBB-Infrastruktur AG gesetzeskonform veröffentlicht.

Der Transaktionspreis wird in den Verträgen festgelegt. Die fest kontrahierte Menge wird für Hochzeit- und Niederzeittarife sowie für Rückspeisung ermittelt, und zwar aufgrund der Bekanntgabe durch die Kunden.

Für diese Hochzeit- und Niederzeittarife wird der Energiepreis je MWh festgelegt. Für zum Beispiel Nach- und Kurzfristbestellungen werden Zuschläge verrechnet. Für die bereits fix bestellte Menge des zweiten und dritten Lieferjahres wurde eine Preisobergrenze vereinbart.

Bei den vereinbarten Tarifen handelt es sich um den Stand-alone-Selling-Price. Das ist der jeweilige Preis, zu dem diese Leistung des Teilkonzerns ÖBB-Infrastruktur auch an alle anderen Kunden verkauft wird. Insbesondere beim Netzentgelt handelt es sich um regulierte Preise, von denen nicht abgewichen werden kann. Alle Leistungsverpflichtungen werden zeitgleich mit der Energielieferung erbracht, weshalb eine Aufteilung des Transaktionspreises nicht erfolgen muss.

Die Lieferung des Bahnstroms und die Dienstleistung der Netznutzung und Umformung erfolgt kontinuierlich, das heißt, den Kunden fließt der Nutzen aus der Leistung des Unternehmens zu und sie nutzen die Leistung während diese erbracht wird. Der Kontrollübergang erfolgt mit dem Verbrauch durch die Kunden.

Die Stromlieferungen werden monatlich akontiert und zwar in Höhe eines Zwölftels der bestellten Menge. Nach dem Jahresende erfolgt die Abrechnung aufgrund der tatsächlich bezogenen Strommenge im Vergleich zur Bestellmenge inklusive allfälliger Zu- und Abschläge. Die Abrechnung wird noch im Lieferjahr erfasst.

### Mieterlöse

Mieterlöse fallen für die Vermietung und die Verpachtung von Immobilien und von Pkws an. Es handelt sich um Festpreisverträge, bei denen die Erlöse in der Berichtsperiode, in der die Dienstleistungen erbracht werden, erfasst werden. Der Kunde erhält und verbraucht den Nutzen zeitgleich. 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.

### Erlöse aus Verwertungsobjekten

Die Verwertungsobjekte betreffen jene Liegenschaften, welche 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 Erlöse werden erfasst, wenn die Verfügungsmacht über das Grundstück an den Kunden übergegangen ist.

### **Teilkonzern Rail Cargo Group**

Der Umsatz der Teilkonzerns Rail Cargo Austria mit externen Kunden wird überwiegend mit Güterverkehrsleistungen, gemeinwirtschaftlichen Leistungen und der Vermietung von Fahrzeugen erzielt.

Güterverkehrsleistungen sind Transportleistungen von Gütern in Güterwagen auf der Schiene oder Speditionsleistungen, wobei allen Leistungen durchwegs Verträge zugrunde liegen.

Die Transportleistungen auf der Schiene erfolgen je nach Umfang des Transportauftrages als Einzelwagenverkehr oder als Ganzzug. Grundlage der Schienentransporte sind Frachtbriefe. Dabei handelt es sich um Beförderungspapiere, die alle relevanten Daten vom Versand- und Empfangsort über die Güterart, das Gewicht bis hin zum Kundentarif enthalten. Die Rechnungslegung an die Kunden wird direkt nach erfolgter Leistungserbringung mittels eines integrierten automatischen Abrechnungsprogramms durchgeführt. Die Basis für die Abrechnung stellt das Kundenabkommen dar. In einem sogenannten Kundentarif werden die Abrechnungskonditionen wie beispielsweise Mengen- und Entfernungskomponenten sowie die dazugehörigen Preise vereinbart. Der Zahlungseingang erfolgt zu über 60% unmittelbar nach Rechnungslegung, der Rest nach maximal 30 Tagen.

Speditionsleistungen enthalten neben den Schienentransporten noch Zusatzleistungen wie Vor- und Nachläufe mit Lkws, Hübe von Containern, Zwischenlagerungen, Verzollungen etc. Die Rechnungslegung erfolgt dabei unmittelbar nach der vertraglichen Leistungserbringung. Rechnungen sind innerhalb von 30 bis 45 Tagen zahlbar.

Gemeinwirtschaftliche Leistungen umfassen Erträge aus vertraglich mit der Republik Österreich vereinbarten Entgelten für Leistungen in den Produktionsformen Einzelwagenverkehr, unbegleiteter kombinierter Verkehr und „Rollende Landstraße“. Die Zahlungen erfolgen als monatliche Anzahlungen, die Jahresendabrechnung erfolgt im Folgejahr.

Bei den Erlösen aus Vermietungen von Fahrzeugen handelt es sich um die Verwendung von konzerneigenen Güterwagen durch andere Bahnverwaltungen im Rahmen des RIV-Abkommens für den internationalen Austausch von Güterwagen (Regolamento Internazionale die Veicoli). Die internationale Abrechnung erfolgt in den Folgemonaten.

## **Teilkonzern ÖBB-Personenverkehr**

### Tariferlöse

Kunden können Fahrkarten erwerben, die sie dazu berechtigen die Leistungen der ÖBB-Personenverkehr AG in Anspruch zu nehmen. Das betrifft Reisen mit den ÖBB mit Bus und Bahn ins In- und Ausland. Die Rechnung der Fahrkarte ist gemäß dem „Handbuch für Reisen mit den ÖBB in Österreich“ in der Regel sofort fällig. Entscheiden sich Kunden für eine Kundenkarte, ist die Rechnung je nach Vertragsart zu unterschiedlichen Zeitpunkten fällig. Der Teilkonzern ÖBB-Personenverkehr grenzt die zugeordneten Beträge ab und verbucht die tatsächlich in der Periode abgefahrenen Kilometer, wenn es wahrscheinlich ist, dass der Kunde die Fahrkarte eingelöst hat. Kunden haben die Möglichkeit, Kundenkarten mit einer verlängerten Gültigkeitsdauer (bis zu einem Jahr) zu erwerben. Erlöse aus den Kundenkarten werden mit einem bestimmten Schlüssel den einzelnen Regionen auf die einzelnen Perioden eines Jahres, zugewiesen.

### Gemeinwirtschaftliche Leistungsabgeltung Bund

Die Verkehrsdienstbestellungen des Bundes resultieren aus den mit der Schieneninfrastruktur Dienstleistungsgesellschaft mbh (SCHIG) gemäß § 48 BBG auf Grundlage der VO (EG) 1370/2007 ab 2010 geschlossene gemeinwirtschaftlichen Leistungsverträgen. Die Abgeltungen sind zumeist bis zum jeweils 10. eines Folgemonats zu leisten. Unterjährig werden die Erträge erfasst, wenn die Rechnungslegung erfolgt. Eine Jahresendabrechnung berücksichtigt die tatsächlich gefahrene Leistung zuzüglich Qualitätsbonus abzüglich Leistungsstörung.

### Erträge aus Verkehrsdienstbestellungen der Länder/Gemeinden

Die Verkehrsdienstbestellungen der Länder und Gemeinden umfassen Erträge aus vertraglich mit Ländern und Gemeinden vereinbarten Entgelten für Verkehrsdienstbestellungen. Rechnungen werden großteils (über 85% des Umsatzvolumens) monatlich gelegt (einzelne Verträge weichen davon ab und sehen jährliche, halbjährliche oder quartalsweise Zahlung vor) und sind innerhalb von maximal 30 Tage zahlbar. Unterjährig werden Erträge erfasst, wenn die Rechnungslegung erfolgt. Einnahmen werden auf der Passivseite abgegrenzt, soweit sie Ertrag für eine bestimmte Zeit nach diesem Tage sind.

### Mieten und Pachten

Die ÖBB-Personenverkehr AG erhält für die Nutzung von Wagenmaterial durch Dritt-EVUs im Rahmen der RIC (Regolamento Internazionale delle Carrozze; deutsch: Vereinbarung über den Austausch und die Benutzung der Reisezugwagen im internationalen Verkehr) eine Abgeltung auf Basis der gefahrenen Kilometer. Die Abrechnung erfolgt überwiegend auf Basis der gefahrenen Laufleistungskilometer und wird monatlich in Rechnung gestellt. Erlöse werden erfasst, wenn die Rechnungslegung erfolgt. Einnahmen werden auf der Passivseite abgegrenzt, soweit sie Ertrag für eine bestimmte Zeit nach diesem Tage sind.

### Instandhaltung/Wartung

Erlöse aus Instandhaltung/Wartung resultieren aus Erlösen der Buswerkstätten mit Dritten. Es werden Reparaturen für den Kunden durchgeführt und danach an den Kunden fakturiert. Die Rechnung wird nach Beendigung des Reparaturauftrages an den Kunden gelegt. Die Erfassung der Erlöse während Reparaturarbeiten erfolgt laufend (von der Abfassung aus dem Lager bis zur Arbeitszeit). Wenn der Auftrag erledigt ist, kann eine Rechnungserstellung im EDV-System durchgeführt und abgewickelt werden. Einnahmen werden auf der Passivseite abgegrenzt, soweit sie Ertrag für eine bestimmte Zeit nach diesem Tage sind.

### Sonstige Umsatzerlöse

Die sonstigen Umsatzerlöse enthalten Umsatzerlöse aus Telekommunikationsleistungen, Reparaturleistungen, Reinigungs- und Sicherheitsleistungen und Leistungen im Zusammenhang mit dem Betrieb der Containerterminals, Provisionen aus Fahrkartenausgaben, Leistungen aus dem Bereich Reisebüro am Bahnhof sowie Erträge aus Leistungen in Gemeinschafts- und Übergangsbahnhöfen und der Behebung von Schadensfällen mit internen und externen Partnern. Rechnungen werden gemäß den vertraglichen Vereinbarungen gestellt. Erlöse werden erfasst, wenn die Rechnungslegung erfolgt. Einnahmen werden auf der Passivseite abgegrenzt, soweit sie Ertrag für eine bestimmte Zeit nach diesem Tage sind.



## Erfolgsbezogene Zuwendungen

Dem ÖBB-Konzern gewährte Aufwandszuschüsse werden bei Erfüllung der Ansatzvoraussetzungen sofort erfasst und entsprechend dem zeitlichen Anfall der Aufwendungen ergebniswirksam realisiert. Bei dem gewährten Bundeszuschuss gemäß § 42 Abs. 1 und 2 Bundesbahngesetz für Betriebsführung, Inspektion, Wartung, Entstörung und Instandsetzung sowie für Erweiterungs- und Reinvestitionen (Annuitätzuschuss) handelt es sich um eine Zuwendung der Öffentlichen Hand, da der Bund durch diesen Zuschuss den Betrieb und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur fördern möchte, womit der ÖBB-Infrastruktur-Konzern diese Zuschüsse in den sonstigen betrieblichen Erträgen darstellt. Derartige Zuschüsse werden in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung nicht mit den bezuschussten Aufwendungen saldiert. Hinsichtlich der Besonderheiten der Bundeszuschüsse wird auf die Ausführungen in Erläuterung 32 verwiesen.

## Zinsen und Dividenden

Zinsen werden unter Anwendung der Effektivzinsmethode gemäß IFRS 9 erfasst. Dividenden werden bei Entstehung des Rechtsanspruchs der Aktionäre auf Zahlung erfasst.

Gemäß IAS 23 „Fremdkapitalkosten“ werden Fremdkapitalaufwendungen für wesentliche qualifizierte Vermögenswerte aktiviert.

## 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 die Entwicklungsaufwendungen gemäß IAS 38 in jener Periode als Aufwand zu erfassen, in der sie anfallen. Werden die Aktivierungsvoraussetzungen des IAS 38 erfüllt, werden Entwicklungsaufwendungen als immaterielle Vermögenswerte aktiviert.

## Laufende 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 ergeben (Teilsteuerbefreiung).

Im Wesentlichen wurden folgende Bereiche der ÖBB-Infrastruktur AG als ertragsteuerpflichtig eingestuft:

- Erträge aus dem Stromgeschäft
- Erbringung von nicht eisenbahninfrastrukturbezogenen Leistungen
- Bewirtschaftung (inklusive 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 und den meisten Gesellschaften des ÖBB-Konzerns als Gruppenmitgliedern abgeschlossen. Bis dato befindet sich keine ausländische Gesellschaft in der körperschaftsteuerlichen Gruppe. Es wurden zwischen dem Gruppenträger und den Gruppengesellschaften 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. Ein positives steuerliches Ergebnis wird grundsätzlich mit dem geltenden Körperschaftsteuertarif des Abschlussjahres belastet. Im Falle eines negativen Ergebnisses hat der Gruppenträger insoweit eine Steuerumlage an das Gruppenmitglied zu leisten, als das negative steuerliche Ergebnis des Gruppenmitglieds effektiv genutzt werden kann. Basis für die steuerlichen Ansprüche und Verpflichtungen aus der Gruppenvereinbarung bildet das laufende steuerliche Ergebnis des jeweiligen Gruppenmitglieds.

Bei der Nutzung der steuerlichen Verluste gilt das Primat der Teilkonzernbetrachtung und der Grundsatz der Gleichbehandlung der Teilnehmer an der Unternehmensgruppe innerhalb des jeweiligen Teilkonzerns; darüber hinaus gilt bei teilkonzernübergreifender Nutzung steuerlicher Verluste der Grundsatz der Gleichbehandlung der Teilnehmer an der Unternehmensgruppe.

## Latente Steuern

Latente Steuern werden – unter Bedachtnahme auf bestehende Ausnahmebestimmungen – für alle temporären Differenzen zwischen der Steuerbasis der Vermögenswerte und Schulden („tax base“) sowie 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 im Rahmen einer Transaktion, die keinen Unternehmenszusammenschluss darstellt, latente Steuern aus dem erstmaligen Ansatz eines Vermögenswerts oder einer Schuld entstehen, die zum Zeitpunkt der Transaktion weder einen Effekt auf den bilanziellen Gewinn oder Verlust noch auf das steuerliche Einkommen haben, 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-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, gegen das die temporären Differenzen und Verlustvorträge verwendet werden können, verfügbar sein wird.

Latente Steuern werden direkt mit dem Eigenkapital verrechnet oder diesem gutgeschrieben, wenn sich die Steuer 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, welche 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-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.

Die Nutzungsdauern wurden überprüft. Dem wirtschaftlichen Risiko wurde korrekt Rechnung getragen, indem die Rückstellungen sorgfältig und in erforderlicher Höhe bemessen wurden. Die Angemessenheit der Wertberichtigungen wurde überprüft. Die Parameter für die Wertminderungstests der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten wurden entsprechend der Zinsentwicklung und den branchenüblichen Benchmarks aktualisiert. Die versicherungs- und finanzmathematischen Festlegungen für die Bewertung der Abfertigungs- und Jubiläumsgeldansprüche wurden verantwortungsvoll festgelegt. Die Aktivierung von Firmenwerten erfolgt ausschließlich auf Basis von Gutachten externer Sachverständiger.

### **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-Konzerns haben. Bei den langfristigen Personalrückstellungen (Abfertigung und Jubiläen) wurde in beiden Geschäftsjahren der Abzinsungsfaktor, die Gehaltssteigerungen und die Fluktuationen an die neuen Gegebenheiten angepasst. Die Auswirkung möglicher Änderungen von Parametern ist in Erläuterung 26.1. dargestellt.

### **b. Wertminderungen**

Werthaltigkeitsprüfungen von immateriellen Vermögenswerten und Sachanlagen basieren grundsätzlich auf geschätzten künftigen abgezinsten Nettozahlungsströmen, die aus der fortgesetzten Nutzung eines Vermögenswerts und seinem Abgang am Ende der Nutzungsdauer zu erwarten sind. Faktoren wie geringere Umsatzerlöse und daraus resultierende niedrigere Nettozahlungsströme sowie Änderungen der verwendeten Abzinsungsfaktoren können zu einer Wertminderung führen. Es wurden zu den Bilanzstichtagen Wertminderungsprüfungen durchgeführt, die letztmalig 2010 zu Aufwendungen aus Wertminderungen geführt haben, nachdem damals der Nutzungswert in manchen Fällen unter den aktuellen Buchwerten lag.

Die Sensitivitätsanalyse für 2019 und das Vorjahr kann der untenstehenden Tabelle entnommen werden, wobei positive Werte einen Zuschreibungsbedarf und negative Werte einen Wertminderungsbedarf anzeigen.

(-) Wertminderungs-/ (+) Zuschreibungsbedarf (Sensitivitätsanalyse)		Erhöhung des Parameters in Mio. EUR				Reduktion des Parameters in Mio. EUR			
Annahmen	Veränderung der Annahmen in %	CGU Cargo	CGU Intermodal	CGU TS	CGU Postbus	CGU Cargo	CGU Intermodal	CGU TS	CGU Postbus
		Zinssatz	+/-0,2	-47,1 (Vj: -63,5)	-13,9 (Vj: -11,7)	-15,4 (Vj: -14,0)	-24,0 (Vj: -9,9)	71,6 (Vj: 67,0)	13,1 (Vj: 15,3)
Ewige Rente	EBIT +/-2,5% und Wachstum +/-0,1%	36,3 (Vj: 0,0)	0,0 (Vj: 7,8)	18,9 (Vj: 20,0)	6,7 (Vj: 7,2)	-16,7 (Vj: -28,3)	-7,5 (Vj: -5,4)	0,0 (Vj: 0,0)	-6,7 (Vj: -6,8)

Vom Firmenwert über insgesamt rd. 179,3 Mio. EUR (Vj: rd. 183,5 Mio. EUR) entfallen rd. 175,2 Mio. EUR (Vj: rd. 180,2 Mio. EUR) auf die CGU Cargo, rd. 4,1 Mio. EUR (Vj: rd. 3,3 Mio. EUR) auf die CGU Intermodal.

Bei der Werthaltigkeitsprüfung wurde davon ausgegangen, dass es im Planungszeitraum zwecks Güterverlagerung auf die Schiene in einem der Hauptmärkte der CGU Cargo und der CGU Intermodal zu Beihilfen für den Einzelwagenverkehr kommen wird.

### c. 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 um +/- 1 Jahr um rd. 169,3 Mio. EUR (Vj: rd. 134,2 Mio. EUR) erhöht oder um rd. 135,2 Mio. EUR (Vj: rd. 111,5 Mio. EUR) verringert. Die Angemessenheit der Nutzungsdauern wird jährlich oder anlassbezogen überprüft.

Die 2018 festgelegten Nutzungsdauern gelten unverändert auch im Jahr 2019. 2018 wurde die Nutzungsdauer von Rohrdurchlässen aus Stahlbeton von 20 auf 80 Jahre verlängert, was zu einer Reduktion der Abschreibung in Höhe von rd. 0,6 Mio. EUR führte. Für die Folgejahre ergibt sich eine jährliche Auswirkung in vergleichbarer Größenordnung.

Eine Re-Evaluierung der Restwerte im „Fahrpark“ ergab eine Abschreibung in Höhe von rd. 23,1 Mio. EUR (Vj: rd. 9,7 Mio. EUR), 2018 eine Zuschreibung in Höhe von rd. 1,2 Mio. EUR sowie eine Abschreibung in Höhe von rd. 0,5 Mio. EUR auf „Leasing Fahrpark“.

### d. Rückstellungen

Die Rückstellungen werden nach der bestmöglichen Schätzung bemessen, das heißt 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.

Es wurden 2019 Rückstellungen für in der Vergangenheit verrechnete Infrastrukturbenutzungsentgelte gebildet, welche den aktuellen Stand der regulierungsrechtlichen Verfahren reflektierten. Dies erfordert entsprechende Dotierungen, die aus dem Rückstellungsspiegel ersichtlich sind. Bei allen anderen Rückstellungen liegen keine wesentlichen Schätzungsänderungen vor.

Zum 31.12.2019 bestehen mehrere regulierungsrechtliche Verfahren. Diese Verfahren, welche sich in unterschiedlichen verfahrensrechtlichen Stadien befinden, betreffen den Zeitraum ab Dezember 2011 bis 31.12.2019. Inhaltlich geht es dabei vor allem um Fragen der Ermittlung und Festlegung des Infrastrukturbenutzungsentgelts im Personenverkehr (ab Dezember 2011 bis Dezember 2017), der Entgelte nach dem neuen Wegeentgeltmodell für den Zeitraum Dezember 2017 bis 31.12.2019 (Produkt „Zugtrasse“ hinsichtlich direkt zuordenbarer Kosten und gesetzeskonformer Marktaufschläge) sowie um die Zulässigkeit der Verrechnung eines „Bahnsteigkantenfaktors“ als gesonderten Entgeltbestandteil bei der Nutzung von Serviceeinrichtungen ab Dezember 2011 bis 31.12.2019.

Der Ausgang der anhängigen Verfahren kann dazu führen, dass die bisher verrechneten Entgelte abgeändert werden und es dadurch zu einer Rückerstattungspflicht für die ÖBB-Infrastruktur AG kommt (auch eine Nachforderung von Entgelten ist denkbar, aber rechtlich strittig). Diese Risiken wurden individuell je Sachverhalt bzw. Verfahren unter Einbindung von Experten bewertet und in Form von Rückstellungen bilanziell berücksichtigt. Die Notwendigkeit und die Höhe der Rückstellungen sind maßgeblich von der Annahme und Einschätzung des Managements zum Ausgang der Verfahren abhängig. Bewertungsunsicherheiten bestehen insbesondere aufgrund von schwierig abzuschätzenden Ergebnissen bei der Auslegung von bisher weitgehend nicht ausjudizierten Rechtsfragen durch die Aufsichtsbehörde, Verwaltungsgerichte bzw. Gerichtshöfe, möglichen Einschränkungen der zeitlichen Wirkung von Entscheidungen sowie hinsichtlich Art, Umfang und Höhe von anerkannten Kosten und Marktaufschlägen als Basis für die Verrechnung von Tarifen für die Nutzung der Schieneninfrastruktur.

Zu einer Sensitivitätsanalyse, insbesondere für die Eintrittswahrscheinlichkeit für Umweltrisiken, der Stilllegungskosten und der regulierungsrechtlichen Verfahren, können keine verlässlichen Angaben gemacht werden.

Bei der Bewertung der Rückstellung für Stilllegungskosten wurde grundsätzlich vom Fortbestand des ÖBB-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. Die Höhe der erwarteten Stilllegungskosten hängt maßgeblich von den Annahmen der Rückbauszenarien ab.

#### **Verfahren der Wettbewerbsbehörden**

Für rechtliche Risiken wurden entsprechende Vorsorgen gebildet. Diese beinhalten auch Vorsorgen für Risiken aus den gegenwärtig laufenden wettbewerbsrechtlichen Ermittlungen gegen Konzernunternehmen. Diese Ermittlungen werden voraussichtlich einige Zeit dauern. Der Betrag für gegebenenfalls zu entrichtende Geldbußen und entstehende Ansprüche Dritter ist mit Unsicherheiten behaftet. Zur Minimierung des Prozessrisikos unterbleibt eine weitere Aufschlüsselung.

Die Rückstellungen finden sich unter Erläuterung 26.2.

#### **Ertragsteuern**

Latente Steueransprüche wurden für temporäre Differenzen zwischen der Steuerbasis und den Buchwerten von Vermögenswerten und Schulden sowie für Verlustvorträge gebildet. Sollte sich die steuerliche Einschätzung über die Qualifizierung der Teilbereiche der ÖBB-Holding 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. 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).

Steuersachverhalte unterliegen hinsichtlich ihrer Beurteilung durch die Steuerbehörden Unsicherheiten und es ist nicht auszuschließen, dass diese in Einzelfällen zu anderen Ergebnissen kommen können. Sollten Änderungen in der Beurteilung wahrscheinlich sein, wird eine entsprechende Rückstellung gebildet.

#### **f. Cross-Border-Leasing**

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, sodass 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 sollte 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.).

#### **g. Finanzielle Verpflichtungen**

Gegen oder von der ÖBB-Holding 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-Holding-Konzerns zum 31.12.2019 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 Auswirkungen die dafür gebildeten Rückstellungen nicht wesentlich übersteigen und daher keine wesentlichen Konsequenzen auf den Konzernabschluss haben werden.

#### **Unterscheidung der Fristigkeiten**

Latente Steuern werden gemäß IAS 12 als langfristig ausgewiesen. Der kurzfristige Anteil wird daher entsprechend im Anhang angegeben (siehe Erläuterung 13). Verwertungsobjekte 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 (siehe Erläuterung 21). Wenn Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen langfristig sind, werden diese unter den kurzfristigen Posten gemäß IAS 1 „Darstellung des Abschlusses“ ausgewiesen und erläutert (siehe Erläuterung 20 und 27).



## Saldierungen

Saldiert werden Buchwertabgänge und Erlöse aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten sowie Swapzinsen mit dem originären Zinsaufwand (siehe Erläuterung 29.3). Des Weiteren werden Erträge aus der Strukturierung und Profilierung des Stromeinkaufs sowie aus der Ausgleichsenergie in Höhe von rd. 85,7 Mio. EUR (Vj: rd. 92,9 Mio. EUR) mit den Aufwendungen aus dem Stromeinkauf saldiert.

## Konzentration von Risiken

Zu den Bilanzstichtagen bestand keine besondere Abhängigkeit von einzelnen konzernfremden 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 sonstigen Rechten, auf die der ÖBB-Konzern angewiesen ist und deren plötzlicher Wegfall den Geschäftsbetrieb ernsthaft gefährden könnte. Der ÖBB-Konzern veranlagt seine liquiden Mittel bei Kredit- und Finanzinstituten mit guter Bonität. Hinsichtlich der von der Republik Österreich gewährten Finanzierungen und Zuschüsse sowie Zuschussvereinbarungen wird auf die Ausführung unter Erläuterung 32 verwiesen.

## Änderungen nach IAS 8

### Änderungen von rechnungslegungsbezogenen Schätzungen und Fehlern

Fehler aus früheren Perioden werden rückwirkend geändert. Der Konzernabschluss wird mit allen Vorjahreszahlen so dargestellt, als ob der Fehler aus früheren Perioden niemals aufgetreten wäre. Änderungen von rechnungslegungsbezogenen Schätzungen sind prospektiv anzuwenden.

Aufgrund einer Stichprobenprüfung der Österreichischen Prüfstelle für Rechnungslegung (OePR) wurde der Konzernabschluss 2018 der ÖBB-Infrastruktur AG, der ein Teilkonzern der ÖBB-Holding AG bildet, geprüft. Mit Schreiben vom 5.12.2019 wurde die ÖBB-Infrastruktur AG informiert, dass die im Umsatzerlös ausgewiesenen Bundeszuschüsse gemäß § 42 BBG in Höhe von 1.055,5 Mio. EUR keine Umsatzerlöse im Sinne des IFRS 15, sondern Zuschüsse im Sinne IAS 20 darstellen und demzufolge in den sonstigen betrieblichen Erträgen auszuweisen sind. Dies unter anderem deshalb, da es sich bei den Zuschussverträgen nicht um Leistungsvereinbarungen handelt, sondern damit nur die Details der Zuschussgewährung durch den Bund konkretisiert werden. Aus dieser Fehlerkorrektur resultieren keine Auswirkungen auf die Konzern-Bilanz, die Konzerngeldflussrechnung, die Darstellung der Veränderung des Konzern-Eigenkapitals oder das Konzernjahresergebnis.

Nachfolgend werden die Änderungen in der Konzern-Gewinn- und Verlust-Rechnung dargestellt:

in TEUR	2018	Umgliederung	2018 angepasst
Umsatzerlöse	5.403.119,2	-1.055.533,2	4.347.586,0
<i>davon Beitrag des Bundes gem. § 42 Bundesbahngesetz für den Betrieb der Infrastruktur</i>	<i>1.055.533,2</i>	<i>-1.055.533,2</i>	<i>0,0</i>
Bestandsveränderungen	446,4	0,0	446,4
Andere aktivierte Eigenleistungen	373.360,3	0,0	373.360,3
Sonstige betriebliche Erträge	948.833,8	1.055.533,2	2.004.367,0
<i>davon Beitrag des Bundes gem. § 42 Bundesbahngesetz für den Betrieb der Infrastruktur</i>	<i>0,0</i>	<i>1.055.533,2</i>	<i>1.055.533,2</i>
<b>Gesamterträge</b>	<b>6.725.759,7</b>	<b>0,0</b>	<b>6.725.759,7</b>

## Abgehender Geschäftsbereich (IFRS 5)

Ein abgehender Geschäftsbereich ist ein Bestandteil des Konzerngeschäfts, dessen Geschäftsbereich und Cashflows vom restlichen Konzern klar abgegrenzt werden können und der

- einen gesonderten, wesentlichen Geschäftszweig oder geografischen Geschäftsbereich darstellt,
- Teil eines einzelnen, abgestimmten Plans zur Veräußerung eines gesonderten, wesentlichen Geschäftszweiges oder geografischen Geschäftsbereichs ist oder
- ein Tochterunternehmen darstellt, das ausschließlich mit der Absicht einer Weiterveräußerung erworben wurde.

Eine Einstufung als abgehender Geschäftsbereich geschieht bei Veräußerung oder sobald der Geschäftsbereich die Kriterien für eine Einstufung als zur Veräußerung gehalten erfüllt, wenn dies früher der Fall ist. Wenn ein Geschäftsbereich als abgehender Geschäftsbereich eingestuft wird, wird die Gesamtergebnisrechnung des Vergleichsjahres so angepasst, als ob der Geschäftsbereich von Beginn des Vergleichsjahres an nicht fortgeführt worden wäre. Weitere Ausführungen werden in Erläuterung 19 gemacht.

## B. ERLÄUTERUNGEN ZUR KONZERN-BILANZ UND KONZERN-GEWINN-UND-VERLUST-RECHNUNG

In der Konzern-Gewinn-und-Verlust-Rechnung werden die Aufwendungen und Erträge aus dem abgehenden Geschäftsbereich in einer separaten Zeile ausgewiesen. Entsprechend den Regelungen des IFRS 5 wurde eine Anpassung der Vorjahreszahlen der Konzern-Gewinn-und-Verlust-Rechnung vorgenommen, sodass sich die nachfolgenden Erläuterungen zur Konzern-Gewinn-und-Verlustrechnung nur auf den fortzuführenden Geschäftsbereich beziehen.

### 4. Umsatzerlöse

	2019 in Mio. EUR	2018 in Mio. EUR
Personen- und Gepäckverkehr	2.134,4	2.059,8
<i>davon Verkehrsdienstbestellungen Bund</i>	<i>756,0</i>	<i>714,2</i>
<i>davon Verkehrsdienstbestellungen Länder, Gemeinden</i>	<i>388,3</i>	<i>396,0</i>
Güterverkehr	1.688,6	1.699,5
<i>davon gemeinwirtschaftliche Leistungsaufträge des Bundes</i>	<i>83,3</i>	<i>86,2</i>
Mieten und Pachten	211,2	214,0
Instandhaltung und Wartung	52,0	58,7
Verwertungsobjekte	51,9	50,7
Infrastrukturbenützung	49,7	56,7
Energielieferungen und Netznutzungsentgelte	36,8	32,9
Traktionsleistungen	19,8	22,2
Sonstige Umsatzerlöse	160,7	153,2
<b>Gesamt</b>	<b>4.405,1</b>	<b>4.347,7 *)</b>

\*) Angepasste Vergleichswerte, siehe Erläuterung 3.

Die Verkehrsdienstbestellungen des Bundes resultieren aus den mit dem Bund oder der SCHIG gemäß § 48 Bundesbahngesetz auf Grundlage der VO (EG) 1370/2007 für 2016 geschlossenen gemeinwirtschaftlichen Leistungsverträgen.

Die Umsatzerlöse aus Verträgen mit Kunden können für die drei Teilkonzerne Rail Cargo Group, Personenverkehr und Infrastruktur in nachfolgende Kategorien gegliedert werden. Es werden nur Umsätze angeführt, die unter IFRS 15 fallen:

in Mio. EUR	2019 Umsatzerlöse gem. IFRS 15	Laufzeit des Vertrags		Zeitpunkt der Übertragung der Dienstleistungen		Kunde	
		kurzfristig	langfristig	zeitpunkt- bezogen	zeitraum- bezogen	Bund	Sonstige Kunden
Personen- und Gepäckverkehr	990,1	810,2	179,9	769,8	220,3	0,0	990,1
Verkehrsdienstbestellungen Bund	756,0	0,0	756,0	0,0	756,0	756,0	0,0
Verkehrsdienstbestellungen Länder, Gemeinden	388,3	0,0	388,3	0,0	388,3	388,3	0,0
Güterverkehr	1.493,1	1.493,1	0,0	1.462,6	30,5	83,3	1.409,8
Mieten und Pachten	12,7	11,5	1,2	10,0	2,7	0,0	12,7
Erlöse aus Verwertungsobjekten	51,9	51,9	0,0	51,9	0,0	0,0	51,9
Instandhaltung/Wartung	50,5	41,5	9,0	47,4	3,1	0,0	50,5
Infrastrukturbenützung	49,7	49,7	0,0	0,0	49,7	0,0	49,7
Energielieferungen und Netznutzungsentgelte	35,6	35,6	0,0	1,0	34,6	0,0	35,6
Traktionsleistungen	19,8	19,8	0,0	19,8	0,0	0,0	19,8
Sonstige Umsatzerlöse	156,0	156,0	0,0	82,7	73,3	0,0	156,0
<b>Gesamt</b>	<b>4.003,7</b>	<b>2.669,3</b>	<b>1.334,4</b>	<b>2.445,2</b>	<b>1.558,5</b>	<b>1.227,6</b>	<b>2.776,1</b>

in Mio. EUR	2018		Laufzeit des Vertrags		Zeitpunkt der Übertragung der Dienstleistungen		Kunde	
	Umsatzerlöse gem. IFRS 15		kurzfristig	langfristig	zeitpunkt-bezogen	zeitraum-bezogen	Bund	Sonstige Kunden
Personen- und Gepäckverkehr	949,6		743,2	206,4	709,4	240,2	0,0	949,6
Verkehrsdienstbestellungen Bund	714,2		0,0	714,2	0,0	714,2	714,2	0,0
Verkehrsdienstbestellungen Länder, Gemeinden	396,0		0,0	396,0	0,0	396,0	396,0	0,0
Güterverkehr	1.462,1		1.462,1	0,0	1.447,9	14,2	86,2	1.375,9
Mieten und Pachten	10,5		9,3	1,2	8,3	2,2	0,0	10,5
Instandhaltung/Wartung	58,4		49,4	9,0	55,4	3,0	0,0	58,4
Erlöse aus Verwertungsobjekten	50,7		50,7	0,0	50,7	0,0	0,0	50,7
Infrastrukturbenützung	49,7		49,7	0,0	0,0	49,7	0,0	49,7
Energielieferungen und Netznutzungsentgelte	31,7		31,7	0,0	1,0	30,7	0,0	31,7
Traktionsleistungen	20,7		20,7	0,0	20,7	0,0	0,0	20,7
Sonstige Umsatzerlöse	146,3		139,8	6,5	99,0	47,3	0,0	146,3
<b>Gesamt</b>	<b>3.889,9</b>		<b>2.556,6</b>	<b>1.333,3</b>	<b>2.392,4</b>	<b>1.497,5</b>	<b>1.196,4</b>	<b>2.693,5</b> *)

\*) Angepasste Vergleichswerte, siehe Erläuterung 3.

Das Auftragsvolumen aus Kundenverträgen mit vertraglich fest bestimmten ausstehenden Erlösen (sogenannten gesicherte Erlöse, bei denen nicht variable Zahlungen vereinbart worden sind) verteilen sich wie folgt:

31.12.2019 in Mio. EUR	langfristige Leistungs- verpflichtungen Gesamt	Leistungs- verpflichtung innerhalb 2020	Leistungs- verpflichtung innerhalb 2021	Leistungs- verpflichtung innerhalb 2022	Leistungs- verpflichtung nach 2022
Personen- und Gepäckverkehr	386,2	131,3	60,9	45,3	148,7
Güterverkehr	8,9	8,9	0,0	0,0	0,0
GWL des Bundes	1.171,6	1.171,6	0,0	0,0	0,0
Verkehrsdienstbestellungen	917,1	221,4	161,3	130,1	404,3
Mieten und Pachten	16,0	3,3	3,6	4,5	4,6
<b>Gesamt</b>	<b>2.499,8</b>	<b>1.536,5</b>	<b>225,8</b>	<b>179,9</b>	<b>557,6</b>

31.12.2018 in Mio. EUR	langfristige Leistungs- verpflichtungen Gesamt	Leistungs- verpflichtung innerhalb 2019	Leistungs- verpflichtung innerhalb 2020	Leistungs- verpflichtung innerhalb 2021	Leistungs- verpflichtung nach 2021
Personen- und Gepäckverkehr	472,1	151,9	73,6	60,9	185,7
Güterverkehr	8,5	8,5	0,0	0,0	0,0
GWL des Bundes	802,1	802,1	0,0	0,0	0,0
Verkehrsdienstbestellungen	841,9	360,8	135,0	102,9	243,1
Mieten und Pachten	3,7	1,2	0,9	0,8	0,8
<b>Gesamt</b>	<b>2.128,3</b>	<b>1.324,5</b>	<b>209,5</b>	<b>164,6</b>	<b>429,6</b>

Die übrigen Erlöse betreffen Zeiträume von höchstens einem Jahr oder werden mit einem festen Leistungssatz abgerechnet. Wie nach IFRS 15 zulässig, wird der Transaktionspreis, der diesen nicht erfüllten Leistungsverpflichtungen zugeordnet wird, nicht offengelegt.

## 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 sowie Fertigungsgemeinkosten eingerechnet. Unter diesem Posten werden auch aktivierte Eigenleistungen ausgewiesen, die konzernintern von einem Tochterunternehmen für andere verbundene Unternehmen erstellt werden. Aktivierte Eigenleistungen fallen im Wesentlichen in Zusammenhang mit der Errichtung oder Erweiterung der Eisenbahninfrastruktur an.

## 6. Sonstige betriebliche Erträge

	2019 in Mio. EUR	2018 in Mio. EUR
Beitrag des Bundes gemäß § 42 Bundesbahngesetz	1.991,9	1.877,2 *)
Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen, immateriellen Vermögenswerten, als Finanzinvestitionen gehaltenen Immobilien und zur Veräußerung gehaltenen langfristigen Vermögenswerten	44,5	74,5
Schadensvergütungen	17,1	6,7
Kursdifferenzen	4,7	5,0
Übrige sonstige betriebliche Erträge	55,0	41,0
<b>Gesamt</b>	<b>2.113,2</b>	<b>2.004,4</b> *)

\*) Angepasste Vergleichswerte, siehe Erläuterung 3.

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 (Infrastrukturbenützungsentgelt) die bei sparsamer und wirtschaftlicher Geschäftsführung anfallenden Aufwendungen nicht abdecken können. Nähere Angaben zum Zuschussvertrag sind in Erläuterung 32 enthalten.

In den übrigen sonstigen betrieblichen Erträgen sind unter anderem Erträge aus Pönalen, Lehrlingsförderungen und Ausbuchungen von Altverbindlichkeiten enthalten.

## 7. Aufwendungen für Material und bezogene Leistungen

	2019 in Mio. EUR	2018 in Mio. EUR
<b>Aufwendungen für Material und bezogene Leistungen</b>		
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	182,3	166,2
Strom	101,1	92,1
Sonstiger Materialaufwand	123,0	107,5
<b>Zwischensumme Materialaufwand</b>	<b>406,3</b>	<b>365,8</b>
Transportleistungen durch Dritte	630,9	651,2
Mieten für Schienen- und Straßenfahrzeuge	146,6	187,1
Infrastrukturbenützung	96,4	99,1
Sonstige bezogene Leistungen	501,2	499,5
<b>Zwischensumme Aufwendungen für bezogene Leistungen</b>	<b>1.375,1</b>	<b>1.436,9</b>
<b>Gesamt</b>	<b>1.781,4</b>	<b>1.802,6</b>

Im sonstigen Materialaufwand sind vor allem Aufwendungen für flüssige Kraftstoffe enthalten. Die Aufwendungen für sonstige bezogene Leistungen betreffen im Wesentlichen Speditionsleistungen, Eingangs- und Zollabgaben sowie nicht aktivierungsfähige Lieferungen und Leistungen im Zusammenhang mit Reparaturen, Instandhaltungen, Reinigungen und sonstigen Leistungen. Die im Aufwand erfassten Herstellungskosten der verkauften Verwertungsobjekte betragen rd. 12,4 Mio. EUR (Vj: rd. 4,1 Mio. EUR).

## 8. Personalaufwand und Beschäftigte

	2019 in Mio. EUR	2018 in Mio. EUR
Löhne und Gehälter	2.136,6	2.046,4
Gesetzlich vorgeschriebene Sozialabgaben	550,4	533,8
Aufwendungen für Altersversorgung	29,6	27,5
Aufwendungen für Abfertigungen	19,8	17,1
Sonstige Sozialaufwendungen	6,0	6,1
<b>Gesamt</b>	<b>2.742,4</b>	<b>2.630,9</b>

Der Zinsaufwand aus der Verzinsung der Personalarückstellungen wird im Personalaufwand ausgewiesen.



Die Mitarbeiterstruktur setzt sich wie folgt zusammen:

Anzahl MitarbeiterInnen	31.12.2019	31.12.2018	Veränderung		Durchschnitt	
			Stichtag	in %	2019	2018
Angestellte	13.370	13.059	311	2%	13.553	12.776
<i>davon aus abgehendem Geschäftsbereich</i>		477			462	500
ArbeiterInnen	8.968	7.885	1.083	14%	8.498	7.466
<i>davon aus abgehendem Geschäftsbereich</i>		215			203	233
MitarbeiterInnen mit Definitivstellung	19.566	20.697	-1.131	-5%	20.167	21.210
<i>davon aus abgehendem Geschäftsbereich</i>		322			207	351
<b>Gesamt aktive MitarbeiterInnen</b>	<b>41.904</b>	<b>41.641</b>	<b>263</b>	<b>1%</b>	<b>42.218</b>	<b>41.452</b>
<i>davon aus abgehendem Geschäftsbereich</i>		1.014			872	1.084
Lehrlinge	1.805	1.770	35	2%	1.661	1.636
<i>davon aus abgehendem Geschäftsbereich</i>		24			25	22
<b>Gesamt mit Lehrlingen</b>	<b>43.709</b>	<b>43.411</b>	<b>298</b>	<b>1%</b>	<b>43.879</b>	<b>43.088</b>
<i>davon aus abgehendem Geschäftsbereich</i>		1.038			897	1.106

Anzahl MitarbeiterInnen FTE	31.12.2019	31.12.2018	Veränderung		Durchschnitt	
			Stichtag	in %	2019	2018
Angestellte	13.058,4	12.753,5	304,9	0,0	13.230,3	12.482,7
<i>davon aus abgehendem Geschäftsbereich</i>		457,6			441,7	479,3
ArbeiterInnen	8.860,1	7.787,1	1.073,0	0,1	8.396,7	7.382,6
<i>davon aus abgehendem Geschäftsbereich</i>		211,7			200,1	229,1
MitarbeiterInnen mit Definitivstellung	18.942,1	20.038,7	-1.096,6	-0,1	19.520,2	20.662,8
<i>davon aus abgehendem Geschäftsbereich</i>		318,7			204,2	348,4
<b>Gesamt aktive MitarbeiterInnen</b>	<b>40.860,6</b>	<b>40.579,3</b>	<b>281,3</b>	<b>0,0</b>	<b>41.147,2</b>	<b>40.528,1</b>
<i>davon aus abgehendem Geschäftsbereich</i>		988,0			846,0	1.056,8
Lehrlinge	1.805,0	1.770,0	35,0	0,0	1.660,6	1.636,4
<i>davon aus abgehendem Geschäftsbereich</i>		24,0			25,4	21,8
<b>Gesamt mit Lehrlingen</b>	<b>42.665,6</b>	<b>42.349,3</b>	<b>316,3</b>	<b>0,0</b>	<b>42.807,8</b>	<b>42.164,5</b>
<i>davon aus abgehendem Geschäftsbereich</i>		1.012,0			871,4	1.078,6

Aufgrund der Inanspruchnahme der Altersteilzeit durch MitarbeiterInnen mit Definitivstellung ist die Veränderung der Anzahl der MitarbeiterInnen gezählt nach FTE bei den MitarbeiterInnen mit Definitivstellung größer als die Veränderung der Anzahl der MitarbeiterInnen gezählt nach Köpfen.

## 9. Abschreibungen

	2019	2018
	in Mio. EUR	in Mio. EUR
Abschreibungen auf Sachanlagen	1.224,4	1.171,1
<i>davon geringwertige Vermögenswerte</i>	8,1	6,7
Abschreibungen IFRS 16	74,6	0,0
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte	53,9	69,8
Abschreibungen auf als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien	4,0	3,8
abzüglich Auflösung Kostenbeiträge	-166,4	-172,1
<b>Abschreibung Gesamt</b>	<b>1.190,6</b>	<b>1.070,6</b>

## 10. Sonstige betriebliche Aufwendungen

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

	2019 in Mio. EUR	2018 in Mio. EUR
Betriebskosten	100,0	96,1
Reise- und sonstige Aufwandsentschädigungen	51,5	51,2
Betriebliche Steuern	48,5	48,8
Marketing, Vertrieb und Kundenservice	33,5	35,2
Verluste aus Anlagenabgängen	16,4	17,1
Rechts- und Beratungsaufwendungen	13,9	12,4
Miet-, Pacht- und Lizenzaufwand	12,7	34,3
Wertminderungen zu Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	3,0	6,2
Übrige sonstige betriebliche Aufwendungen	196,2	115,9
<b>Gesamt</b>	<b>475,6</b>	<b>417,2</b>

In den übrigen sonstigen betrieblichen Aufwendungen werden insbesondere Aufwendungen für Büroerfordernisse, Aus- und Fortbildung, Post-, Bank- und Fernsprechgebühren, Versicherungen und Instandhaltungen durch Dritte ausgewiesen.

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:

	2019 in TEUR	2018 in TEUR
<b>Gesamthonorar der Wirtschaftsprüfer</b>		
Konzern- und Jahresabschlussprüfung	1.736	1.588
Andere Bestätigungsleistungen	14	37
Steuerberatung	4	4
Sonstige Leistungen	29	174
<b>Gesamt</b>	<b>1.783</b>	<b>1.803</b>

Die oben angeführten Aufwendungen für Abschlussprüfer beinhalten das Honorar für sämtliche im Konzern tätigen Abschlussprüfer. Auf den Abschlussprüfer des ÖBB-Konzerns entfallen folgende Aufwendungen:

	2019 in TEUR	2018 in TEUR
<b>Honorar des Konzernabschlussprüfers</b>		
Konzern- und Jahresabschlussprüfung	474	439
Andere Bestätigungsleistungen	10	37
Sonstige Leistungen	28	49
<b>Gesamt</b>	<b>512</b>	<b>525</b>

Die Jahres- und Konzernabschlussprüfung des Geschäftsjahres 2019 wurde wie im Vorjahr von der BDO Austria GmbH Wirtschaftsprüfungs- und Steuerberatungsgesellschaft durchgeführt.

## 11. Zinserträge und Zinsaufwendungen

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

	2019 in Mio. EUR	2018 in Mio. EUR
<b>Zinsergebnis</b>		
Zinserträge	23,9	20,7
Zinsaufwendungen	-618,7	-647,4
<b>Gesamt</b>	<b>-594,8</b>	<b>-626,7</b>

Um einen besseren Einblick in die Ertragslage zu vermitteln, werden die erhaltenen Zinsen aus Swapverträgen in Höhe von rd. 0,4 Mio. EUR (Vj: rd. 0,1 Mio. EUR) mit den Zinsaufwendungen aus den jeweiligen originären Finanzinstrumenten saldiert, sofern eine Hedge-Beziehung vorliegt. Die Zinserträge betreffen hauptsächlich solche aus Depots aus noch bestehenden oder ehemaligen Cross-Border-Leasing-Transaktionen.

Die Zinsaufwendungen betreffen mit rd. 457,8 Mio. EUR (Vj: rd. 489,6 Mio. EUR) Anleihen. Darüber hinaus fallen Zinsaufwendungen für EUROFIMA-, OeBFA-Darlehen, für sonstige Kreditaufnahmen, für noch bestehende oder

ehemalige Cross-Border-Leasing-Transaktionen und derivative Finanzinstrumente an. Von den gesamten Zinsaufwendungen wurden rd. 106,9 Mio. EUR (Vj: rd. Mio. 94,6 EUR) gemäß IAS 23 Zinsen auf Herstellungskosten qualifizierter Vermögenswerte aktiviert.

## 12. Sonstiges Finanzergebnis

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

	2019 in Mio. EUR	2018 in Mio. EUR
<b>Sonstiges Finanzergebnis</b>		
Sonstige Finanzerträge	30,7	13,0
<i>davon aus Bewertungs- und Kursdifferenzen</i>	8,5	10,5
<i>davon Erträge aus dem Abgang von und der Zuschreibung zu finanziellen Vermögenswerten</i>	1,2	0,3
<i>davon Erträge aus Beteiligungen</i>	0,9	1,3
Sonstige Finanzaufwendungen	-26,1	-25,4
<i>davon aus Bewertungs- und Kursdifferenzen</i>	-12,7	-16,4
<b>Gesamt</b>	<b>4,5</b>	<b>-12,5</b>

Die sonstigen Finanzerträge betreffen neben Kursdifferenzen Bewertungsgewinne aus Derivaten sowie Erträge aus der Bewertung von zu Handelszwecken gehaltenen Stromderivaten.

Die sonstigen Finanzaufwendungen betreffen neben Kursdifferenzen insbesondere Änderungen des beizulegenden Zeitwerts von derivativen Finanzinstrumenten.

## 13. Ertragsteuern

Der Posten Ertragsteuern setzt sich wie folgt zusammen:

	2019 in Mio. EUR	2018 in Mio. EUR
Laufende Steuern vom Einkommen	-8,4	-1,6
Latenter Steueraufwand/-ertrag	64,9	53,8
<b>Ertragsteuern</b>	<b>56,5</b>	<b>52,2</b>

Die inländischen Steuern werden mit 25% des geschätzten steuerpflichtigen Gewinns für das Geschäftsjahr berechnet. Die Besteuerung im Ausland wird zu den jeweils dort geltenden Steuersätzen berechnet.

Die Veränderungen der latenten Steuern setzen sich wie folgt zusammen:

	2019 in Mio. EUR	2018 in Mio. EUR
<i>Bilanzansätze 01.01.</i>	106,5	62,4
Veränderung latenter Steuer		
erfolgswirksam	64,9	53,8
im sonstigen Konzernergebnis	10,9	-9,7
<b>Bilanzansätze 31.12.</b>	<b>182,3</b>	<b>106,5</b>
<i>davon latente Steueransprüche</i>	191,4	117,5
<i>davon latente Steuerschulden</i>	-9,2	-11,0

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

	2019 in Mio. EUR	2018 in Mio. EUR
Jahresergebnis vor Ertragsteuern nach IFRS	110,7	150,9
Anpassung steuerfreier Anteil gemäß § 50 (2) Bundesbahngesetz	73,7	71,3
<b>Steuerpflichtiges Jahresergebnis</b>	<b>184,4</b>	<b>222,2</b>
<i>Konzernsteuersatz</i>		
Erwarteter Ertrag (+) bzw. Aufwand (-) aus Steuern im Geschäftsjahr	-46,1	-55,6
Steuersatzdifferenzen ausländischer Unternehmen zum Konzernsteuersatz	0,1	0,6
Sonstige steuerfreie Erträge und andere Kürzungen	20,2	16,6
Nicht abzugsfähige Betriebsausgaben und andere Hinzurechnungen	-1,6	-2,4
Auswirkungen von im Geschäftsjahr erfassten Steuern aus Vorjahren	8,9	8,4
Auswirkungen Steuersatzänderungen	-0,2	0,2
Verrechnung aus Konsolidierung	-15,9	-40,3
Auswirkungen von Ansatzänderungen	84,8	99,5
Sonstige Auswirkungen	6,3	25,2
<b>Steuern vom Einkommen</b>	<b>56,6</b>	<b>52,2</b>
<b>Effektiver Körperschaftsteuersatz</b>	<b>-30,7%</b>	<b>-23,5%</b>

Die Auswirkungen von Ansatzänderungen bestehen aufgrund der Veränderung aus der Verrechnung positiver steuerlicher Ergebnisse mit Vorgruppenverlusten in Höhe von rd. 47,1 Mio. EUR (Vj: rd. 25,7 Mio. EUR), dem Ansatz von latenten Steuern aus Verlustvorträgen in Höhe von rd. 138,5 Mio. EUR (Vj: rd. 91,4 Mio. EUR) und erforderlichen Ansatzkorrekturen basierend auf der Beurteilung der Werthaltigkeit latenter Steueransprüche.

Der Betrag der Steuern vom Einkommen umfasst nicht den Steueraufwand in Höhe von rd. 8 TEUR (Vj: rd. 64 TEUR) für den abgehenden Geschäftsbereich.

### Latente Steueransprüche und Steuerschulden

Latente Steueransprüche und latente Steuerschulden zum 31.12.2019 und 31.12.2018 sind das Ergebnis folgender temporärer Bewertungsunterschiede zwischen den Buchwerten in den IFRS-Jahresabschlüssen und den relevanten Steuerbemessungsgrundlagen, insoweit jene nicht den steuerbefreiten Anteil gemäß § 50 (2) Bundesbahngesetz betreffen:

Die latenten Steuern entfallen auf folgende wesentliche Bilanzposten, Verlustvorträge und Steuergutschriften in Mio. EUR	latente Steuer-		latente Steuer-	
	ansprüche	schulden	ansprüche	schulden
	31.12.2019	31.12.2019	31.12.2018	31.12.2018
<b>Langfristige Vermögenswerte</b>				
Sachanlagen	30,6	-107,3	40,0	-59,0
Immaterielle Vermögenswerte	0,1	-6,0	7,4	-11,9
Als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien	5,3	-0,2	6,6	-8,4
Finanzielle Vermögenswerte	32,3	-40,4	67,7	-17,7
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	0,0	0,0	0,0	-0,1
	<b>68,3</b>	<b>-153,9</b>	<b>121,7</b>	<b>-97,1</b>
<b>kurzfristige Vermögenswerte</b>				
Vorräte	6,4	-0,2	21,7	-0,3
Forderungen L+L	1,2	-1,6	0,3	0,0
Finanzielle Vermögenswerte	0,0	-17,1	0,0	-53,2
	<b>7,7</b>	<b>-18,9</b>	<b>22,0</b>	<b>-53,5</b>
<b>Langfristige Schulden</b>				
Finanzverbindlichkeiten	90,4	-8,5	13,9	-7,8
Rückstellungen	43,4	-2,7	18,5	-2,6
Sonstige Verbindlichkeiten	6,7	-0,8	16,6	-10,3
	<b>140,5</b>	<b>-12,0</b>	<b>49,0</b>	<b>-20,7</b>
<b>Kurzfristige Schulden</b>				
Finanzverbindlichkeiten	19,6	-0,5	6,1	-0,5
Rückstellungen	4,7	-13,8	6,2	-19,0
Verbindlichkeiten L+L	0,5	-2,3	1,7	-1,0
Sonstige Verbindlichkeiten	4,9	-1,1	3,8	-3,6
	<b>29,7</b>	<b>-17,7</b>	<b>17,8</b>	<b>-24,1</b>
Steuerliche Verlustvorträge	138,5	0,0	91,4	0,0
<b>Latente Steueransprüche bzw. latente Steuerschulden</b>	<b>384,7</b>	<b>-202,5</b>	<b>301,9</b>	<b>-195,4</b>
Saldierung	-193,3	193,3	-184,4	184,4
<b>Saldierte latente Steueransprüche bzw. latente Steuerschulden</b>	<b>191,4</b>	<b>-9,2</b>	<b>117,5</b>	<b>-11,0</b>

Betreffend steuerlich noch nicht als Betriebsausgaben geltend gemachter Siebentelabschreibungen auf Beteiligungen gemäß § 12 (3) Körperschaftsteuergesetz bestanden zum 31.12.2019 offene Siebentel in Höhe von rd. 32,5 Mio. EUR (Vj: rd. 49,6 Mio. EUR).

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 Steueransprüchen und das geplante steuerpflichtige Einkommen für diese Beurteilung heran. Die temporären Unterschiede in den Positionen Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte resultieren im Wesentlichen aus dem unterschiedlichen Abschreibungsbeginn (pro rata temporis nach IFRS im Vergleich zur Halbjahresregel nach Steuerrecht) sowie aus abweichenden steuerlichen Anschaffungskosten. Die temporären Unterschiede aus den finanziellen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten entstehen im Wesentlichen aufgrund der unterschiedlichen Bewertung der Derivate nach IFRS (Bewertung zum beizulegenden Zeitwert) und Steuerrecht (Drohverlustrückstellung).

Aufgrund dieser Planungsrechnung ist für die österreichische körperschaftsteuerliche Gruppe die Nutzung aktiver temporärer Differenzen in Höhe von rd. 51,2 Mio. EUR (Vj: rd. 24,4 Mio. EUR) sowie passiver latenter Steuern in Höhe von rd. 0,0 Mio. EUR (Vj: rd. 0,0 Mio. EUR) wahrscheinlich. Darüber hinaus stammen aktive latente Steuern in Höhe von rd. 1,7 Mio. EUR (Vj: rd. 1,7 Mio. EUR) sowie passive latente Steuern in Höhe von rd. -9,2 Mio. EUR (Vj: rd. -11,0 Mio. EUR) aus ausländischen Tochterunternehmen. Die latenten Steuern resultieren aus aktiven oder passiven Überhängen nach vorgenommenen Saldierungen auf Gesellschaftsebene.

Zudem konnten aktive latente Steuern aus Verlustvorträgen in der Höhe von rd. 138,5 Mio. EUR (Vj: rd. 91,4 Mio. EUR) gebildet werden. Davon stammen rd. 46,8 Mio. EUR (Vj: rd. 47,2 Mio. EUR) von der ÖBB-Infrastruktur AG und rd. 91,4 Mio. EUR (Vj: rd. 44,2 Mio. EUR) von der ÖBB-Personenverkehr AG.

Steuerliche Verlustvorträge in Höhe von rd. 5.315,9 Mio. EUR (Vj: rd. 5.460,5 Mio. EUR) stammen aus österreichischen Gesellschaften und sind nach derzeitigen Gesetzen unbegrenzt vortragsfähig. Die jährliche Verrechnung mit Verlustvorträgen ist in Österreich mit 75% des jeweiligen steuerlichen Ergebnisses begrenzt, allerdings resultieren rd. 3.348,5 Mio. EUR (Vj: rd. 3.578,5 Mio. EUR) aus den Vorgruppenverlusten und sind daher zur Gänze gegen in künftigen Perioden erzielte steuerliche Ergebnisse verrechenbar.



## 14. Sachanlagen

2019 in Mio. EUR	Grund- stücke und Bauten	Nutzungs- rechte Grund- stücke und Bauten	Fahrpark	Nutzungs- rechte Fahrpark	Technische Anlagen und Maschinen	Nutzungs- rechte Technische Anlagen und Maschinen und andere BGA	Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäfts- aus- stattung	Anlagen in Bau und geleistete Anzahl- ungen	Summe
<b>Anschaffungs- und Herstellungskosten</b>									
<i>Anschaffungs-/Herstellungskosten Stand 01.01.2019</i>	28.473,1	7,4	7.565,9	391,3	10.141,8	0,2	338,5	4.623,1	51.541,3
Zugänge von Nutzungsrechten aus der erstmaligen Anwendung von IFRS 16	0,0	285,1	0,0	101,4	0,0	1,2	0,0	0,0	387,7
<b>Angepasster Stand zum 01.01.2019</b>	<b>28.473,1</b>	<b>292,5</b>	<b>7.565,9</b>	<b>492,7</b>	<b>10.141,8</b>	<b>1,4</b>	<b>338,5</b>	<b>4.623,1</b>	<b>51.929,0</b>
Umrechnungsdifferenzen	-0,3	0,0	-7,9	-0,7	-0,6	0,0	0,0	0,3	-9,2
Zugänge	24,6	23,8	6,6	60,5	1,9	0,1	16,2	2.357,2	2.490,9
Unternehmenserwerb	0,0	0,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,3
Abgänge	-102,0	-60,8	-127,7	-10,9	-120,6	-0,1	-30,3	-6,4	-458,8
Abgänge Konsolidierungskreis	-0,2	-0,4	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,5	0,0	-1,1
Umbuchungen	818,5	0,0	359,7	-59,6	401,5	-0,1	26,2	-1.555,9	-9,7
<b>Anschaffungs-/Herstellungskosten Stand 31.12.2019</b>	<b>29.213,7</b>	<b>255,3</b>	<b>7.796,6</b>	<b>482,0</b>	<b>10.424,0</b>	<b>1,3</b>	<b>350,2</b>	<b>5.418,3</b>	<b>53.941,4</b>
<b>Kumulierte Abschreibungen</b>									
<i>Kumulierte Abschreibungen Stand 01.01.2019 (inkl. Wertminderungen)</i>	-9.485,8	-7,4	-3.845,7	-215,8	-5.744,0	-0,2	-267,7	-0,8	-19.567,4
Umrechnungsdifferenzen	0,0	-0,1	3,9	0,4	0,4	0,0	0,1	0,0	4,7
Abschreibungen	-555,4	-29,5	-273,8	-71,5	-339,7	-0,3	-36,6	-0,4	-1.307,2
<i>davon abgehender Geschäftsbereich</i>	<i>-0,1</i>	<i>-6,4</i>	<i>-0,1</i>	<i>-0,9</i>	<i>-0,1</i>	<i>0,0</i>	<i>-0,5</i>	<i>0,0</i>	<i>-8,1</i>
Unternehmenserwerb	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,1	0,0	-0,1
Abgänge	83,1	11,3	110,8	2,3	116,5	0,0	29,0	0,0	353,0
Abgänge Konsolidierungskreis	0,2	0,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,4	0,0	0,9
Umbuchungen	0,1	0,0	-41,8	41,8	0,0	0,1	0,1	0,0	0,3
Zuschreibungen	0,0	0,0	0,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,2
<b>Kumulierte Abschreibungen Stand 31.12.2019</b>	<b>-9.957,8</b>	<b>-25,4</b>	<b>-4.046,4</b>	<b>-242,8</b>	<b>-5.966,8</b>	<b>-0,4</b>	<b>-274,8</b>	<b>-1,2</b>	<b>-20.515,6</b>
<b>Buchwerte vor Kostenbeiträgen</b>									
<i>Buchwerte vor Kostenbeiträgen per 01.01.2019</i>	<i>18.987,3</i>	<i>285,1</i>	<i>3.720,2</i>	<i>276,9</i>	<i>4.397,8</i>	<i>1,2</i>	<i>70,8</i>	<i>4.622,3</i>	<i>32.361,6</i>
<i>Buchwerte vor Kostenbeiträgen per 31.12.2019</i>	<i>19.255,9</i>	<i>229,9</i>	<i>3.750,3</i>	<i>239,2</i>	<i>4.457,2</i>	<i>0,9</i>	<i>75,4</i>	<i>5.417,1</i>	<i>33.425,8</i>
<b>Kostenbeiträge</b>									
<i>Stand 01.01.2019</i>	<i>-9.640,6</i>	<i>0,0</i>	<i>-429,7</i>	<i>0,0</i>	<i>-2.968,1</i>	<i>0,0</i>	<i>-10,3</i>	<i>-593,8</i>	<i>-13.642,5</i>
Zugänge	-37,9	0,0	-1,9	0,0	-7,7	0,0	0,0	-130,2	-177,7
Unternehmenserwerb	0,0	0,0	-0,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,2	0,0
Abgänge	49,8	0,0	0,1	0,0	33,1	0,0	0,0	0,1	83,1
Umgliederung	0,0	0,0	-36,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-36,7
Umbuchungen	-17,0	0,0	0,0	0,0	-11,5	0,0	-0,1	28,7	0,1
<b>Anschaffungs-/Herstellungskosten Stand 31.12.2019</b>	<b>-9.645,7</b>	<b>0,0</b>	<b>-468,4</b>	<b>0,0</b>	<b>-2.954,2</b>	<b>0,0</b>	<b>-10,4</b>	<b>-695,0</b>	<b>-13.773,7</b>
<b>Kumulierte Abschreibungen</b>									
<i>Kumulierte Abschreibungen Stand 01.01.2019</i>	<i>5.634,2</i>	<i>0,0</i>	<i>339,1</i>	<i>0,0</i>	<i>2.491,9</i>	<i>0,0</i>	<i>9,2</i>	<i>2,9</i>	<i>8.477,3</i>
Umrechnungsdifferenzen	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1
Abschreibungen	109,2	0,0	10,5	0,0	40,2	0,0	0,4	0,0	160,3
Abgänge	-44,5	0,0	-0,1	0,0	-32,4	0,0	0,0	0,0	-77,0
Umgliederung	0,0	0,0	33,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	33,0
<b>Kumulierte Abschreibungen Stand 31.12.2019</b>	<b>5.699,0</b>	<b>0,0</b>	<b>382,5</b>	<b>0,0</b>	<b>2.499,7</b>	<b>0,0</b>	<b>9,6</b>	<b>2,9</b>	<b>8.593,7</b>
<b>Kostenbeiträge per 01.01.2019</b>	<b>-4.006,4</b>	<b>0,0</b>	<b>-90,6</b>	<b>0,0</b>	<b>-476,2</b>	<b>0,0</b>	<b>-1,1</b>	<b>-590,9</b>	<b>-5.165,2</b>
<b>Kostenbeiträge per 31.12.2019</b>	<b>-3.946,7</b>	<b>0,0</b>	<b>-85,9</b>	<b>0,0</b>	<b>-454,5</b>	<b>0,0</b>	<b>-0,8</b>	<b>-692,1</b>	<b>-5.180,0</b>
<b>Buchwert nach Kostenbeiträgen</b>									
<i>Buchwert nach Kostenbeiträgen per 01.01.2019</i>	<i>14.980,9</i>	<i>285,1</i>	<i>3.629,6</i>	<i>276,9</i>	<i>3.921,6</i>	<i>1,2</i>	<i>69,7</i>	<i>4.031,4</i>	<i>27.196,4</i>
<i>Buchwert nach Kostenbeiträgen per 31.12.2019</i>	<i>15.309,2</i>	<i>229,9</i>	<i>3.664,4</i>	<i>239,2</i>	<i>4.002,7</i>	<i>0,9</i>	<i>74,6</i>	<i>4.725,0</i>	<i>28.245,8</i>

2018 in Mio. EUR	Grund- stücke und Bauten	Leasing Grund- stücke und Bauten	Fahrpark	Leasing Fahrpark	Technische Anlagen und Maschinen	Leasing Technische Anlagen und Maschinen	Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäfts- aus- stattung	Anlagen in Bau und geleistete Anzah- lungen	Summe
<b>Anschaffungs- und Herstellungskosten</b>									
<i>Anschaffungs-/Herstellungskosten</i>									
<i>Stand 01.01.2018</i>	27.856,2	7,4	7.194,7	375,9	9.830,7	1,7	324,7	3.852,1	49.443,4
Umrechnungsdifferenzen	-0,8	0,0	-9,9	-0,8	-0,5	0,0	-0,2	0,0	-12,2
Zugänge	24,7	0,0	2,7	17,4	2,1	0,0	13,0	2.392,6	2.452,5
Unternehmenserwerb	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Abgänge	-160,7	0,0	-104,7	-0,8	-49,7	-0,1	-20,3	-4,8	-341,1
Umbuchungen	753,7	0,0	483,1	-0,4	359,2	-1,5	21,4	-1.616,8	-1,3
<b>Anschaffungs-/Herstellungskosten Stand 31.12.2018</b>	<b>28.473,1</b>	<b>7,4</b>	<b>7.565,9</b>	<b>391,3</b>	<b>10.141,8</b>	<b>0,1</b>	<b>338,6</b>	<b>4.623,1</b>	<b>51.541,3</b>
<i>Kumulierte Abschreibungen Stand</i>									
<i>01.01.2018 (inkl. Wertminderungen)</i>	-9.079,2	-7,4	-3.696,8	-201,1	-5.456,5	-1,7	-255,3	-0,8	-18.698,8
Umrechnungsdifferenzen	0,2	0,0	4,5	0,5	0,3	0,0	0,2	0,0	5,7
Abschreibungen	-539,1	0,0	-249,6	-16,0	-331,4	0,0	-35,0	0,0	-1.171,1
<i>davon abgehender Geschäftsbereich</i>	-0,2	0,0	-0,1	-0,2	-0,1	0,0	-0,6	0,0	-1,2
Abgänge	135,2	0,0	94,5	0,5	47,4	0,1	20,1	0,0	297,8
Umbuchungen	-2,9	0,0	-0,4	0,3	-3,8	1,5	2,2	0,0	-3,1
Zuschreibungen	0,0	0,0	2,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2,1
<b>Kumulierte Abschreibungen Stand 31.12.2018</b>	<b>-9.485,8</b>	<b>-7,4</b>	<b>-3.845,7</b>	<b>-215,8</b>	<b>-5.744,0</b>	<b>-0,1</b>	<b>-267,8</b>	<b>-0,8</b>	<b>-19.567,4</b>
<i>Buchwerte vor Kostenbeiträgen</i>									
<i>per 01.01.2018</i>	18.777,0	0,0	3.497,9	174,8	4.374,2	0,0	69,4	3.851,3	30.744,6
<b>Buchwerte vor Kostenbeiträgen per 31.12.2018</b>	<b>18.987,3</b>	<b>0,0</b>	<b>3.720,2</b>	<b>175,5</b>	<b>4.397,8</b>	<b>0,0</b>	<b>70,8</b>	<b>4.622,3</b>	<b>31.973,9</b>
<b>Kostenbeiträge</b>									
<i>Stand 01.01.2018</i>	-9.657,3	0,0	-430,7	0,0	-2.956,6	0,0	-9,9	-506,6	-13.561,1
Zugänge	-31,8	0,0	-1,2	0,0	-11,7	0,0	-0,4	-126,3	-171,4
Abgänge	75,8	0,0	2,2	0,0	12,0	0,0	0,0	0,1	90,1
Umbuchungen	-27,3	0,0	0,0	0,0	-11,8	0,0	0,0	39,0	-0,1
<b>Anschaffungs-/Herstellungskosten Stand 31.12.2018</b>	<b>-9.640,6</b>	<b>0,0</b>	<b>-429,7</b>	<b>0,0</b>	<b>-2.968,1</b>	<b>0,0</b>	<b>-10,3</b>	<b>-593,8</b>	<b>-13.642,5</b>
<i>Kumulierte Abschreibungen</i>									
<i>Stand 01.01.2018</i>	5.588,4	0,0	334,3	0,0	2.461,1	0,0	8,3	0,0	8.392,1
Abschreibungen	110,9	0,0	11,2	0,0	42,4	0,0	0,9	0,0	165,4
Abgänge	-62,2	0,0	-6,4	0,0	-11,6	0,0	0,0	0,0	-80,2
Umbuchungen	-2,9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2,9	0,0
<b>Kumulierte Abschreibungen Stand 31.12.2018</b>	<b>5.634,2</b>	<b>0,0</b>	<b>339,1</b>	<b>0,0</b>	<b>2.491,9</b>	<b>0,0</b>	<b>9,2</b>	<b>2,9</b>	<b>8.477,3</b>
<i>Kostenbeiträge per 01.01.2018</i>	-4.068,9	0,0	-96,4	0,0	-495,5	0,0	-1,6	-506,6	-5.169,0
<b>Kostenbeiträge per 31.12.2018</b>	<b>-4.006,4</b>	<b>0,0</b>	<b>-90,6</b>	<b>0,0</b>	<b>-476,2</b>	<b>0,0</b>	<b>-1,1</b>	<b>-590,9</b>	<b>-5.165,2</b>
<i>Buchwert nach Kostenbeiträgen</i>									
<i>per 01.01.2018</i>	14.708,1	0,0	3.401,5	174,8	3.878,7	0,0	67,8	3.344,7	25.575,6
<b>Buchwert nach Kostenbeiträgen per 31.12.2018</b>	<b>14.980,9</b>	<b>0,0</b>	<b>3.629,6</b>	<b>175,5</b>	<b>3.921,6</b>	<b>0,0</b>	<b>69,7</b>	<b>4.031,4</b>	<b>26.808,7</b>

Bei den im Anlagespiegel 2019 in der Zeile Umgliederung ausgewiesenen Kostenbeiträgen handelt es sich um Kostenbeiträge, die zuvor in den Verbindlichkeiten ausgewiesen wurden.

Der ÖBB-Konzern erhielt nicht rückzahlbare Kostenbeiträge für Sachanlagen, die anschaffungskostenmindernd dargestellt werden. Diese Investitionszuschüsse sind im Anlagenspiegel dargestellt. Sowohl die Abschreibung bezuschusster Vermögenswerte als auch die Auflösung der Kostenbeiträge infolge von Abschreibung 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 von oder zu den Bilanzposten „Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte“ sowie von oder zu den „Vorräten“ (siehe Erläuterung 21) umgegliederte Werte. Auf die Angaben zu Schätzungsänderungen wird auf Erläuterung 3 unter „Einschätzungen der Nutzungsdauern der Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerte“ verwiesen.

Der ÖBB-Konzern aktivierte gemäß den Regelungen des IAS 23 Zinsen auf Herstellungskosten qualifizierter Vermögenswerte in Höhe von rd. 106,9 Mio. EUR (Vj: rd. 94,6 Mio. EUR). Der zugrunde liegende Fremdkapitalzinssatz beträgt rd. 2,5 bis 3,03 %, (Vj: 2,62 bis 3,2 %). Von den Bundeszuschüssen wurde ein Betrag von rd. 102,3 Mio. EUR (Vj: rd. 91,1 Mio. EUR) als Kostenbeitrag für aktivierte Zinsen erfasst.

Verluste aus dem Abgang von Sachanlagen sind im Ausmaß von rd. 16,9 Mio. EUR angefallen (Vj: rd. 17,1 Mio. EUR), wobei sich diese aus der Verschrottung und dem Abbruch von Vermögenswerten, dem Verkauf von Fahrzeugen und sonstiger Betriebsausstattung sowie Abgängen von Planungsanlagen ergaben. In beiden Geschäftsjahren wurden Entschädigungsbeiträge im unwesentlichen Umfang vereinnahmt.

Sachanlagen mit folgenden Buchwerten dienen zur Besicherung von Finanzschulden und unterliegen einer Beschränkung der Verfügungsrechte:

in Mio. EUR	Beschränkung von Verfügungsrechten		als Sicherheiten für Schulden begeben	
	2019	2018	2019	2018
Fahrpark	149,3	170,0	966,8	1.153,3
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung (BGA)	0,4	0,0	0,0	0,0

Daneben bestehen weitere finanzielle Vermögenswerte aus Leasing in Höhe von rd. 17,8 Mio. EUR (Vj: rd. 49,0 Mio. EUR), bei denen es Beschränkungen von Verfügungsrechten gibt. Es bestehen Abnahmeverpflichtungen für Vermögenswerte, insbesondere aufgrund der Finanzierungsleasing-Vereinbarungen und offener Bestellobligi von rd. 2.074,5 Mio. EUR (Vj: rd. 2.081,3 Mio. EUR). Weitere Angaben zu Schätzungsänderungen werden unter Erläuterung 3 gemacht.

### Kostenbeiträge von Dritten

Der ÖBB-Konzern erhielt nicht rückzahlbare Investitionszuschüsse für Anlagengüter, im Regelfall von öffentlichen Stellen oder staatsnahen Unternehmen, die gemäß IAS 16.28 i. V. m. IAS 20 als Anschaffungskostenminderung behandelt wurden. Sowohl die Abschreibung dieser Vermögenswerte als auch die Auflösung sämtlicher Kostenbeiträge infolge von Abschreibung werden ergebniswirksam unter dem Posten „Abschreibungen“ ausgewiesen. Beim Abgang von Vermögenswerten, denen Kostenbeiträge zugeordnet wurden, werden die Kostenbeiträge gemeinsam mit den abgegangenen Buchwerten in den sonstigen betrieblichen Erträgen oder sonstigen betrieblichen Aufwendungen ausgewiesen. Die Entwicklung der Kostenbeiträge ist aus den beiliegenden Anlagenspiegeln ersichtlich. Die wesentlichen Kostenbeitragsgeber für Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte sind die Republik Österreich, die ehemalige Eisenbahn- Hochleistungsstrecken AG und die Schieneninfrastrukturfinanzierungs GmbH.

### Wertminderungen

Nach durchgeführten Wertminderungsprüfungen für Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte auf Basis aktueller Plandaten ergibt sich für beide Geschäftsjahre kein Wertminderungsbedarf. Die Parameter zur Berechnung des Nutzungswerts sind aus Erläuterung 3 ersichtlich.

## 15. Immaterielle Vermögenswerte

2019 in Mio. EUR	Konzessionen, Schutzrechte, Lizenzen sowie Entwicklungs- kosten	Kostenbeiträge an Dritte	Firmenwert	Geleistete Anzahlungen auf immaterielle Vermögenswerte	Summe
<b>Anschaffungs- und Herstellungskosten 2019</b>					
<i>Anschaffungs-/Herstellungskosten Stand 01.01.2019</i>	436,7	1.383,0	288,2	51,0	2.158,9
Umrechnungsdifferenzen	-0,2	0,0	-7,0	0,0	-7,2
Zugänge	3,3	160,1	0,2	45,0	208,6
Unternehmenserwerb	6,9	0,0	0,0	0,0	6,9
Abgänge	-13,3	-299,7	0,0	0,0	-313,0
Umbuchungen	19,4	39,1	0,0	-52,4	6,1
<b>Anschaffungs-/Herstellungskosten Stand 31.12.2019</b>	<b>452,8</b>	<b>1.282,5</b>	<b>281,4</b>	<b>43,6</b>	<b>2.060,3</b>
<i>Kumulierte Abschreibungen Stand 01.01.2019 (inkl. Wertminderungen)</i>					
Umrechnungsdifferenzen	-308,7	-530,5	-104,7	0,0	-943,9
Abschreibungen	-0,1	0,0	2,9	0,0	2,8
<i>davon abgehender Geschäftsbereich</i>	-34,7	-24,3	-0,2	0,0	-59,2
<i>davon abgehender Geschäftsbereich</i>	-5,3	0,0	0,0	0,0	-5,3
Unternehmenserwerb	-1,2	0,0	0,0	0,0	-1,2
Abgänge	12,3	299,7	0,0	0,0	312,0
<b>Kumulierte Abschreibungen Stand 31.12.2019 (inkl. Wertminderungen)</b>	<b>-332,4</b>	<b>-255,1</b>	<b>-102,0</b>	<b>0,0</b>	<b>-689,5</b>
<b>Buchwerte vor Kostenbeiträgen per 01.01.2019</b>	<b>128,0</b>	<b>852,5</b>	<b>183,5</b>	<b>51,0</b>	<b>1.215,0</b>
<b>Buchwerte vor Kostenbeiträgen per 31.12.2019</b>	<b>120,4</b>	<b>1.027,4</b>	<b>179,4</b>	<b>43,6</b>	<b>1.370,8</b>
<b>Kostenbeiträge</b>					
<i>Stand 01.01.2019</i>	-32,9	-769,7	0,0	0,0	-802,6
Zugänge	-0,5	-53,6	0,0	0,0	-54,1
Abgänge	0,2	236,0	0,0	0,0	236,2
Umbuchungen	0,4	-0,6	0,0	0,0	-0,2
<b>Stand 31.12.2019</b>	<b>-32,8</b>	<b>-587,9</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>-620,7</b>
<i>Kumulierte Abschreibungen Stand 01.01.2019</i>					
Abschreibungen	22,4	334,4	0,0	0,0	356,8
Abgänge	1,7	4,4	0,0	0,0	6,1
Abgänge	-0,1	-236,0	0,0	0,0	-236,1
<b>Kumulierte Abschreibungen Stand 31.12.2019</b>	<b>24,0</b>	<b>102,8</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>126,8</b>
<b>Kostenbeiträge per 01.01.2019</b>	<b>-10,5</b>	<b>-435,3</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>-445,8</b>
<b>Kostenbeiträge per 31.12.2019</b>	<b>-8,8</b>	<b>-485,1</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>-493,9</b>
<b>Buchwerte nach Kostenbeiträgen per 01.01.2019</b>	<b>117,5</b>	<b>417,2</b>	<b>183,5</b>	<b>51,0</b>	<b>769,2</b>
<b>Buchwerte nach Kostenbeiträgen per 31.12.2019</b>	<b>111,6</b>	<b>542,3</b>	<b>179,4</b>	<b>43,6</b>	<b>876,9</b>

2018 in Mio. EUR	Konzessionen, Schutzrechte, Lizenzen sowie Entwicklungs- kosten	Kostenbeiträge an Dritte	Firmenwert	Geleistete Anzahlungen auf immaterielle Vermögenswerte	Summe
<b>Anschaffungs- und Herstellungskosten 2018</b>					
<i>Anschaffungs-/Herstellungskosten Stand 01.01.2018</i>	424,4	1.282,5	295,8	28,5	2.031,2
Umrechnungsdifferenzen	-0,3	0,0	-8,1	0,0	-8,4
Zugänge	1,6	91,8	0,5	44,4	138,3
Abgänge	-5,5	-2,9	0,0	-0,1	-8,5
Umbuchungen	16,5	11,6	0,0	-21,8	6,3
<b>Anschaffungs-/Herstellungskosten Stand 31.12.2018</b>	<b>436,7</b>	<b>1.383,0</b>	<b>288,2</b>	<b>51,0</b>	<b>2.158,9</b>
<i>Kumulierte Abschreibungen Stand 01.01.2018 (inkl. Wertminderungen)</i>					
Umrechnungsdifferenzen	0,2	0,0	2,8	0,0	3,0
Abschreibungen	-35,6	-26,3	-7,9	0,0	-69,8
<i>davon abgehender Geschäftsbereich</i>	<i>-0,7</i>	<i>0,0</i>	<i>-7,5</i>	<i>0,0</i>	<i>-8,2</i>
Abgänge	3,1	2,9	0,0	0,0	6,0
Umbuchungen	1,3	-1,3	0,0	0,0	0,0
<b>Kumulierte Abschreibungen Stand 31.12.2018 (inkl. Wertminderungen)</b>	<b>-308,7</b>	<b>-530,5</b>	<b>-104,7</b>	<b>0,0</b>	<b>-943,9</b>
<i>Buchwerte vor Kostenbeiträgen per 01.01.2018</i>	<i>146,7</i>	<i>776,7</i>	<i>196,2</i>	<i>28,5</i>	<i>1.148,1</i>
<b>Buchwerte vor Kostenbeiträgen per 31.12.2018</b>	<b>128,0</b>	<b>852,5</b>	<b>183,5</b>	<b>51,0</b>	<b>1.215,0</b>
<b>Kostenbeiträge</b>					
<i>Stand 01.01.2018</i>	<i>-33,1</i>	<i>-721,7</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>-754,8</i>
Zugänge	-0,2	-48,9	0,0	0,0	-49,1
Abgänge	0,0	1,2	0,0	0,0	1,2
Umbuchungen	0,4	-0,3	0,0	0,0	0,1
<b>Stand 31.12.2018</b>	<b>-32,9</b>	<b>-769,7</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>-802,6</b>
<i>Kumulierte Abschreibungen Stand 01.01.2018</i>					
Abschreibungen	1,7	5,0	0,0	0,0	6,7
Abgänge	0,0	-1,3	0,0	0,0	-1,3
<b>Kumulierte Abschreibungen Stand 31.12.2018</b>	<b>22,4</b>	<b>334,4</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>356,8</b>
<i>Kostenbeiträge per 01.01.2018</i>	<i>-12,4</i>	<i>-391,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>-403,4</i>
<b>Kostenbeiträge per 31.12.2018</b>	<b>-10,5</b>	<b>-435,3</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>-445,8</b>
<i>Buchwerte nach Kostenbeiträgen per 01.01.2018</i>	<i>134,3</i>	<i>385,7</i>	<i>196,2</i>	<i>28,5</i>	<i>744,7</i>
<b>Buchwerte nach Kostenbeiträgen per 31.12.2018</b>	<b>117,5</b>	<b>417,2</b>	<b>183,5</b>	<b>51,0</b>	<b>769,2</b>

Die Entwicklung der immateriellen Vermögenswerte ist aus der vorstehenden Tabelle ersichtlich.

Der ÖBB-Konzern erhielt nicht rückzahlbare Kostenbeiträge für immaterielle Vermögenswerte, die gemäß IAS 16.28 i. V. m. IAS 20 als Anschaffungskostenminderung abgezogen wurden. Diese Investitionszuschüsse sind im Anlagenspiegel dargestellt. Sowohl die Abschreibung dieser Vermögenswerte als auch die Auflösung sämtlicher Kostenbeiträge infolge von Abschreibung werden ergebniswirksam unter dem Posten „Abschreibungen“ ausgewiesen. Die Kostenbeitragsgeber werden in Erläuterung 14 dargestellt. Die durchschnittliche Restnutzungsdauer von Kostenbeiträgen an Dritte beträgt etwa 27,2 (Vj: rd. 19,6) Jahre.

Aufwendungen für Forschung und Entwicklung über rd. 5,2 Mio. EUR (Vj: rd. 3,9 Mio. EUR) wurden ergebniswirksam erfasst, da eine Abgrenzung zwischen Entwicklungs- und Forschungsphase der Projekte nicht einwandfrei möglich und das Risiko der Verwertung der Entwicklungen mit Unsicherheiten behaftet war. Aufwendungen für Forschung und Entwicklung über rd. 1,4 Mio. EUR (Vj: rd. 6,1 Mio. EUR) wurden im Anlagevermögen unter dem Posten „Konzessionen, Schutzrechte, Lizenzen sowie Entwicklungskosten“ aktiviert; soweit Prototypen entwickelt werden, erfolgt die Aktivierung unter den Sachanlagen.

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.



## Firmenwert

Die Entwicklung der Firmenwerte ist aus der vorstehenden Tabelle ersichtlich. Diese Firmenwerte sind überwiegend dem Teilkonzern Rail Cargo Austria sowie im kleineren Umfang sonstigen Unternehmen zugeordnet und werden im Hinblick auf den zukünftigen wirtschaftlichen Nutzen einem Wertminderungstest unterzogen. Die Abschreibung der Firmenwerte bezieht sich auf Unterschiedsbeträge aus der Erstkonsolidierung von Tochterunternehmen, die nicht werthaltig waren und ergebniswirksam ausgebucht wurden. Nähere Informationen dazu sind in Erläuterung 2 und 3 enthalten.

## 16. Als Finanzinvestition 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 sowie Baurechte unter den als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien ausgewiesen. Die Nutzungsdauer dieser Immobilien entspricht den Nutzungsdauern jener Immobilien, die unter den Sachanlagen ausgewiesen werden.

Der Bilanzposten entwickelt sich wie folgt:

	2019 in Mio. EUR	2018 in Mio. EUR
<b>Anschaffungs- und Herstellungskosten</b>		
<i>Stand 01.01.</i>	<i>338,9</i>	<i>342,1</i>
Zugänge	4,0	0,3
Zugänge aufgrund Übertragung aus dem Bestand der Vorräte	7,2	0,0
Zugänge zu Anschaffungskosten aus nachträglichen Anschaffungen	5,1	0,0
Abgänge zu Anschaffungskosten	-6,7	-3,5
Umbuchungen aus/zu Sachanlagen	2,1	0,0
<b>Stand 31.12.</b>	<b>350,6</b>	<b>338,9</b>
<b>Kumulierte Abschreibungen</b>		
<i>Stand 01.01.</i>	<i>-184,0</i>	<i>-183,3</i>
Abschreibungen	-4,0	-3,8
Abgänge	6,1	3,1
Umbuchungen	0,3	0,0
<b>Stand 31.12.</b>	<b>-181,6</b>	<b>-184,0</b>
<b>Nettobuchwert Stand 01.01.</b>	<b>154,9</b>	<b>158,8</b>
<b>Nettobuchwert Stand 31.12.</b>	<b>169,0</b>	<b>154,9</b>

Sämtliche vom ÖBB-Konzern als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien werden im Rahmen von operativen Leasingverhältnissen vermietet. Die daraus resultierenden Mieterträge beliefen sich ohne Betriebskosten auf rd. 19,6 Mio. EUR (Vj: rd. 19,7 Mio. EUR), denen direkt zurechenbare Aufwendungen (einschließlich Reparaturen und Instandhaltungen, allerdings ohne Betriebskosten) in Höhe von rd. 6,6 Mio. EUR (Vj: rd. 6,6 Mio. EUR ohne Betriebskosten) gegenüberstehen. Darüber hinaus fielen betriebliche Aufwendungen im Ausmaß von rd. 0,6 Mio. EUR (Vj: rd. 0,4 Mio. EUR) an, denen keine Mieteinnahmen gegenüberstehen. Der ÖBB-Konzern ist keine Verträge für die Instandhaltung seiner als Finanzinvestitionen gehaltenen Immobilien eingegangen, die zu einer diesbezüglichen Verpflichtung führen.

Der beizulegende Zeitwert beträgt rd. 662,3 Mio. EUR (Vj: rd. 607,3 Mio. EUR). Für 79% (Vj: 75%) der Immobilien erfolgt die Bewertung mithilfe externer Gutachten, welche nicht ausschließlich auf Marktdaten beruhen und daher der Hierarchiestufe 3 zugeordnet sind. 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 ebenso der Hierarchiestufe 3 gemäß IFRS 13 zugeordnet.

## 17. Nach der Equity-Methode bilanzierte Unternehmen

Beteiligungen, die nach der Equity-Methode bilanziert werden, umfassen Anteile an einem Gemeinschaftsunternehmen, der Galleria di Base del Brennero – Brenner Basistunnel BBT SE, I-39100 Bozen und an mehreren assoziierten Unternehmen.

	2019 in Mio. EUR	2018 in Mio. EUR
Anteil an einem Gemeinschaftsunternehmen	40,6	40,6
Anteile an assoziierten Unternehmen	25,6	23,9
<b>Stand 31.12.</b>	<b>66,2</b>	<b>64,5</b>

Die folgende Tabelle zeigt eine Überleitung der zusammengefassten Finanzinformationen des Gemeinschaftsunternehmens 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.

	Galleria di Base del Brennero – Brenner Basistunnel BBT SE	
	31.12.2019 in Mio. EUR	31.12.2018 in Mio. EUR
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Planmäßige Abschreibungen	-1,1	-1,1
Zinserträge	0,1	0,0 *)
Zinsaufwendungen	-0,2	0,0 *)
Ertragsteueraufwand oder -ertrag	0,0 *)	0,0 *)
Jahresüberschuss aus fortgeführten Geschäftsbereichen	0,0	0,0
Sonstige Ergebnis	0,0	0,0
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	102,0	116,2
Sonstige kurzfristige Vermögenswerte	66,4	40,5
Langfristige Vermögenswerte	115,8	82,8
Kurzfristige Schulden	200,8	156,3
<i>davon kurzfristige Finanzverbindlichkeiten</i>	<i>196,9</i>	<i>152,5</i>
Langfristige Schulden	2,3	2,1
<i>davon langfristige Finanzverbindlichkeiten</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>
<b>Nettovermögen 100%</b>	<b>81,1</b>	<b>81,1</b>
Anteil des Konzerns am Nettovermögen des Beteiligungsunternehmens per 01.01.	40,6	40,6
Gesamtergebnis, das dem Konzern zuzurechnen ist	0,0	0,0
vom assoziierten Unternehmen erhaltene Ausschüttungen	0,0	0,0
<b>Buchwert des Anteils am Beteiligungsunternehmen per 31.12.</b>	<b>40,6</b>	<b>40,6</b>

\*) Kleinstbetrag.

Die Galleria di Base del Brennero – Brenner Basistunnel BBT SE (fortan BBT SE) ist die einzige gemeinsame Vereinbarung des Konzerns. Die 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. 23,4 Mio. EUR (Vj: rd. 20,6 Mio. EUR) und Gesamtaufwendungen in Höhe von rd. 23,3 Mio. EUR (Vj: rd. 20,8 Mio. EUR) aus. An die BBT SE wurden rd. 160,0 Mio. EUR (Vj: rd. 90,0 Mio. EUR) als geleistete Kostenbeiträge gezahlt. Dieser Betrag wurde in beiden Berichtsjahren einerseits vom Bund in Höhe von rd. 46,3 Mio. EUR (Vj: rd. 44,8 Mio. EUR) und andererseits auf Basis des Anteilskaufvertrags vom 18.04.2011 vom Land Tirol in Höhe von rd. 3,5 Mio. EUR (Vj: rd. 3,5 Mio. EUR) refundiert. Eine Zusammenfassung der Finanzinformationen für alle nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmen ist in der folgenden Tabelle dargestellt. Die vom ÖBB-Konzern direkt und indirekt gehaltenen Anteile sind aus dem Beteiligungsspiegel ersichtlich (siehe Erläuterung 34).

Entwicklung der Anteile an assoziierten Unternehmen	2019	2018
	in Mio. EUR	in Mio. EUR
Stand 01.01.	23,9	20,7
Effekt aus Erstkonsolidierungen	0,0	2,2
Ergebnis aus assoziierten Unternehmen	3,6	3,0
Ausschüttungen und übrige Änderungen	-1,9	-2,0
<b>Stand 31.12.</b>	<b>25,6</b>	<b>23,9</b>

Per 01.01.2018 wurden die Breitspur Planungsgesellschaft mbH, die HAELA Abfallverwertung GmbH sowie die Terminal Brno, a.s. erstmals unter Anwendung der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen. Aus der Erstkonsolidierung ergab sich ein Unterschiedsbetrag in Höhe von rd. 0,5 Mio. EUR, der ergebniserhöhend im Ergebnis aus assoziierten Unternehmen ausgewiesen wird. Die in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung ausgewiesenen Ergebnisse von nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmen entsprechen dem auf den ÖBB-Konzern entfallenden Anteil der Jahresergebnisse.

## 18. Sonstige finanzielle Vermögenswerte

2019			
in Mio. EUR	kurzfristig	langfristig	Gesamt
Beteiligungen	0,0	5,3	5,3
Finanzielle Vermögenswerte – Leasing	8,1	166,0	174,1
Übrige finanzielle Vermögenswerte	26,8	114,8	141,6
<b>Gesamt</b>	<b>34,9</b>	<b>286,1</b>	<b>321,0</b>

2018			
in Mio. EUR	kurzfristig	langfristig	Gesamt
Beteiligungen	0,0	9,3	9,3
Finanzielle Vermögenswerte – Leasing	3,4	189,5	192,9
Übrige finanzielle Vermögenswerte	59,1	125,6	184,7
<b>Gesamt</b>	<b>62,5</b>	<b>324,4</b>	<b>386,9</b>

### Beteiligungen

Für eine vollständige Übersicht über alle Beteiligungen wird auf Erläuterung 34 verwiesen. Diese Beteiligungen werden gemäß IFRS 9 erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bilanziert.

### Finanzielle Vermögenswerte – Leasing

Die finanziellen Vermögenswerte – Leasing umfassen hauptsächlich langfristige Darlehen und Depots und stehen nahezu zur Gänze im Zusammenhang mit Cross-Border-Leasing-Transaktionen. Sie dienen zur Abdeckung der künftigen Zahlungsverpflichtungen (Leasingraten und Kaufpreis). Kapitalerträge aus thesaurierenden Veranlagungen erhöhen den Posten, die Bedienung der Zahlungsverpflichtungen verringert den Posten. Diesen finanziellen Vermögenswerten stehen in gleicher Höhe Finanzverbindlichkeiten gegenüber. Unterschiede ergeben sich aufgrund der im Berichtsjahr sowie in Vorjahren durchgeführten Wertberichtigungen.

Darüber hinaus gibt es im Geschäftsjahr 2019 finanzielle Vermögenswerte aus Finanzierungsleasingverhältnissen in Höhe von rd. 30,0 Mio. EUR.

In den finanziellen Vermögenswerten – Leasing (langfristig) findet sich in Höhe von rd. 81,8 Mio. EUR (Vj: rd. 81,8 Mio. EUR) der Restwert für geleaste Vermögenswerte, der in Form von Bankeinlagen hinterlegt ist. Diese Vermögenswerte sind mit einem geringen Kreditrisiko behaftet, das diesem Investment-Grade-Rating zugeordnet sind. Finanzielle Vermögenswerte aus Leasing im Ausmaß von rd. 17,8 Mio. EUR (Vj: rd. 49,0 Mio. EUR) unterliegen Beschränkungen von Verfügungsrechten.

## Übrige finanzielle Vermögenswerte

In diesem Posten werden hauptsächlich kurzfristige Wertpapiere, Investmentzertifikate, Derivate im Zusammenhang mit Stromgeschäften und sonstige Derivate mit einem positiven Barwert, die in keiner Hedge-Beziehung stehen, dargestellt. Des Weiteren wurden finanzielle Vermögenswerte von rd. 23,4 Mio. EUR (Vj: rd. 22,5 Mio. EUR), welche unter den übrigen finanziellen Vermögenswerten ausgewiesen werden, zur Besicherung einer Leasingverbindlichkeit verpfändet. Weiterführende Angaben finden sich in den Erläuterungen 30.1 und 30.3.

## Wertminderungen

Die folgende Tabelle zeigt eine Zusammenfassung des Ausfallrisikos für finanzielle Vermögenswerte:

<b>Ausfallrisiko von finanziellen Vermögenswerten bewertet zu fortgeführten Anschaffungskosten zum 31.12.</b>	2019 in Mio. EUR	2018 in Mio. EUR
Bruttobuchwert	265,3	307,4
Wertberichtigung	-0,1	-0,6
<i>davon erwarteter 12-Monats-Kreditverlust</i>	<i>-0,1</i>	<i>-0,6</i>
<b>Buchwert</b>	<b>265,2</b>	<b>306,8</b>

Die Entwicklung der Wertberichtigung für finanzielle Vermögenswerte bewertet zu fortgeführten Anschaffungskosten verlief im Jahresverlauf wie folgt:

<b>Wertberichtigung von finanziellen Vermögenswerten Erwarteter 12-Monats-Kreditverlust</b>	2019 in Mio. EUR	2018 in Mio. EUR
<i>Stand 01.01.</i>	<i>0,6</i>	<i>0,2</i>
Nettoneubewertung der Wertberichtigung	-0,5	0,4
<b>Stand 31.12.</b>	<b>0,1</b>	<b>0,6</b>

Die Verringerung der Wertberichtigung im Geschäftsjahr 2019 ist im Wesentlichen auf den Abgang eines Vermögenswertes sowie auf die Veränderung der die Wertberichtigung zugrunde liegenden Marktdaten zurückzuführen.

## 19. Abgehender Geschäftsbereich und zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte

### 19.1. Abgehender Geschäftsbereich

Im Jahr 2019 verpflichtete sich der Vorstand der ÖBB-Holding AG zur Veräußerung des Geschäftsbereichs Stückgutlogistik, nachdem die strategische Entscheidung getroffen worden war, sich aus diesem Geschäftsbereich zurückzuziehen. Der Geschäftsbereich Stückgutlogistik setzte sich aus der Q Logistics GmbH (Wien) und deren unmittelbaren Tochterunternehmen European Contract Logistics – Czech Republic s.r.o. (Tschechien) und European Contract Logistics d.o.o. (Slowenien) zusammen.

Per 31.12.2019 hat der Konzern das operative Geschäft der Q Logistics GmbH sowie das Tochterunternehmen European Contract Logistics – Czech Republic s.r.o. veräußert. Im Konzernabschluss per 31.12.2019 werden somit neben den verbleibenden Vermögenswerten und Schulden der Q Logistics GmbH, die nicht mehr operativ tätig ist, nur mehr die European Contract Logistics d.o.o. ausgewiesen, die sich mittlerweile in Liquidation befindet.

Der Geschäftsbereich war zuvor nicht als abgehend oder als zur Veräußerung gehalten eingestuft. Die Vorjahreszahlen der Konzerngesamtergebnisrechnung wurden entsprechend angepasst, um den abgehenden Geschäftsbereich von den fortzuführenden Geschäftsbereichen gesondert darzustellen. Konzerninterne Transaktionen wurden vollständig aus den konsolidierten finanziellen Ergebnissen und Cashflows eliminiert.

### Ergebnis aus dem abgehenden Geschäftsbereich

	2019 in TEUR	2018 in TEUR
Erlöse	199.602,0	243.235,9
Aufwendungen	-257.433,7	-260.468,5
<b>Ergebnis vor Steuern aus dem abgehenden Geschäftsbereich</b>	<b>-57.831,7</b>	<b>-17.232,7</b>
Ertragsteuern	-7,9	-64,1
<b>Ergebnis nach Steuern aus dem abgehenden Geschäftsbereich</b>	<b>-57.839,6</b>	<b>-17.296,8</b>
<b>Ergebnis aus dem abgehenden Geschäftsbereich anteilig zugerechnet: dem Aktionär des Mutterunternehmens</b>	<b>-57.839,6</b>	<b>-17.296,8</b>

### Cashflows aus dem abgehenden Geschäftsbereich

	2019 in TEUR	2018 in TEUR
Geldfluss aus der betrieblichen Tätigkeit	15.232	-23.354
Geldfluss aus der Investitionstätigkeit	-1.380	-1.081
Geldfluss aus der Finanzierungstätigkeit	-30.087	19.159
Finanzmittelfonds zum Periodenbeginn	227	230
Finanzmittelfonds zum Periodenende	156	227

### Auswirkung der Veräußerung auf die Bilanzposten des Konzerns

	2019 in TEUR
Sachanlagen	-4.133,0
Immaterielle Anlagen	-278,7
Latente Steueransprüche	-21,1
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	-1.553,3
Sonstige Forderungen	-258,0
Vorräte	-825,5
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	-96,0
Working Capital und Sanierungsbeitrag	-34.000,0
Finanzverbindlichkeiten	125,9
Rückstellungen	57,6
Sonstige Verbindlichkeiten	309,6
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.500,7
<b>Netto-Vermögenswerte und -Schulden</b>	<b>-39.171,8</b>
In Zahlungsmittel erhaltenes Entgelt	100,0

Die angeführten Werte stellen die bei der Veräußerung des Geschäftsbereichs „Stückgutlogistik“ abgegangenen Vermögenswerte und Schulden dar.



## 19.2. Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte

	2019 in Mio. EUR	2018 in Mio. EUR
<b>Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte</b>		
<i>Stand 01.01.</i>	<i>0,1</i>	<i>1,0</i>
Abgänge durch Veräußerung	-0,1	-1,0
Zugänge (Einzelne Vermögenswerte)	0,1	0,1
<b>Stand 31.12.</b>	<b>0,1</b>	<b>0,1</b>
<i>davon zu fortgeführten Anschaffungskosten ausgewiesen</i>	<i>0,1</i>	<i>0,1</i>

Bei den zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten handelt es sich um drei (Vj: zwei) Grundstücke (inklusive Hochbauten und technische Anlagen). Für ein Grundstück ist der Vertrag bereits abgeschlossen, der wirtschaftliche Übergang wird allerdings erst 2020 erfolgen. Per 31.12.2018 handelt es sich um zwei Grundstücke (inklusive Hochbauten und technische Anlagen) sowie um eine Bahnstrecke.

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 entsprechende Aufsichtsratsbeschlüsse vorliegen und mit der Veräußerung im folgenden Geschäftsjahr höchstwahrscheinlich zu rechnen ist.

Die für 2020 zu erwartenden Erlöse für zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte liegen alle über den aktuellen Buchwerten der Vermögenswerte. Der ÖBB-Konzern hat im Berichtsjahr Gewinne aus zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten in Höhe von rd. 1,7 Mio. EUR (Vj: rd. 3,1 Mio. EUR) erfasst, die gemeinsam mit dem Ergebnis aus der Veräußerung von übrigen Anlagen in den sonstigen betrieblichen Erträgen ausgewiesen werden.

## 20. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen

Dieser Posten gliedert sich wie folgt:

31.12.2019			
<b>in Mio. EUR</b>	kurzfristig	langfristig	Gesamt
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	595,7	0,0	595,7
<i>davon Vertragsvermögenswerte (Fertigungsaufträge)</i>	<i>13,7</i>	<i>0,0</i>	<i>13,7</i>
Sonstige Forderungen und Abgrenzungen	313,0	131,8	444,8
Forderungen aus Ertragsteuern	0,9	0,0	0,9
<b>Gesamt</b>	<b>909,6</b>	<b>131,8</b>	<b>1.041,4</b>

31.12.2018			
<b>in Mio. EUR</b>	kurzfristig	langfristig	Gesamt
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	549,8	0,0	549,8
<i>davon Vertragsvermögenswerte (Fertigungsaufträge)</i>	<i>14,0</i>	<i>0,0</i>	<i>14,0</i>
Sonstige Forderungen und Abgrenzungen	358,8	146,8	505,6
Forderungen aus Ertragsteuern	0,8	0,0	0,8
<b>Gesamt</b>	<b>909,4</b>	<b>146,8</b>	<b>1.056,2</b>

Sowohl im Berichtsjahr als auch im Vorjahr waren keine Forderungen wechselfällig verbrieft.

Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen resultieren insbesondere aus Transportleistungen sowie Forderungen aus Verkehrseinnahmen und aus der Abrechnung gemeinwirtschaftlicher Leistungen. Der Buchwert der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstigen Forderungen entspricht aufgrund der kurzen Laufzeit annähernd ihrem beizulegenden Zeitwert.

In den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen werden Fertigungsaufträge im Zusammenhang mit Leistungen für Dritte erfasst, bei denen die Leistungserstellung noch nicht abgeschlossen ist. Für Fertigungsaufträge wurden Auftrags Erlöse über rd. 82,1 Mio. EUR (Vj: rd. 86,4 Mio. EUR) realisiert.

In den sonstigen Forderungen und Abgrenzungen sind Forderungen aus der Umsatzsteuer gegenüber der österreichischen Finanzverwaltung enthalten. Darüber hinaus finden sich in diesem Posten Forderungen gegenüber der Republik Österreich aus der Lehrlingsförderung.

In den sonstigen Forderungen sind Abgrenzungen über rd. 202,4 Mio. EUR (Vj: rd. 219,3 Mio. EUR) enthalten. Die Abgrenzungsposten betreffen im Wesentlichen vorausbezahlte Haftungsentgelte über rd. 121,9 Mio. EUR (Vj: rd. 139,3 Mio. EUR) und die im Dezember ausbezahlten Gehälter inklusive Abgaben für Jänner in Höhe von rd. 64,6 Mio. EUR (Vj: rd. 60,9 Mio. EUR).

Die Wertberichtigungen betreffen vor allem Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und entwickelten sich wie folgt:

	2019 in Mio. EUR	2018 in Mio. EUR
<i>Stand 01.01.</i>	42,4	40,7
Verbrauch	-12,8	-4,0
Nettoneubewertung der Wertberichtigungen	3,9	5,7 *)
<b>Stand 31.12.</b>	<b>33,5</b>	<b>42,4</b>
<i>davon aus sonstige Forderungen</i>	<i>0,8</i>	<i>1,2</i>

\*) Die Nettoneubewertung aus dem abgehenden Geschäftsbereich betrug im Geschäftsjahr 0,0 Mio. EUR (Vj: rd. 0,6 Mio. EUR).

Die nachfolgenden Tabellen enthalten Informationen über das Ausfallrisiko und die erwarteten Kreditverluste aus Lieferungen und Leistungen aufgliedert nach Teilkonzernen des ÖBB-Konzerns:

### 31.12.2019

#### Analyse des Ausfallrisikos nach Fälligkeit von Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Mio. EUR

	Brutto- Buchwert (vor Abzug von Wertbericht.)	Wert- berichtigung	davon Einzelwert- berichtigung	davon pauschale Einzelwert- berichtigung	Netto- Buchwert	Verlustrate
Forderungen nicht und bis zu 90 Tagen überfällig	587,1	12,3	8,1	4,2	574,8	2,1%
90 bis 180 Tage überfällig	12,2	1,0	1,0	0,1	11,2	8,5%
180 bis 360 Tage überfällig	6,5	1,8	1,6	0,3	4,6	28,4%
über 360 Tage überfällig	22,6	17,5	13,4	4,2	5,0	77,7%
<b>Gesamtexposure</b>	<b>628,4</b>	<b>32,7</b>	<b>24,0</b>	<b>8,6</b>	<b>595,7</b>	<b>5,2%</b>

### 31.12.2019

#### Analyse des Ausfallrisikos nach Risikogruppen/Teilkonzern in Mio. EUR

	Brutto- Buchwert (vor Abzug von Wertbericht.)	davon ggü. Dritte „Personen verkehr“	davon ggü. Dritte „Rail Cargo Austria“	davon ggü. Dritte „Infra- struktur“	davon ggü. Dritte „Son- stige“	Wert- berichtigung	davon ggü. Dritte „Personen verkehr“	davon ggü. Dritte „Rail Cargo Austria“	davon ggü. Dritte „Infra- struktur“	davon ggü. Dritte „Son- stige“
Forderungen nicht und bis zu 90 Tagen überfällig	587,1	170,7	255,0	126,3	35,1	12,3	0,3	4,6	7,2	0,1
90 bis 180 Tage überfällig	12,2	1,1	9,3	1,0	0,8	1,0	0,0	0,8	0,2	0,1
180 bis 360 Tage überfällig	6,5	0,6	4,3	0,9	0,6	1,8	0,2	1,1	0,4	0,2
über 360 Tage überfällig	22,6	5,2	13,7	2,6	1,1	17,5	3,9	10,9	2,0	0,8
<b>Gesamtexposure</b>	<b>628,4</b>	<b>177,7</b>	<b>282,4</b>	<b>130,7</b>	<b>37,6</b>	<b>32,7</b>	<b>4,4</b>	<b>17,3</b>	<b>9,8</b>	<b>1,2</b>

### 31.12.2018

#### Analyse des Ausfallrisikos nach Fälligkeit von Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Mio. EUR

	Brutto- Buchwert (vor Abzug von Wertbericht.)	Wert- berichtigung	davon Einzelwert- berichtigung	davon pauschale Einzelwert- berichtigung	Netto- Buchwert	Verlustrate
Forderungen nicht und bis zu 90 Tagen überfällig	528,5	8,6	3,5	5,1	519,8	1,6%
90 bis 180 Tage überfällig	11,8	1,3	0,9	0,4	10,5	10,9%
180 bis 360 Tage überfällig	8,0	3,4	2,6	0,8	4,5	42,9%
über 360 Tage überfällig	42,8	27,8	23,8	4,0	15,0	65,0%
<b>Gesamtexposure</b>	<b>591,0</b>	<b>41,2</b>	<b>30,8</b>	<b>10,3</b>	<b>549,8</b>	<b>7,0%</b>

31.12.2018 Analyse des Ausfallrisikos nach Risikogruppen/Teilkonzern in Mio. EUR	Brutto- Buchwert (vor Abzug von Wertbericht.)	davon ggü. Dritte „Personen- verkehr“	davon	davon	davon	Wert- berichtigung	davon	davon	davon	
			ggü. Dritte „Rail Cargo Austria“	ggü. Dritte „Infra- struktur“	ggü. Dritte „Son- stige“		ggü. Dritte „Rail Cargo Austria“	ggü. Dritte „Infra- struktur“	ggü. Dritte „Son- stige“	
Forderungen nicht und bis zu 90 Tagen überfällig	528,5	128,9	294,1	56,3	49,3	8,6	0,5	6,1	1,9	0,2
90 bis 180 Tage überfällig	11,8	6,2	3,0	1,6	1,0	1,3	0,0	0,6	0,5	0,2
180 bis 360 Tage überfällig	8,0	1,2	2,2	3,3	1,3	3,4	0,1	1,0	2,1	0,3
über 360 Tage überfällig	42,8	7,6	19,7	14,7	0,8	27,8	3,5	12,0	11,8	0,4
<b>Gesamtexposure</b>	<b>591,0</b>	<b>143,8</b>	<b>318,8</b>	<b>75,9</b>	<b>52,4</b>	<b>41,2</b>	<b>4,0</b>	<b>19,7</b>	<b>16,2</b>	<b>1,2</b>

Eine Zusammenfassung des Ausfallrisikos für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie sonstige Forderungen zeigt die folgende Tabelle:

Ausfallrisiko in Mio. EUR	2019	2018
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	628,4	591,0
sonstige Forderungen	445,5	506,9
<b>Gesamter Bruttobuchwert Forderungen</b>	<b>1.073,9</b>	<b>1.097,9</b>
Wertminderung	33,5	42,4
<i>davon für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen</i>	<i>32,7</i>	<i>41,2</i>
<i>davon für sonstige Forderungen</i>	<i>0,8</i>	<i>1,3</i>
<b>Buchwert</b>	<b>1.040,5</b>	<b>1.055,4</b>

Weitere Angaben sind in Erläuterung 29 enthalten.

## 21. Vorräte

Dieser Bilanzposten stellt sich folgendermaßen dar:

	31.12.2019 in Mio. EUR	31.12.2018 in Mio. EUR
Vorräte	268,8	245,5
fertige Erzeugnisse	4,8	8,8
geleistete Anzahlungen	4,8	3,1
<b>Gesamt</b>	<b>278,4</b>	<b>257,4</b>
<i>davon bewertet zu Anschaffungskosten</i>	<i>236,1</i>	<i>213,0</i>
<i>davon bewertet mit dem Nettoveräußerungswert</i>	<i>42,3</i>	<i>44,4</i>

Die Vorräte umfassen unter anderem Materialbestände und Ersatzteile für den Ausbau und die Instandhaltung des Schienennetzbetriebs und für Fahrzeuge sowie Betriebsmittel und Verwertungsobjekte. Der ausgewiesene Wareneinsatz ist aus Erläuterung 7 ersichtlich. Der Posten „Materialaufwand“ enthält Aufwendungen aus der Wertberichtigung von Vorräten in Höhe von rd. 0,2 Mio. EUR (Vj: rd. 0,3 Mio. EUR) und wird in den Aufwendungen für Material und bezogene Leistungen ausgewiesen. 2019 wurden keine erfolgswirksamen Wertaufholungen (Vj: 4,0 Mio. EUR) durchgeführt. Unter den Vorräten werden Verwertungsobjekte in Höhe von rd. 37,0 Mio. EUR (Vj: rd. 42,7 Mio. EUR) ausgewiesen.

## 22. Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente

Dieser Posten gliedert sich wie folgt:

	31.12.2019 in Mio. EUR	31.12.2018 in Mio. EUR
Kassenbestand und Schecks	5,7	6,1
Guthaben bei Kreditinstituten	58,6	88,4
<b>Gesamt</b>	<b>64,3</b>	<b>94,5</b>

Dieser Posten beinhaltet Veranlagungen sowie Guthaben bei Kreditinstituten und Kassenbestände, die alle kurzfristig sind (Fristigkeit unter drei Monaten), wobei die verbleibende Restlaufzeit zum Zeitpunkt des Erwerbs ausschlaggebend ist. Der Buchwert dieser Vermögenswerte entspricht ihrem beizulegenden Zeitwert. Sämtliche Bestandteile der liquiden Mittel stehen zur freien Verfügung des ÖBB-Konzerns. Die Zusammensetzung des Finanzmittelfonds wird in Erläuterung 33 beschrieben.

## 23. Grundkapital und übriges Eigenkapital

Die Entwicklung des Eigenkapitals kann aus der Aufstellung der Veränderung des Eigenkapitals entnommen werden.

### Grundkapital und Kapitalrücklagen

Das Grundkapital ist unverändert in 190.000 Stück Stammaktien im Nennbetrag von je 10.000 Euro zerlegt und zur Gänze einbezahlt. Das Grundkapital ist in § 2 (1) Bundesbahngesetz festgelegt und ist jenes des Mutterunternehmens. Die Aufbringung des Grundkapitals erfolgte gemäß § 2 (2) Bundesbahngesetz durch Einlage sämtlicher Anteile des Bundes an den Österreichischen Bundesbahnen. Die Anteile waren mit dem Eigenkapital im Sinne des § 224 (3) UGB gemäß der Bilanz der Österreichischen Bundesbahnen zum 31.12.2003 anzusetzen. Die Anteile an der ÖBB-Holding AG sind gemäß § 2 (1) Bundesbahngesetz zu 100% der Republik Österreich vorbehalten und werden nicht öffentlich gehandelt.

Die Kapitalrücklagen betragen rd. 80,8 Mio. EUR (Vj: rd. 260,8 Mio. EUR).

### Anteile nicht beherrschender Gesellschafter am Eigenkapital

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

## 24. Rücklagen und erwirtschaftetes Ergebnis

	31.12.2019 in Mio. EUR	31.12.2018 in Mio. EUR
Andere Rücklagen	-113,8	-86,6
<i>davon Cashflow-Hedge-Rücklage</i>	<i>-57,8</i>	<i>-36,0</i>
<i>davon Währungsdifferenzen</i>	<i>-56,0</i>	<i>-50,6</i>
Erwirtschaftetes Ergebnis	765,1	441,9

Darüber hinaus werden versicherungsmathematische Verluste aus der Neubewertung der Abfertigungsrückstellungen in Höhe von rd. -14,8 Mio. EUR (Vj: rd. -6,4 Mio. EUR) in der Position „erwirtschaftetes Ergebnis“ ausgewiesen. In den versicherungsmathematischen Verlusten der Gesamtergebnisrechnung sind Steuereffekte in Höhe von rd. 0,1 TEUR (Vj: rd. 0,1 Mio. EUR) enthalten.

Aus der Kapitalkonsolidierung resultierende Unterschiedsbeträge, die vor dem Übergang auf IFRS entstanden sind, werden im erwirtschafteten Ergebnis ausgewiesen.

Die Entwicklung der Cashflow-Hedge-Rücklage und der Available-for-Sale-Rücklage stellt sich folgendermaßen dar:

in Mio. EUR	Cashflow-Hedge-Rücklage		Available-for-Sale-Rücklage	
	Entwicklung Buchwert	darin enthaltene Ertragsteuern	Entwicklung Buchwert	darin enthaltene Ertragsteuern
<i>Stand 01.01.2018</i>	<i>-68,8</i>	<i>17,6</i>	<i>4,9</i>	<i>0,0</i>
Umgliederung aufgrund IFRS 9	0,0	0,0	-4,9	0,0
Realisierung von Gewinnen und Verlusten	24,4	-0,9	0,0	0,0
Änderung der beizulegenden Zeitwerte	8,4	-17,6	0,0	0,0
<b>Stand 31.12.2018</b>	<b>-36,0</b>	<b>-0,9</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>
Realisierung von Gewinnen und Verlusten	13,6	0,9	0,0	0,0
Änderung der beizulegenden Zeitwerte	-35,4	2,1	0,0	0,0
<b>Stand 31.12.2019</b>	<b>-57,8</b>	<b>2,1</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>

Die im sonstigen Ergebnis enthaltenen Ertragssteuern betreffen nur die steuerpflichtigen Sachverhalte. Die Währungsumrechnungsdifferenzen sind das Ergebnis aus der Umrechnung von Abschlüssen ausländischer Geschäftsbetriebe auf die Berichtswährung.

Im erwirtschafteten Ergebnis wird eine Rücklage aus der Erstanwendung des IFRS 16 in Höhe von rd. 14,4 Mio. EUR abzüglich latenter Steuern in Höhe von rd. 0,9 Mio. EUR ausgewiesen.

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

## 25. Finanzverbindlichkeiten

Die Finanzverbindlichkeiten setzen sich wie folgt zusammen:

<b>31.12.2019</b> <b>in Mio. EUR</b>	bis zu 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	mehr als 5 Jahre	Gesamt
Anleihen	1.299,1	4.544,3	6.879,4	12.722,8
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	450,2	904,7	4.104,3	5.459,2
Finanzverbindlichkeiten Leasing	94,5	226,5	344,7	665,7
Übrige Finanzverbindlichkeiten	675,9	1.027,8	4.791,3	6.495,0
<b>Gesamt</b>	<b>2.519,7</b>	<b>6.703,3</b>	<b>16.119,7</b>	<b>25.342,7</b>

<b>31.12.2018</b> <b>in Mio. EUR</b>	bis zu 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	mehr als 5 Jahre	Gesamt
Anleihen	1.539,5	3.896,3	8.824,2	14.260,0
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	239,1	850,3	4.145,7	5.235,1
Finanzverbindlichkeiten Leasing	18,6	195,7	144,5	358,8
Übrige Finanzverbindlichkeiten	627,2	1.513,5	2.151,8	4.292,5
<b>Gesamt</b>	<b>2.424,4</b>	<b>6.455,8</b>	<b>15.266,2</b>	<b>24.146,3</b>

Der Gesamtbetrag der Verbindlichkeiten mit einer Fälligkeit von mehr als fünf Jahren betrifft vor allem Anleihen, Darlehensaufnahmen bei EUROFIMA und Kreditinstituten, Verbindlichkeiten gegenüber dem Bund (OeBFA) sowie Verbindlichkeiten aus Cross-Border-Leasing-Verträgen.

### Haftungen des Bundes

Haftungen des Bundes bestehen für Anleihen und für Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten in Höhe von rd. 12.669,7 Mio. EUR (Vj: rd. 14.209,1 Mio. EUR). Des Weiteren sind Verpflichtungen gegenüber der EUROFIMA in Höhe von rd. 1.548,4 Mio. EUR (Vj: rd. 1.696,6 Mio. EUR) durch Haftungen des Bundes abgesichert.



## Emittierte Anleihen

Nominal	Währung	Laufzeit	ISIN / CUSIP	Zinssatz
1.000.000.000,00	EUR	2005 bis 2020	XS0232778083	3,5000%
300.000.000,00	EUR	2010 bis 2020	XS0232778083	3,5000%
100.000.000,00	EUR	2006 bis 2036	XS0243862876	2,9900%
100.000.000,00	EUR	2006 bis 2036	XS0244522396	2,9900%
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	XS0307792159	4,8750%
100.000.000,00	EUR	2007 bis 2037	XS0321318163	4,0000%
100.000.000,00	EUR	2007 bis 2037	XS0324893626	4,0000%
50.000.000,00	EUR	2007 bis 2037	XS0324895670	4,0000%
100.000.000,00	EUR	2007 bis 2037	XS0328866982	4,0000%
50.000.000,00	EUR	2007 bis 2037	XS0331427905	4,0000%
50.000.000,00	EUR	2007 bis 2037	XS0336043517	3,9900%
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	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%

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

2015 wurden sechs Anleihen (rd. 108,5 Mio. USD) begeben, von denen drei (Vj: drei) in Höhe von rd. 58,2 Mio. USD (Vj: rd. 56,4 Mio. USD) mit den CUSIP-Nummern A5790#AD0 (Laufzeitende 2026), A5790#AE8 (Laufzeitende 2025) und A5790#AF5 (Laufzeitende 2025) noch aushaften.

Von den Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten betreffen rd. 4.125,6 Mio. EUR (Vj: rd. 3.953,3 Mio. EUR) Finanzierungen durch die Europäische Investitionsbank (EIB). Verbindlichkeiten im Ausmaß von rd. 57,3 Mio. EUR (Vj: rd. 78,9 Mio. EUR) werden dinglich besichert.

### Finanzverbindlichkeiten Leasing

Die Verbindlichkeiten aus Leasing resultieren in erster Linie aus nicht verknüpften Cross-Border-Leasing-Transaktionen sowie im Geschäftsjahr 2019 aus Leasingverhältnissen nach IFRS 16. Den Cross-Border-Leasingverbindlichkeiten stehen mit einer Ausnahme in gleicher Höhe Vermögen (finanzielle Vermgenwerte wie Ausleihungen an Bank- und Leasinginstitute oder Wertpapiere, Freistellungsansprüche aus Payment Undertaking Agreements) gegenüber. Unterschiede ergeben sich regelmäßig aufgrund von Wertberichtigungen, die im Berichtsjahr sowie in Vorjahren durchgeführt werden mussten.

### brige Finanzverbindlichkeiten

Die übrigen Finanzverbindlichkeiten bestehen im Wesentlichen aus EUROFIMA-Darlehen in Höhe von rd. 1.548,4 Mio. EUR (Vj: rd. 1.696,6 Mio. EUR), von denen im Jahr 2019 ein Betrag von rd. 259,7 Mio. EUR (Vj: rd. 167,2 Mio. EUR) eine Restlaufzeit von weniger als einem Jahr hat. Ansonsten werden in diesem Posten Verbindlichkeiten gegenüber dem Bund (OeBFA) mit einem Buchwert von rd. 4.010,5 Mio. EUR (Vj: rd. 1.559,6 Mio. EUR) und die negativen Barwerte von derivativen Finanzinstrumenten ausgewiesen. Von den Verbindlichkeiten gegenüber dem Bund (OeBFA) sind rd. 123,6 Mio. EUR (Vj: rd. 0,0 Mio. EUR) kurzfristig.

Die ÖBB-Infrastruktur AG nimmt seit dem Jahr 2017 die notwendige Finanzierung vor allem über Darlehen der Republik Österreich in Erledigung durch die Österreichische Bundesfinanzierungsagentur (OeBFA) anstatt über eigene Anleiheemissionen am Kapitalmarkt auf. Die ÖBB-Infrastruktur AG zählt gemäß Eurostat-Kriterien zum Sektor Staat. 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.

Die Konditionen der langfristigen Finanzverbindlichkeiten gegenüber dem Bund (OeBFA) sind wie folgt:

Nominale	Währung	Laufzeit	Nominalzinssatz	Effektivverzinsung
400.000.000,00	EUR	2017 bis 2027	0,500%	0,5532%
50.000.000,00	EUR	2017 bis 2027	6,250%	0,3983%
100.000.000,00	EUR	2017 bis 2034	2,400%	1,0777%
200.000.000,00	EUR	2017 bis 2047	1,500%	1,5492%
553.650.000,00	EUR	2017 bis 2086	1,500%	1,7704% *)
250.000.000,00	EUR	2018 bis 2117	2,100%	1,8725% *)
800.000.000,00	EUR	2019 bis 2117	2,100%	1,2845% *)
964.600.000,00	EUR	2019 bis 2029	0,500%	-0,2831% *)
<b>3.318.250.000,00</b>	<b>EUR</b>	<b>Gesamt</b>		

\*) Durchschnittliche Effektivverzinsung.

Finanzverbindlichkeiten aus Leasing über rd. 28,6 Mio. EUR (Vj: rd. 78,9 Mio. EUR) sind mit finanziellen Vermögenswerten und übrige Finanzverbindlichkeiten über rd. 914,7 Mio. EUR (Vj: rd. 778,4 Mio. EUR) im Wesentlichen mit Fahrzeugen dinglich besichert.

In beiden Geschäftsjahren hat der Konzern sämtliche Verpflichtungen aus den Darlehens- und Kreditverträgen erfüllt.

## 26. Rückstellungen

Bei der Ermittlung der Rückstellungen wurde beurteilt, ob eine Inanspruchnahme des ÖBB-Konzerns wahrscheinlich ist und 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 nach den Wahrscheinlichkeiten gewichtete Erwartungswert rückgestellt.

### 26.1. Personalrückstellungen

#### Personalrückstellungen

	31.12.2019 in Mio. EUR	31.12.2018 in Mio. EUR
Gesetzliche Abfertigungen	75,8	68,6
Pensionen	1,4	1,2
Jubiläumsgelder	263,7	249,0
Sonstige Personalrückstellungen	0,6	0,8
<b>Gesamt</b>	<b>341,5</b>	<b>319,5</b>
<i>davon langfristig</i>	<i>341,5</i>	<i>319,5</i>

Die kurzfristigen Rückstellungen finden sich hauptsächlich in den sonstigen Personalrückstellungen. 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:

	31.12.2019	31.12.2018
Abzinsungsfaktor Abfertigung	1,40%	2,10%
Abzinsungsfaktor Pension	1,25%	2,00%
Abzinsungsfaktor Jubiläum	0,90%	1,60%
Gehaltssteigerungen	3,70%	3,60%
Pensionssteigerungen	2,00%	2,00%
Fluktuationsrate Jubiläum Mitarbeiter mit Definitivstellung	0,00 bis 2,12%	0,00 bis 2,34%
Fluktuationsrate Jubiläum übrige Angestellte	0,00 bis 8,60%	0,00 bis 8,61%

Bei den Abfertigungs- und Jubiläumsgeldern ist der Konzern üblicherweise folgenden versicherungsmathematischen Risiken ausgesetzt:

- Zinsänderungsrisiko: Ein Rückgang des Anleihezinssatzes führt zu einer Erhöhung der Rückstellungen.
- Gehaltsrisiko: Der Barwert der Rückstellungen wird auf Basis der geplanten zukünftigen Gehälter der begünstigten ArbeitnehmerInnen 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 Bundesbeamte i. S. d. § 21 (3) Bundesbahngesetz i. d. F. Bundesgesetz BGBl I Nr. 71/2003 sind, wird eine Rückstellung für Abfertigungen eingestellt. Die Berechnung der Rückstellung wurde versicherungsmathematisch nach dem Anwartschaftsbarwertverfahren (PUC-Methode), das für Bewertungen nach IAS 19 vorgeschrieben ist, erstellt. Sie richtet sich nach den biometrischen Rechnungsgrundlagen der Aktuarvereinigung Österreichs (AVÖ) 2018-P – gemischter Bestand – Rechnungsgrundlagen für Pensionsversicherung.

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-Konzern in den beiden Berichtsjahren rd. 10,6 Mio. EUR (Vj: rd. 9,1 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 Abfertigungsrückstellungen:

	2019 in Mio. EUR	2018 in Mio. EUR
<b>Barwert der Verpflichtung 01.01.</b>	<b>68,6</b>	<b>68,9</b>
Dienstzeitaufwand	3,1	3,0 *)
Zinsaufwand	1,4	1,2 *)
im Periodenergebnis erfasst	4,5	4,2 *)
Versicherungsmathematische Verluste (+) / Gewinne (-) aus Änderungen demografischer Annahmen	0,0	-0,8
Versicherungsmathematische Verluste (+) / Gewinne (-) aus Änderungen finanzieller Annahmen	9,2	-2,1
Erfahrungsbedingte Anpassungen	0,3	0,8
<b>Im sonstigen Ergebnis erfasst</b>	<b>9,5</b>	<b>-2,1</b>
Abfertigungszahlungen	-2,3	-2,6
Unternehmensverkäufe und -erwerbe	-4,4	0,2
<b>Barwert der Verpflichtung 31.12.</b>	<b>75,8</b>	<b>68,6</b>

\*) Es entfällt ein Dienstzeitaufwand von rd. 0,2 Mio. EUR (Vj: rd. 0,4 Mio. EUR) und ein Zinsaufwand von rd. 0,1 Mio. EUR (Vj: rd. 0,1 Mio. EUR) auf den abgehenden Geschäftsbereich.

Abfertigungsrückstellungen im Ausmaß von rd. 0,7 Mio. EUR (Vj: rd. 1,5 Mio. EUR) werden in 2020 in Höhe von rd. 22,6 Mio. EUR (Vj: rd. 6,9 Mio. EUR), in 2021 bis 2024 in Höhe von rd. 52,5 Mio. EUR (Vj: rd. 57,2 Mio. EUR) nach 2023 fällig. Die mittlere Restlaufzeit (Duration) beträgt 16,4 (Vj: 16,3) Jahre.

In der nachfolgenden Sensitivitätsanalyse für Abfertigungsverpflichtungen wird 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 %	Zunahme des Parameters/ Veränderung DBO		Abnahme des Parameters/ Veränderung DBO	
		2019 in Mio. EUR	2018 in Mio. EUR	2019 in Mio. EUR	2018 in Mio. EUR
Zinssatz	+/- 0,2 (Vj: +/-0,5%)	-2,3	-7,9	2,4	2,6
Bezugserhöhung	+/-0,5	2,4	2,5	-2,3	-7,9

### 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 anteiliges Jubiläumsgeld von bis zu vier Monatsgehältern ausgezahlt.

Die Berechnung der Rückstellung wurde versicherungsmathematisch nach der PUC-Methode erstellt, die für Bewertungen nach IAS 19 vorgeschrieben ist, erstellt. Sie erfolgte nach den biometrischen Rechnungsgrundlagen der Aktuarvereinigung Österreichs (AVÖ) 2018-P gemischter Bestand – Rechnungsgrundlagen für Pensionsversicherung. 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 Rückstellung für Jubiläumsgelder für die übrigen MitarbeiterInnen wird gemäß den Regelungen des jeweiligen Kollektivvertrages oder interner Betriebsvereinbarungen gebildet.

Die folgende Tabelle zeigt die Bestandteile und die Entwicklung der Rückstellung für Jubiläumsgelder:

	2019 in Mio. EUR	2018 in Mio. EUR
<i>Barwert der Verpflichtung zum 01.01.</i>	<i>249,0</i>	<i>219,1</i>
Dienstzeitaufwand	11,3	10,0 *)
Zinsaufwand	3,8	3,0 *)
Jubiläumsgeldzahlungen	-23,4	-22,3
Umgliederungen	0,0	0,0
Unternehmensverkäufe und -käufe	-3,3	0,0
Versicherungsmathematische Verluste (+) / Gewinne (-)	22,1	30,9
Erfahrungsbedingte Anpassungen	4,2	8,3
<b>Barwert der Verpflichtung 31.12.</b>	<b>263,7</b>	<b>249,0</b>

\*) Es entfällt ein Dienstzeitaufwand von rd. 0,4 Mio. EUR (Vj: rd. 0,3 Mio. EUR) und ein Zinsaufwand von rd. 0,1 Mio. EUR (Vj: rd. 0,1 Mio. EUR) auf den abgehenden Geschäftsbereich.

Die mittlere Laufzeit beträgt 8,8 (Vj: 8,3) Jahre. Eine Änderung der versicherungsmathematischen Parameter würde sich wie folgt auswirken:

Sensitivitätsanalyse der Rückstellung für Jubiläum	Veränderung der Annahme in %	Erhöhung des Parameters/ Veränderung DBO		Reduktion des Parameters/ Veränderung DBO	
		2019 in Mio. EUR	2018 in Mio. EUR	2019 in Mio. EUR	2018 in Mio. EUR
Zinssatz	+/- 0,2 (Vj: +/-0,5%)	-4,8	-9,9	4,3	10,5
Bezugserhöhung	+/-0,5	4,2	10,3	-4,7	-9,8

## Pensionen

Unter den Rückstellungen für Pensionen sind nur einzelvertragliche Pensionszusagen bilanziert.

### Beitragsorientierte Versorgungssysteme

In Österreich werden Pensionsleistungen für Angestellte grundsätzlich durch die Sozialversicherungsträger sowie für Bahnbedienstete durch die Versicherungsanstalt für Eisenbahn und Bergbau (VAEB) und aufgrund von § 52 Bundesbahngesetz vom Bund erbracht. Der ÖBB-Konzern ist gesetzlich verpflichtet, Beiträge für Pensionen und Gesundheitsvorsorge für aktive MitarbeiterInnen mit Definitivstellung an die VAEB zu leisten. Zusätzlich bietet der ÖBB-Konzern allen Bediensteten des ÖBB-Konzerns in Österreich einen beitragsorientierten Versorgungsplan an. Die Beiträge des ÖBB-Konzerns berechnen sich als Prozentsatz des Entgelts und dürfen 1,2% nicht übersteigen. Die Aufwendungen dieses Plans beliefen sich im Berichtsjahr auf rd. 19,1 Mio. EUR (Vj: rd. 18,1 Mio. EUR).

### Leistungsorientiertes Versorgungssystem

Für einen ehemaligen Vorstand besteht ein leistungsorientierter Pensionsplan (Auszahlungen ab dem 60. Lebensjahr), für den der ÖBB-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 1,3% (Vj: 2,0%) und eines Pensionsantrittsalters von 60 Jahren.



## 26.2. Sonstige Rückstellungen

in Mio. EUR	Stand	Verbrauch	Auflösung	Umbuchungen	Zinseffekte	Zuführung	Stand
	01.01.2019						31.12.2019
GWL gemäß EU-RL 1370/2007	50,8	0,0	0,0	0,0	-0,3	109,4	159,9
Stilllegungskosten	50,8	-0,2	-37,7	0,0	0,0	36,0	48,9
Umweltschutzmaßnahmen	45,8	-1,1	-9,0	0,0	0,0	1,2	36,9
Ungewisse Schulden sowie gemeinwirtschaftliche Leistungen	21,0	-3,1	-3,8	0,6	0,2	13,8	28,7
Freimachungen und ähnliche Verpflichtungen	21,3	-4,4	-1,7	0,0	0,0	10,0	25,2
Drohende Verluste	5,5	-8,2	0,0	0,0	0,0	8,3	5,6
Rückerstattung							
Fahrtkostenersatz	21,4	-4,4	-14,9	0,0	0,4	0,5	3,0
Steuern und Abgaben	1,7	0,1	-0,5	0,0	0,0	1,2	2,5
Restrukturierungen	0,9	-0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,8
Sonstige	105,5	-26,5	-7,5	-1,0	3,9	46,5	120,8
<b>Summe</b>	<b>324,6</b>	<b>-48,0</b>	<b>-75,1</b>	<b>-0,4</b>	<b>4,3</b>	<b>226,9</b>	<b>432,2</b>
<i>davon langfristig</i>	<i>193,4</i>						<i>232,8</i>

Die Summe der Spalte „Umbuchungen“ stellt Umgliederungen in die Verbindlichkeiten dar.

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. Diese Rückstellung wurde nur für jene Strecken gebildet, von denen mit einer ausreichenden Sicherheit ausgegangen werden kann, dass diese stillgelegt werden. Die Zuführungen betreffen neben Kosten- und Zinssatzanpassungen Rückstellungen für neu definierte stillzulegende Strecken in Höhe von rd. 36,0 Mio. EUR (Vj: rd. 1,4 Mio. EUR). Die Auflösung der Rückstellung betrifft im Jahr 2019 verkaufte Strecken sowie eine Aktualisierung der Einschätzung der künftig anfallenden Kosten. Des Weiteren wurde für bestimmte Strecken die Rückstellung aufgelöst, da aufgrund von im Geschäftsjahr 2019 geschlossenen Vereinbarungen mit Bundesländern nicht mehr mit einer Einstellung der Strecken zu rechnen ist.

Die Rückstellung für Umweltschutzmaßnahmen betrifft erwartete Sanierungsmaßnahmen und Bodenkontaminierungen. Sie wurde aufgrund der entsprechenden gesetzlichen Vorschriften mit den wahrscheinlich zu erwartenden Aufwendungen erfasst und in 2019 in Höhe von rd. 9,0 Mio. EUR (Vj: rd. 5,5 Mio. EUR) aufgelöst. Der Großteil der Auflösung resultiert daraus, dass ein Grundstück aus dem Verdachtsflächenkataster für Kontaminierungen gestrichen wurde. Für Umweltschutzmaßnahmen bestehen unverändert zum Vorjahr Erstattungsansprüche in Höhe von rd. 9,3 Mio. EUR, die unter den sonstigen Forderungen ausgewiesen werden.

Für allfällige aus der Abrechnung des Verkehrsdienstevertrages (VDV) entstehende Rückforderungsansprüche des Bundes sowie für Verpflichtungen bedingt durch die Liberalisierung im europäischen Eisenbahnverkehr im Zusammenhang mit der EU-RL1370/2007 wird eine Rückstellung in Höhe von rd. 159,9 Mio. EUR (Vj: rd. 50,8 Mio. EUR) ausgewiesen.

Die Rückstellung für drohende Verluste setzt sich im Wesentlichen aus Aufwendungen für sonstige Rechtsangelegenheiten sowie für belastende Verlustverträge der einzelnen Business-Units aus dem Güterverkehrsbereich sowie Technische Services zusammen.

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

In den übrigen sonstigen Rückstellungen sind neben Rechtsstreitigkeiten Aufwendungen für geotechnische Analysen im Zusammenhang mit entstandenen Schäden an Bahndämmen enthalten. Rückstellungen für Rechtsstreitigkeiten werden 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. Unter anderem sind Rückstellungen für Rückforderungen an Infrastrukturbenutzungsentgelt im Hinblick auf laufende regulierungsrechtliche Verfahren enthalten. Da eine Offenlegung von Informationen nach IAS 37 die Lage des Unternehmens in diesen Verfahren ernsthaft beeinträchtigen könnte, werden keine Angaben über die Höhe der Rückstellung oder etwaige darüber hinausgehende Eventualverbindlichkeiten gemacht. Diesbezüglich wird auf den Abschnitt Verwendung von Schätzungen und Ermessensausübungen unter Erläuterung 3 verwiesen.

### Erwarteter Zahlungszeitpunkt zu den Rückstellungen

Langfristige Rückstellungen wurden laufzeitabhängig mit Zinssätzen von 0,0 bis 1,9% (Vj: 0,0 bis 2,7%) abgezinst. Anpassungen aufgrund der Änderung des Diskontierungsfaktors fielen in einem unwesentlichen Umfang an.

Von den sonstigen Rückstellungen sind rd. 232,8 Mio. EUR (Vj: rd. 193,4 Mio. EUR) als langfristig einzustufen. Bei diesen Rückstellungen liegt der erwartete Zahlungszeitpunkt nach 2020. Bei den als kurzfristig eingestuften Rückstellungen wird damit gerechnet, dass es im Jahr 2020 zu Auszahlungen kommt. Sofern Unsicherheiten über die Fälligkeit bestehen, wurden die betroffenen Rückstellungen überwiegend als kurzfristig eingestuft.

## 27. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten

<b>31.12.2019</b> <b>in Mio. EUR</b>	kurzfristig	langfristig	Gesamt
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	879,8	0,0	879,8
Sonstige Verbindlichkeiten	1.564,1	40,1	1.604,2
<i>davon Abgrenzungen Bundeszuschüsse</i>	<i>1.146,8</i>	<i>0,0</i>	<i>1.146,8</i>
<i>davon Abgrenzungen Personal</i>	<i>182,7</i>	<i>0,0</i>	<i>182,7</i>
<i>davon sonstige Abgrenzungen</i>	<i>67,5</i>	<i>34,2</i>	<i>101,7</i>
<i>davon aus betrieblichen Steuern</i>	<i>66,9</i>	<i>0,0</i>	<i>66,9</i>
<i>davon im Rahmen der sozialen Sicherheit</i>	<i>38,1</i>	<i>0,0</i>	<i>38,1</i>
<b>Gesamt</b>	<b>2.443,9</b>	<b>40,1</b>	<b>2.484,0</b>

<b>31.12.2018</b> <b>in Mio. EUR</b>	kurzfristig	langfristig	Gesamt
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.022,2	0,0	1.022,2
Sonstige Verbindlichkeiten	1.311,8	45,7	1.357,5
<i>davon Abgrenzungen Bundeszuschüsse</i>	<i>923,0</i>	<i>0,0</i>	<i>923,0</i>
<i>davon Abgrenzungen Personal</i>	<i>175,5</i>	<i>0,0</i>	<i>175,5</i>
<i>davon sonstige Abgrenzungen</i>	<i>49,5</i>	<i>43,0</i>	<i>92,5</i>
<i>davon aus betrieblichen Steuern</i>	<i>62,5</i>	<i>0,0</i>	<i>62,5</i>
<i>davon im Rahmen der sozialen Sicherheit</i>	<i>40,1</i>	<i>0,0</i>	<i>40,1</i>
<b>Gesamt</b>	<b>2.334,0</b>	<b>45,7</b>	<b>2.379,7</b>

Das Management geht davon aus, dass der Buchwert der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen annähernd ihrem beizulegenden Zeitwert entspricht. In den Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sind in Höhe von rd. 17,2 Mio. EUR (Vj: rd. 29,2 Mio. EUR) Verbindlichkeiten mit einer Restlaufzeit von mehr als einem 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“ angesetzt.

Aus zwei Sale-and-lease-back-Transaktionen ergibt sich ein Rechnungsabgrenzungsposten von rd. 6,0 Mio. EUR (Vj: rd. 9,6 Mio. EUR), der in den sonstigen Abgrenzungen ausgewiesen wird. Der Verkaufsertrag aus diesen Finanzierungsleasinggeschäften wird über die Dauer des Mietvertrags verteilt aufgelöst. Die sonstigen Verbindlichkeiten setzen sich außerdem aus dem Nettobarwertvorteil der CBL-Transaktionen in Höhe von rd. 4,4 Mio. EUR (Vj: rd. 6,5 Mio. EUR), Fahrkartenvorverkäufen über rd. 38,4 Mio. EUR (Vj: rd. 32,6 Mio. EUR) sowie aus abzugrenzenden Erträgen aus Baurechtsverträgen über rd. 23,6 Mio. EUR (Vj: rd. 28,9 Mio. EUR) zusammen.

Zu den Vertragsverbindlichkeiten zählen im Wesentlichen vorzeitig erhaltene Einzahlungen auf Erlöse für Folgeperioden in Höhe von rd. 14,5 Mio. EUR (Vj: rd. 15,1 Mio. EUR), die unter den Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen ausgewiesen werden. Alle im Vorjahr erfassten Vertragsverbindlichkeiten wurden in der Berichtsperiode als Umsatzerlöse erfasst.

## C. SONSTIGE ANGABEN ZUM KONZERNABSCHLUSS

### 28. Sonstige Haftungen und Eventualverbindlichkeiten

	2019 in Mio. EUR	2018 in Mio. EUR
Haftungen aus Leasingverhältnissen	51,9	54,0
Sonstige Eventualverbindlichkeiten	33,5	36,8
<b>Gesamt</b>	<b>85,4</b>	<b>90,8</b>

#### Haftungen aus Leasingverhältnissen (CBL-Transaktionen)

Die Haftungen 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-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 den 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-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 Eventualverbindlichkeiten betreffen Garantien und ungewisse Schulden, wobei der Umfang der Mittelabflüsse vom künftigen Geschäftsverlauf abhängig ist.

#### Sonstige Eventualverbindlichkeiten

Bei den sonstigen Eventualverbindlichkeiten handelt es sich um rd. 0,7 Mio. EUR (Vj: rd. 0,9 Mio. EUR) von Eventualverbindlichkeiten aus Beteiligungen.

Angaben zu den Laufzeiten der Verträge aus CBL-Transaktionen ergeben sich aus Erläuterungen 30.3. und 29.3.

## 29. Finanzinstrumente

### 29.1. Risikomanagement

Der ÖBB-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-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 ihrer Tochterunternehmen nur nach deren Zustimmung und 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. An oberster Stelle steht bei sämtlichen Finanzaktivitäten der Schutz des Vermögens des ÖBB-Konzerns.

Der Großteil der konzernweit eingesetzten Derivate (rd. 94%/Vj: rd. 97%) nach Nominale sind nicht strukturierte Standardabsicherungsgeschäfte (Plain-Vanilla-Zinsswaps). Ein Anteil von rd. 6% (Vj: rd. 3%) des Nominales entfällt auf ein strukturiertes Derivat. Dieses eine strukturierte Derivat hat ein Gesamtnominale von 20,0 Mio. EUR mit einer Laufzeit bis 2022. Die Anteile veränderten sich zum Vorjahr durch die vorzeitige Beendigung von Zinsswaps in drei Gesellschaften und durch das geplante Auslaufen eines Zinsswaps in einer Gesellschaft. In Summe änderte sich das Nominale von rd. 663,8 Mio. EUR auf rd. 318,8 Mio. EUR.

## 29.2. Risikoarten

Finanzrisiken sind wie folgt definiert:

- 29.2.a. Zinsrisiko
- 29.2.b. Währungsrisiko
- 29.2.c. Kreditrisiko
- 29.2.d. Liquiditätsrisiko
- 29.4. Commodity Risiken (Strompreisschwankungen)

### 29.2.a. Zinsrisiko

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

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

Risiken aus Marktziinsänderungen können das Finanzergebnis des ÖBB-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 Finanzinstrumente zum Management von Zinsrisiken (Zinsswaps) basiert auf Portfolioanalysen und -empfehlungen seitens der ÖBB-Holding AG und entsprechenden Entscheidungen der Tochterunternehmen. Der ÖBB-Konzern unterliegt Zinsrisiken hauptsächlich in der Eurozone. Unter Berücksichtigung der gegebenen Schuldenstruktur werden bei Bedarf Zinsderivate eingesetzt, um die Risikostrategie möglichst effizient umzusetzen.

<b>Finanzinstrumente (kurz- und langfristig)</b>	fixverzinsliche Finanzinstrumente in Mio. EUR	variabel verzinsliche Finanzinstrumente in Mio. EUR
<b>31.12.2019</b>		
Finanzielle Vermögenswerte	235,0	22,1
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1,1	6,3
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	1,0	0,0
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	28,4	20,9
<b>Gesamt</b>	<b>265,5</b>	<b>49,3</b>
Finanzverbindlichkeiten	23.769,7	731,3
<i>davon gegenüber Bund (OeBFA)</i>	<i>4.010,5</i>	<i>0,0</i>
<b>Gesamt</b>	<b>23.769,7</b>	<b>731,3</b>

<b>Finanzinstrumente (kurz- und langfristig)</b>	fixverzinsliche Finanzinstrumente in Mio. EUR	variabel verzinsliche Finanzinstrumente in Mio. EUR
<b>31.12.2018</b>		
Finanzielle Vermögenswerte	284,1	21,0
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1,4	5,3
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	0,5	0,0
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	43,2	34,6
<b>Gesamt</b>	<b>329,2</b>	<b>60,9</b>
Finanzverbindlichkeiten	23.145,5	461,0
<i>davon gegenüber Bund (OeBFA)</i>	<i>1.559,6</i>	<i>0,0</i>
<b>Gesamt</b>	<b>23.145,5</b>	<b>461,0</b>

Die Grundgeschäfte wurden unter Bedachtnahme auf die abgeschlossenen Derivate (Sicherungsinstrumente) 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.

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 IFRS 9 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.

Sensitivitätsanalyse Zinsrisiko 31.12.2019 in Mio. EUR	Wirksamkeit in GuV		Wirksamkeit im Eigenkapital	
	+100 Basispunkte	-100 Basispunkte	+100 Basispunkte	-100 Basispunkte
<b>Vermögenswerte</b>				
Finanzielle Vermögenswerte	0,2	-0,2	0,0	0,0
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	0,2	-0,2	0,0	0,0
<b>Schulden</b>				
Finanzverbindlichkeiten	-7,2	7,2	14,5	-13,8
<b>Auswirkung 2019 saldiert</b>	<b>-6,8</b>	<b>6,8</b>	<b>14,5</b>	<b>-13,8</b>

Sensitivitätsanalyse Zinsrisiko 31.12.2018 in Mio. EUR	Wirksamkeit in GuV		Wirksamkeit im Eigenkapital	
	+100 Basispunkte	-100 Basispunkte	+100 Basispunkte	-100 Basispunkte
<b>Vermögenswerte</b>				
Finanzielle Vermögenswerte	0,2	-0,2	0,0	0,0
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	0,3	-0,3	0,0	0,0
<b>Schulden</b>				
Finanzverbindlichkeiten	-4,3	4,3	24,8	-25,0
<b>Auswirkung 2018 saldiert</b>	<b>-3,8</b>	<b>3,8</b>	<b>24,8</b>	<b>-25,0</b>

### 29.2.b. Währungsrisiko

Die Fremdwährungsrisiken des ÖBB-Konzerns resultieren vorwiegend aus originären finanziellen Verbindlichkeiten in Fremdwährung. Zum Abschlussstichtag unterlag der ÖBB-Konzern keinen wesentlichen Risiken aus auf Fremdwährung lautenden Verbindlichkeiten. Währungskursänderungen haben daher keine wesentlichen Auswirkungen auf das Ergebnis. Verbleibende Fremdwährungsrisiken resultieren vorwiegend aus Finanzverbindlichkeiten in EUR der in ungarischen Forint bilanzierenden ungarischen Gesellschaften.

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.

Gesichert wurden Fremdwährungen wie folgt:

Währungssensitive Finanzinstrumente 2019	USD in Mio.
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	9,9
Übrige finanzielle Vermögenswerte	119,2
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-8,8
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	-124,1
	<b>-3,7</b>
Abzüglich Devisentermingeschäfte bzw. Währungsswaps	0,0
<b>Nettofremdwährungsrisiko</b>	<b>-3,7</b>



	USD in Mio.
<b>Währungssensitive Finanzinstrumente 2018</b>	
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	9,0
Übrige finanzielle Vermögenswerte	176,0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-8,0
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	-182,0
	<b>-5,0</b>
Abzüglich Devisentermingeschäfte bzw. Währungsswaps	0,0
<b>Nettofremdwährungsrisiko</b>	<b>-5,0</b>

### Sensitivitätsanalyse Währungsrisiko

Wenn der EUR gegenüber dem USD um 10% aufgewertet oder abgewertet worden wäre, wäre das Ergebnis in beiden Berichtsjahren um rd. 0,0 Mio. EUR höher oder niedriger gewesen.

### 29.2.c. Kreditrisiko

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

Der ÖBB-Konzern betreibt ein Kontrahentenrisiko-Management, bei dem die Limitermittlung und -vergabe primär auf der Auswertung von Credit-Default-Swap-Daten der 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-Konzerns umfassen hauptsächlich Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie Forderungen aus Finanzierungsleasing und Wertpapiere. Diese Positionen stellen die maximale Gefährdung des ÖBB-Konzerns durch das Ausfallrisiko im Verhältnis zu den finanziellen Vermögenswerten dar. Dieses Kreditrisiko macht somit im Extremfall den Gegenwert aller Vermögenswerte abzüglich der Sachanlagen, immateriellen Vermögenswerte, der Anteile an assoziierten Unternehmen, der Vorräte und sonstiger Forderungen, die keine Finanzinstrumente sind, aus.

Dieses Kreditrisiko setzt sich wie folgt zusammen:

Kreditrisiko aus Finanzinstrumenten in Mio. EUR	Bruttoexposition (Buchwert zuzüglich Wertberichtigungen)	abzüglich Sicherheiten (FV)	Netto- Exposure
<b>Gesamtexposure 2019</b>			
Finanzielle Vermögenswerte	321,1	-17,8	303,3
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	607,2	-2,9	604,3
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	130,8	0,0	130,8
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	64,3	0,0	64,3
<b>Risiko lang- und kurzfristiger Vermögenswerte</b>	<b>1.123,4</b>	<b>-20,7</b>	<b>1.102,7</b>
Haftungen aus Leasingverhältnissen	51,9	0,0	51,9
Sonstige Eventualverbindlichkeiten	33,5	0,0	33,5
<b>Kreditrisiko aus übernommenen Haftungen</b>	<b>85,4</b>	<b>0,0</b>	<b>85,4</b>
<b>Gesamtkreditrisiko 31.12.2019</b>	<b>1.208,8</b>	<b>-20,7</b>	<b>1.188,1</b>
<b>Gesamtexposure 2018</b>			
Finanzielle Vermögenswerte	387,5	0,0	387,5
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	575,6	-3,3	572,3
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	122,2	0,0	122,2
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	94,5	0,0	94,5
<b>Risiko lang- und kurzfristiger Vermögenswerte</b>	<b>1.179,8</b>	<b>-3,3</b>	<b>1.176,5</b>
Haftungen aus Leasingverhältnissen	54,0	0,0	54,0
Sonstige Eventualverbindlichkeiten	36,8	0,0	36,8
<b>Kreditrisiko aus übernommenen Haftungen</b>	<b>90,8</b>	<b>0,0</b>	<b>90,8</b>
<b>Gesamtkreditrisiko 31.12.2018</b>	<b>1.270,6</b>	<b>-3,3</b>	<b>1.267,3</b>

Hinsichtlich der Fälligkeiten wird auf Erläuterung 20 verwiesen.

#### 29.2.d. Liquiditätsrisiko

Das übergeordnete Ziel in Bezug auf den Bereich Finanzen im ÖBB-Konzern ist die Sicherstellung des notwendigen Liquiditätsspielraums für alle Gesellschaften des ÖBB-Konzerns. Liquiditätsrisiko für den ÖBB-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.

in Mio. EUR	Buchwert 31.12.2019	nicht zahlungs-wirksame	Cashflows 2020 zu zahlungswirksamen Buchwerten		Cashflows 2021-2024 zu zahlungswirksamen Buchwerten		Cashflows 2025 ff. zu zahlungswirksamen Buchwerten	
		Buchwerte 31.12.2019	Zinsen *) 2020	Tilgung *) 2020	Zinsen 2021-2024	Tilgung 2021-2024	Zinsen 2025 ff.	Tilgung 2025 ff.
<b>Originäre finanzielle Verbindlichkeiten</b>								
Anleihen	12.722,8	51,8	423,2	1.299,1	1.227,7	4.544,3	1.387,0	6.827,6
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	5.459,2	0,0	127,0	450,2	456,7	904,7	743,5	4.104,3
Finanzverbindlichkeiten Leasing, Sublease und CBL	665,7	17,8	14,6	94,5	36,4	226,5	24,9	326,9
übrige Finanzverbindlichkeiten	6.410,2	35,9	83,9	461,7	264,9	925,2	2.820,1	4.802,2
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	869,0	0,0	0,0	851,8	0,0	17,2	0,0	0,0
Sonstige Verbindlichkeiten	1.214,0	0,0	0,0	1.208,7	0,0	5,3	0,0	0,0

\*) Die übrigen Finanzverbindlichkeiten enthalten Verbindlichkeiten aus abgegrenzten Zinszahlungen für Anleihen und Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten. Die tatsächlichen Zinszahlungen 2019 aus diesen abgegrenzten Verbindlichkeiten werden in der Zeile Anleihen und Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten und nicht bei den übrigen Finanzverbindlichkeiten dargestellt.

in Mio. EUR	Buchwert 31.12.2019	Cashflows 2020		Cashflows 2021-2024		Cashflows 2025 ff.	
		Zinsen 2020	Tilgung 2020	Zinsen 2021-2024	Tilgung 2021-2024	Zinsen 2025 ff.	Tilgung 2025 ff.
<b>Derivative finanzielle Forderungen</b>							
Sonstige Derivate ohne Hedge-Beziehung	12,0	0,0	10,2	0,0	2,2	0,0	0,0
Stromderivate mit Cashflow Hedges	8,5	0,0	19,2	0,0	23,7	0,0	0,0
<i>Auszahlungen</i>		<i>0,0</i>	<i>19,2</i>	<i>0,0</i>	<i>23,7</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>
<b>Derivative finanzielle Verbindlichkeiten</b>							
Zinsderivate ohne Hedge-Beziehung	2,5	0,8	0,0	1,6	0,0	0,0	0,0
Zinsderivate - Cashflow Hedges	58,9	11,2	0,0	35,6	0,0	16,4	0,0
Stromderivate - Cashflow Hedges	6,8	0,0	25,2	0,0	69,8	0,0	0,0
Sonstige Derivate ohne Hedge-Beziehung	16,6	0,0	66,8	0,0	13,5	0,0	4,4
<b>Finanzgarantien</b>							
Haftung aus Cross-Border-Lease	51,9	3,7	3,4	11,8	16,6	0,0	31,9
Sonstige Eventualverbindlichkeiten	33,5	0,0	13,7	0,0	12,6	0,0	7,2

in Mio. EUR	Buchwert 31.12.2018	nicht zahlungs-wirksame	Cashflows 2019 zu zahlungswirksamen Buchwerten		Cashflows 2020-2023 zu zahlungswirksamen Buchwerten		Cashflows 2024 ff. zu zahlungswirksamen Buchwerten	
		Buchwerte 31.12.2018	Zinsen *) 2019	Tilgung *) 2019	Zinsen 2020-2023	Tilgung 2020-2023	Zinsen 2024 ff.	Tilgung 2024 ff.
<b>Originäre finanzielle Verbindlichkeiten</b>								
Anleihen	14.260,0	49,3	488,0	1.539,5	1.407,8	4.845,5	1.631,4	7.825,7
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	5.235,1	0,0	125,6	239,1	459,2	757,6	834,8	4.238,4
Finanzverbindlichkeiten Leasing, Sublease und CBL	358,7	65,3	13,1	26,5	35,3	126,7	20,7	140,2
übrige Finanzverbindlichkeiten	4.181,7	37,9	70,3	342,3	190,7	1.187,6	1.224,4	2.377,9
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.012,5	0,0	0,0	983,3	0,0	29,2	0,0	0,0
Sonstige Verbindlichkeiten	992,4	0,0	0,0	983,9	0,0	7,4	0,0	1,1

\*) Die übrigen Finanzverbindlichkeiten enthalten Verbindlichkeiten aus abgegrenzten Zinszahlungen für Anleihen und Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten. Die tatsächlichen Zinszahlungen 2018 aus diesen abgegrenzten Verbindlichkeiten werden in der Zeile Anleihen und Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten und nicht bei den übrigen Finanzverbindlichkeiten dargestellt.

in Mio. EUR	Buchwert 31.12.2018	Cashflows 2019		Cashflows 2020-2023		Cashflows 2024 ff.	
		Zinsen 2019	Tilgung 2019	Zinsen 2020-2023	Tilgung 2020-2023	Zinsen 2024 ff.	Tilgung 2024 ff.
<b>Derivative finanzielle Forderungen</b>							
Sonstige Derivate ohne Hedge-Beziehung	26,8	0,0	65,2	0,0	21,7	0,0	0,0
Stromderivate mit Cashflow Hedges	44,0	0,0	34,6	0,0	58,8	0,0	0,0
<i>Auszahlungen</i>		<i>0,0</i>	<i>34,6</i>	<i>0,0</i>	<i>58,8</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>
<b>Derivative finanzielle Verbindlichkeiten</b>							
Zinsderivate ohne Hedge-Beziehung	3,2	0,8	0,0	2,5	0,0	0,0	0,0
Zinsderivate – Cashflow Hedges	87,1	21,5	0,0	55,2	0,0	26,7	0,0
Stromderivate – Cashflow Hedges	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Sonstige Derivate ohne Hedge-Beziehung	20,6	0,0	58,4	0,0	19,8	0,0	4,1
<b>Finanzgarantien</b>							
Haftung aus Cross-Border-Lease	54,0	3,9	3,1	12,8	15,1	2,4	35,8
Sonstige Eventualverbindlichkeiten	35,0	0,0	15,3	0,0	12,4	0,0	7,3

Einbezogen wurden alle Finanzinstrumente, die am Abschlussstichtag im Bestand und für die bereits Zahlungen vertraglich vereinbart waren. Planzahlen für zukünftige neue Verbindlichkeiten 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 an den Abschlussstichtagen bestehenden Zinssätze ermittelt.

#### Haftungen des Bundes

Wie in Erläuterung 25 angeführt, bestehen Haftungen des Bundes für Anleihen, für bestimmte Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten und für Verbindlichkeiten gegenüber EUROFIMA.

### 29.3. Sicherungsmaßnahmen

#### Hedge Accounting

Der ÖBB-Konzern wendet Vorschriften zur Bilanzierung von Sicherungsbeziehungen gemäß IFRS 9 (Hedge Accounting) zur Sicherung von Bilanzposten und zukünftigen Zahlungsströmen an. Dies mindert Volatilitäten in der Konzern-Gewinn- und-Verlust-Rechnung. Nach Art des abgesicherten Grundgeschäfts ist zwischen Fair Value Hedge und Cashflow Hedge zu unterscheiden. Der ÖBB-Konzern wendet nur Cashflow Hedge an.

Mit einem Cashflow Hedge werden künftige, erwartete Zahlungsströme aus in der Bilanz angesetzten finanziellen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten sowie aus geplanten Transaktionen gegen Schwankungen abgesichert. Liegt ein Cashflow Hedge vor, wird der effektive Teil der Wertänderung des Sicherungsinstrumentes bis zum erfolgswirksamen Eintritt des aus dem gesicherten Grundgeschäft resultierenden Zahlungsstroms über das sonstige Ergebnis im Eigenkapital (Cashflow-Hedge-Rücklage) erfasst; der ineffektive Teil der Wertänderung des Sicherungsinstrumentes ist in der Konzern-Gewinn- und-Verlust-Rechnung zu erfassen. Demgegenüber erfolgt bei Fair Value Hedges eine erfolgswirksame Anpassung des Buchwertes des gesicherten Grundgeschäfts um Marktwertschwankungen des gesicherten Risikos.

Die von IFRS 9 gestellten Anforderungen an die Anwendung des Hedge Accountings werden vom ÖBB-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 zählen sowohl die konkrete Zuordnung der Sicherungsinstrumente zu den entsprechenden Vermögenswerten sowie Verbindlichkeiten als auch die Einschätzung des Wirksamkeitsgrades der eingesetzten Sicherungsinstrumente. Bestehende Sicherungsmaßnahmen werden fortlaufend daraufhin überprüft, ob die Anforderungen an die Wirksamkeit der Absicherung weiterhin erfüllt sind. Ist dies nicht der Fall und eine Rekalibrierung der Sicherungsbeziehung nicht möglich, oder läuft das Sicherungsinstrument aus oder wird veräußert oder beendet, dann wird ein Hedge ineffektiv und die Hedge-Beziehung beendet.

Der ÖBB-Konzern führt auch Sicherungsmaßnahmen durch, die nicht die formalen Anforderungen des IFRS 9 erfüllen, jedoch gemäß den Grundsätzen des Risikomanagements wirtschaftlich effektiv zur Sicherung des finanziellen Risikos beitragen.

### Cashflow Hedges - Zinsänderungsrisiken

Zinsänderungsrisiken bestehen einerseits aus den variablen Zinszahlungen aus Finanzanlagen und Verbindlichkeiten (sprich den Cashflow-Risiken) oder resultieren aus Marktwerttrisiken, also den Barwertänderungen von festverzinslichen Finanzierungen. Im ÖBB-Konzern kann ein Zinsänderungsrisiko im bestehenden Finanzierungsportfolio und im geplanten Neugeschäftsportfolio gemäß Budget/Mittelfristplanung (BUD/MFP) auftreten. Der Zinsaufwand aus Neufinanzierungen, die während BUD/MFP aufgenommen werden, basiert auf Forward-Zinssätzen gemäß Planungsprämissen. Der tatsächliche Zinsaufwand steht erst bei Abschluss (fix verzinst) oder bei Zinsfixing (variabel verzinst) fest.

Der ÖBB-Konzern hat zur Sicherung des Zinszahlungsrisikos variabel verzinsten Grundgeschäfte 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 der bestehenden Cashflow Hedges:

<b>31.12.2019</b> <b>Laufzeitende</b>	Anzahl Forwards	Nominalvolumen in Mio. EUR
Bestand	17	298,8
<i>davon Laufzeitende 2020</i>	<i>5</i>	<i>73,9</i>
<i>davon Laufzeitende 2024 ff.</i>	<i>12</i>	<i>224,9</i>
<b>31.12.2018</b> <b>Laufzeitende</b>	Anzahl Forwards	Nominalvolumen in Mio. EUR
Bestand	23	643,8
<i>davon Laufzeitende 2019</i>	<i>1</i>	<i>100,0</i>
<i>davon Laufzeitende 2020</i>	<i>6</i>	<i>93,9</i>
<i>davon Laufzeitende 2021</i>	<i>2</i>	<i>200,0</i>
<i>davon Laufzeitende 2023 ff.</i>	<i>14</i>	<i>249,9</i>

Die Beurteilung der Wirksamkeit der Sicherungsbeziehung wird mit der Critical-Terms-Match-Methode durchgeführt. Ineffektivitäten werden mittels der Dollar-Offset-Methode ermittelt. Hierzu wird bei Cashflow Hedges ein hypothetisches Derivat gebildet, das die im gesicherten Grundgeschäft enthaltenen Bedingungen spiegelt.

Änderungen des beizulegenden Zeitwerts von Zinsswaps, die Sicherungsgeschäfte für künftige Zinszahlungen variabel verzinsten Verbindlichkeiten darstellen, werden über das sonstige Ergebnis im Eigenkapital (vgl. Aufstellung der Veränderung des Eigenkapitals) erfasst. Diese Beträge werden in jener Periode als Finanzierungsaufwand gebucht, in der die entsprechenden Zinszahlungen aus dem Grundgeschäft erfolgswirksam werden (rd. 20,1 Mio. EUR [Vj: rd. 25,8 Mio. EUR Aufwand]). Des Weiteren wurden ineffektive Teile bei Hedge-Accounting-Beziehungen in Höhe von rd. 0,02 Mio. EUR (Vj: rd. 0,02 Mio. EUR) ertragswirksam erfasst. Aus der Beendigung von Sicherungsinstrumenten (Cashflow Hedges) sind zum Berichtsstichtag rd. 17,5 Mio. EUR (Vj: rd. 1,1 Mio. EUR), die sich nachfolgend auflösen, über das sonstige Ergebnis im Eigenkapital erfasst, die sich nachfolgend auflösen: 2020: rd. 8,4 Mio. EUR (Vj: rd. 0,1 Mio. EUR), 2021 bis 2023: rd. 8,4 Mio. EUR (Vj: rd. 0,6 Mio. EUR), 2024 ff.: rd. 0,7 Mio. EUR (Vj: rd. 0,4 Mio. EUR).

### 29.4. Commodity Risiken

Der Bereich Energieanlagenmanagement/Energiewirtschaft der ÖBB-Infrastruktur AG ist für die Beschaffung leitungsgebundener Energieträger sowie energienaher Produkte (Emissionszertifikate, Herkunftsnachweise) im ÖBB-Konzern zuständig. Sämtliche dieser Produkte werden entweder an interne oder externe Kunden geliefert oder zum Betrieb des 16,7-Hz-Bahnstromnetzes herangezogen. Preisschwankungen dieser Produkte beeinflussen die Aufwände des ÖBB-Konzerns und stellen somit ein Marktrisiko dar. Da rund zwei Drittel des benötigten Bahnstroms und der gesamte Strom zur Versorgung der Betriebsanlagen (Bahnhöfe etc.) am Strommarkt beschafft werden, ist der ÖBB-Konzern von Strompreisvolatilität stark betroffen. Die Risikomanagementstrategie sieht daher eine Preisabsicherung vor.

Ein wesentliches Risiko bei der Beschaffung von Energie besteht in der Schwankung der Marktpreise. Dies ist insbesondere auch vor dem Hintergrund zu betrachten, dass die Verkaufspreise für Bahnstrom sowie die Tarife für Betriebsanlagen für jedes Kalenderjahr bereits im vierten Quartal vor Lieferbeginn fixiert oder die Tarife für die Bahnstromnetznutzung sogar noch ein Jahr früher erstmalig verlautbart werden müssen. Daher ist es für den ÖBB-Konzern besonders relevant, die Preise im Vorfeld bereits abgesichert bzw. fixiert zu haben. Die Preisabsicherung erfolgt mittels des Abschlusses von Forwards für die geplanten Einkaufsmengen für Bahnstrom, Verlustenergie und Betriebsanlagen sowie für Emissionszertifikate. Neben der Absicherung der Preise dient die Absicherung aber auch der Erhöhung der Planungssicherheit, welche als Basis der Preiskalkulation notwendig ist.



Vor dem Hintergrund der Beschaffungsstrategien und zur Risikodiversifizierung wurde seitens des ÖBB-Konzerns eine langfristige rollierende Beschaffung (Rolling Hedge) beschlossen. Der definierte Beschaffungszeitraum variiert in Abhängigkeit von den gesicherten Grundgeschäften (bis zu drei Jahre für Energie und bis zu fünf Jahre für Emissionszertifikate). Durch das Portfoliomanagement Energiewirtschaft muss zu definierten Zeitpunkten ein bestimmter Prozentsatz der zu beschaffenden Menge (eine geforderte Eindeckung, die Soll-Einkaufsmenge) je Beschaffungsjahr eingekauft sein. Um die Preiserwartung des Portfoliomanagements bei der Beschaffung einfließen zu lassen, wurde ein oberer und unterer Mengenkorridor definiert. Abhängig von der Preiserwartung besteht die Möglichkeit, innerhalb des unteren und oberen Korridors mehr oder weniger Menge als die Soll-Einkaufsmenge preislich abzusichern. Am Ende des Beschaffungszeitraums entfällt dieser Korridor, das heißt, die Soll-Einkaufsmenge entspricht einer Eindeckung zu 100%.

#### 29.4.1. Cashflow Hedges

Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern hat Stromgeschäfte (langfristige Beschaffungsverträge, Stromforwards einkaufsseitig) abgeschlossen. Diese Stromgeschäfte dienen unter Berücksichtigung der Bewirtschaftung des Erzeugungssportfolios und der langfristigen Einkaufsverträge der Absicherung des Strombeschaffungspreises für die geplanten Einkaufsmengen. 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 IFRS 9 einzustufen waren, ausgeglichen. Mit den Sicherungsmaßnahmen wird das Ziel verfolgt, die variablen Strompreise der geplanten Stromeinkäufe zu fixieren. Insofern abgeschlossene Einkaufskontrakte durch gegenläufige Geschäfte geschlossen wurden, nachdem die endgültigen Bezugskontrakte verhandelt worden, werden beide Geschäfte erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bilanziert. Der bis zur Schließung im sonstigen Ergebnis erfasste Betrag, wird bei Settlement des Forwards in die Gewinn-und-Verlust-Rechnung umgebucht.

Bei als Cashflow Hedge designierten Strom Forwards designiert die ÖBB-Infrastruktur AG nur die auf den European-Energy-Exchange-Settlement-Preis bezogene Preiskomponente der erwarteten künftigen Beschaffung als gesichertes Risiko. Die gesicherte Risikokomponente hat in der Vergangenheit 100% der Änderungen des beizulegenden Zeitwerts des Grundgeschäfts abgedeckt. Mit der Strompreiszonentrennung ab dem 01.10.2018 in die Bereiche Deutschland und Österreich deckt das Sicherungsgeschäft nicht mehr den Transportaufschlag ab. Bei der Absicherung von Emissionszertifikaten liegt nur eine Preiskomponente vor (EAU – European Emission Allowance Future Settlement Preis), welche abgesichert wird.

Der ÖBB-Konzern sichert rd. 1.200 GWh je Lieferjahr rollierend über drei Jahre für den Bezug von Bahnstrom und Verlustenergie sowie rd. 310 GWh für Betriebsanlagen ab.

Der Ausweis der Derivate mit einem positiven beizulegenden Zeitwert erfolgt je nach Laufzeitband in den kurzfristigen oder langfristigen finanziellen Vermögenwerten (Erläuterung 18). Derivate mit einem negativen beizulegenden Zeitwert werden je nach Laufzeitband in den kurzfristigen oder langfristigen Finanzverbindlichkeiten ausgewiesen (Erläuterung 25).

Stromderivate in Hedge					
Beziehung 31.12.2019					
Laufzeitende	Anzahl Forwards	MWh	Nominalvolumen in Mio. EUR	Durchschnittlicher Ausübungspreis in Euro	Beizulegender Zeitwert in Mio. EUR
Bestand	128	3.187.416	137,9		1,7
<i>davon Laufzeitende 2020</i>	<i>39</i>	<i>1.145.064</i>	<i>44,4</i>	<i>40,4</i>	<i>1,8</i>
<i>davon Laufzeitende 2021</i>	<i>55</i>	<i>1.183.872</i>	<i>51,9</i>	<i>44,8</i>	<i>1,1</i>
<i>davon Laufzeitende 2022</i>	<i>28</i>	<i>683.280</i>	<i>32,8</i>	<i>46,7</i>	<i>-0,9</i>
<i>davon Laufzeitende 2023</i>	<i>6</i>	<i>175.200</i>	<i>8,7</i>	<i>48,3</i>	<i>-0,3</i>

Stromderivate in Hedge					
Beziehung 31.12.2018					
Laufzeitende	Anzahl Forwards	MWh	Nominalvolumen in Mio. EUR	Durchschnittlicher Ausübungspreis in Euro	Beizulegender Zeitwert in Mio. EUR
Bestand	74	2.589.276	91,9		41,5
<i>davon Laufzeitende 2019</i>	<i>23</i>	<i>1.033.044</i>	<i>33,4</i>	<i>32,3</i>	<i>22,8</i>
<i>davon Laufzeitende 2020</i>	<i>31</i>	<i>943.032</i>	<i>33,8</i>	<i>35,8</i>	<i>14,4</i>
<i>davon Laufzeitende 2021</i>	<i>17</i>	<i>499.320</i>	<i>19,6</i>	<i>39,2</i>	<i>4,2</i>
<i>davon Laufzeitende 2022</i>	<i>3</i>	<i>113.880</i>	<i>5,3</i>	<i>46,2</i>	<i>0,0</i>

CO <sub>2</sub> -Emissionsrechte in Cashflow Hedge-Beziehung 31.12.2018			Nominal- volumen in Mio. EUR	Durchschnittlicher Ausübungspreis in Euro	Beizulegender Zeitwert in Mio. EUR
Laufzeitende	Anzahl Forwards	Tonnen			
Bestand	8	155.000	1,4		2,5
<i>davon Laufzeitende 2019</i>	<i>7</i>	<i>135.000</i>	<i>1,2</i>	<i>9,0</i>	<i>2,2</i>
<i>davon Laufzeitende 2020</i>	<i>1</i>	<i>20.000</i>	<i>0,2</i>	<i>10</i>	<i>0,3</i>

Per 31.12.2019 gibt es keine CO<sub>2</sub>-Emissionsrechte in Hedge-Beziehung.

Grundsätzlich erfolgt im Rahmen der Widmung eines Derivates als Sicherungsinstrument eine prospektive Effektivitätsmessung sowie zu jedem Bilanzstichtag eine Überprüfung der Wirksamkeit der Sicherungsbeziehung und die Ermittlung einer möglichen Ineffektivität. Die Messung der Ineffektivität erfolgt durch Vergleich der kumulierten Änderungen des beizulegenden Zeitwerts der designierten Sicherungsinstrumente seit Designation der Sicherungsbeziehung und der kumulierten Änderungen des beizulegenden Zeitwerts des gesicherten Grundgeschäfts in Bezug auf das gesicherte Risiko. Zur Ermittlung der kumulierten Änderungen des beizulegenden Zeitwerts des gesicherten Grundgeschäfts in Bezug auf das Risiko der Änderungen des European-Energy-Exchange-Settlement-Preises wird ein hypothetisches Derivat gebildet.

Ineffektivitäten können sich daraus ergeben, dass den abgeschlossenen Beschaffungsgeschäften unter Umständen andere Lastprofile zugrunde liegen und sich im Rahmen der Kaskadierung und Profilierung Mengenabweichungen ergeben können, da sich das hypothetische Derivat in diesem Fall nicht ändert. Des Weiteren können Ineffektivitäten auftreten, wenn das Kreditrisiko des Handelspartners stark von jenem der ÖBB-Infrastruktur AG abweicht. Darüber hinaus kann es aufgrund von Verringerungen der PEM zu einer kurzfristigen Übersicherung kommen, die sich jedoch im Zeitablauf wieder ausgleicht.

Die Marktwertermittlung der Stromeinkaufs- und -verkaufsforswards zum Bilanzstichtag erfolgt auf Basis von European-Energy-Exchange-Futures-Notierungen, die unter Heranziehen aktueller Zinskurven diskontiert werden. Die Marktbewertung der Forwards für Emissionszertifikate zum Bilanzstichtag erfolgt auf Basis des European-Emission-Allowances-Futures-Settlement-Preises.

Beträge, welche aus dem sonstigen Ergebnis in die Gewinn-und-Verlust-Rechnung umgebucht werden, sind im Materialaufwand erfasst.

Das kumulierte sonstige Ergebnis aus den Stromforwards und der Absicherung der Emissionszertifikate, die als Cashflow Hedge designiert waren, stellt sich wie folgt dar:

Stromforwards in Mio. EUR	CHF		OCI gesamt	Latente Steuern	OCI nach Steuern
	CHF	geschlossen			
<i>Stand 1.1.2018</i>	<i>0,0</i>	<i>6,3</i>	<i>6,3</i>	<i>1,6</i>	<i>4,8</i>
Zugang Bahnstrom	28,9	0,0	28,9	7,2	21,7
Zugang Betriebsanlagen	5,5	0,0	5,5	1,4	4,1
Betriebsanlagen geschlossen	-2,8	2,8	0,0	0,0	0,0
Umbuchung GuV 2018	1,5	-1,0	0,5	0,1	0,4
<b>Stand 31.12.2018</b>	<b>33,2</b>	<b>8,1</b>	<b>41,2</b>	<b>10,3</b>	<b>30,9</b>
Bahnstrom	-33,7	0,0	-33,7	-8,4	-25,3
Betriebsanlagen	-0,9	0,0	-0,9	-0,2	-0,7
Betriebsanlagen geschlossen	-1,3	1,3	0,0	0,0	0,0
Umbuchung GuV 2019	1,7	-5,1	-3,5	-0,9	-2,6
<b>Stand 31.12.2018</b>	<b>-1,0</b>	<b>4,2</b>	<b>3,2</b>	<b>0,8</b>	<b>2,4</b>

CO <sub>2</sub> -Emissionsrechte in Mio. EUR	OCI nach Steuern
Stand 01.01.2019	2,5
Realisiert	-2,5
<b>Stand 31.12.2019</b>	<b>0,0</b>

CO <sub>2</sub> -Emissionsrechte in Mio. EUR	OCI nach Steuern
Stand 01.01.2018	0,5
Realisiert	-0,3
Veränderung	2,3
<b>Stand 31.12.2018</b>	<b>2,5</b>

#### 29.4.2. Sonstige Stromderivate

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 IFRS 9 für Cashflow Hedges erfüllen.

31.12.2019				
Stromderivate ohne Hedge-Beziehungen Laufzeitende	Anzahl Forwards	Nominalvolumen	Anzahl	Nominalvolumen
	Einkauf	in Mio. EUR	Forwards	in Mio. EUR
Bestand	102	92,7	91	68,7
<i>davon Laufzeitende 2020</i>	<i>74</i>	<i>77,0</i>	<i>74</i>	<i>61,8</i>
<i>davon Laufzeitende 2021</i>	<i>20</i>	<i>13,0</i>	<i>11</i>	<i>5,1</i>
<i>davon Laufzeitende 2022</i>	<i>8</i>	<i>2,7</i>	<i>6</i>	<i>1,8</i>

31.12.2018				
Stromderivate ohne Hedge-Beziehungen Laufzeitende	Anzahl Forwards	Nominalvolumen	Anzahl	Nominalvolumen
	Einkauf	in Mio. EUR	Forwards	in Mio. EUR
Bestand	91	89,8	88	75,2
<i>davon Laufzeitende 2019</i>	<i>66</i>	<i>65,9</i>	<i>66</i>	<i>57,7</i>
<i>davon Laufzeitende 2020</i>	<i>18</i>	<i>21,1</i>	<i>19</i>	<i>15,9</i>
<i>davon Laufzeitende 2021</i>	<i>7</i>	<i>2,9</i>	<i>3</i>	<i>1,6</i>

Der Ausweis der Derivate mit einem positiven beizulegenden Zeitwert erfolgt in den kurzfristigen finanziellen Vermögenswerten (siehe Erläuterung 18). Derivate mit einem negativen beizulegenden Zeitwert werden in den Finanzverbindlichkeiten ausgewiesen (siehe Erläuterung 25). Veränderungen des beizulegenden Zeitwerts der Stromderivate ohne Hedge-Beziehung werden in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung im sonstigen Finanzergebnis erfasst.

Darüber hinaus werden in einem geringen Umfang Diesel-Hedges abgeschlossen.

#### 29.5. Zusätzliche Angaben gemäß IFRS 7

##### Kapitalmanagement

Die finanzwirtschaftliche Steuerung des ÖBB-Konzerns zielt neben der nachhaltigen Steigerung des Unternehmenswerts auch auf die Erhaltung einer für die Wahrung der hervorragenden Bonitätseinstufung angemessenen Kapitalstruktur ab. Aufgrund der speziellen Situation und der gesetzlich festgelegten Aufgabe des Unternehmens sowie 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, welche die Verschuldung messen und auf Basis der nachfolgenden Kennzahlen, die mit den jeweiligen Planwerten verglichen werden: Mitarbeiteranzahl, EBIT-Marge, EK-Quote, Net Working Capital. Das Unternehmen definiert Eigenkapital als Grundkapital, Kapitalrücklagen und andere Rücklagen, erwirtschaftetes Ergebnis und etwaige Anteile nicht beherrschender Gesellschafter.

Das gemanagte Eigenkapital beträgt zum 31.12.2019 rd. 2.632,1 Mio. EUR (Vj: rd. 2.516,1 Mio. EUR).

### 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 dem beizulegenden Zeitwert. Die beizulegenden Zeitwerte von sonstigen langfristigen Forderungen entsprechen den Barwerten der mit den Vermögenswerten verbundenen Zahlungen unter Berücksichtigung der jeweils aktuellen Zinsparameter.

Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie sonstige finanzielle Verbindlichkeiten haben in der Regel kurze Restlaufzeiten; die bilanzierten Werte stellen näherungsweise die beizulegenden Zeitwerte dar. Die beizulegenden Zeitwerte von Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten und sonstigen finanziellen Verbindlichkeiten werden als Barwerte der künftigen Zinszahlungen und Tilgungen 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. Alle finanziellen Vermögenswerte und Schulden werden mit Ausnahme der Position Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente (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 zu beobachten sind. Bei langfristigen Finanzinstrumenten findet die Bewertung aufgrund abgezinsten Zahlungsströme statt.

Für die angegebenen beizulegenden Zeitwerte der emittierten Anleihen mit ISIN-Nummer in Höhe von rd. 15.282,1 Mio. EUR (Vj: rd. 16.608,0 Mio. EUR) werden Marktpreise herangezogen. Davon liegen für rd. 14.975,4 Mio. EUR (Vj: rd. 15.900,4 Mio. EUR) unangepasste notierte Preise vor (Level-1-Bewertung), während für rd. 306,7 Mio. EUR (Vj: rd. 707,6 Mio. EUR) ein Bewertungsmodell, das auf Marktpreisen basiert, herangezogen wurde. Level-1-Bewertungen sind solche, die sich aus notierten Preisen (unangepasst) auf aktiven Märkten für identische finanzielle Vermögenswerte oder Schulden ergeben. Die Quelle für die Notierungen ist Reuters. Die Anleihen wurden über die Börsen in Luxemburg und Wien begeben. Der beizulegende Zeitwert der Anleihen mit CUSIP-Nummern, die 2015 erstmals vergeben wurden, beträgt rd. 55,9 Mio. EUR (Vj: rd. 50,7 Mio. EUR). Diese wurden nach Eingangsparameter gemäß Level 2 bewertet.

Finanzielle Vermögenswerte 31.12.2019 in Mio. EUR	Buchwert	abzüglich	Financial Instruments	FVtPL	zwingend zum FVtPL	zu	Leasing	Cash	Hedge	Fair Value
		Non Financial Instru- ments		EK- Instru- mente		fortgeführten Anschaffungs- kosten			Account- ing	
<b>Langfristige Vermögenswerte</b>										
Finanzielle Vermögenswerte	286,1	0,0	286,1	5,3	0,0	251,7	25,8	0,0	3,3	305,7
Sonstige Forderungen u. Vermögenswerte	131,8	116,6	15,2	0,0	0,0	15,2	0	0,0	0,0	15,2
<b>Kurzfristige Vermögenswerte</b>										
Finanzielle Vermögenswerte	34,9	0,0	34,9	0,0	12,0	13,5	4,2	0,0	5,2	34,9
Forderungen aus Lieferungen u. Leistungen	595,7	21,2	574,5	0,0	0,0	574,5	0,0	0,0	0,0	574,5
Sonstige Forderungen u. Vermögenswerte	313,0	198,2	114,8	0,0	0,0	114,8	0,0	0,0	0,0	114,8
Zahlungsmittel u. Zahlungsmitteläquivalente	64,3	0,0	64,3	0,0	0,0	0,0	0,0	64,3	0,0	64,3
<b>Summe Buchwert je Kategorie</b>				<b>5,3</b>	<b>12,0</b>	<b>969,7</b>	<b>30,1</b>	<b>64,3</b>	<b>8,5</b>	

Finanzverbindlichkeiten 31.12.2019 in Mio. EUR	Buchwert	abzüglich	Financial Instruments	At Amortised Cost	At Fair Value	Hedge	Leasing	Fair Value
		Non-Financial Instruments			through Profit and Loss (Held for Trading)			
<b>Langfristige Verbindlichkeiten</b>								
Finanzverbindlichkeiten	22.823,0	0,0	22.823,0	22.463,6	6,4	51,1	301,9	24.592,0
Sonstige Verbindlichkeiten	40,1	34,8	5,3	2,6	0,0	0,0	2,7	5,3
<b>Kurzfristige Verbindlichkeiten</b>								
Finanzverbindlichkeiten	2.519,7	0,0	2.519,7	2.416,8	12,7	14,6	75,6	2.566,2
Verbindlichkeiten aus Lieferungen u. Leistungen	879,8	10,8	869,0	869,0	0,0	0,0	0,0	869,0
Sonstige Verbindlichkeiten	1.564,1	355,4	1.208,7	1.208,7	0,0	0,0	0,0	1.208,7
<b>Summe Buchwert je Kategorie</b>				<b>26.960,7</b>	<b>19,1</b>	<b>65,7</b>	<b>380,2</b>	

Finanzielle Vermögenswerte 31.12.2018 in Mio. EUR	Buchwert	abzüglich		FVTPL EK- Instru- mente	zwingend zum FVtPL	zu fortgeführten Anschaffungs- kosten	Cash	Hedge Account- ing	Fair Value
		Non Financial Instru- ments	Financial Instruments						
<b>Langfristige Vermögenswerte</b>									
Finanzielle Vermögenswerte	324,4	0,0	324,4	9,3	0,0	294,2	0,0	20,9	343,0
Sonstige Forderungen u. Vermögenswerte	146,8	133,0	13,8	0,0	0,0	13,8	0,0	0,0	13,8
<b>Kurzfristige Vermögenswerte</b>									
Finanzielle Vermögenswerte	62,5	0,0	62,5	0,0	26,8	12,6	0,0	23,1	62,5
Forderungen aus Lieferungen u. Leistungen	549,8	15,4	534,4	0,0	0,0	534,4	0,0	0,0	534,4
Sonstige Forderungen u. Vermögenswerte	358,8	251,7	107,1	0,0	0,0	107,1	0,0	0,0	107,1
Zahlungsmittel u. Zahlungsmitteläquivalente	94,5	0,0	94,5	0,0	0,0	0,0	94,5	0,0	94,5
<b>Summe Buchwert je Kategorie</b>				<b>9,3</b>	<b>26,8</b>	<b>962,1</b>	<b>94,5</b>	<b>44,0</b>	

Finanzverbindlichkeiten 31.12.2018 in Mio. EUR	Buchwert	abzüglich		At Amortised Cost	At Fair Value through Profit and Loss (Held for Trading)	Hedge Account- ing	Leasing	Fair Value
		Non- Financial Instruments	Financial Instruments					
<b>Langfristige Verbindlichkeiten</b>								
Finanzverbindlichkeiten	21.722,0	0,0	21.722,0	21.532,4	6,1	65,9	117,6	25.156,1
Sonstige Verbindlichkeiten	45,7	37,2	8,5	2,4	0,0	0,0	6,1	8,5
<b>Kurzfristige Verbindlichkeiten</b>								
Finanzverbindlichkeiten	2.424,4	41,0	2.383,4	2.332,3	17,7	21,2	12,2	2.745,3
Verbindlichkeiten aus Lieferungen u. Leistungen	1.022,2	9,7	1.012,5	1.012,5	0,0	0,0	0,0	1.012,5
Sonstige Verbindlichkeiten	1.311,8	327,9	983,9	983,9	0,0	0,0	0,0	983,9
<b>Summe Buchwert je Kategorie</b>				<b>25.863,5</b>	<b>23,8</b>	<b>87,1</b>	<b>135,9</b>	

### Saldierung von Finanzinstrumenten

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

per 31.12.2019 in Mio. EUR	Buchwerte brutto gebucht	potenzielle Aufrechnungsbeträge, die nicht in der Bilanz saldiert werden	Nettobeträge nach potenzieller Saldierung
Stromderivate Aktiv	12,0	-0,9	11,1
Stromderivate Passiv	-12,3	4,1	-8,2
<b>per 31.12.2018 in Mio. EUR</b>	<b>Buchwerte brutto gebucht</b>	<b>potenzielle Aufrechnungsbeträge, die nicht in der Bilanz saldiert werden</b>	<b>Nettobeträge nach potenzieller Saldierung</b>
Stromderivate Aktiv	26,8	-14,2	12,6
Stromderivate Passiv	-16,5	0,1	-16,4



## Nettofinanzergebnisse nach Bewertungsklassen

Das Nettoergebnis unterteilt nach Bewertungsklassen stellt sich wie folgt dar:

### Ergebnis aus der Folgebewertung

<b>31.12.2019 in Mio. EUR</b>	Zinsergebnis	Bewertung zum Fair Value	Währungs- umrechnung	Ergebnis aus Wert- berichtigung	Ergebnis aus dem Abgang	Ergebnis aus Beteiligungen
Financial Assets measured at Amortised Cost (FAAC)	21,1	0,0	-0,7	0,5	1,2	0,0
FVtPL (EK-Instrumente)	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,9
Financial Instruments measured at FVtPL (Pflichtansatz)	0,0	-10,9	0,0	0,0	0,0	0,0
Financial Liabilities Measured at Amortised Cost (FLAC)	-587,4	0,0	-3,0	0,0	0,0	0,0
Hedge Accounting	-23,5	0,0	-0,2	0,0	0,0	0,0
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	0,0	0,0	-0,1	0,0	0,0	0,0

<b>31.12.2018 in Mio. EUR</b>	Zinsergebnis	Bewertung zum Fair Value	Währungs- umrechnung	Ergebnis aus Wert- berichtigung	Ergebnis aus dem Abgang	Ergebnis aus Beteiligungen
Financial Assets measured at Amortised Cost (FAAC)	15,5	0,0	1,9	-0,4	0,0	1,3
FVtPL (EK-Instrumente)	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,1
Financial Instruments measured at FVtPL (Pflichtansatz)	0,0	-1,7	-0,2	0,0	0,0	0,0
Financial Liabilities Measured at Amortised Cost (FLAC)	-616,8	0,0	-6,7	0,0	0,0	0,0
Hedge Accounting	-24,7	0,0	-0,2	0,0	0,0	0,0
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	0,0	0,0	-0,1	0,0	0,0	0,0

Das Zinsergebnis aus finanziellen Verbindlichkeiten der Bewertungsklasse Financial Liabilities Measured at Amortised Cost (Aufwendungen in Höhe von netto rd. 587,4 Mio. EUR (Vj: rd. 616,8 Mio. EUR) enthält im Wesentlichen Zinsaufwendungen aus Anleihen und Krediten. Ferner werden darunter auch Zinserträge aus der Auf- und Abzinsung von Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen subsumiert. Im Nettofinanzergebnis sind keine Aufwendungen aus Wertberichtigungen von Forderungen enthalten.

## 29.6. Derivative Finanzinstrumente

In der nachfolgenden Tabelle sind die bilanzierten beizulegenden Zeitwerte sämtlicher derivativer Finanzinstrumente dargestellt. Dabei wird unterschieden, ob diese in eine wirksame Sicherungsbeziehung gemäß IFRS 9 (Cashflow Hedge) eingebunden sind oder nicht.

in Mio. EUR	Vermögenswerte		Eigenkapital und Schulden	
	Buchwerte 31.12.2019	Buchwerte 31.12.2018	Buchwerte 31.12.2019	Buchwerte 31.12.2018
<b>Zinsswaps</b>				
ohne Hedge-Beziehung	0,0	0,0	2,5	3,2
mit Cashflow Hedges	0,0	0,0	58,9	87,1
<b>Strom-Forwards</b>				
ohne Hedge-Beziehung	12,0	26,8	12,3	16,5
mit Cashflow Hedges	8,5	44,0	6,8	0,0
<b>Sonstige Derivate</b>				
Derivate ohne Hedge-Beziehung	0,0	0,0	4,3	4,1
<b>Summe</b>	<b>20,5</b>	<b>70,8</b>	<b>84,8</b>	<b>110,9</b>

### 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.

#### 31.12.2019

in Mio. EUR	Level 1	Level 2	Level 3	Summe
Derivate unter Hedge Accounting	0,0	8,5	0,0	8,5
Derivate Handelsbestand	0,0	12,0	0,0	12,0
Eigenkapitalinstrumente	0,0	0,0	5,3	5,3
<b>Finanzielle Vermögenswerte</b>	<b>0,0</b>	<b>20,5</b>	<b>5,3</b>	<b>25,8</b>
Derivate Handelsbestand	0,0	19,1	0,0	19,1
Derivate unter Hedge Accounting	0,0	65,7	0,0	65,7
<b>Finanzielle Schulden</b>	<b>0,0</b>	<b>84,8</b>	<b>0,0</b>	<b>84,8</b>

#### 31.12.2018

in Mio. EUR	Level 1	Level 2	Level 3	Summe
Derivate unter Hedge Accounting	0,0	44,0	0,0	44,0
Derivate Handelsbestand	0,0	26,8	0,0	26,8
Eigenkapitalinstrumente	0,0	0,0	9,3	9,3
<b>Finanzielle Vermögenswerte</b>	<b>0,0</b>	<b>70,8</b>	<b>9,3</b>	<b>80,1</b>
Derivate Handelsbestand	0,0	23,8	0,0	23,8
Derivate unter Hedge Accounting	0,0	87,1	0,0	87,1
<b>Finanzielle Schulden</b>	<b>0,0</b>	<b>110,9</b>	<b>0,0</b>	<b>110,9</b>

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, das heißt als Preise, oder indirekt, das heißt 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 29.3. verwiesen.

## 30. Leasingtransaktionen

### 30.1. Leasinggeber

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 anderen Bahnbetreibern zur Nutzung gegen Entgelt 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. 21.200 (Vj: rd. 25.400) Mietverträge, die überwiegend unbefristet sind und unter Einhaltung einer Kündigungsfrist von maximal sechs Monaten aufgelöst werden könnten. Diese beinhalten rd. 4.150 (Vj: 7.200) externe befristete Mietverträge, die zwischen 2020 und 2112 (Vj: 2019 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.

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

#### Operatives Leasing

Die Mindestleasingzahlungen aus den unkündbaren operativen Leasingverträgen betragen:

<b>31.12.2019 in Mio. EUR</b>	Gesamt	bis zu 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	mehr als 5 Jahre
Grundstücke und Bauten	429,2	49,2	126,4	253,6
Sonstige technische Anlagen und Maschinen	0,3	0,0	0,1	0,2
Andere Anlagen und Betriebs- und Geschäftsausstattung	0,5	0,3	0,2	0,0
Fahrpark	8,3	1,7	4,4	2,2

<b>31.12.2018 in Mio. EUR</b>	Gesamt	bis zu 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	mehr als 5 Jahre
Grundstücke und Bauten	397,9	45,9	122,4	229,6
Sonstige technische Anlagen und Maschinen	0,4	0,0	0,1	0,3
Andere Anlagen und Betriebs- und Geschäftsausstattung	0,3	0,1	0,2	0,0
Fahrpark	1,5	0,6	0,8	0,1

Der ÖBB-Konzern verleast Anlagen, die als operative Leasingverhältnisse eingestuft werden. Die Verträge haben je nach Leasinggegenstand unterschiedliche marktübliche Laufzeiten.

Die in den Sachanlagen enthaltenen und im Wege des „operativen Leasings“ vermieteten Vermögenswerte weisen zu den Bilanzstichtagen folgende Restbuchwerte auf:

<b>Nettobuchwert der Anlagen je Gruppe von Vermögenswerten</b>	31.12.2019 in Mio. EUR	31.12.2018 in Mio. EUR
Als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien	163,9	155,3
Grundstücke und Bauten	63,8	46,1
Technische Anlagen und Maschinen	5,7	5,0
Andere Anlagen und Betriebs- und Geschäftsausstattung	1,6	0,8
Immaterielle Vermögenswerte	0,1	0,1
<b>Summe</b>	<b>235,1</b>	<b>207,3</b>

#### Finanzierungsleasing

Die nachfolgende Tabelle stellt eine Fälligkeitsanalyse der Leasingforderungen dar und zeigt die nach dem Bilanzstichtag zu erhaltenden nicht diskontierten Leasingzahlungen. Nach IAS 17 hatte der Konzern im Vorjahr kein Finanzierungsleasing als Leasinggeber.

	Mindestleasing- zahlungen in Mio. EUR	Enthaltener Zinsertrag in Mio. EUR
<b>31.12.2019</b>		
2020	4,5	0,3
2021 - 2024	16,2	0,7
nach 2025	10,5	0,2
<b>Summe der Mindestleasingzahlungen</b>	<b>31,2</b>	<b>1,2</b>
abzüglich Zinsenanteil	-1,2	
<b>Barwert der Leasingzahlungen</b>	<b>30,0</b>	

## 30.2. Leasingnehmer

### Nutzungsrechte

In den Sachanlagen sind seit dem 01.01.2019 auch die Nutzungsrechte (Right-of-Use assets) aus Leasingverträgen enthalten. Die Leasingverträge betreffen hauptsächlich Gebäude und Fahrpark. Die Leasingverträge haben eine maximale Laufzeit bis 2061. Die Nutzungsrechte werden als Sachanlagen dargestellt (siehe Erläuterung 14). Für Leasingverträge wird der vereinbarte Zeitraum, für den ein Kündigungsverzicht oder eine Verlängerungsoption besteht, zur Schätzung der Laufzeit des Leasingvertrages herangezogen. Bei unbefristet abgeschlossenen Verträgen, für die bei einer Kündigung ein wesentlich wirtschaftlicher Nachteil entstehen würde, wird die Leasinglaufzeit geschätzt.

### Leasingverbindlichkeiten

Die folgende Tabelle stellt eine Fälligkeitsanalyse der Leasingverbindlichkeiten nach IFRS 16 dar und zeigt die nach dem Bilanzstichtag zu zahlenden nicht diskontierten Leasingzahlungen.

	Mindestleasing- zahlungen in Mio. EUR	Enthaltener Zinsaufwand in Mio. EUR
<b>31.12.2019</b>		
2020	99,9	15,4
2021 bis 2024	286,7	39,2
nach 2024	318,0	26,4
<b>Summe der Mindestleasingzahlungen</b>	<b>704,6</b>	<b>81,0</b>
abzüglich Zinsenanteil	-81,0	
<b>Barwert der Leasingzahlungen</b>	<b>623,6</b>	

Im Vorjahr hatte der ÖBB-Konzern mit den Vermietern die folgenden Mindestleasingzahlungen aus den unkündbaren Finanzierungsleasingverträgen nach IAS 17 vertraglich vereinbart:

	Mindestleasing- zahlungen in Mio. EUR	Enthaltener Zinsaufwand in Mio. EUR
<b>31.12.2018</b>		
2019	30,4	11,9
2020 bis 2023	159,2	32,4
nach 2023	166,9	18,8
<b>Summe der Mindestleasingzahlungen</b>	<b>356,5</b>	<b>63,1</b>
abzüglich Zinsenanteil	-63,1	
<b>Barwert der Leasingzahlungen</b>	<b>293,4</b>	

Die künftigen Mindestleasingzahlungen aufgrund unkündbarer operativer Leasingverträge setzen sich im Geschäftsjahr 2018 für jede der folgenden Perioden wie folgt zusammen:

2018 in Mio. EUR	bis zu 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	mehr als 5 Jahre
Grundstücke und Bauten	27,6	87,7	172,1
Fahrpark	39,4	25,8	0,0
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattungen	0,2	0,1	0,0
<b>Gesamt</b>	<b>67,2</b>	<b>113,6</b>	<b>172,1</b>

Im Geschäftsjahr 2018 wurden Zahlungen aus Mindestleasingzahlungen in Höhe von rd. 73,4 Mio. EUR als Aufwand erfasst. Bedingte Leasingzahlungen sind nicht angefallen. Im Berichtsjahr 2018 gab es keine wesentlichen künftigen Mindestleasingzahlungen aus unkündbaren Untermietverhältnissen. Bei den Operating-Leasing-Verträgen handelte es sich hauptsächlich um Gebäude, Fahrpark, Büro- und Geschäftsausstattung sowie EDV-Geräte.

#### In der Gewinn- und Verlustrechnung erfasste Beträge

in Mio. EUR	2019
Zinsaufwendungen für Leasingverbindlichkeiten	4,3
Aufwendungen für kurzfristige Leasingverhältnisse	52,0
Aufwendungen für Leasingverhältnisse über einen Vermögenswert von geringem Wert	3,3
Aufwendungen aus variablen Leasingzahlungen, die nicht in der Bewertung von Leasingverbindlichkeit berücksichtigt wurden	6,6

#### In der Konzern-Geldfluss-Rechnung erfasste Beträge

in Mio. EUR	2019
Gesamter Zahlungsmittelabfluss für Leasingverhältnisse	-94,2

Zahlungen für kurzfristige Leasingverhältnisse und für Leasingverhältnisse über Vermögenswerte von geringen Werten, werden unverändert im operativen Cashflow dargestellt.

#### Verlängerungsoptionen

Einige Immobilienmietverträge enthalten Verlängerungsoptionen, die bis zu einem Jahr vor Ablauf der unkündbaren Vertragslaufzeit vom Konzern ausübbar sind. Der Konzern beurteilt am Bereitstellungsdatum und erneut bei Eintritt einer signifikanten Änderung von Umständen, ob die Ausübung der Verlängerungsoption hinreichend sicher ist. Die Leasingverträge enthalten keine besonderen Beschränkungen oder Zusagen.

#### Sale-and-lease-back-Transaktionen

2014 wurde ein Sale-and-lease-back-Vertrag über 150 Güterwagen abgeschlossen. Daraus ergab sich ein Gewinn im Ausmaß von rd. 1,3 Mio. EUR. Davon werden rd. 1,2 Mio. EUR abgegrenzt und über die Restlaufzeit des Vertrags ergebniswirksam aufgelöst. Jährlich werden rd. 0,2 Mio. EUR ertragswirksam aufgelöst. Die Laufzeit des Vertrags endet 2020.

Im vierten Quartal 2015 wurden 1.066 Containertragwagen um rd. 26,3 Mio. EUR verkauft und davon im selben Zeitraum ein Rückanmietungsvertrag über 800 Wagen unterschrieben. Aus diesem Geschäft entsteht ein Sale-and-lease-back-Finanzierungsleasing. Die Leasingverbindlichkeit für die 800 Wagen beträgt per 31.12.2015 rd. 18,1 Mio. EUR. Der Verkaufsvertrag in Höhe von rd. 19,8 Mio. EUR für die 800 Wagen wird über sechs Jahre (der Dauer des Mietvertrags) verteilt aufgelöst.

### 30.3. Cross-Border-Leasing-Verträge

Im Zeitraum von Mai 1995 bis Juni 2006 haben die Österreichischen Bundesbahnen (nunmehr ÖBB-Infrastruktur AG) eine (Vj: zwei) Cross-Border-Leasing-Transaktion (CBL-Transaktion), die ÖBB-Produktion Gesellschaft mbH und die ÖBB-Personenverkehr AG jeweils eine (Vj: eine) CBL-Transaktion abgeschlossen, die per 31.12.2019 noch immer Gültigkeit haben.

Die noch bestehende CBL-Transaktion der ÖBB-Infrastruktur AG ist über Subleases der ÖBB-Produktion GmbH sowie der ÖBB-Personenverkehr überbunden.

Bei allen drei (Vj: vier) CBL-Transaktionen handelt es sich um Sale-and-lease-back-Transaktionen. Dabei tritt der Vertragspartner als Käufer der Anlagen auf und vermietet diese an die jeweiligen Gesellschaften des ÖBB-Konzerns zurück. Teilweise wurden Zahlungsverpflichtungen – inklusive der bei Ausübung der Kaufoption nötigen Zahlungen – 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. Mindestratings kommen nicht mehr zur Anwendung. Das den CBL-Transaktionen unterworfenen Rollmaterial wird gemäß den in den Verträgen enthaltenen Vorschriften regelmäßig gewartet und darf grundsätzlich nicht veräußert, vermietet, verpfändet oder stillgelegt werden.

#### Auflösung von CBL-Transaktionen

Im Berichtsjahr 2019 kam es zu einer vorzeitigen Beendigung. Die vorzeitig beendete Transaktion betraf die ÖBB-Infrastruktur AG und war über Sublease-Vereinbarungen der ÖBB-Produktion GmbH überbunden.



### Sanierung des Rating Triggers UniCredit Bank Austria

In Vorjahren wurden drei Transaktionen aufgrund der Ratingherabstufung saniert. Dafür mussten verpfändete Wertpapierdepots mit US-Treasuries in die CBL-Transaktionen eingebracht werden, von denen per 31.12.2019 noch zwei bestehen. Der Ankauf der US-Treasuries erfolgte währungskongruent kreditfinanziert (Private Placement). Die bestehenden Payment Undertaking Agreements (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 weiterhin bestehenden PUAs und das Private Placement. Eine (Vj: eine) CBL-Transaktion mit zwei (Vj: zwei) Depots wird über die Sublease-Vereinbarungen an die ÖBB-Personenverkehr AG und an die ÖBB-Produktion GmbH weiterverrechnet.

### Bilanzielle Behandlung

Wirtschaftliches Eigentum der Anlagen verbleibt beim ÖBB-Konzern. Die veräußerten und zurückgeleaste Sachanlagen werden aufgrund des unverändert fortbestehenden wirtschaftlichen Eigentums weiterhin in den Sachanlagen des ÖBB-Konzerns ausgewiesen. Detaillierte Vorschriften zur Darstellung von Leasingverhältnissen finden sich in IFRS 16 „Leasing“ (Vj: IAS 17). Entscheidend ist dabei die Frage, ob der Leasingtransaktion ein wirtschaftlicher Gehalt beizumessen ist.

Daraus ergab sich, dass im zivilrechtlichen Eigentum des ÖBB-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. Im Konzernjahresabschluss ist folglich bei manchen Transaktionen eine (teilweise) Berücksichtigung in der Bilanz (on balance) erforderlich („nicht verknüpfte Transaktionen“).

Sofern allerdings eine bilanzielle Erfassung geboten ist, wurden die Wertpapiere (Veranlagungen bei Banken und PUAs) mit den fortgeführten Anschaffungskosten bewertet. Die in Vorjahren zur Sanierung des Rating Triggers beschafften US-Treasuries wurden der Kategorie „Fremdkapitalinstrumente zu fortgeführten Anschaffungskosten“ zugeordnet. Den finanziellen Vermögenswerten stehen zunächst Leasingverbindlichkeiten und im Fall der 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 bezüglich einer der Tranchen bei einer Transaktion eine Kreditfinanzierung gegenüber.

Im Konzernabschluss zum 31.12.2019 betragen die finanziellen Vermögenswerte im Zusammenhang mit nicht verknüpften Leasingtransaktionen rd. 142,6 Mio. EUR (Vj: rd. 193,2 Mio. EUR). Die damit im Zusammenhang stehenden Finanzverbindlichkeiten betragen zum 31.12.2019 rd. 239,3 Mio. EUR (Vj: rd. 295,0 Mio. EUR). In diesen Leasingverbindlichkeiten sind Verbindlichkeiten mit Finanzierungscharakter in Höhe von rd. 156,8 Mio. EUR (Vj: rd. 163,1 Mio. EUR) enthalten.

Wertminderungen wurden in Abhängigkeit von historischen Ausfallwahrscheinlichkeiten gemessen am Rating der Vertragspartner und der Restlaufzeit der Transaktion ermittelt. Zum 31.12.2019 bestehen insgesamt Wertberichtigungen auf Veranlagungen in Höhe von rd. 0,1 Mio. EUR (Vj: rd. 0,1 Mio. EUR).

### Behandlung von Transaktionen ohne sonstigen wirtschaftlichen Gehalt (verknüpfte Transaktionen)

Gemäß SIC 27 wurden für diese Transaktionen keine Vermögenswerte und Verbindlichkeiten erfasst. Die zivilrechtlichen Verpflichtungen aus den Leasingverhältnissen für den Fall, dass die Bank- bzw. Leasinginstitute ihren gegen Erhalt einer Einmalzahlung für die jeweiligen Gesellschaften des ÖBB-Konzerns übernommenen Zahlungsverpflichtungen gegenüber den Investoren nicht nachkommen, werden als Eventualverbindlichkeiten erfasst. Zum 31.12.2019 betragen die Eventualverbindlichkeiten aus CBL-Transaktionen rd. 51,9 Mio. EUR (Vj: rd. 54,0 Mio. EUR).

## 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 und Schweiz

Vereinbarungen von Dienstleistungslizenzen im Sinne des SIC 29 betreffen den Bereich Schieneninfrastruktur.

Am 13. Juni 1977 wurde der ÖBB-Infrastruktur Bau AG (nunmehr ÖBB-Infrastruktur AG) die Konzession zum Betrieb der Eisenbahn im Fürstentum Liechtenstein erteilt, welche bis 31. Dezember 2017 befristet war. Aufgrund rechtzeitiger

Antragstellung der ÖBB auf Verlängerung dieser Konzession gilt diese bis zur Erledigung des Antrages unverändert fort (Art. 7 Abs. 2 EBG).

Am 03. Dezember 1968 wurde von der Schweiz ebenfalls eine Konzession zum Betrieb der Eisenbahn auf den Schweizer Streckenabschnitten von der Schweizer Staatsgrenze nach Buchs bzw. St. Margrethen erteilt, welche am 31. Dezember 2017 geendet hätte. Nach rechtzeitiger Antragstellung wurde diese Konzession mit Bescheid des Schweizer UVEK vom 3. März 2017 für den Streckenabschnitt St. Margrethen – Grenze (– Bregenz) für die Dauer von fünfzig Jahren, das heißt bis zum 31. Dezember 2067 und für die Strecke Buchs SG – Grenze (– Feldkirch) für die Dauer von fünf Jahren, das heißt bis zum 31. Dezember 2022 verlängert.

Die ÖBB-Infrastruktur AG ist auf dieser Grundlage weiterhin berechtigt und verpflichtet, im Fürstentum Liechtenstein und auf den Schweizer Grenz-Streckenabschnitten die konzessionierte, dem öffentlichen Verkehr dienende Eisenbahn in ununterbrochenem vorschriftsmäßigem Betrieb zu erhalten. Das Infrastrukturvermögen in Liechtenstein und der Schweiz steht im Eigentum der ÖBB-Infrastruktur AG und hat zum 31.12.2019 einen Buchwert von rd. 23,9 Mio. EUR (Vj: rd. 25,4 Mio. EUR). Die Konzessionärin übernimmt die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Gütern.

Grundsätzlich wird eine Verlängerung der liechtensteinischen Konzession unverändert angestrebt. 2012 ist das neue liechtensteinische Eisenbahngesetz in Kraft getreten. Diese geänderte Rechtslage, nach welcher 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. Mit Schreiben vom 17. Februar 2017 hat die liechtensteinische Regierung dem Schweizer BAV bestätigt, *„dass von Seiten Liechtensteins keine Einwände bestehen, die beantragte, auf fünf Jahre befristete, Infrastrukturkonzession für den Schweizer Streckenabschnitt der Strecke Feldkirch – Buchs zu erteilen. Wir möchten festhalten, dass mit dem schweizerischen Konzessionsverfahren die Verlängerung der Konzession im liechtensteinischen Konzessionsverfahren, das noch nicht abgeschlossen ist, nicht präjudiziert werden kann.“*

Flankierend wurde durch die ÖBB-Infrastruktur AG seitens des Fürstentums Liechtenstein die Zusage vom 8. November 2017 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. Konkret sagt die Regierung in diesem Schreiben zu, *„dass eine allfällige Nichtverlängerung der Eisenbahnkonzession so erfolgt, dass die Einhaltung der jeweils im Herbst kundzumachenden Schienennetz-Nutzungsbedingungen für das nächstfolgende Kalenderjahr gewährleistet bleibt.“*

Obwohl grundsätzlich das Vermögen mit Auslaufen der Konzession im Jahr 2017 an Liechtenstein und die Schweiz fallen würde, wird das betroffene Anlagenvermögen über die erwartete längere Nutzungsdauer abgeschrieben, da einerseits sowohl aufgrund des geplanten Neubaus der Strecke (welcher Gegenstand zwischenstaatlicher Vereinbarungen ist) als auch 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 Heimfalles rechtlich zumindest überprüfungsbedürftig und im Gesetz auch ein Verzicht der Regierung vorgesehen ist.

Die Verlängerung der Konzession wird im Zusammenhang mit dem Ausbauprojekt FL.A.CH zu klären sein, wobei hierfür politische Gespräche zumindest auf Ressortebene erforderlich sind.

Auf dieser Grundlage sind Verhandlungen über die Finanzierung und die Konzessionsverlängerung auf Regierungsebene nunmehr Bedingung für die Frage, ob dieses Projekt umgesetzt werden soll, eine alternative Lösung dazu angestrebt wird oder die Strecke lediglich im Bestand weiter erhalten und betrieben werden soll.

Am 09. Mai 2018 einigten sich die zuständigen Minister (FL und AT) auf die Durchführung weiterer Verhandlungen zur Aufteilung der Kosten auf Expertenebene nach dem Prinzip der Teilung der Kostenblöcke nach Funktionalität. Entsprechend dem Auftrag der Minister fand am 06. Juli 2018 eine erste Verhandlungsrunde zum Thema Kostentragung für das Projekt S-Bahn FL.A.CH statt.

Im Lenkungsausschuss am 11. Juli 2018 wurde festgelegt, dass eine Neuberechnung der Kosten und Aktualisierung der Planung auf Basis der vorliegenden Genehmigungen und der vorgenommenen Clusterung nach Funktionalität vorgenommen wird und die Verhandlungen auf dieser Basis fortgeführt werden. Im Zuge der Entscheidung betreffend Umsetzung des Projektes FL.A.CH kann auch die Konzessionsfrage auf FL-Hoheitsgebiet im Rahmen einer politischen Lösung geklärt werden.

Im Jahr 2019 fanden intensive Verhandlungen statt und es konnte bei der Sitzung am 19. Dezember 2019 betreffend Kostenteilungsschlüssel auf Beamtenenebene eine Einigung erzielt werden. Nächste Schritte sind, dass sich die liechtensteinische Delegation dieses Ergebnis von der Regierung bestätigen lässt und ein Verhandlungsmandat für die

Vorbereitung der Bauabwicklungs- und Instandhaltungsverträge erhält. Weiters wird ein Memorandum of Understanding (MoU) durch das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) sowie ein neuer Entwurf für die Konzessionsverlängerung durch das Fürstentum Liechtenstein erstellt.

Ziel ist, diese Verträge bis April 2020 vorzubereiten, damit im Juni 2020 das Parlament des Fürstentums Liechtenstein darüber abstimmen und danach eine Volksabstimmung in Fürstentum Liechtenstein durchgeführt werden kann.

## 32. Transaktionen mit nahestehenden Unternehmen und nahestehenden Personen

### Lieferungen an oder von nahestehenden Unternehmen oder nahestehenden Personen

Nahestehende Unternehmen bzw. nahestehende Personen beinhalten verbundene, nicht vollkonsolidierte Unternehmen des ÖBB-Konzerns, assoziierte Unternehmen zuzüglich eventueller Tochtergesellschaften, Gemeinschaftsunternehmen zuzüglich eventueller Tochtergesellschaften, die Aktionärin der ÖBB-Holding AG (Republik Österreich) sowie deren wesentlichsten Tochtergesellschaften und die Mitglieder des Managements in Schlüsselpositionen (Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats der ÖBB-Holding AG und Mitglieder des Vorstands bzw. der Geschäftsführungen sowie der Aufsichtsräte von vollkonsolidierten Tochterunternehmen der ÖBB-Holding AG) und die nahen Familienangehörigen sowie die nahestehenden Unternehmen der Mitglieder des Managements in Schlüsselpositionen.

Mit Gesellschaften, an denen die Republik Österreich direkt oder indirekt Beteiligungen hält (z. B. Österreichische Bundes- und Industriebeteiligungen GmbH, OMV Aktiengesellschaft, Telekom Austria AG, Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft, Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH, Verbund AG) und die ebenfalls als nahestehende Unternehmen gemäß IAS 24 einzustufen sind, bestehen Geschäftsbeziehungen innerhalb des Leistungsspektrums des ÖBB-Konzerns zu fremdüblichen Bedingungen. Die in beiden Berichtsjahren mit diesen Unternehmen im Sinne von IAS 24 durchgeführten Transaktionen betrafen alltägliche Geschäfte des operativen Geschäftsbereichs, waren insgesamt von untergeordneter Bedeutung und lagen unter 3% der Aufwendungen für Material und bezogene Leistungen oder unter 2% der Umsatzerlöse. Die zum Bilanzstichtag offenen Posten dieser Unternehmen werden in den Forderungen und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen ausgewiesen und an dieser Stelle nicht mehr gesondert behandelt.

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 den in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen der Gruppe einerseits und diesen nahestehenden Unternehmen und Personen andererseits sowie die aus diesen Transaktionen offenen Forderungen und Verbindlichkeiten zum Geschäftsjahresende stellen sich wie folgt dar:

in Mio. EUR gerundet	Mitglieder der Organe des Konzerns und denen nahestehende Personen und Unternehmen			Assoziierte Unternehmen		Verbundene nicht vollkonsolidierte Unternehmen	
	2019	2018		2019	2018	2019	2018
		Quehenberger- Gruppe	übrige				
Verkauf von Waren/ Dienstleistungen (Gesamterträge)	0,1	9,1	0,0	35,4	31,1	0,7	1,1
Erwerb von Waren/ Dienstleistungen (Gesamtaufwendungen)	0,1	16,5	0,1	38,8	36,8	5,6	6,4
Forderungen 31.12.	0,0	0,9	0,0	5,3	6,4	0,1	0,2
Schulden 31.12.	0,0	1,5	0,0	6,7	5,3	1,1	3,6

Bei den Transaktionen mit den Organen des Konzerns und denen nahestehenden Personen sowie Unternehmen handelt es sich vor allem um Transaktionen mit Unternehmen, an denen Mitglieder des Aufsichtsrats oder Geschäftsführer einen beherrschenden Einfluss haben.

Es gab an verbundene nicht vollkonsolidierte Unternehmen weder Garantien oder Investitionszuschüsse noch wurden von diesen Garantien oder Investitionszuschüsse angenommen. In beiden Geschäftsjahren gab es keine berichtspflichtigen Transaktionen mit Vorständen. An assoziierte Unternehmen wurden in beiden Berichtsjahren keine Garantien gegeben. Die Haftungen und Garantien, die seitens der Republik Österreich oder der Österreichischen Kontrollbank AG übernommen wurden, werden in Erläuterung 25 ausgewiesen.

## Transaktionen und Leistungsbeziehungen mit der Republik Österreich, Rahmenplan für Infrastrukturinvestitionen und die Haftung der Republik Österreich

### Teilkonzerne ÖBB-Personenverkehr und Rail Cargo Austria

Entsprechend dem Bundesbahnstrukturgesetz werden mit der Republik Österreich gemeinwirtschaftliche Leistungsverträge für den Personennah- und -fernverkehr auf der Schiene geschlossen. Dementsprechend werden von der ÖBB-Personenverkehr AG gemeinwirtschaftliche Leistungen erbracht. Die dafür der Republik Österreich verrechneten Leistungen betragen rd. 756,0 Mio. EUR (Vj: rd. 714,2 Mio. EUR). Auf Basis von Verkehrsdienstverträgen werden für die Bundesländer und Gemeinden Leistungen erbracht, für die im Geschäftsjahr rd. 388,3 Mio. EUR (Vj: rd. 396,0 Mio. EUR) verrechnet wurden.

Die Rail Cargo Austria AG wie auch alle anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen, die Leistungen in den Produktionsformen Einzelwagenverkehr, unbegleiteter kombinierter Verkehr und „Rollende Landstraße“ erbringen, erhalten Förderungen nach dem von der Republik Österreich bei der Europäischen Kommission notifizierten Beihilfeprogramm für den Schienengüterverkehr. Die von der Republik Österreich dafür der Rail Cargo Austria AG gewährten Förderungen betragen für das Jahr 2019 rd. 83,3 Mio. EUR (Vj: rd. 86,2 Mio. EUR).

### Teilkonzern ÖBB-Infrastruktur

#### 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 Klimaschutz, Umwelt, Energie Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) 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.

Der Rahmenplan 2018 bis 2023 wurde von der Republik Österreich am 21.03.2018 im Ministerrat beschlossen und vom Aufsichtsrat der ÖBB-Infrastruktur AG am 20.04.2018 genehmigt.

Im Juni 2017 wurden die Zuschussvereinbarungen gemäß § 42 Bundesbahngesetz (Zuschussverträge gem. § 42 Bundesbahngesetz), welche die Zuschüsse ab 2016 regeln, von der Republik Österreich, vertreten durch das BMK, im Einvernehmen mit dem BMF, und der ÖBB-Infrastruktur AG formal gefertigt. Diese Zuschussvereinbarungen haben somit auch für das Jahr 2019 Gültigkeit.

### 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 Geschäftsplanes 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 2016 bis 2021 beträgt der durch den Bund zu übernehmende Anteil für Erweiterungsinvestitionen und Reinvestitionen gemäß Rahmenplan 2016 bis 2021 (mit Ausnahme des Brenner Basistunnels) bis zum Jahr 2016 75% und für die Jahre 2017ff. 80% der jährlichen Investitionsausgaben, für welche Zuschüsse in Form einer auf 30 Jahre umgelegten Annuität geleistet werden. Für das Projekt Brenner Basistunnel 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 und Wartung, Entstörung sowie Instandsetzung der von der ÖBB-Infrastruktur AG zu betreibenden Schieneninfrastruktur leistet der Bund ebenfalls einen Zuschuss. Dessen Höhe 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- bzw. 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 BMK und dem BMF herzustellen.

Im Jahr 2019 wurde auf Basis der gültigen Zuschussvereinbarung 2016 bis 2021 ein Zuschuss in Höhe von rd. 963,7 Mio. EUR (Vj: rd. 873,1 Mio. EUR) für Erweiterungs- und Reinvestitionen gewährt. Für Inspektion, Wartung und Entstörung wurden rd. 583,5 Mio. EUR (Vj: rd. 561,1 Mio. EUR) gewährt.

Für Errichtungskosten des Brenner Basistunnels hat die ÖBB-Infrastruktur AG Kostenbeiträge in Höhe von rd. 160,0 Mio. EUR (Vj: rd. 90,0 Mio. EUR) an die BBT SE geleistet. Die vertraglich mit dem Land Tirol im Zuge des Anteilerwerbs vereinbarten Zahlungen sowie die vom Bund an die ÖBB-Infrastruktur AG geleisteten Zahlungen in Zusammenhang mit der Querfinanzierung Straße beliefen sich auf rd. 46,3 Mio. EUR (Vj: rd. 44,8 Mio. EUR).

### Betrieb der Infrastruktur und Lehrlingskosten

Die ÖBB-Infrastruktur AG hat dem BMK sowie dem BMF 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 Benützungs- und anderen Entgelte.

Das BMK 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 bzw. 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 2019 gewährten Zuschüsse betragen unter Berücksichtigung der Anrechnung von Vorjahresbeträgen in Höhe von rd. 81,5 Mio. EUR (Vj: 2,4 Mio. EUR) rd. 2.328,1 Mio. EUR (Vj: rd. 2.271,5 Mio. EUR). Der Zuschuss für Erweiterungs- und Reinvestitionsinvestitionen inkl. Berücksichtigung der Anrechnung von Vorjahresbeträgen in Höhe von rd. 963,7 Mio. EUR (Vj: rd. 873,1 Mio. EUR) wurde aufgrund der durchgeführten Investitionsmaßnahmen und einer günstigeren Zinsentwicklung um rd. 71,3 Mio. EUR (Vj: rd. 51,3 Mio. EUR) auf rd. 892,3 Mio. EUR (Vj: rd. 821,8 Mio. EUR) reduziert. Der Zuschuss für die Betriebsführung sowie Inspektion, Wartung, Entstörung und Instandsetzung in Höhe von rd. 1.444,9 Mio. EUR (Vj: rd. 1.398,4 Mio. EUR) wurde durch eine Verbesserung in der operativen Geschäftsabwicklung sowie der günstigeren Zinsentwicklung in Summe um rd. 243,1 Mio. EUR (Vj: rd. 251,8 Mio. EUR) reduziert.

Der auf die gemäß IAS 23 aktivierten Zinsen entfallende Zuschuss in Höhe von rd. 102,3 Mio. EUR (Vj: rd. 91,1 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 sowie Inspektion, Wartung, Entstörung und Instandsetzung ein Betrag in Höhe von rd. 1.099,5 Mio. EUR (Vj: rd. 1.055,5 Mio. EUR) ertragswirksam ausgewiesen. Die abgegrenzten Beträge im Zusammenhang mit den Zuschüssen für Erweiterungs- und Reinvestitionen in Höhe von rd. 69,1 Mio. EUR (Vj: rd. 50,1 Mio. EUR) sowie im Zusammenhang mit der Betriebsführung und Lehrlingsausbildung in Höhe von rd. 235,3 Mio. EUR (Vj: rd. 251,8 Mio. EUR) werden unter den sonstigen Verbindlichkeiten ausgewiesen, der abgegrenzte Betrag aus der Instandhaltung in Höhe von rd. 7,8 Mio. EUR (Vj: 0,0 Mio. EUR) findet sich in der passiven Rechnungsabgrenzung. Die Spitzabrechnung der Annuität des Brenner Basistunnels ergibt einen Tilgungsanteil für die ÖBB-Infrastruktur AG in Höhe von rd. 2,2 Mio. EUR (Vj: rd. 1,2 Mio. EUR), welcher in der passiven Rechnungsabgrenzung ausgewiesen wird.

Die Entwicklung der Zuschüsse im Jahr 2019 stellt sich demnach wie folgt dar:

in Mio. EUR	Gesamter Zuschuss	Abgrenzungen	Ertragswirksam 2018
§ 42 (1) Betriebsführung	861,4	-331,0	530,4
§ 42 (2) Inspektion, Wartung, Entstörung und Instandsetzung	583,5	-14,4	569,1
§ 42 (2) Erweiterungs- und Reinvestitionen	883,2	9,2	892,4
<b>Summe</b>	<b>2.328,1</b>	<b>-336,2</b>	<b>1.991,9</b>

Die Entwicklung der Zuschüsse stellte sich im Jahr 2018 wie folgt dar:

in Mio. EUR	Gesamter Zuschuss	Abgrenzungen	Ertragswirksam 2017
§ 42 (1) Betriebsführung	837,3	-342,9	494,4
§ 42 (2) Inspektion, Wartung, Entstörung und Instandsetzung	561,1	0,0	561,1
§ 42 (2) Erweiterungs- und Reinvestitionen	873,1	-51,3	821,8
<b>Summe</b>	<b>2.271,5</b>	<b>-394,2</b>	<b>1.877,3</b>

Hinsichtlich der vom Bund übernommenen Haftungen und Finanzierung ab dem Jahr 2017, die vor allem über Darlehen der Republik Österreich in Erledigung durch die Österreichische Bundesfinanzierungsagentur (OeBFA) aufgenommen werden, wird auf Erläuterung 25 verwiesen.

Darüber hinaus gab es weitere Zuwendungen (i. d. R. Kostenbeiträge zu Investitionsmaßnahmen) seitens der österreichischen Landesregierungen in Höhe von rd. 41,7 Mio. EUR (Vj: rd. 36,2 Mio. EUR) bzw. Gemeinden in Höhe von rd. 19,7 Mio. EUR (Vj: rd. 12,9 Mio. EUR). Des Weiteren wurden Förderungen der EU in Höhe von rd. 10,5 Mio. EUR (Vj: rd. 2,0 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-Holding AG besteht am Bilanzstichtag aus zwei Mitgliedern. Die Vorstandsbezüge in der ÖBB-Holding AG beliefen sich für die in den Berichtsjahren aktiven Vorstandsmitglieder gemäß § 266 Z 2 UGB auf rd. 1.412 TEUR (Vj: rd. 1.266 TEUR). Darin enthalten sind Ansprüche aus Vorperioden und Sachbezüge. Darüber hinaus fielen im Berichtsjahr Zahlungen an gesetzlichen Beiträgen an die Mitarbeitervorsorgekasse über rd. 21 TEUR (Vj: rd. 19 TEUR) und Zahlungen an eine Pensionskasse über rd. 47 TEUR (Vj: rd. 43 TEUR) an. Urlaubsrückstellungen sind gegenüber dem Vorjahr von rd. 122 TEUR um rd. 79 TEUR auf rd. 201 TEUR gestiegen. Die aktuellen Anstellungsverträge sehen keine Abfertigungspflichten vor. Die Rückstellungen betreffend Zielvereinbarungen betragen zum 31.12.2019 rd. 329 TEUR (Vj: rd. 403 TEUR).

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

In den Anstellungsverträgen der Topführungskräfte (Vorstände des Mutter- und der Tochterunternehmen und Geschäftsführer von Gesellschaften in ähnlichen Ebenen) wurde eine leistungsorientierte Komponente festgehalten, wodurch sich der Erfolg des Unternehmens maßgeblich auf die Entlohnung niederschlägt. Grundsätzlich erhalten die Topführungskräfte 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.

Die Vorstände der ÖBB-Holding AG nehmen an einem beitragsorientierten außerbetrieblichen Pensionskassenmodell teil, außer es handelt sich bei den Vorständen um MitarbeiterInnen, die in einem für die Zeit der Vorstandstätigkeit karenzierten definitiven ÖBB Dienstverhältnis nach den allgemeinen Vertragsbedingungen für Dienstverhältnisse bei den Österreichischen Bundesbahnen (AVB) stehen. Eine Pensionszusage seitens des Unternehmens gibt es nicht.

### Bezüge der Mitglieder des Aufsichtsrats

Gemäß der Geschäftsordnung für den Aufsichtsrat der ÖBB-Holding AG kann den Aufsichtsratsmitgliedern eine Vergütung zuerkannt werden. Die Vergütung für ein Aufsichtsratsmandat wurde in der Hauptversammlung 2019 neu geregelt und gilt rückwirkend ab 2018. Die Basisvergütung für ein Aufsichtsratsmandat beträgt – wie im Vorjahr – 14 TEUR pro Jahr. Zusätzlich erhält das Aufsichtsratsmitglied für jede Sitzung des Aufsichtsrats, des Präsidiums oder eines Ausschusses ein Sitzungsgeld in der Höhe von 800 EUR. Der Vorsitzende des Aufsichtsrats erhält die doppelte, ein Stellvertreter des Vorsitzenden in der ÖBB-Holding AG erhält die eineinhalbfache Basisvergütung. Mitglieder des Aufsichtsrats, die Vorstandsmitglieder, BelegschaftsvertreterInnen, GeschäftsführerInnen oder DienstnehmerInnen im ÖBB-Konzern sind, erhalten keine Aufsichtsratsvergütungen.

Die Bezüge der Kapitalvertreter der Mitglieder des Aufsichtsrats der ÖBB-Holding AG für ihre Tätigkeit in der ÖBB-Holding AG und in weiteren Konzerngesellschaften betragen rd. 308 TEUR (Vj: rd. 165 TEUR), für die Tätigkeit 2018 wurden nachträglich Bezüge in Höhe von rd. 213 TEUR bezahlt. Die Bezüge der übrigen Aufsichtsratsmitglieder bei den Konzerngesellschaften machten rd. 398 TEUR (Vj: rd. 140 TEUR) aus, für die Tätigkeit 2018 wurden nachträglich Bezüge in Höhe von rd. 124 TEUR gezahlt.

## 33. Erläuterungen zur Geldflussrechnung

Die Geldflussrechnung zeigt, wie sich die Zahlungsmittel des ÖBB-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.

Der Fonds der liquiden Mittel setzt sich neben Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten (siehe Erläuterung 22) auch aus kurzfristigen übrigen Finanzverbindlichkeiten sowie aus Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten in Höhe von rd. 160,9 Mio. EUR (Vj: rd. 33,7 Mio. EUR) zusammen. 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. 102,3 Mio. EUR (Vj: rd. 91,1 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 die Auflösung von passiven Rechnungsabgrenzungen aufgrund von Finanzierungsleasingtransaktionen. Hinsichtlich der Einzahlungen und Auszahlungen aus oder für den Erwerb von konsolidierten Unternehmen wird auf Erläuterung 34 und die dortigen Klammerausdrücke verwiesen.

In der folgenden Tabelle finden Sie die Angaben über die Änderungen von Finanzverbindlichkeiten, deren Einzahlungen und Auszahlungen in der Kapitalflussrechnung im Cashflow aus Finanzierungstätigkeit gezeigt werden.

in Mio. EUR	Stand per 31.12.2018	Änderungen IFRS 16 zum 01.01.2019	zahlungs- wirksame Änderungen	Wechselkurs- änderungen	übrige Änderungen Fremdkapital	übrige Änderungen Eigenkapital	Stand per 31.12.2019
<b>Langfristige Finanzverbindlichkeiten</b>							
Anleihen	12.720,5	0,0	-1,3	1,1	-1.296,6	0,0	11.423,7
Verbindlichkeiten geg. Kreditinstituten	4.996,0	0,0	281,9	1,2	-270,1	0,0	5.009,0
Finanzverbindlichkeiten Leasing	340,2	397,4	-75,6	0,5	-91,3	0,0	571,2
Übrige Finanzverbindlichkeiten	3.665,3	0,0	2.210,7	0,0	-42,4	-14,5	5.819,1
<b>Gesamt langfristige Finanzverbindlichkeiten</b>	<b>21.722,0</b>	<b>397,4</b>	<b>2.415,7</b>	<b>2,8</b>	<b>-1.700,4</b>	<b>-14,5</b>	<b>22.823,0</b>
<b>Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten</b>							
Anleihen	1.539,5	0,0	-1.540,0	0,0	1.299,6	0,0	1.299,1
Verbindlichkeiten geg. Kreditinstituten	206,3	0,0	-60,5	0,6	144,0	0,0	290,4
Finanzverbindlichkeiten Leasing	18,6	15,6	-18,6	0,0	78,9	0,0	94,5
Übrige Finanzverbindlichkeiten	626,3	0,0	-58,1	0,0	108,4	-1,8	674,8
<b>Gesamt ohne Finanzverbindlichkeiten, die Teil des Fonds der liquiden Mittel sind</b>	<b>2.390,7</b>	<b>15,6</b>	<b>-1.677,2</b>	<b>0,6</b>	<b>1.630,9</b>	<b>-1,8</b>	<b>2.358,8</b>
Kurzfristige Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten, die Teil des Fonds der liquiden Mittel sind	32,8	0,0	0,0	0,0	127,0	0,0	159,8
Kurzfristige übrige Finanzverbindlichkeiten, die Teil des Fonds der liquiden Mittel sind	0,9	0,0	0,0	0,0	0,2	0,0	1,1
<b>Gesamt kurzfristige Finanzverbindlichkeiten</b>	<b>2.424,4</b>	<b>15,6</b>	<b>-1.677,2</b>	<b>0,6</b>	<b>1.758,1</b>	<b>-1,8</b>	<b>2.519,7</b>

in Mio. EUR	Stand per 31.12.2017	zahlungs- wirksame Änderungen	Wechselkurs- änderungen	übrige Änderungen Fremdkapital	übrige Änderungen Eigenkapital	Stand per 31.12.2018
<b>Langfristige Finanzverbindlichkeiten</b>						
Anleihen	14.256,2	-1,2	2,2	-1.536,7	0,0	12.720,5
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	4.832,4	198,9	1,9	-37,2	0,0	4.996,0
Finanzverbindlichkeiten Leasing	334,3	-5,3	0,6	10,6	0,0	340,2
Übrige Finanzverbindlichkeiten	3.416,5	560,3	1,8	-311,9	-1,4	3.665,3
<b>Gesamt langfristige Finanzverbindlichkeiten</b>	<b>22.839,4</b>	<b>752,7</b>	<b>6,5</b>	<b>-1.875,2</b>	<b>-1,4</b>	<b>21.722,0</b>
<b>Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten</b>						
Anleihen	0,0	0,0	0,0	1.539,5	0,0	1.539,5
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	220,5	-22,5	0,0	8,3	0,0	206,3
Finanzverbindlichkeiten Leasing	16,5	-9,9	0,0	12,0	0,0	18,6
Übrige Finanzverbindlichkeiten	465,0	-172,0	0,0	339,0	-5,7	626,3
<b>Gesamt ohne Finanzverbindlichkeiten, die Teil des Fonds der liquiden Mittel sind</b>	<b>702,0</b>	<b>-204,4</b>	<b>0,0</b>	<b>1.898,8</b>	<b>-5,7</b>	<b>2.390,7</b>
Kurzfristige Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstitute, die Teil des Fonds der liquiden Mittel sind	3,8	0,0	0,0	29,0	0,0	32,8
Kurzfristige übrige Finanzverbindlichkeiten, die Teil des Fonds der liquiden Mittel sind	4,1	0,0	0,0	-3,2	0,0	0,9
<b>Gesamt kurzfristige Finanzverbindlichkeiten</b>	<b>709,9</b>	<b>-204,4</b>	<b>0,0</b>	<b>1.924,6</b>	<b>-5,7</b>	<b>2.424,4</b>

### 34. Konzernunternehmen

Die Geschäftsgegenstände des ÖBB-Konzerns stellen sich wie folgt dar:

#### ÖBB-Personenverkehr

In diesem Teilkonzern werden alle Aktivitäten des Bereichs Transport- und Serviceleistungen im Personenverkehr zusammengefasst. Die Geschäftsfelder betreffen den Schienenfern-, den Schienennah- und den Busverkehr sowie die Reisebütätigkeiten der Rail Tours Touristik GmbH.

#### Rail Cargo Austria

Damit der Teilkonzern Rail Cargo Austria sich den Kunden bedarfs- und marktorientiert präsentieren und neben verbindlichen Leistungsversprechen auch maßgeschneiderte Lösungen anbieten kann, gliedern sich die Geschäftsgegenstände in fünf sich ergänzende, länderübergreifende Bahngeschäfte:

- Spedition: Rail Cargo Logistics (RCL) – Bahnspeditionen mit Branchenkompetenz
- Operator: Rail Cargo Operator (RCO) – für hochfrequente Long Haul Shuttles (Intermodal, konventionell, Mix) zwischen Wirtschaftsregionen
- Carrier: Rail Cargo Carrier (RCC) – EVU (Eisenbahnverkehrsunternehmen = Carrier-Leistung) für Eigentraction (z. B. Grundlast, Einzelwagenverkehr)
- Wagen: Rail Cargo Wagon (RCW) – Wagenvermieter
- TS: Technische Services (TS) – Instandhalter Rollmaterial

#### ÖBB-Infrastruktur

Die Aufgaben des Teilkonzerns ÖBB-Infrastruktur sind:

- Planung und Bau von Schieneninfrastruktur einschließlich Hochleistungsstrecken, Planung und Bau von damit im Zusammenhang stehenden Projekten sowie Zurverfügungstellung von Schieneninfrastruktur samt Anlagen und Einrichtungen
- Zurverfügungstellung, Betrieb und Erhaltung von bedarfsgerechter und sicherer Schieneninfrastruktur (Wartung, Inspektion, Instandsetzung, Betriebsplanung und Vershub)

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

#### Holding/Sonstige Tätigkeiten

Hier werden die zahlreichen Leitungs-, Finanzierungs- und Servicefunktionen der ÖBB-Holding AG, ihrer übrigen Beteiligungen (z. B. ÖBB-Business Competence Center GmbH, ÖBB-Finanzierungsservice GmbH, ÖBB-Werbung GmbH) und die ÖBB-Produktion Gesellschaft mbH (Erbringung von Traktionsleistungen) zusammengefasst.

Mit der Q Logistics GmbH wurde bis zu seinem Abgang 2019 auch der Geschäftsbereich der Stückgutlogistik (Lager- und Kontraktlogistik, Stückgutverkehre und Nahrungsmittellogistik) ausgewiesen. Dieser Geschäftsbereich wird im Berichtsjahr als abgehender Geschäftsbereich dargestellt (siehe Erläuterung 19).

Angaben über die zum 31.12.2019 bestehenden Tochterunternehmen, assoziierten Unternehmen, Beteiligungen, sonstigen Anteile sowie Veränderungen des ÖBB-Konzerns im Geschäftsjahr 2019:

#### Veränderungen des Konsolidierungskreises

Im Berichtsjahr wurden Rail Cargo Operator-Port/Rail Services GmbH und iMobility GmbH erstkonsolidiert. Die Rail Cargo Carrier - Germany GmbH wurde rückwirkend per 01.01.2019 auf die Rail Cargo Carrier – PCT GmbH verschmolzen und auf Rail Cargo Carrier – Germany GmbH umbenannt. Weiters wurde im Berichtsjahr die Rail Cargo Wagon – Austria GmbH auf die Rail Cargo Austria AG verschmolzen. Das Tochterunternehmen European Contract Logistics – Czech Republic s.r.o. wurde in 2019 verkauft und ist somit aus dem Konsolidierungskreis der nach der Vollkonsolidierung bilanzierten Unternehmen ausgeschieden.

Per 31.12.2018 wurden HAELA Abfallverwertung GmbH, Terminal Brno, a.s. und die Breitspur Planungsgesellschaft mbH unter Anwendung der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen. Die ÖBB-Fernbus GmbH wurde rückwirkend per 01.01.2018 auf die ÖBB-Personenverkehr AG verschmolzen. Im Jahr 2018 wurde die ÖBB-Güterzentrum Wien Süd Betriebsgesellschaft m.b.H. endkonsolidiert und die ÖBB-Güterzentrum Wien Süd Betriebsgesellschaft m.b.H. & Co KG nach Anwachsung aller Vermögensgegenstände und Verbindlichkeiten sowie Rechte und Pflichten an die ÖBB-Infrastruktur AG gelöst.

### Übrige Veränderungen des Beteiligungsspiegels

Weitere Zukäufe, Neugründungen und Veränderungen von Konsolidierungsarten sind im untenstehenden Beteiligungsspiegel durch Klammerausdrücke angemerkt.

<b>Rail Cargo Austria-Konzern</b>	Land, Sitz	Konsolidierungsart
<b>Kauf</b>		
100% Rail Time Polska Sp. z o.o.	PL-01-460 Warszawa	V0
<b>Auflösung nach Liquidation</b>		
37,08% ICA Romania s.r.l.	RO-020572 Bucuresti	E0

<b>ÖBB-Infrastruktur-Konzern</b>	Land, Sitz	Konsolidierungsart
<b>Verschmelzung auf ÖBB-Projektentwicklung GmbH</b>		
100% Businesscenter Linz Entwicklungs- und Verwertungs GmbH & Co	A-1020 Wien	V0
100% Europaplatz 1 Projektentwicklung GmbH & Co KG	A-1020 Wien	V0
100% Modul Office Hauptbahnhof Graz GmbH & Co KG	A-1020 Wien	V0

<b>Sonstige Unternehmen</b>	Land, Sitz	Konsolidierungsart
<b>Verkauf</b>		
100% European Contract Logistics - Czech Republic s.r.o.	CZ-50002 Hradec Králové	V

#### Abkürzungen und Fußnoten

V	Verbundenes vollkonsolidiertes Unternehmen
V0	Verbundenes, aufgrund untergeordneter Bedeutung nicht vollkonsolidiertes Unternehmen
E0	Beteiligungsunternehmen aufgrund untergeordneter Bedeutung nicht nach der Equity-Methode bilanziert



An folgenden Unternehmen hielt die ÖBB-Holding AG zum Bilanzstichtag direkt oder indirekt über andere verbundene Unternehmen Beteiligungen (ohne Beteiligungen an kurzfristigen Arbeitsgemeinschaften):

Konzernmutter	Land, Sitz	Konsolidierungsart
100% Österreichische Bundesbahnen-Holding Aktiengesellschaft	A-1100 Wien	V

ÖBB-Personenverkehr	Land, Sitz	Konsolidierungsart
100% ÖBB-Personenverkehr Aktiengesellschaft	A-1100 Wien	V
└▶ 100% ÖBB-Postbus GmbH	A-1100 Wien	V
└└▶ 100% ČSAD AUTOBUSY České Budějovice a.s.	CZ-37001 České Budějovice	V
└▶ 100% Österreichische Postbus Aktiengesellschaft	A-1100 Wien	V
└▶ 100% Rail Tours Touristik Gesellschaft m.b.H.	A-1100 Wien	V
└▶ 98,57% FZB Fahrzeugbetrieb GmbH	A-1100 Wien	V
└▶ 50% (100%) ÖBB-Produktion Gesellschaft mbH	A-1100 Wien	V *)
└▶ 49,9% City Air Terminal Betriebsgesellschaft m.b.H.	A-1300 Wien-Flughafen	E
└▶ 49% (100%) ÖBB-Technische Services-Gesellschaft mbH	A-1110 Wien	V *)
└└▶ 100% Technical Services Hungaria Járműjavító Kft.	HU-3527 Miskolc	V
└└▶ 60% ÖBB STADLER Service GmbH	A-1150 Wien	V
└└▶ 51% Technical Services Slovakia, s.r.o.	SK-91701 Trnava	V
└└▶ 51% TS-MÁV Gépészeti Services Kft.	HU-1097 Budapest	V
└▶ 10% Railteam B.V.	NL-1012 AB Amsterdam	0
└▶ 6,8% (7,48%) Bureau central de clearing s.c.r.l.	B-1060 Bruxelles	0

\*) Die übrigen Anteile werden von weiteren Unternehmen im ÖBB-Konzern gehalten.

Rail Cargo Austria	Land, Sitz	Konsolidierungsart
100% Rail Cargo Austria Aktiengesellschaft	A-1100 Wien	V
└▶ 100% Rail Cargo Logistics - Austria GmbH	A-1100 Wien	V
└└▶ 100% Rail Cargo Terminal - Sindos Societe S.A.	GR-57400 Thessaloniki	V
└└▶ 100% Rail Cargo Logistics - Bulgaria EOOD	BG-1303 Sofia	V
└└▶ 100% Rail Cargo Logistics - Croatia d.o.o.	HR-10000 Zagreb	V
└└▶ 100% Rail Cargo Logistics - Czech Republic s.r.o.	CZ-61400 Brno	V
└└▶ 100% Rail Cargo Logistics - Environmental Services GmbH	A-1100 Wien	V
└└▶ 50% AUL Abfallumladelogistik Austria GmbH	A-1220 Wien	E0
└└▶ 50% HAELA Abfallverwertung GmbH	A-4470 Enns	E
└▶ 100% Rail Cargo Logistics - Germany GmbH	D-60329 Frankfurt am Main	V
└▶ 100% Rail Cargo Logistics - Hungaria Kft.	HU-1133 Budapest	V
└▶ 100% Rail Cargo Logistics - Italy S.r.l.	I-20832 Desio	V
└└▶ 100% Rail Cargo Terminal - Desio S.r.l.	I-20832 Desio	V
└└▶ 100% Rail Cargo Terminal - S. Stino S.r.l.	I-30029 Santo Stino di Livenza	V
└▶ 100% Rail Cargo Logistics - Poland Sp.z o.o.	PL-02-796 Warszawa	V
└▶ 100% Rail Cargo Logistics - Romania Solutions SRL	RO-75100 Otopeni	V
└▶ 100% ooo "Rail Cargo Logistics - RUS"	RU-620014 Yekaterinburg	V
└▶ 100% Rail Cargo Logistics Uluslararası Tasimacilik Lojistik ve Ticaret Limited Sirketi	TR-34303 Halkali-Istanbul	V
└▶ 51% Rail Cargo Logistics - BH d.o.o.	BiH-71000 Sarajevo	V
└▶ 74% Rail Cargo Logistics d.o.o.	SLO-1000 Ljubljana	V
└▶ 49% Rail Cargo Logistics - Goldair SA	GR-19300 Athen/Aspropyrgos	E

<b>Rail Cargo Austria (Fortsetzung)</b>		Land, Sitz	Konsolidierungsart
└▶	100% Rail Cargo Carrier Kft.	HU-1133 Budapest	V
└▶	100% Rail Cargo Carrier - Germany GmbH (vormals Rail Cargo Carrier - PCT GmbH; rückwirkend per 1.1.2019 im Mai 2019 verschmolzen und umbenannt)	D-85055 Ingolstadt	V
└▶	100% Rail Cargo Carrier d.o.o.	SLO-1000 Ljubljana	V
└▶	100% Rail Cargo Carrier - Bulgaria EOOD	BG-1303 Sofia	V
└▶	100% Rail Cargo Carrier - Croatia d.o.o.	HR-10000 Zagreb	V
└▶	100% Rail Cargo Carrier - Czech Republic s.r.o.	CZ 130 00 Praha 3	V
└▶	100% RAIL CARGO CARRIER - ROMANIA SRL.	RO-75100 Otopeni	V
└▶	100% Rail Cargo Carrier - Slovakia s.r.o.	SK-82105 Bratislava	V0
└▶	100% Rail Cargo Carrier - Poland Sp.z.o.o. (Umbenennung; vor Jänner 2020: Rail Time Polska Sp. z o.o.) (Kauf aller Anteile im Mai 2019)	PL-02-017 Warszawa	V0
└▶	75% Rail Cargo Carrier - Italy s.r.l. (konzerninterne Übertragung von 25% an die Rail Cargo Austria AG im Dezember 2018)	I-20832 Desio	V *)
└▶	100% Rail Cargo Operator - ČSKD s.r.o.	CZ-13000 Praha 3	V
└▶	100% Rail Cargo Operator - Austria GmbH	A-1100 Wien	V
└▶	100% Rail Cargo Operator - Hungaria Kft.	HU-1133 Budapest	V
└▶	100% Rail Cargo Operator-Port/Rail Services GmbH	D-28195 Bremen	V (Vj: V0)
└▶	100% Rail Cargo Terminal - Praha s.r.o.	CZ-13000 Praha 3	V
└▶	100% Rail Cargo Terminal - BILK	HU-1239 Budapest	V
└▶	100% LOGISZTÁR Kft.	HU-1239 Budapest	V0
└▶	33,33% boxXagency Kft.	HU-1239 Budapest	E0
└▶	29,39% RAILPORT ARAD SRL	RO-315200 Judentul Arad	E
└▶	33,07% Terminal Brno, a.s.	CZ-61900 Brno	E
└▶	32,56% ADRIA KOMBI d.o.o., Ljubljana	SLO-1000 Ljubljana	E
└▶	99,99% Rail Cargo Hungaria Zrt.	HU-1133 Budapest	V
└▶	30% Agrochimtranspack Kft.	HU-4623 Tuszér	E0
└▶	0,67% (7,48%) Bureau central de clearing s.c.r.l.	B-1060 Bruxelles	0
└▶	66% Rail Cargo Logistics GmbH	A-1100 Wien	V
└▶	100% Rail Cargo Logistics s.r.o.	CZ-619 00 Brno	V
└▶	47,5% VADECO SRL	RO-900733 Constanta	E
└▶	51% (100%) ÖBB-Technische Services Gesellschaft mbH	A-1110 Wien	V *)
└▶	100% Technical Services Hungaria Járműjavító Kft.	HU-3527 Miskolc	V
└▶	60% ÖBB STADLER Service GmbH	A-1150 Wien	V
└▶	51% Technical Services Slovakia, s.r.o.	SK-91701 Trnava	V
└▶	51% TS-MÁV Gépészet Services Kft.	HU-1097 Budapest	V
└▶	50% (100%) ÖBB-Produktion Gesellschaft mbH	A-1100 Wien	V *)
└▶	25% (100%) Rail Cargo Carrier - Italy s.r.l. (konzerninterne Übertragung von 25% von der Rail Cargo Carrier Kft. im Dezember 2018)	I-20832 Desio	V *)
└▶	18,4% Xrail AG	B-4058 Basel	0
└▶	3,53% Intercontainer-Interfrigo (ICF) SA i. L.	B-1060 Bruxelles	0
└▶	KD-Anteil Kombiverkehr Deutsche Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co. Kommanditgesellschaft	D-60486 Frankfurt am Main	0

\*) Die übrigen Anteile werden von weiteren Unternehmen im ÖBB-Konzern gehalten.

ÖBB-Infrastruktur	Land, Sitz	Konsolidierungsart
100% ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft	A-1020 Wien	V
▶ 100% Austrian Rail Construction & Consulting GmbH	A-1020 Wien	V0
▶ 100% Austrian Rail Construction & Consulting GmbH & Co KG	A-1020 Wien	V0
▶ 100% Güterterminal Werndorf Projekt GmbH	A-1020 Wien	V
▶ 100% Mungos Sicher & Sauber GmbH	A-1150 Wien	V
▶ 100% Mungos Sicher & Sauber GmbH & Co KG	A-1150 Wien	V
▶ 100% Netz- und Streckenentwicklung GmbH	A-1020 Wien	V0
▶ 100% ÖBB-Güterzentrum Wien Süd Betriebsgesellschaft m.b.H.	A-1020 Wien	V0
▶ 100% ÖBB-Immobilienmanagement Gesellschaft mbH	A-1020 Wien	V
▶ 100% ÖBB-Projektentwicklung GmbH	A-1020 Wien	V
▶ 100% ÖBB-Realitätenbeteiligungs GmbH & Co KG	A-1020 Wien	V
▶▶ 100% Elisabethstraße 7 Projektentwicklung GmbH & Co KG	A-1020 Wien	V
▶▶ 100% Elisabethstraße 9 Projektentwicklung GmbH & Co KG	A-1020 Wien	V
▶▶ 100% Gauer mann gasse 2-4 Projektentwicklung GmbH & Co KG	A-1020 Wien	V
▶▶ 100% Mariannengasse 16-20 Projektentwicklung GmbH & Co KG	A-1020 Wien	V
▶▶▶ 100% Operngasse 16 Projektentwicklung GmbH & Co KG	A-1020 Wien	V
▶▶ 100% ÖBB-Stiftungs Management Gesellschaft mbH	A-1020 Wien	V0
▶▶ 100% Rail Equipment GmbH	A-1040 Wien	V
▶▶ 100% Rail Equipment GmbH & Co KG	A-1040 Wien	V
▶▶ 51% WS Service GmbH	A-3151 St. Georgen am Steinfeld	V
▶▶ 50% Galleria di Base del Brennero - Brenner Basistunnel BBT SE	I-39100 Bozen	E
▶▶ 43,05% Weichenwerk Wörth GmbH	A-3151 St. Georgen am Steinfeld	E
▶▶ 25% Breitspur Planungsgesellschaft mbH	A-1010 Wien	E
▶▶ 8% HIT Rail B.V.	NL-3500 HA Utrecht	0
▶▶ KG-Anteil Tiefgarage Stuben Gesellschaft m.b.H. & Co. KG	A-6762 Stuben/Arlberg	0
<b>Sonstige</b>	<b>Land, Sitz</b>	<b>Konsolidierungsart</b>
100% iMobility GmbH	A-1040 Wien	V (Vj: V0)
100% ÖBB-Business Competence Center GmbH	A-1030 Wien	V
▶▶ 34% Wellcon Gesellschaft für Prävention und Arbeitsmedizin GmbH	A-1030 Wien	E
100% ÖBB-Finanzierungsservice GmbH	A-1100 Wien	V
100% ÖBB-Werbung GmbH	A-1100 Wien	V
100% <sup>1)</sup> Q Logistics GmbH (Erwerb von 19,9% per 20.11.2018 und von 20,1% per 17.12.2018)	A-1120 Wien	V
▶▶ 100% European Contract Logistics (podjetje za spedicijo, prevoznistvo in trgovino) d.o.o.	SLO-2000 Maribor	V
▶▶ 100% European Contract Logistics - Slovakia s.r.o. „v likvidácii“	SK-83104 Bratislava	V0
▶▶ 95% European Contract Logistics - Serbia d.o.o.	SRB-11070 Novi Beograd	V0
▶▶ 45% logMAStEr Kft.	HU-2151 Fot	E
26% Verkehrsauskunft Österreich VAO GmbH	A-1150 Wien	E0
2% EUROFIMA Europäische Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmateri al AG	CH-4001 Basel	0

<sup>1)</sup> Bis Mai 2017: 100%; bis Nov. 2018: 60%; bis Dez. 2018: 79,9%.

Anteile in % in Klammern weisen jenen Beteiligungsansatz aus, der innerhalb des gesamten ÖBB-Konzerns von mehreren Gesellschaften gehalten wird. Sollte die Angabe mit Vj: gekennzeichnet sein, beziehen sich die Angaben auf das Vorjahr.

#### Abkürzungen

V	Verbundenes vollkonsolidiertes Unternehmen
V0	Verbundenes, aufgrund untergeordneter Bedeutung nicht vollkonsolidiertes Unternehmen
E	Beteiligungsunternehmen nach der Equity-Methode bilanziert (assoziiertes Unternehmen)
E0	Beteiligungsunternehmen aufgrund untergeordneter Bedeutung nicht nach der Equity-Methode bilanziert
0	Sonstiges Beteiligungsunternehmen
i. L.	In Liquidation

Nachfolgend werden Eigenkapital und Jahresergebnis jener Tochterunternehmen 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 dem jeweiligen nationalen Bilanzierungsrecht übernommen, Ausnahmen wurden mit entsprechenden Fußzeilen gekennzeichnet.

Rail Cargo Group		Eigenkapital in TEUR		Jahresergebnis in TEUR	
		31.12.2019	31.12.2018	2019	2018
100%	Rail Cargo Carrier - Slovakia s.r.o.	484	405	65	38 <sup>1)</sup>
100%	Rail Cargo Carrier - Poland Sp.z.o.o. (vormals: Rail Time Polska Sp. z o.o.)	k. A.	76	k. A.	27
100%	LOGISZTÁR Kft.	667	723	-36	-36 <sup>1)</sup>
50%	AUL Abfallumladelogistik Austria GmbH	740	110	-182	-190 <sup>1)</sup>
33,33%	boxXagency Kft.	-73	96	-55	76
30%	Agrochimtranspack Kft.	k. A.	362	k. A.	-54

#### Abkürzungen und Fußnoten

- <sup>1)</sup> Vorläufige Werte für 2019.  
k. A. Keine Angaben

ÖBB-Infrastruktur-Konzern		Eigenkapital in TEUR		Jahresergebnis in TEUR	
		31.12.2019	31.12.2018	2019	2018
100%	Austrian Rail Construction & Consulting GmbH	138	137	0	-1
100%	Austrian Rail Construction & Consulting GmbH & Co KG	208	208	-2	-2
100%	Netz- und Streckenentwicklung GmbH	89	94	-6	-6
100%	ÖBB-Güterzentrum Wien Süd Betriebsgesellschaft m.b.H.	26	30	-3	-4
100%	ÖBB-Stiftungs Management Gesellschaft mbH	72	72	0	0

Sonstige		Eigenkapital in TEUR		Jahresergebnis in TEUR	
		31.12.2019	31.12.2018	2019	2018
100%	European Contract Logistics - Slovakia s.r.o. „v likvidácii“ (i. L.)	i. L.	i. L.	i. L.	i. L.
95%	European Contract Logistics - Serbia d.o.o.	235	241	8	16 <sup>1)</sup>
26%	Verkehrsauskunft Österreich VAO GmbH	2.675	2.423	-558	-606

Das Eigenkapital ausländischer Gesellschaften ist zum Stichtagskurs auf EUR umgerechnet. Das Jahresergebnis ist zum Durchschnittskurs auf EUR umgerechnet. Die Werte wurden gemäß den jeweiligen nationalen Bilanzierungsrechten ermittelt.

#### Abkürzungen und Fußnoten

- <sup>1)</sup> Vorläufige Werte für 2019  
i. L. In Liquidation

### 35. Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Aufgrund der im März 2020 in Österreich ausgebrochenen Corona-Krise waren in diesem Monat tageweise Fahrgastrückgänge bis zu 70% und entsprechende Umsatzrückgänge zu verzeichnen. Der Bahn-Personenverkehr ist derzeit durch die Grenzschließungen und strengen Einreisebestimmungen im Wesentlichen nur mehr innerhalb der österreichischen Landesgrenze möglich. Auch fast alle Nachtzüge wurden im März 2020 eingestellt. Schibusverkehre wurden rund einen Monat früher als geplant eingestellt. Im regionalen Buslinienverkehr kam es in einigen Verkehrsverbänden im März 2020 zur Umstellung auf Ferienfahrpläne. Im Flugverkehr haben die Laudamotion GmbH und die Austrian Airlines AG ihren Betrieb eingestellt und Schulen und Universitäten wurden geschlossen.

Mengenmäßig waren die Auswirkungen der Krise auf den Güterverkehr anfänglich primär bei maritimen Containerverkehren zu spüren, wo die Rail Cargo Gruppe einen starken Rückgang im Ausmaß von bis zu 50% feststellte. Mit Fortdauer der Krise mehrten sich die Anzeichen von temporären Werksstillständen in der Industrie und erste Mengen werden kundenseitig abbestellt. Brennpunkt war wie bereits 2019 die Automobil-Wertschöpfungskette. Die Rail Cargo Gruppe muss hier von einer zeitnahen Kettenreaktion ausgehen mit deutlichen Mengenrückgängen in allen Segmenten. Potenziale für Zusatzmengen zeigten sich vor allem für Transporte von/nach Italien, dabei primär im Bereich Consumer Goods sowie bei kontinentalen Containerverkehren.

Darüber hinaus sind die Konsequenzen auf Bauvorhaben gegenwärtig noch nicht absehbar.

Die konkreten Auswirkungen des Corona-Virus auf den Jahresabschluss 2020 können derzeit noch nicht beurteilt werden. Die derzeit für das Wirtschaftswachstum angegebenen Prognosen stehen unter dem Vorbehalt, dass die tatsächlichen wirtschaftlichen Auswirkungen des Corona-Virus für das Gesamtjahr 2020 noch nicht absehbar sind. Entscheidend wird sein, wie lange die durch das Virus verursachten Lieferprobleme und Handelsschwierigkeiten insbesondere in der Industrie, im Güterverkehr und im Personenverkehr letztlich andauern. Aus heutiger Sicht erscheint es allerdings realistisch, dass die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft durch die Corona-Krise negativ beeinflusst wird.

Nach Abschluss der Konsultation wurde die Fertigung der Zuschussverträge 2018 bis 2023 durch die Vertragsparteien vom BMK eingeleitet.

Der Vorstand der ÖBB-Holding AG hat den geprüften Konzernabschluss zum 31.12.2019 am 24.03.2020 zur Weitergabe an den Aufsichtsrat freigegeben. Der Aufsichtsrat hat die Aufgabe, den Konzernabschluss zu prüfen und zu erklären, ob er den Konzernabschluss billigt.

Darüber hinaus gibt es keine berichtspflichtigen Ereignisse nach dem Bilanzstichtag, die eine wesentliche Auswirkung auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage haben.



### 36. Die Organe der Muttergesellschaft des ÖBB-Konzerns

Im Geschäftsjahr 2019 (bis zum Zeitpunkt der Aufstellung des Konzernabschlusses) waren folgende Personen als Mitglieder des Vorstands oder als Mitglieder des Aufsichtsrats der ÖBB-Holding AG bestellt:

#### Vorstandsmitglieder

Ing. Mag. (FH) Andreas Matthä		Vorsitzender des Vorstandes
Mag. Josef Halbmayr MBA	bis 31.03.2019	
Mag. Arnold Schiefer	ab 01.04.2019	

#### Aufsichtsratsmitglieder

Mag. Gilbert Trattner		Vorsitzender
Dr. Kurt Weinberger		1. Stellvertreter des Vorsitzenden
Mag. Andreas Reichhardt	bis 03.06.2019	2. Stellvertreter des Vorsitzenden
Mag. Christian Weissenburger	ab 24.06.2019	2. Stellvertreter des Vorsitzenden (ab 10.07.2019)
Roman Hebenstreit		3. Stellvertreter des Vorsitzenden/Belegschaftsvertreter
Dr. Barbara Kolm		
Karl Ochsner		
Dr. Cattina Leitner		
DI Dr. Monika Forstinger		
Mag. Arnold Schiefer	bis 31.03.2019	
Mag. Wolf Dieter Hofer	ab 01.04.2019	

Mag. Andreas Martinsich	Belegschaftsvertreter
Günter Blumthaler	Belegschaftsvertreter
Mag. Olivia Janisch	Belegschaftsvertreter

Eine Darstellung über im Berichtszeitraum gewährte Vergütungen ist in Erläuterung 32 („Transaktionen mit nahestehenden Unternehmen und Personen“) ersichtlich.

Wien, am 24.03.2020

Der Vorstand

Ing. Mag. (FH) Andreas Matthä

Mag. Arnold Schiefer

## Bestätigungsvermerk\*

### Bericht zum Konzernabschluss

#### Prüfungsurteil

Wir haben den Konzernabschluss der **Österreichische Bundesbahnen-Holding Aktiengesellschaft, Wien**, und ihrer Tochtergesellschaften (der Konzern), bestehend aus der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2019, der Konzern-Gesamtergebnisrechnung, 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 2019 sowie der Ertragslage und 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 in Übereinstimmung mit allfälligen anderen vereinbarten Regeln bzw. 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.

#### Verantwortlichkeiten der gesetzlichen Vertreter 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 beabsichtigten, 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.

### **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 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, sobald diese vorhanden sind, und abzuwägen, ob sie angesichts des bei der Prüfung gewonnenen Verständnisses wesentlich in Widerspruch zum Konzernabschluss stehen oder sonst wesentlich falsch dargestellt erscheinen.

Wien, am 24. März 2020

BDO Austria GmbH

Wirtschaftsprüfungs- und Steuerberatungsgesellschaft

Mag. Christoph Achzet

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.





## GLOSSAR

AVB	Allgemeine Vertragsbedingungen für Dienstverhältnisse bei den Österreichischen Bundesbahnen
Bf.	Bahnhof
BIP	Bruttoinlandsprodukt
BMF	Bundesministerium für Finanzen
BMK	Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie
Capital Employed	= Anlagevermögen + betriebliches Working Capital aktivseitig + betriebliches Working Capital passivseitig
CBL	Cross-Border-Leasing
CER	Community of European Railway
CO <sub>2</sub>	Kohlendioxid
COSO	Committee of Sponsoring Organisations of the Treadway Commission
Definitivstellung	„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. Im hier gebräuchlichen Sinne werden unter dem Begriff auch die ehemaligen Postbeamten beim Postbus verstanden.
EBIT	Earnings before Interests and Taxes. Das EBIT entspricht dem Betriebsergebnis (ohne Ergebnis aus nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmen) der Konzern-Gewinn-und-Verlust-Rechnung.
EBITDA	= EBIT + Abschreibungen
EBIT-Marge	= EBIT / Gesamterträge
EBT	Earnings before Taxes
Eigenkapitalquote	= Eigenkapital / Gesamtkapital
Eigenkapitalrentabilität	= EBT / Eigenkapital
EMTN	European Medium Term Note
EP	Europäisches Parlament
EUR	Euro
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
EZB	Europäische Zentralbank
F&E	Forschung und Entwicklung
Free Cashflow	= Cashflow aus der betrieblichen Tätigkeit + Cashflow aus der Investitionstätigkeit
FTE	Vollzeitäquivalent (Full Time Equivalent)
GBTkm	Gesamtbruttotonnenkilometer (= Frachtgewicht + Eigengewicht des Wagenzuges x Zugkilometer)
Gesamterträge pro MitarbeiterIn	= Gesamterträge / durchschnittliche Mitarbeiteranzahl (Köpfe)
Gesamtkapitalrentabilität	= EBIT / Gesamtkapital
GWh	Gigawattstunde
GWL	Gemeinwirtschaftliche Leistung

IASB	International Accounting Standards Board
IFAC	International Federation of Accounts
IFRS/IAS	International Financial Reporting Standards
IFRIC	International Financial Reporting Interpretations Committee
IKS	Internes Kontrollsystem
ISAs	International Standards on Auditing
km	Kilometer
Mio.	Millionen
Mrd.	Milliarden
Net Debt	= Verzinsliches Fremdkapital - verzinsliches Vermögen
Net Gearing	= Net Debt / Eigenkapital
OeNB	Oesterreichische Nationalbank
Personalintensität	= Personalaufwand / Gesamterträge
Pkm	Personenkilometer (= beförderte Personen x gefahrene Kilometer)
Railjet	neuer Fernverkehrszug
RCC	Rail Cargo Carrier
RCG	Rail Cargo Group
RCO	Rail Cargo Operator
ROCE	= EBIT / Capital Employed
rd.	rund
Sachanlagedeckungsgrad	= Eigenkapital / Sachanlagevermögen
Sachanlagedeckungsgrad II	= (Eigenkapital + langfristiges Fremdkapital) / Sachanlagevermögen
Sachanlagenintensität	= Sachanlagevermögen / Gesamtvermögen
SCHIG	Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft
SIC	Standards Interpretation Committee
TEUR	Tausend Euro
t	Tonnen
tkm	Tonnenkilometer (= beförderte Tonnen x gefahrene Kilometer)
Traktion	Antrieb von Zügen
USD	United States Dollar
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
Vj	Vorjahr
WIFO	Österreichisches Institut für Wirtschaftsforschung
Working Capital	= Vorräte (exkl. Verwertungsobjekte und geleistete Anzahlungen auf Bestellungen) + Forderungen aus Lieferungen und Leistungen - Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen
Zkm	Zugkilometer

# Impressum

## Herausgeber

ÖBB-Holding AG  
Am Hauptbahnhof 2  
1100 Wien  
Tel.: +43 1 93000-0  
E-Mail: [holding@oebb.at](mailto:holding@oebb.at)  
Web: [oebb.at](http://oebb.at)

## Anfragen zum Geschäftsbericht

ÖBB-Holding AG  
Konzernkommunikation  
Am Hauptbahnhof 2  
1100 Wien  
Tel.: +43 1 93000-44075  
E-Mail: [kommunikation@oebb.at](mailto:kommunikation@oebb.at)  
Web: [oebb.at](http://oebb.at)

## ÖBB-Kundenservice

Rund um die Uhr erhalten Sie Auskünfte zu Bahn und Bus bei unserem ÖBB Kundenservice.  
Tel.: 05-1717 aus ganz Österreich ohne Vorwahl zum Ortstarif bzw. +43 5-1717 aus dem Ausland.



## Projektleitung

Judit Aykler, MSc.

## Projektteam & Redaktion

Mag. Robert Lechner (Imageteil)  
Mag. Harald Aschl & Konzernrechnungswesen mit Unterstützung von firesys GmbH (Corporate Governance, Konzernlagebericht und -abschluss)

## Kreation, Gestaltung & Projektabwicklung

Matthias Flödl & Sebastian Treytl (Imageteil)  
[www.newstouse.at](http://www.newstouse.at)

## AutorInnen

Christa Danner, Matthias Flödl, Julia Kropik, Herbert Minarik, Friedrich Ruhm (Imageteil)

## Lektorat

Jürgen Ehrmann

## Fotos

Markus Arnold, BBT SE, Fotostudio Eder, Harald Eisenberger, Michael Fritscher, Philipp Horak, Andreas Jakwerth, Marek Knopp, Österreichisches Filmserveice, Franz Lackner, Christina Olsacher, Alex Papis, David Payr, Kurt Prinz, Roland Rudolph, Andreas Scheiblecker, Pepo Schuster, Katharina Stögmüller, Hanno Thurnher, Chris Zenz, ÖBB

## Produktion

ÖBB-Werbung GmbH, Produktionsnr. 111020-0023  
Herbert Weiser (Druckvorstufe)

## Druck & Herstellung

Gerin Druck GmbH, Vertragspartner der ÖBB  
Dieser Bericht wurde CO<sub>2</sub>-neutral auf in Österreich produziertem Recyclingpapier aus 100 % Altstoffen gedruckt.

## Hinweis

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wurde bei Personen nicht durchgängig die männliche und weibliche Form angeführt. Gemeint sind selbstverständlich immer beide Geschlechter.

## Disclaimer

Dieser Bericht enthält auch zukunftsbezogene Einschätzungen und Aussagen, die wir auf Basis aller uns zum gegenwärtigen Zeitpunkt zur Verfügung stehenden Informationen getroffen haben. Diese zukunftsbezogenen Aussagen werden üblicherweise mit Begriffen wie „erwarten“, „schätzen“, „planen“, „rechnen“ etc. umschrieben. Wir weisen darauf hin, dass die tatsächlichen Gegebenheiten – und damit auch die tatsächlichen Ergebnisse – aufgrund verschiedenster Faktoren von den in diesem Bericht dargestellten Erwartungen abweichen können.

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 wird nur in elektronischem Format zur Verfügung gestellt: [konzern.oebb.at/gb2019](http://konzern.oebb.at/gb2019)





11/07

### Start für Mobilitätszentrum Lienz

Mit einer Investition von 29 Millionen Euro ist das Mobilitätszentrum Lienz das größte Teilprojekt des Osttirolpaketes. Bis Dezember 2021 wird der Bahnhof komplett modernisiert und umgebaut.



19/07

### ÖBB investieren in Fahrzeugwartung der nächsten Generation

Die ÖBB-Technische Services hat am Standort St. Pölten ein Kompetenzzentrum für 29 Millionen Euro errichtet. Die Anlagen entsprechen dem neuesten Stand der Technik für die Wartung von Nahverkehrsfahrzeugen und Dieselkomponenten sowie künftiger richtungsweisender Antriebstechnik.

## Das war 2019

20/07

### ÖBB färben Schienen gegen Hitze weiß ein

Die ÖBB färben Streckenabschnitte in Vorarlberg weiß ein, um die Temperaturen in der Schiene um circa fünf bis acht Grad Celsius zu verringern. So soll dem durch den Klimawandel vermehrt auftretenden Aufheizen der Schienen vorgebeugt und Schäden in Form von Schienenverdrückungen oder Gleisverwerfungen verringert werden.



16/09

### CO<sub>2</sub>-neutrale Mobilität im Fokus der Europäischen Mobilitätswoche

Die ÖBB setzten bei der Europäischen Mobilitätswoche 2019 auf CO<sub>2</sub>-neutrale Mobilität. Mit Rail&Drive und Bike & Ride schließen die ÖBB beispielsweise eine weitere Lücke – die letzte Meile –, um schon heute klimafreundlich den Weg zum Bahnhof zu überbrücken.



27/09

### Preis für ÖBB Gleisgeschichten

Bei den Cannes Corporate Media & TV Awards haben sich die ÖBB gegen eine starke internationale Konkurrenz behauptet. Unter 950 eingereichten Filmen wurden die „ÖBB Gleisgeschichten“ mit der goldenen Delphin-Trophäe ausgezeichnet. Mit den „Gleisgeschichten“ holen die ÖBB Menschen mit besonderer Verbindung zu Bus und Bahn vor den Vorhang.



30/09

### Testfahrten des ÖBB Cityjet eco

Ab 17. Oktober war der Prototypzug mit elektro-hybridem Batterieantrieb auf ausgewählten nicht elektrifizierten Regionalstrecken in Oberösterreich nahezu geräuschlos und emissionsfrei unterwegs. Bereits die ersten Einsätze des Cityjet eco im echten Fahrgastbetrieb in Niederösterreich brachten wertvolle Erkenntnisse und stimmten sehr positiv.



02/10

## Eine neue Marke für die ÖBB

Die ÖBB haben ein mehrjähriges unternehmensinternes Kulturentwicklungsprogramm durchlaufen und im Zuge dessen auch eine neue Werbelinie konzipiert, die offener, greifbarer und emotionaler ist. Der neuer Claim zeigt klar Haltung: „ÖBB. Heute. Morgen. Für uns.“, denn die ÖBB sind die sinnvollste Lösung für Mensch, Umwelt und Wirtschaft.



23/10

## Fahrplan 2020: mehr Verbindungen, neue Angebote

Für das neue Fahrplanjahr gilt: mehr Verbindungen und zusätzliche Services und Angebote, ÖBB VORTEILSCARD Jugend gratis zum 18. Geburtstag, mit dem Nightjet in die Hauptstadt Europas, massiver Ausbau des Nah- und Regionalverkehrs.



18/11

## Technik-Update für Kraftwerk Spullersee

Die Vorarbeiten zur Erneuerung des Kraftwerks Spullersee haben begonnen. In den nächsten beiden Jahren wird das Kraftwerk auf den neuesten Stand der Technik gebracht. Dabei werden auch die Druckrohrleitungen und Rohrstollen generalsaniert und durch den Austausch optimiert.

19/11

## Innovationspreis für Postbus

Die ÖBB-Postbus hat den Wissenschaftspreis des TÜV AUSTRIA in der Kategorie „Unternehmen“ für das Projekt „Smart Glasses mit Assisted Reality-Funktion“ verliehen bekommen. Damit werden neu angeschaffte Busse nach der Lieferung inspiziert und ein Abnahmeprotokoll erstellt. Jährlich werden bei der Postbus zwischen 240 und 280 neue Busse angeschafft.



05/12

## Doppelte Auszeichnung beim Employer Branding Award 2019

Die ÖBB wurden mit ihrem neuen Arbeitgeberauftritt als beste Arbeitgebermarke des Jahres 2019 prämiert und CEO Andreas Matthä zum Employer-Brand-Manager des Jahres gekürt.

»Der neue Fahrplan ist wieder ein starkes Signal für klimafreundliches Reisen in Österreich. Mit mehr und modernen Zügen für unsere Pendlerinnen und Pendler wollen wir den Umstieg zur Bahn weiter erleichtern!« ÖBB CEO ANDREAS MATTHÄ



14/12

## Die neue Nacht-S-Bahn startet in Wien

Die Nacht-S-Bahn fährt in Zukunft in den Nächten von Freitag auf Samstag sowie Samstag auf Sonntag und in den Nächten auf Feiertage durchgehend jede halbe Stunde und bietet eine rasche, sichere und preisgünstige Heimfahrt im durchgängigen 30-Minuten-Takt.



# 4,2 Mio.t

EINGESPARTE  
TREIBHAUSGASEMISSIONEN  
IN ÖSTERREICH DURCH  
ÖBB VERKEHRSLEISTUNGEN  
MIT BAHN UND BUS

CO<sub>2</sub>-EMISSIONEN DES  
ÖBB SCHIENENVERKEHRS  
IM VERGLEICH ZU ...

PKW

# 1:26

LKW

# 1:44

FLUGZEUG

# 1:51

(Stand 2018)



# Echt sinnvoll.

GESCHÄFTSBERICHT 2019  
ÖBB-HOLDING AG