



GESCHÄFTSBERICHT 2018
ÖBB-INFRASTRUKTUR AG

**Werte
bewegen.**

Inhalt

KONZERNLAGEBERICHT	2	KONZERNABSCHLUSS	78
A. Struktur und Beteiligungen	2	Konzern-Gewinn-und-Verlust-Rechnung 2018	78
B. Rahmenbedingungen und Marktumfeld	5	Gesamtergebnisrechnung 2018	79
C. Wirtschafts- und Prognosebericht	11	Konzern-Bilanz zum 31.12.2018	80
D. Forschung und Entwicklung	28	Konzern-Geldflussrechnung 2018	81
E. Konzernbeziehungen	29	Darstellung der Veränderung des Konzern-Eigenkapitals 2018	82
F. Chancen-/Risikobericht	30	Erläuterungen zum Konzernabschluss zum 31.12.2018	83
G. Nicht finanzielle Erklärung	36	A. Grundlagen und Methoden	83
H. Anmerkungen zum Lagebericht	75	B. Erläuterungen zur Konzern-Bilanz und Konzern-Gewinn-und-Verlust-Rechnung	107
Glossar	76	C. Sonstige Angaben zum Konzernabschluss	134
Erklärung gem. § 124 (1) BörseG	77	Bestätigungsvermerk	164

Konzernlagebericht

A. Struktur und Beteiligungen

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

Die ÖBB-Infrastruktur AG betreibt ein integriertes Managementsystem, das die Verbesserung in verschiedensten Bereichen, wie Qualität, Umwelt-, Arbeitsschutz und Sicherheit unterstützt und überwacht. Externe Audits stehen am Beginn des Auditzyklus, interne Audits unterstützen den Prozess der kontinuierlichen Verbesserung im Unternehmen. Als Abschluss der Auditperiode fließen die Wirksamkeitsergebnisse in die Managementbewertung ein. Das integrierte Managementsystem folgt dem allgemein üblichen Managementkreislauf Plan – Do – Check – Act. Maßnahmen, Ziele und Wirksamkeit des integrierten Managementsystems werden im Rahmen einer jährlichen Managementbewertung dem Vorstand der ÖBB-Infrastruktur AG zur Kenntnis gebracht.

Die ÖBB-Infrastruktur AG und ihre Tochtergesellschaften sind gemäß den unten angeführten entsprechenden internationalen Normen zertifiziert. Seit heuer ist im Geschäftsbereich Asset Management und Strategische Planung die erreichte ISO 55001 Zertifizierung zu vermerken.

	ISO 9001: 2015	ISO 14001: 2015	OHSAS 18001: 2007	ISO 55001: 2014	SMS gem. EisbG § 39	SCC
ÖBB-Infrastruktur AG	X	X	X		X	
Geschäftsbereich Asset Management und Strategische Planung				X		
ÖBB-Immobilienmanagement GmbH	X	X	X			
	(9001:2008)	(14001:2004)				
Rail Equipment GmbH & Co KG	X	X	X			
Mungos Sicher & Sauber GmbH & Co KG	X	X				X

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

Die Beteiligungen

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

	per 31.12.2018	per 31.12.2017
Beteiligungen >50%	23	24
Beteiligung 20-50%	3	3
<i>davon im Ausland</i>	1	1
Beteiligungen <20%	3	4
<i>davon im Ausland</i>	2	2
Summe	29	31
<i>davon im Ausland</i>	3	3

Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern

Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern mit insgesamt 18.315 MitarbeiterInnen betreibt in Österreich 1.061 Bahnhöfe und Haltestellen sowie die Schieneninfrastruktur, die von der ÖBB-Personenverkehr AG, der Rail Cargo Austria AG, zwei weiteren zum ÖBB-Konzern gehörenden Gesellschaften und von anderen, nicht zum ÖBB-Konzern gehörenden Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) genützt werden.

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

ÖBB-Immobilienmanagement Gesellschaft mbH

Die ÖBB-Immobilienmanagement Gesellschaft mbH bietet moderne Immobiliendienstleistungen an, konzernintern und auch extern. Mit rd. 23.000 Liegenschaften sind die ÖBB einer der größten Immobilieneigentümer Österreichs. Die ÖBB-Immobilienmanagement Gesellschaft mbH – eine hundertprozentige Tochter der ÖBB-Infrastruktur AG – agiert als gesamtheitlicher Immobiliendienstleister primär innerhalb des ÖBB-Konzerns. Ihr Aufgabengebiet umfasst den Verkauf und die Verwertung von Immobilien, Projektentwicklung, Umsetzung der Bahnhofsoffensive, Liegenschaftsverwaltung, Facility-Management, Raummanagement sowie die Vertragsabwicklung für Filmproduktionen und Events auf Bahnhöfen. Sie entwickelt und verwertet nicht betriebsnotwendige Liegenschaften und betreut ein umfassendes Portfolio von rd. 5.000 Gebäuden sowie 1.061 Bahnhöfen und Haltestellen über ihren gesamten Lebenszyklus. Das Leistungsspektrum umfasst die kaufmännische und technische Hausverwaltung sowie die Anlagenverantwortung für grundsätzlich alle Hochbauanlagen des ÖBB-Konzerns inkl. Bahnhöfen. Ihr Verantwortungsbereich umfasst zudem die Erstellung von hochbaurelevanten Qualitätsstandards und Prüfsystemen. Rund 800 MitarbeiterInnen sorgen österreichweit für die professionelle und effiziente Abwicklung des umfassenden Leistungsportfolios. Für den ÖBB-Infrastruktur-Konzern konnten im Geschäftsjahr 2018 aus der Verwertung von Liegenschaften Ergebnisbeiträge (Erlöse abzüglich Buchwerte und Rückstellungen) in Höhe von rd. 77,7 Mio. EUR (Vj: rd. 78,3 Mio. EUR) erzielt werden.

Neben den Aufgaben in der Hausverwaltung im Bereich Bahnhofs- und Liegenschaftsmanagement ist die Eigentümerrolle für sämtliche Liegenschaften (Hochbauten und Grundstücke) sowie für die Personenbahnhöfe hervorzuheben. Somit verantwortet die ÖBB-Immobilienmanagement GmbH das Gesamtbild des Bahnhofes, im Sinne der Mobilitätskette, mit Bahnhofsgebäude, Vorplätzen, Straßen, Wege, Park & Ride-Anlagen, Kundensanitäranlagen, Bahnsteigen bis zur Bahnsteigkante etc. Sie ist der kompetente Ansprechpartner sowohl konzernintern als auch gegenüber Kunden, Anrainern, Gebietskörperschaften und Interessensgruppen. Eine der wichtigsten aussagekräftigen Qualitäts-Kennzahlen des ÖBB-Immobilienmanagements sind: Qualitätscheck, Störungskennziffern und Beschwerden. Im Jahr 2018 entwickelten sich diese dank des täglichen Einsatzes der verantwortlichen MitarbeiterInnen sehr positiv.

Bei den Anforderungen an Kundenzufriedenheit, Sauberkeit und Erhaltung sowie persönliches Sicherheitsgefühl am Personenbahnhof wurden 2018 die ambitioniert gesetzten Ziele erreicht. Insbesondere im Bereich des persönlichen Sicherheitsgefühls ist anzuführen, dass die mit 2016 (Flüchtlingskrise) eingesetzte Entwicklung gestoppt und sogar eine positive Trendumkehr erreicht werden konnte. Die Anzahl der einzuleitenden Sofortmaßnahmen sank im Lauf des Jahres von einem an sich schon äußerst niedrigen Höchststand von 486 im Dezember 2017 auf 188 im Dezember 2018. Insgesamt vielen im Jahr 2018 durchschnittlich 301 Sofortmaßnahmen pro Monat an. Zum Vergleich: Mit Start der Erhebung im Jahr 2013 lag die Anzahl der Sofortmaßnahmen bei 7.000 pro Monat. Mit der kumulierten Störungskennzahl von 68 Störungen per 31.12.2018 pro 100.000m² Gebäude- und Bahnsteigfläche konnte in Folge ein ausgezeichnetes Ergebnis erzielt werden. Das festgelegte Ziel wurde erreicht. Bei den Kundenbeschwerden wurde mittlerweile ein Basislevel erlangt. Mit knapp 1,2 Beschwerden pro Bahnhof im ganzen Jahr konnte 2018 auch in diesem Bereich erfolgreich abgeschlossen werden.

Mungos Sicher & Sauber GmbH & Co KG

Die Reinigung der Bahnhöfe, die Sonderreinigung wie zum Beispiel Graffiti-Entfernung sowie Sicherheits- und Servicedienstleistungen werden von der Mungos Sicher & Sauber GmbH & Co KG wahrgenommen. Mit 01.01.2017 übernahm Mungos die Rolle des Generaldienstleisters für operative Sicherheitsdienstleistungen im ÖBB-Konzern. Das bedeutet, dass sukzessive alle Sicherheitsdienstleistungen entweder durch die Fa. Mungos selbst erbracht oder über die Fa. Mungos vergeben werden. Wichtige Vorteile sind hier die Etablierung einheitlicher Qualitätsstandards auf Österreichs Bahnhöfen sowie die Nutzung der Synergien der vorhandenen Infrastrukturen.

Rail Equipment GmbH & Co KG

Die Beschaffung und konzernübergreifende Vermietung und Verwertung von schienengebundenen Spezialfahrzeugen und Geräten sowie Straßenfahrzeugen, deren Einkauf, Finanzierung sowie Instandhaltung und Wartung liegen im Aufgabenbereich der Rail Equipment GmbH & Co KG. Darüber hinaus unterstützt die Rail Equipment GmbH & Co KG mit der Bedienung der letzten Meile die strategische Ausrichtung des ÖBB-Konzerns zum Gesamtmobilitätsdienstleister.

Güterterminal Werndorf Projekt GmbH

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

WS Service GmbH

Die WS Service GmbH wurde Ende 2013 gegründet und erbringt Dienstleistungen für und im Zusammenhang mit Weichen, insbesondere deren Wartung, Inspektion und Instandsetzung. Die Beteiligung der ÖBB-Infrastruktur AG an der WS Service GmbH beträgt 51%.

Weichenwerk Wörth GmbH

Die Weichenwerk Wörth GmbH ist Österreichs Marktführer bei der Produktion von Weichen, Isolierstößen sowie weichenbezogenen Logistikleistungen und konnte sich vor allem im Oberbauhandel sowie im Geschäftszweig Industrieweichen auch als Exporteur nach Südost- und Westeuropa positionieren. Die Beteiligung an der Weichenwerk Wörth GmbH beträgt 43,05%.

ÖBB-Güterzentrum Wien Süd Betriebsgesellschaft m.b.H.

Seit dem 01.01.2017 wird das Güterzentrum Wien Süd betrieben. Angeboten werden neben den klassischen Umschlagleistungen im kombinierten Verkehr auch Logistikleistungen wie z. B. die Be- und Entladung von Containern mit Waren, die ebenfalls auf der Schiene nach Wien Süd gebracht werden. Mit der weltweit zweitgrößten Reederei Mediterranean Shipping Company (MSC) wurde eine langfristige Kooperationsvereinbarung abgeschlossen. MSC nutzt den neuen Standort in Wien Süd als zentralen Stützpunkt für die Leercontainerversorgung in Zentraleuropa.

Da ein beabsichtigtes Joint Venture mit einem weiteren Terminalanbieter aufgrund zu erwartender wettbewerbsbehördlicher Auflagen nicht wie vorgesehen umgesetzt werden konnte, wurde die 2016 gegründete ÖBB-Güterzentrum Wien Süd Betriebsgesellschaft m.b.H. & Co KG per 11.10.2018 nach Anwachsung aller Vermögensgegenstände und Verbindlichkeiten sowie Rechte und Pflichten an die ÖBB-Infrastruktur AG wieder gelöscht. Die ÖBB-Güterzentrum Wien Süd Betriebsgesellschaft m.b.H. bleibt bestehen.

Galleria di Base del Brennero – Brenner Basistunnel BBT SE

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

Breitspur Planungsgesellschaft mbH

Unternehmensgegenstand der Breitspur Planungsgesellschaft mbH ist die Planung der Weiterführung der 1.520-Millimeter-Breitspur-Schieneinfrastruktur von der Grenze der Ukraine durch die Slowakei nach und in Österreich. Die Beteiligung an dieser Gesellschaft beträgt 25%.

Weitere wesentliche Tochtergesellschaften

Immobilienprojekte werden zum Teil in ausgegliederten Projektgesellschaften abgewickelt. Hier sind insbesondere die ÖBB-Realitätenbeteiligungs GmbH & Co KG, die Elisabethstraße 7 Projektentwicklung GmbH & Co KG, die Elisabethstraße 9 Projektentwicklung GmbH & Co KG, die Gauermanngasse 2–4 Projektentwicklung GmbH & Co KG, die Operngasse 16 Projektentwicklung GmbH & Co KG und die Mariannengasse 16–20 Projektentwicklung GmbH & Co KG hervorzuheben. Die Rail Equipment GmbH fungiert als Fuhrparkmanager für innerbetriebliche Servicefahrzeuge.

Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern stellt nicht nur die österreichische Schieneninfrastruktur zur Verfügung, sondern ist auch Arbeitgeber für insgesamt 18.315 MitarbeiterInnen. Die ÖBB-Infrastruktur AG arbeitet mit Partnern in den folgenden Bereichen zusammen:

- Bau
- Transport
- Technische Betriebsmittel
- Informationstechnologie und Telekommunikation
- Facility-Management
- Büromaterial
- Entsorgung etc.

Zweigniederlassungen

Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern verfügt über keine Betriebsstätten bzw. Zweigniederlassungen.

B. Rahmenbedingungen und Marktumfeld

B.1. Konjunkturelle Rahmenbedingungen

Globale Wirtschaftsentwicklung

Mit 3,7% ist das weltweite Wirtschaftswachstum 2018 auf dem stabilen Wachstumspfad der vergangenen Jahre geblieben. Die Exporte Chinas sind mit 9,9% überdurchschnittlich gewachsen – es ist das stärkste Wachstum seit 2011.¹ Dies hat zur Zunahme des Welthandels um 4,0% beigetragen. Im Verkehr zwischen Asien und Europa hat der Containerumschlag um über 3,0% zugenommen. Bemerkenswert ist der Anstieg im Transatlantik-Containerhandel um mehr als 7%.² Ein Teil des Zuwachses könnte auf Geschäften beruhen, die wegen drohender Zollerhöhungen vorgezogen wurden.

Wirtschaftsentwicklung weltweit (Änderungen gegenüber dem Vorjahr in %)

Kennzahlen und Prognosen zur globalen Wirtschaftslage		2017	2018	2019
Bruttoinlandsprodukt, real	Eurozone	2,4	1,8	1,6
	USA	2,2	2,9	2,5
	China	6,9	6,6	6,2
	Welt	3,8	3,7	3,5
Welthandel (Güter und Dienstleistungen), real		5,3	4,0	4,0
Rohölpreis (in USD)		23,3	29,9	-14,1
Rohstoffpreis (in USD)		6,4	1,9	-2,7

Quelle: IWF.

Das stetige Wirtschaftswachstum der letzten Jahre hat sich 2018 in allen wichtigen Wirtschaftsräumen der Welt fortgesetzt. Ab 2019 wird mit einer leichten Abschwächung des Wachstums gerechnet.

Hinweise auf den Konjunkturverlauf lassen sich unter anderem aus der Entwicklung der Preise für bestimmte Rohstoffe ableiten. Die Preisentwicklung von Kupfer bestätigt im Wesentlichen die gängigen Prognosen für das Jahr 2019. Der Kupferpreis hat seine Talsohle im Herbst 2016 verlassen und ist Mitte 2017 erneut sprunghaft gestiegen. Im Sommer 2018 folgte ein Preisrückgang um etwa 20%.³

Die weltweite Wirtschaftsentwicklung der kommenden Jahre wird auch davon abhängen, ob die Zentralbanken einen möglichst reibungslosen Ausstieg aus der mehrjährigen Niedrigzinsphase schaffen. Die US-Notenbank hat, wie erwartet, den Leitzins auch im Jahr 2018 schrittweise erhöht. Die Europäische Zentralbank (EZB) hat den Wirtschaftsaufschwung bisher nicht für Zinserhöhungen genutzt. Hier dürfte die Sorge überwiegen, dass steigende Zinsen die ohnehin fragile Konjunktur gefährden könnten. Immerhin hat die EZB ihre Anleihekäufe im Oktober 2018 auf die Hälfte reduziert, 2019 soll das Programm ganz eingestellt werden.⁴

Ein bedeutender Unsicherheitsfaktor bleibt auch 2019 eine protektionistische Handelspolitik der USA. Im Handel mit China haben die USA bereits Schutzzölle auf zahlreiche Produkte eingeführt, was von chinesischer Seite jeweils durch entsprechende Strafzölle erwidert wurde. Zwischen den USA und der Europäischen Union (EU) gab es bis zur Jahresmitte 2018 einen ähnlichen Schlagabtausch. In weiterer Folge zeichnete sich ab, dass es zu einem Einlenken der Konfliktpartner kommen könnte, um einen größeren transatlantischen Handelskrieg zu vermeiden.⁵

Die weltweite Konjunkturentwicklung der Jahre 2017/18 spiegelt sich auch in der Entwicklung der Preise der Hochseeschifffahrt: Der Preisindex Baltic Dry für den Transport von Rohstoffen zeigt bei starken Schwankungen bis zum Jahresende steigende Tendenz. Die deutliche Wende im Verlauf des Preisindex HARPEX für die Containerschifffahrt korreliert mit einem verlangsamten Wachstum des weltweiten Containerumschlags im Jahr 2018.

¹ Trading Economics.

² UNCTAD.

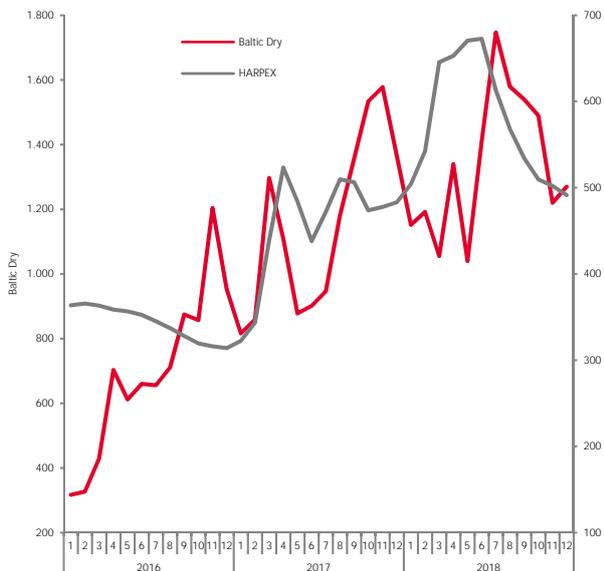
³ Macrotrends.

⁴ Handelsblatt 26.09.2018, manager magazin 13.09.2018.

⁵ Handelsblatt 04.04.2018.

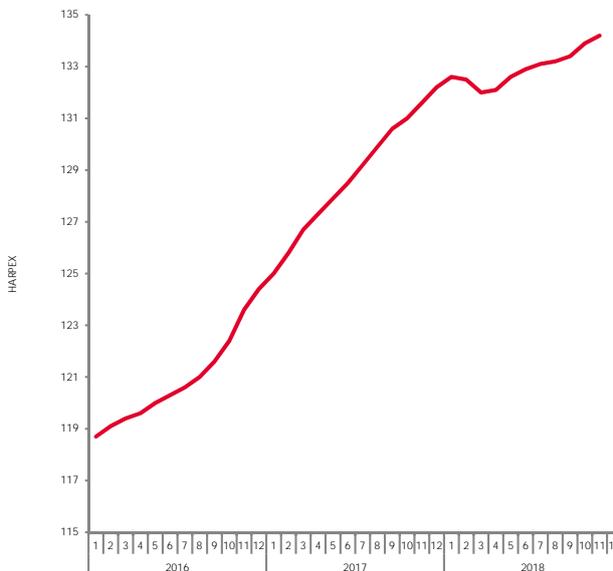
Entwicklung der weltweiten Schifffahrtsindizes (Index-Punkte)

Preisindizes für Rohstoff- (Baltic Dry) und Containertransporte (HARPEX) (Indexpunkte)



Quelle: Baltic Exchange, Harper Petersen & Co.

RWI/ISL-Containerumschlag-Index



Quelle: RWI und ISL.

Europäische Wirtschaftsentwicklung

Die Eurozone hat im Jahr 2017 ihr stärkstes Wachstum seit zehn Jahren verzeichnet. Die günstige Konjunktur hat sich 2018 mit einem realen BIP-Wachstum von 1,8% fortgesetzt. Eine leichte Abschwächung auf 1,6% wird für 2019 erwartet.⁶ Die relativ optimistische Prognose für Europa könnte durch mehrere interne und externe Risikofaktoren infrage gestellt werden.

Auch in Zeiten des Aufschwungs fehlt es in der EU an wirtschaftlicher Konvergenz. Robustem Wachstum in den nördlichen und östlichen EU-Ländern steht teilweise Stagnation in den Südländern gegenüber. Italien ist von 2009 bis 2018 um 12,7% hinter dem Wachstum der restlichen Eurozone zurückgeblieben.⁷ 2018 hat die italienische Regierung beschlossen, die Stagnation unter Verstoß gegen den Eurostabilitätspakt durch erhöhte Staatsausgaben zu durchbrechen. Zwar hat Italien als Entgegenkommen an die EU das geplante Defizit verringert und sich mit der EU geeinigt, doch birgt die neue Ausrichtung Unsicherheiten für die Zukunft. Die Bonität Italiens wurde von internationalen Ratingagenturen bereits zurückgestuft.⁸

Überschattet wird die Wirtschaftsentwicklung auch vom bevorstehenden Austritt Großbritanniens aus der EU im März 2019. Unsicherheiten im Zuge dieses Brexits belasten zunehmend den internationalen Handel und damit die Konjunktur in exportorientierten Ländern.

Auf dem Weltmarkt wird die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Exportindustrie durch einen niedrigen Kurs des Euro begünstigt. Im Jahr 2017 ist der Außenwert des Euro jedoch gestiegen. Der Eurokurs hat im Jänner 2018 die Marke von 1,25 US-Dollar erreicht. Im Lauf des Jahres 2018 haben steuerliche Maßnahmen, Handelsrestriktionen und die Leitzinserhöhung der US-Notenbank den US-Dollar gestützt. Der Eurokurs hat sich mit Jahresende 2018 auf etwa 1,14 US-Dollar eingependelt.⁹ Sollte die mittlerweile neun Jahre dauernde Phase steigender Börsenkurse in den USA im Jahr 2019 abbrechen, könnte der US-Dollar zugunsten des Euro und zulasten der europäischen Exporteure deutlich an Wert verlieren.

Die Wertschöpfung der Industrie ist jene Komponente des Bruttoinlandsproduktes, die das Güteraufkommen der Bahn am stärksten beeinflusst. In einigen Staaten hat die Industrie kräftig zum Wirtschaftswachstum beigetragen – in Slowenien und Rumänien wuchs sie sogar um fast 6%. Auch die österreichische Industrie konnte dynamische Zuwächse generieren.

⁶ IWF.
⁷ IWF.
⁸ Handelsblatt 19.12.2018 und Trading Economics.
⁹ finanzen.at.

Österreichische Wirtschaftsentwicklung

In Österreich ist das Bruttoinlandsprodukt (BIP) 2018 real um 2,7% gegenüber dem Vorjahr gestiegen. Das ist das stärkste Wachstum seit 2011. 2019 dürfte dieser Höhepunkt allerdings überschritten sein. Immerhin ist der BIP-Zuwachs auch für 2019 mit 2,0% höher vorhergesagt als für die Eurozone insgesamt (1,6%).

In der Sachgüterindustrie, die sich 2018 besonders günstig entwickelt hat, dürften die Zuwächse 2019 wesentlich geringer ausfallen. Die Zuwachsrate der Warenexporte wird laut Prognose um einen Prozentpunkt geringer ausfallen als 2018. Trotzdem kündigen die derzeitigen Prognosen, gemessen an den durchschnittlichen Wachstumsraten des laufenden Jahrzehnts, ein relativ gutes Jahr 2019 an.

Die Steigerung der privaten Konsumausgaben ist ein Grund für die positive Entwicklung der Inlandsnachfrage. Für 2019 wird erwartet, dass die Steuerentlastung der privaten Haushalte durch den Familienbonus die Konsumausgaben günstig beeinflusst und diese ihren Wachstumskurs fortsetzen.¹⁰

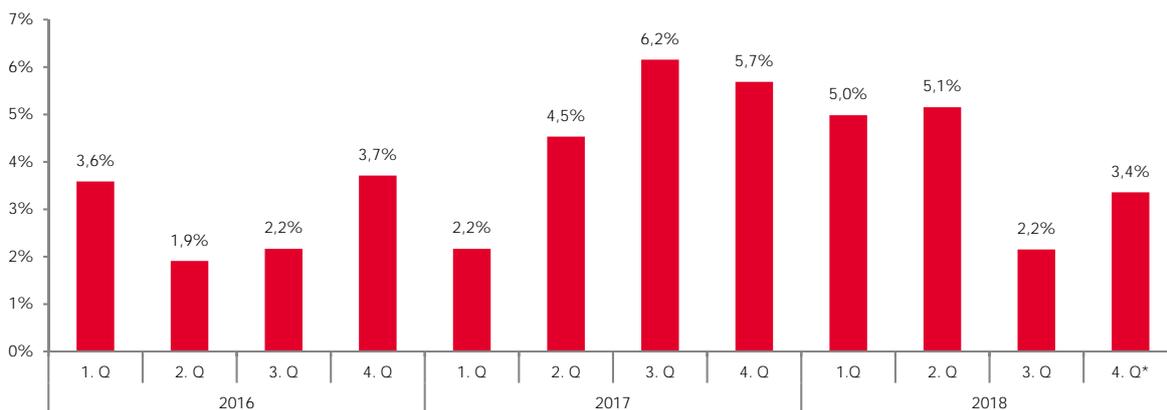
Kennzahlen und Prognosen zur Wirtschaftslage in Österreich

Größe	Einheit	2017	2018	2019
Bruttoinlandsprodukt, real		2,6	2,7	2,0
davon Herstellung von Waren		4,8	5,0	3,0
Warenexporte		4,9	5,2	4,2
Warenimporte	Veränderung in %	4,2	2,9	3,6
Bruttoanlageinvestitionen, real		3,9	3,5	2,6
Private Konsumausgaben, real		1,4	1,7	1,7
Inflationsrate (Verbraucherpreise)		2,1	2,0	2,1
Maastricht-Defizit	in % des BIP	-0,8	0,0	0,4
Arbeitslosenquote	in % der Erwerbspersonen	5,5	4,9	4,6

Quelle: WIFO.

Die Industrieproduktion ist in Österreich insbesondere zwischen dem zweiten Quartal 2017 und 2018 dynamisch gewachsen. In der zweiten Jahreshälfte fielen die Zuwachsraten geringer aus – eventuell bereits Vorzeichen einer sich etwas abschwächenden Wirtschaftsentwicklung.

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

In das Zinsniveau von Staatsanleihen fließt die Bonität des jeweiligen Staates ein. Seit Juni 2016 hat Österreich bei jeder der drei großen Ratingagenturen – Fitch, Moody’s und Standard & Poor’s – die jeweils zweitbeste Note. Der Ausblick ist bei Moody’s und Standard & Poor’s stabil. Fitch hat den Ausblick im Juli 2018 auf positiv erhöht.¹¹

¹⁰ WIFO.

¹¹ Trading Economics.

Aufgrund der im Bundesbahngesetz definierten Aufgaben der ÖBB-Infrastruktur AG und der diesbezüglichen gesetzlichen Bestimmungen korreliert die Bonität der ÖBB-Infrastruktur AG eng mit jener des Bundes. Für die ÖBB-Infrastruktur AG liegt ein Rating von Standard & Poor's vor. Gemäß Ratingbericht von Standard & Poors vom 12. Juli 2018 wurde auch für die ÖBB-Infrastruktur AG das Rating mit „AA+/A-1+“ und stabilem Ausblick bestätigt.

B.2. Politische und regulatorische Rahmenbedingungen

Als Österreichs größter Mobilitätsanbieter verfolgen die ÖBB besonders intensiv alle relevanten Gesetzgebungsprozesse auf europäischer Ebene und stehen im kontinuierlichen Austausch mit den wichtigsten Entscheidungsträgern. Ziel dieser Corporate-Affairs-Aktivitäten ist es, für den Bahnsektor möglichst positive Rahmenbedingungen zu gestalten, Verständnis für die Bedürfnisse der Bahnunternehmen zu schaffen und sich mit detaillierten Positionen der ÖBB proaktiv in laufende wirtschaftspolitische Debatten in Brüssel einzubringen.

Um die Interessensvertretung der ÖBB auf nationaler und europäischer Ebene zu stärken und stringent zu gestalten, wurden per August 2018 die Agenden für Public-Affairs, European-Affairs und International-Affairs in einem neuen Bereich Corporate-Affairs gebündelt. Dieser Bereich koordiniert die Interessenvertretung, internationale Themensetzung und Mitgestaltung von Gesetzesinitiativen für den gesamten ÖBB-Konzern und erarbeitet gemeinsam mit den Konzerngesellschaften die entsprechenden fachlichen Positionen.

Schwerpunkt EU-Ratspräsidentschaft

Die österreichische EU-Ratspräsidentschaft im zweiten Halbjahr 2018 bot den ÖBB eine zusätzliche Möglichkeit, sich als zuverlässiger, klimafreundlicher und leistungsstarker Mobilitäts- und Transportdienstleister für Österreich und Europa zu positionieren.

CEO Summit: Internationales Meeting der Bahnchefs in Wien

Am 5. und 6. Juli 2018 waren 15 europäische Bahnchefs der Einladung der ÖBB nach Wien gefolgt, um beim 18. CEO Summit die großen Zukunftsthemen des Eisenbahnsektors zu diskutieren. Unter dem Titel „Smart Transformation“ diskutierten die CEOs mit den Vertretern der internationalen Bahnverbände CER und UIC unter anderem über Möglichkeiten zur Lösung des Personalengpasses im eisenbahnbetrieblichen und technischen Bereich. Gemeinsam wurde beschlossen, in einer europaweiten Studie die Möglichkeiten zur Zusammenarbeit der europäischen Bahnen bei Ausbildung und Weiterqualifikation von MitarbeiterInnen aufzuzeigen. In weiterer Folge soll am Aufbau einer gemeinsamen „Virtual European Rail Academy“ gearbeitet werden.

Diskussion „Die Bahn als Lösung für den Klimaschutz“

Gemeinsam mit dem europäischen Dachverband CER veranstalteten die ÖBB am 10. Oktober 2018 in Brüssel eine hochrangig besetzte Podiumsdiskussion zum Thema „Rail – Europe's climate solution?“. Die ÖBB forderten dabei faire Wettbewerbsbedingungen für das System Bahn gegenüber der Straße, mehr Engagement der EU im Bereich Multimodalität und eine ausreichende finanzielle Unterstützung für innovative Technologien im Bahnsektor.

Themenmanagement in Brüssel

2018 wurde vom Bereich Corporate-Affairs eine Vielzahl von unterschiedlichen Gesetzesvorschlägen im sogenannten „Ordentlichen Verfahren“ betreut. Neben den bereits veröffentlichten Initiativen im ersten und zweiten Mobilitätspaket legte die EU-Kommission unter anderem am 17. Mai 2018 eine dritte und letzte Reihe von Maßnahmen für ihre Agenda zu einer „sicheren, sauberen und vernetzten Mobilität“ vor. Dieses dritte Mobilitätspaket enthält unter anderem Vorschläge für ein gestrafftes TEN-T-Netz, eine Verordnung über elektronische Informationen zum Güterverkehr und eine Überarbeitung der Richtlinie über Maße und Gewichte.

Für die ÖBB sind die Kommissionsvorschläge zu den Themen „Kombinierter Verkehr“, „Fahrgastrechte“ sowie die Querschnittsthemen „Verhinderung von Sozialdumping“ und „Diskriminierung der Schiene“ von besonderem Interesse. Ein weiterer Arbeitsschwerpunkt betrifft den nächsten mehrjährigen Finanzrahmen der EU 2021 bis 2027.

Schwerpunkt: Kombiniertes Verkehr

Im November letzten Jahres veröffentlichte die Europäische Kommission einen Vorschlag zur Überarbeitung der bestehenden Richtlinie zu „Kombiniertem Verkehr“. Die Kommission schlägt vor, den Geltungsbereich der Richtlinie auf nationale Dienste auszuweiten. Das bedeutet, die Richtlinie soll auch für rein nationale Verkehre gelten und nicht nur für grenzüberschreitende Verkehre (zwischen Mitgliedsstaaten). Weiters soll die maximale Entfernung des Straßenabschnitts in der Transportkette mit 150 km oder 20% der Gesamtentfernung unabhängig von der Art des Nicht-Straßenabschnitts (Schiene, Binnenwasserstraßen) begrenzt werden. Die Mitgliedstaaten sollen die Möglichkeit bekommen, den kombinierten Verkehr durch die Gewährung wirtschaftlicher Maßnahmen, wie etwa steuerliche Anreize oder Investitionshilfen für Umschlaginfrastrukturen, zu fördern.

Die ÖBB unterstützen den Vorschlag der Kommission vor allem in Hinsicht auf eine ausreichende Finanzierung von Umschlaginfrastrukturen, die Streckenbegrenzungen des Anteils Straße sowie die vorgeschlagenen finanziellen und regulatorischen Anreize für den kombinierten Verkehr (Tonnenbeschränkung und Abgaben).

Schwerpunkt: Verhinderung von Sozialdumping

Die Europäische Kommission hat in unterschiedlichen Vorschlägen neue Bestimmungen für die Bereiche der Entsendung von Kraftfahrern im Straßenverkehrssektor sowie zu Lenkzeiten, Mindestfahrtunterbrechungen und Ruhezeiten vorgeschlagen. Diese Vorschläge sorgen im Europäischen Parlament (EP) sowie bei den zuständigen Ministern für rege Diskussionen. Der zuständige Ausschuss im Europäischen Parlament hat einen Bericht dazu verabschiedet, der jedoch in der Plenumsabstimmung abgelehnt und an den Ausschuss rückverwiesen wurde.

Die ÖBB lehnen die Vorschläge der Kommission grundsätzlich ab, da er massives Sozialdumping bedeuten würde.

Schwerpunkt: Diskriminierung der Schiene

Im Jahr 2017 hat die Europäische Kommission im Rahmen des ersten Mobilitätspaketes einen Vorschlag zur Überarbeitung der Richtlinie „Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge“ (Eurovignette) veröffentlicht, der noch voraussichtlich bis Ende 2019 diskutiert wird. Darin schlägt die Kommission eine Verbesserung der Anwendung des „Verursacherprinzips“ („polluter pays“), eine entfernungsabhängige Preisgestaltung sowie die Einbeziehung von Staugebühren unabhängig von bestehenden Infrastrukturentgeltbestimmungen vor. Des Weiteren soll auch die Einhebung einer Maut im sekundären Straßennetz möglich sein und die Ausnahme für Lkws unter 12 t abgeschafft werden.

Die ÖBB begrüßen den Vorschlag der Kommission als Schritt in die richtige Richtung, da er für mehr Wettbewerbsgleichheit zwischen der Schiene und anderen Verkehrsträgern sorgt. Die ÖBB sind allerdings der Ansicht, dass für eine echte Wettbewerbsgleichheit die Einbeziehung aller verursachten externen Kosten erforderlich ist.

Schwerpunkt: Fahrgastrechte

2017 veröffentlichte die Kommission ihren Vorschlag zur Überarbeitung der Fahrgastrechteverordnung. Die Kommission erklärte, das Schutzniveau der Fahrgäste einheitlicher gestalten, Unsicherheiten beseitigen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität einen besseren Zugang ermöglichen zu wollen.

Der Vorschlag wurde im Europäischen Parlament kontroversiell diskutiert. Im Mittelpunkt der Debatte standen der Anwendungsbereich, neue Regelungen zu Durchgangsfahrkarten, Entschädigungszahlungen bei Verspätungen oder Ausfällen, Hilfeleistungen im Zug und die Mitnahme von Fahrrädern. Nach Abstimmung im Verkehrsausschuss und im Plenum des EP wird nun der Ministerrat seine Position definieren.

ÖBB-Personenverkehr und ÖBB-Holding haben Positionen verfasst und gemeinsam mit anderen Partnerbahnen und dem europäischen Dachverband CER intensiv bei relevanten Stakeholdern für die Anliegen der Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVUs) geworben. Die aktuelle Position des EP stellt allerdings enorm hohe organisatorische und finanzielle Anforderungen an alle Bahnunternehmen. Mit einer Entscheidung ist nicht vor Ende 2019 zu rechnen.

B.3. Marktumfeld

Die ÖBB-Infrastruktur AG konnte ihr umfangreiches und seit über 10 Jahren laufendes Investitionsprogramm, auch 2018 auf Basis des von der Regierung beschlossenen Rahmenplans fortsetzen. Gemäß § 42 Abs. 2 Bundesbahngesetz ist der sechsjährige Rahmenplan für die beabsichtigten Investitionen in die Schieneninfrastruktur jährlich jeweils um ein Jahr zu ergänzen und auf den neuen Zeitraum anzupassen. Dabei ist auf die Festlegungen des Zielnetzes 2025+ Bedacht zu nehmen. Dieses Zielnetz 2025+ wurde für den Bereich der ÖBB-Infrastruktur AG von den ÖBB als Konzernprojekt erarbeitet und mit dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie und dem Bundesministerium für Finanzen abgestimmt.¹²

Der Rahmenplan der ÖBB-Infrastruktur AG für die Jahre 2018 bis 2023 umfasst Investitionen von rd. 13,9 Mrd. EUR. Schwerpunkte sind unter anderem die Großprojekte Semmering- sowie Brenner Basistunnel und der Bau der Koralmbahn. Im Bestandsnetz wird neben der laufenden Erneuerung von Anlagen vor allem in Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit investiert.¹³

Die 2018 veröffentlichte Energie- und Klimastrategie der Bundesregierung bezieht auch die Bahn in eine „E-Mobilitätsoffensive“ ein. Das Netz der ÖBB-Infrastruktur AG war 2018 zu 73% elektrifiziert. Mit der Umsetzung bereits beschlossener Maßnahmen soll der Elektrifizierungsgrad im Netz der ÖBB bis 2023 auf ca. 79% steigen.¹⁴ Der Rahmenplan sieht unter anderem die Elektrifizierung der steirischen Ostbahn und der Strecke Wiener Neustadt – Schattendorf vor. Die Elektrifizierung der Bahn im Kärntner Gailtal wird 2019 abgeschlossen. Schon derzeit entfallen etwa 94% der Transportleistung des Bahn-Personenverkehrs auf Elektrotraktion.

Im Oktober 2018 wurde der Ausbau des stark ausgelasteten Güterterminals Wolfurt fertiggestellt, die Stellplatzkapazität konnte damit auf das Vierfache erhöht werden. Zum Einzugsbereich des Terminals gehören auch angrenzende Gebiete Deutschlands und der Schweiz. Der Terminal liegt unmittelbar an der Bahnstrecke München – Zürich. Bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2020 soll die Elektrifizierung des deutschen Abschnitts dieser wichtigen internationalen Strecke abgeschlossen sein. Zudem wurde im März 2018 mit der Elektrifizierung der Strecke von Ulm bis Lindau begonnen. Durch die beiden Projekte wird die Erreichbarkeit des Terminals Wolfurt von Norden her künftig entscheidend verbessert.¹⁵

Auch im Südosten gibt es neue Entwicklungen bezüglich internationaler Achsen. Das Projekt einer zweigleisigen Verbindung zum Hafen Koper, einem der wichtigsten Zulieferpunkte für die österreichische Industrie, hat die letzten Hürden genommen. Slowenien wird die Strecke mit Unterstützung der EU-Kommission und der Europäischen Investmentbank bis 2025 fertigstellen. Innerhalb Ungarns soll die Zulaufstrecke nach Koper von der Grenze bis Budapest durchgehend elektrifiziert werden.¹⁶ Andererseits bleiben Gewichtsrestriktionen auf der Zulaufstrecke via Marburg/Maribor nach Österreich vorerst bestehen.¹⁷ Auf der zweiten Bahnverbindung zwischen Österreich und Slowenien hat 2018 die Erneuerung des Karawankentunnels begonnen. Der Tunnel ist Teil der Verkehrsachse München – Salzburg – Ljubljana – Saloniki, deren Aufnahme in das Kernnetz der Transeuropäischen Netze angestrebt wird.¹⁸ Im Rahmen der Sanierung wird der Tunnel von zwei- auf eingleisig zurückgebaut.¹⁹ Das Profil des Karawankentunnels aus der Zeit der K&K-Staatsbahn war schon unter damaligen Verhältnissen für eine zweigleisige Strecke extrem eng dimensioniert. Da eine Erneuerung des Tunnels nur nach derzeit gültigen Standards erfolgen darf, musste zwangsläufig auf Zweigleisigkeit innerhalb des Tunnels verzichtet werden.

¹² BMVIT.

¹³ ÖBB-Infrastruktur AG, BMVIT.

¹⁴ BMNT, BMVIT.

¹⁵ DB und Vol.at 19.10.2018.

¹⁶ Budapest Business Journal 15.06.2018.

¹⁷ International Railway Journal 12.08.2014.

¹⁸ prognos et al.

¹⁹ Kleine Zeitung 10.08.2018.

C. Wirtschafts- und Prognosebericht

C.1. Umsatzentwicklung

Überblick	2018	2017	Veränderung	Veränderung in %
Zugkilometerleistung in Mio.	154,4	148,7	5,7	4%
Gesamtbruttotonnenkilometer in Mio.	78.190,7	77.085,4	1.105,3	1%
Eigenerzeugung Bahnstrom in ÖBB Kraftwerken in GWh	678	611	67	11%
Bahnstrom ab Oberleitung in GWh	1.847	1.831	16	1%
Gebäudeflächen inkl. vermietbarer Außenflächen in Tausend m ²	2.683	2.685	-2	0%
Umsatzerlöse in Mio. EUR	2.104,8	2.101,4	3,4	0%
Gesamterträge in Mio. EUR	3.303,9	3.201,6	102,3	3%
Gesamterträge je MitarbeiterIn in TEUR	182	178	4	2%

Leistungsindikatoren

Als wichtiger Indikator zur Beurteilung der operativen Leistungserbringung des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns dient die Entwicklung der Zugkilometerleistung (Zkm). Im Vergleich zum Vorjahr stieg das Leistungsvolumen um rd. 5,7 Mio. Zkm auf insgesamt rd. 154,4 Mio. Zkm (Vj: rd. 148,7 Mio. Zkm).

Entwicklung der Zugkilometer nach Verkehrsart in Mio.	2018	2017	Veränderung	Veränderung in %
Reiseverkehr	105,9	100,5	5,4	5%
<i>davon ÖBB-Konzern</i>	<i>97,4</i>	<i>95,3</i>	<i>2,1</i>	<i>2%</i>
Güterverkehr	41,0	40,7	0,3	1%
<i>davon ÖBB-Konzern</i>	<i>30,7</i>	<i>31,4</i>	<i>-0,7</i>	<i>-2%</i>
Dienst- und Lokzüge	7,5	7,5	0,0	0%
<i>davon ÖBB-Konzern</i>	<i>5,8</i>	<i>5,9</i>	<i>-0,1</i>	<i>-2%</i>
Gesamt	154,4	148,7	5,7	4%
<i>davon ÖBB-Konzern</i>	<i>133,9</i>	<i>132,6</i>	<i>1,3</i>	<i>1%</i>

Einen weiteren Indikator zur Beurteilung des Geschäftsverlaufs bildet die Entwicklung der Gesamtbruttotonnenkilometer (GBTkm). Während im Geschäftsjahr 2017 rd. 13,9 Mrd. GBTkm oder 18% der Gesamtmenge auf externe Eisenbahnverkehrsunternehmen entfielen, belief sich dieser Wert für 2018 auf rd. 16,0 Mrd. GBTkm, was 20% der Gesamtmenge entspricht.

Entwicklung der Bruttotonnenkilometer nach Verkehrsart in Mio.	2018	2017	Veränderung	Veränderung in %
Reiseverkehr	30.690,4	29.720,8	969,6	3%
<i>davon ÖBB-Konzern</i>	<i>28.070,9</i>	<i>28.052,4</i>	<i>18,5</i>	<i>0%</i>
Güterverkehr	46.347,7	46.224,8	122,9	0%
<i>davon ÖBB-Konzern</i>	<i>33.160,1</i>	<i>34.237,7</i>	<i>-1.077,6</i>	<i>-3%</i>
Dienst- und Lokzüge	1.152,6	1.139,8	12,8	1%
<i>davon ÖBB-Konzern</i>	<i>925,5</i>	<i>919,9</i>	<i>5,6</i>	<i>1%</i>
Gesamt	78.190,7	77.085,4	1.105,3	1%
<i>davon ÖBB-Konzern</i>	<i>62.156,5</i>	<i>63.210,0</i>	<i>-1.053,5</i>	<i>-2%</i>

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

Der Strombereich entwickelte sich wie folgt:

Bahnstrom in GWh	2018	2017	Veränderung	Veränderung in %
Eigenerzeugung Bahnstrom in ÖBB Kraftwerken	678	611	67	11%
Bahnstrom ab Oberleitung	1.847	1.831	16	1%

Die vermietbaren Flächen entwickelten sich wie folgt:

Gebäudeflächen inkl. vermietbarer Außenflächen in Tausend m ²	2018	2017	Veränderung	Veränderung in %
Konzernexterne Nutzung	642	663	-21	-3%
Konzerninterne Nutzung	319	317	2	1%
Eigennutzung ÖBB-Infrastruktur AG	550	558	-8	-1%
Allgemeinflächen und Leerstand	1.152	1.128	24	2%
Gebäudeflächen	2.663	2.666	-3	0%
Vermietete Außenflächen	20	19	1	5%
Gesamter Bestand	2.683	2.685	-2	0%

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

Umsatzerlöse

Umsatzerlöse ÖBB-Infrastruktur-Konzern in Mio. EUR	2018	2017	Veränderung	Veränderung in %
Unkonsolidierte Umsatzerlöse	2.365,3	2.366,4	-1,1	0%
Abzüglich Innenumsatz des Konzerns	-260,5	-265,0	4,5	-2%
Umsatzerlöse	2.104,8	2.101,4	3,4	0%
Sonstige Erträge (konsolidiert)	1.199,1	1.100,2	98,9	9%
Gesamterträge	3.303,9	3.201,6	102,3	3%
<i>davon mit übrigen ÖBB-Konzern</i>	<i>743,1</i>	<i>732,9</i>	<i>10,2</i>	<i>1%</i>

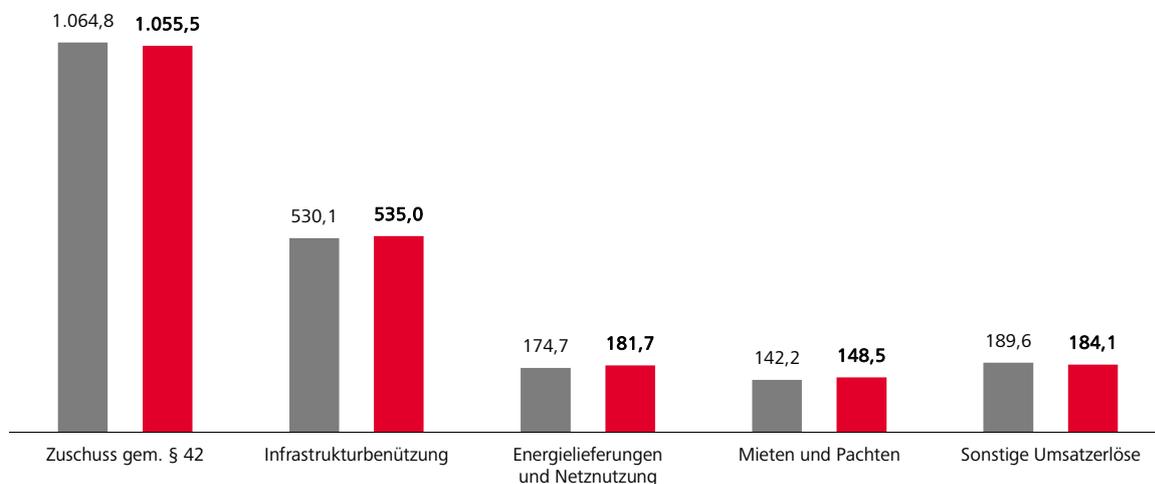
Wie oben angeführt, erreichten die Konzernumsatzerlöse rd. 2.104,8 Mio. EUR (Vj: rd. 2.101,4 Mio. EUR), wovon rd. 742,9 Mio. EUR (Vj: rd. 732,4 Mio. EUR) auf Gesellschaften anderer Teilkonzerne des ÖBB-Konzerns entfallen.

Der Umsatz je MitarbeiterIn beträgt bei durchschnittlich 18.137 MitarbeiterInnen (Vj: 17.975 MitarbeiterInnen) rd. 116 TEUR (Vj: rd. 117).

Die Umsatzerlöse werden überwiegend in Österreich erzielt. Umsätze in der Höhe von rd. 21,6 Mio. EUR (Vj: rd. 52,8 Mio. EUR) wurden mit KundInnen aus dem Ausland erwirtschaftet. Diese betreffen im Wesentlichen Energielieferungen und das Infrastrukturbenutzungsentgelt.

Entwicklung der Konzernumsatzerlöse in Mio. EUR

■ 2017: 2.101,4 ■ 2018: 2.104,8



C.2. Ertragslage

Überblick	2018	2017	Veränderung	Veränderung in %
EBIT ²⁰ in Mio. EUR	603,1	595,6	7,5	1%
EBIT-Marge ²¹ in %	18,3%	18,6%	-0,3%	-2%
EBITDA ²² in Mio. EUR	1.379,8	1.347,2	32,6	2%
EBT in Mio. EUR	45,3	47,1	-1,8	-4%
Eigenkapitalrentabilität ²³ in %	3,2%	3,5%	-0,3%	-9%
Gesamtkapitalrentabilität ²⁴ in %	2,5%	2,6%	-0,1%	-4%

Struktur der Gewinn-und-Verlust-Rechnung

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

Struktur der Gewinn-und-Verlust-Rechnung in Mio. EUR	2018	in % der Gesamterträge	2017	in % der Gesamterträge	Veränderung	Veränderung in %
Umsatzerlöse	2.104,8	64%	2.101,4	66%	3,4	0%
Andere aktivierte Eigenleistungen	306,3	9%	293,6	9%	12,7	4%
Sonstige betriebliche Erträge und Veränderung des Bestandes	892,8	27%	806,6	25%	86,2	11%
Gesamterträge	3.303,9	100%	3.201,6	100%	102,3	3%
<i>davon gegenüber übrigem Konzern</i>	<i>743,1</i>	<i>22%</i>	<i>732,9</i>	<i>23%</i>	<i>10,2</i>	<i>1%</i>
Materialaufwand	85,2	3%	76,9	2%	8,3	11%
Aufwendungen bezogene Leistungen	329,2	10%	334,8	10%	-5,6	-2%
Personalaufwand	1.182,8	36%	1.126,3	35%	56,5	5%
Abschreibungen	776,7	24%	751,6	23%	25,1	3%
So. betr. Aufwand (inkl. Wertminderungen für Ford. aus L+L)	326,9	10%	316,4	10%	10,5	3%
Gesamtaufwand	2.700,8	82%	2.606,0	81%	94,8	4%
<i>davon gegenüber übrigem Konzern</i>	<i>226,1</i>	<i>7%</i>	<i>210,1</i>	<i>7%</i>	<i>16,0</i>	<i>8%</i>
EBIT	603,1	18%	595,6	19%	7,5	1%
Finanzergebnis	-557,8	-17%	-548,5	-17%	-9,3	-2%
<i>davon gegenüber übrigem Konzern</i>	<i>-1,1</i>	<i>0%</i>	<i>-1,4</i>	<i>0%</i>	<i>0,3</i>	<i>0%</i>
EBT	45,3	1%	47,1	1%	-1,8	-4%

Die Gesamterträge des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns beliefen sich im Berichtsjahr auf rd. 3.303,9 Mio. EUR (Vj: rd. 3.201,6 Mio. EUR), je MitarbeiterIn bedeutet das bei durchschnittlich 18.137 MitarbeiterInnen (Vj: 17.975 MitarbeiterInnen) einen Betrag von rd. 182 TEUR (Vj: rd. 178 TEUR).

²⁰ Das EBIT entspricht dem Betriebsergebnis (ohne Ergebnis aus nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmen) der Konzern-Gewinn-und-Verlust-Rechnung.

²¹ EBIT-Marge: EBIT/Gesamterträge.

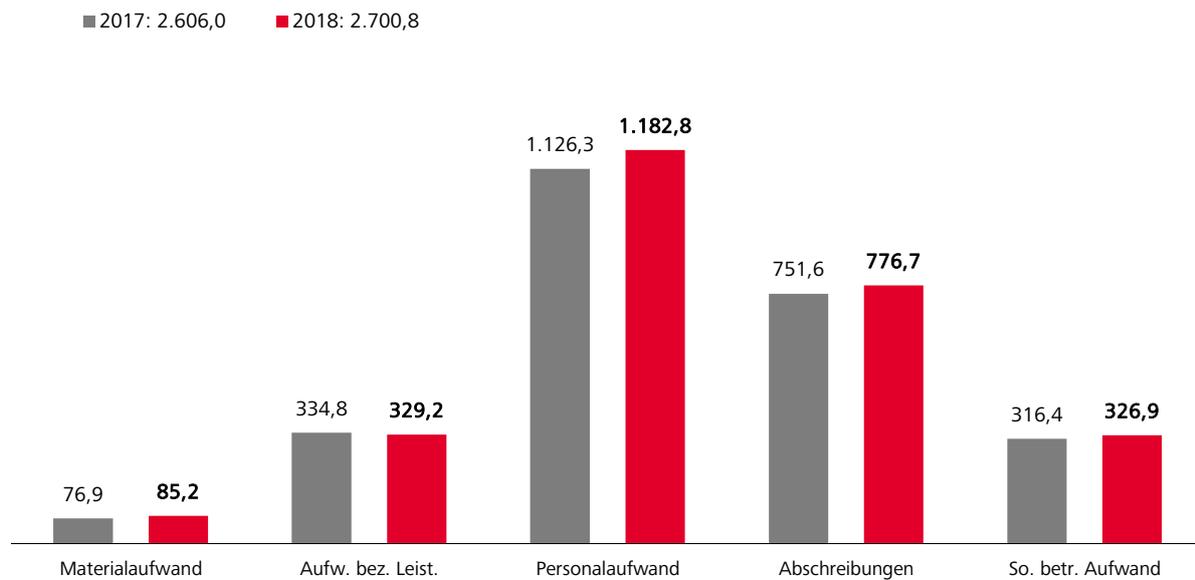
²² EBITDA: EBIT + Abschreibungen.

²³ Eigenkapitalrentabilität: EBT/Eigenkapital.

²⁴ Gesamtkapitalrentabilität: EBIT/Gesamtkapital.

Die Gesamtaufwendungen im ÖBB-Infrastruktur-Konzern erreichten rd. 2.700,8 Mio. EUR (Vj: rd. 2.606,0 Mio. EUR) und verteilen sich auf folgende Aufwandsarten:

Entwicklung der betrieblichen Aufwendungen in Mio. EUR



Der durchschnittliche Personalaufwand je MitarbeiterIn des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns beträgt rd. 65 TEUR (Vj: rd. 63 TEUR). Dies entspricht einer Personalintensität²⁵ von 44% (Vj: 43%).

Die Materialintensität²⁶ belief sich wie im Vorjahr auf 3%. Der durchschnittliche Aufwand für Material und bezogene Leistungen pro MitarbeiterIn betrug wie im Vorjahr rd. 23 TEUR.

Im ÖBB-Infrastruktur-Konzern wurde im Berichtsjahr ein negatives Finanzergebnis von rd. 557,8 Mio. EUR (Vj: rd. 548,5 Mio. EUR) erzielt.

Das EBT ist auf rd. 45,3 Mio. EUR (Vj: rd. 47,1 Mio. EUR) gesunken.

²⁵ Personalintensität: Personalaufwand/Gesamtaufwendungen.

²⁶ Materialintensität: Materialaufwand/Gesamtaufwendungen.

C.3. Vermögens- und Finanzlage

Überblick	31.12.2018	31.12.2017	Veränderung	Veränderung in %
Bilanzsumme in Mio. EUR	24.166,2	23.155,0	1.011,2	4%
Sachanlagenintensität ²⁷ in %	93%	93%	0%	0%
Sachanlagendeckungsgrad ²⁸ in %	6%	6%	0%	0%
Sachanlagendeckungsgrad II ²⁹ in %	90%	99%	-9%	-9%
Eigenkapitalquote ³⁰ in %	6%	6%	0%	0%

Bilanzstruktur

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

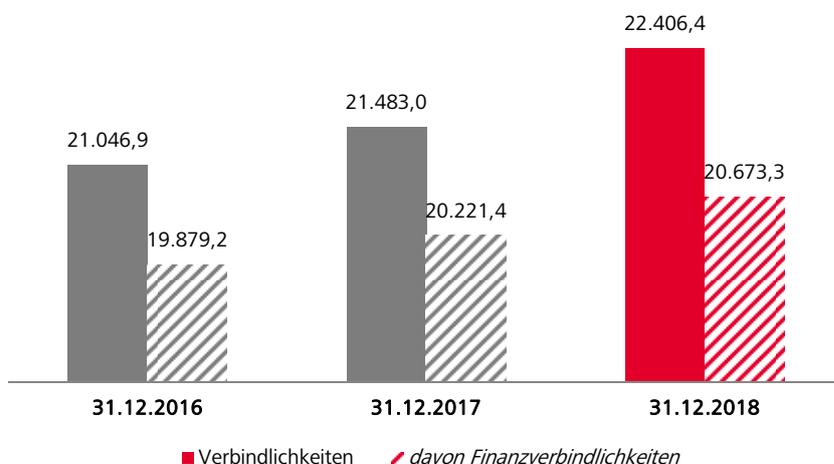
Struktur der Konzern-Bilanz in Mio. EUR	31.12.2016	31.12.2017	Struktur 2017	31.12.2018	Struktur 2018	Veränderung von 2017 auf 2018
Langfristige Vermögenswerte	21.850,2	22.665,9	98%	23.637,9	98%	972,0
Kurzfristige Vermögenswerte	804,1	489,1	2%	528,3	2%	39,2
Bilanzsumme	22.654,3	23.155,0	100%	24.166,2	100%	1.011,2
Eigenkapital	1.268,6	1.337,8	6%	1.427,0	6%	89,2
Langfristiges Fremdkapital	18.226,6	20.067,6	87%	18.809,7	78%	-1.257,9
Kurzfristiges Fremdkapital	3.159,1	1.749,6	7%	3.929,5	16%	2.179,9

Die Bilanzsumme des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns stieg im Berichtsjahr auf rd. 24.166,2 Mio. EUR (Vj: rd. 23.155,0 Mio. EUR) an. Der Anstieg der langfristigen Vermögenswerte ist vorwiegend bedingt durch die Investitionen in das Sachanlagevermögen. Nähere Angaben zu den Investitionen im Geschäftsjahr werden im Kapitel C.4. Investitionen und Finanzierungsmaßnahmen gemacht.

Nach einem Anstieg des Eigenkapitals auf rd. 1.427,0 Mio. EUR (Vj: rd. 1.337,8 Mio. EUR) errechnet sich wie im Vorjahr eine Eigenkapitalquote von 6%.

Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sanken von rd. 140,0 Mio. EUR auf rd. 128,5 Mio. EUR. Das Working Capital³¹ lag bei rd. -473,3 Mio. EUR (Vj: rd. -309,4 Mio. EUR).

Verbindlichkeiten in Mio. EUR



²⁷ Sachanlagenintensität: Sachanlagevermögen/Gesamtvermögen.

²⁸ Sachanlagendeckungsgrad: Eigenkapital/Sachanlagevermögen.

²⁹ Sachanlagendeckungsgrad II: (Eigenkapital + langfristiges Fremdkapital)/Sachanlagevermögen.

³⁰ Eigenkapitalquote: Eigenkapital/Gesamtkapital.

³¹ Working Capital: Vorräte (exkl. Verwertungsobjekte) + Forderungen aus Lieferungen und Leistungen – Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen – Geleistete Anzahlungen für Vorräte.

Die Verbindlichkeiten des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns erhöhten sich im Berichtsjahr in Summe um 4% auf rd. 22.406,4 Mio. EUR (Vj: rd. 21.483,0 Mio. EUR).

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

Erläuterungen zur Konzern-Geldflussrechnung

Der Free Cashflow³² verbesserte sich im Geschäftsjahr auf rd. -475,3 Mio. EUR (Vj: rd. -681,7 Mio. EUR). Die Verbesserung des Cashflows aus der betrieblichen Tätigkeit resultiert im Wesentlichen aus einem Anstieg des Working Capitals.

Auszug aus der Konzern-Geldflussrechnung in Mio. EUR	31.12.2018	31.12.2017	Veränderung
Geldfluss aus der betrieblichen Tätigkeit	1.199,8	922,5	277,3
Geldfluss aus der Investitionstätigkeit	-1.675,1	-1.604,2	-70,9
Free Cashflow	-475,3	-681,7	206,4
Geldfluss aus der Finanzierungstätigkeit	271,5	481,6	-210,1
Zahlungswirksame Veränderung der Fondsmittel	-203,8	-200,1	-3,7

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

C.4. Investitionen und Finanzierungsmaßnahmen

Überblick	2018	2017	Veränderung	Veränderung in %
Investitionen in Mio. EUR	1.985,0	1.808,1	176,9	10%
Sachanlageninvestitionsquote der Gesamterträge ³³ in%	56%	54%	2%	4%
Sachanlageninvestitionsquote der Buchwerte ³⁴ in%	9%	8%	0%	3%

In Summe investierte der ÖBB-Infrastruktur-Konzern im Berichtsjahr rd. 1.985,0 Mio. EUR (Vj: rd. 1.808,1 Mio. EUR), woraus sich eine Sachanlageninvestitionsquote von 56% (Vj: 54%) der Gesamterträge und von 9% (Vj: 8%) der Buchwerte zum 01.01. errechnet. Die Berechnung erfolgt von den Bruttoinvestitionen vor Abzug der Kostenbeiträge.

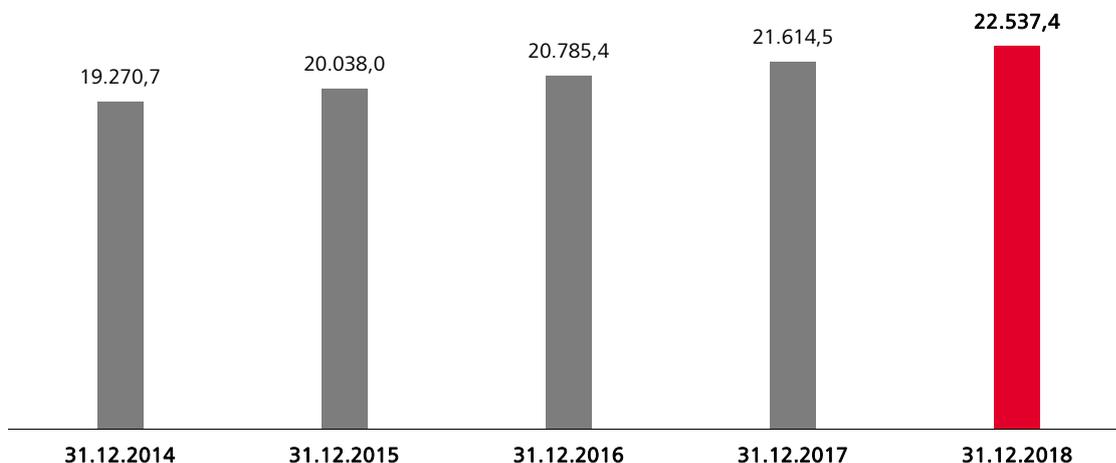
Die ÖBB-Infrastruktur AG nimmt seit dem Jahr 2017 die notwendige Finanzierung vor allem über Darlehen der Republik Österreich in Erledigung durch die Österreichische Bundesfinanzierungsagentur (OeBFA) anstatt über eigene Anleiheemissionen am Kapitalmarkt auf. Die ÖBB-Infrastruktur AG zählt gemäß Eurostat-Kriterien 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. Weiterführende Informationen dazu befinden sich in Erläuterung 25 zum Konzernabschluss.

³² Free Cashflow: Cashflow aus der betrieblichen Tätigkeit + Cashflow aus der Investitionstätigkeit.

³³ Sachanlageninvestitionsquote: Investitionen in das Sachanlagevermögen/Gesamterträge.

³⁴ Sachanlageninvestitionsquote: Investitionen in das Sachanlagevermögen/Buchwert Sachanlagevermögen zum 01.01.

Entwicklung des Sachanlagevermögens in Mio. EUR



Österreich liegt bei den Pro-Kopf-Investitionen ins Schienennetz im europäischen Spitzenfeld:



Investitionsschwerpunkte 2018

Die ÖBB-Infrastruktur AG setzte im Jahr 2018 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

Im Berichtszeitraum wurde u. a. an folgenden Projekten gearbeitet: am Streckenausbau St. Margrethen – Lauterach (Vbg.), am Güterzentrum Wolfurt (Vbg.), am selektiv zweigleisigen Ausbau Wien – Bratislava (W/NÖ), am Ausbau der Pottendorfer Linie (NÖ), am Semmering-Basistunnel (NÖ/Stmk.), an den Koralmbahn-Abschnitten Wettmannstätten – St. Andrä mit Koralmtunnel (Stmk./Ktn.), St. Andrä – Aich (Ktn.), Aich-Mittlern (Ktn.), Mittlern – Althofen/Drau (Ktn.) und der Attraktivierung der Lavanttalbahn (Ktn.) sowie am Brenner Basistunnel (T/Italien). Ebenso wurde die Bahnhofsoffensive weiter forciert – u. a. wurden die Bahnhöfe und Haltestellen Langenwang (Stmk.), Stein an der Enns (Stmk.), Tulln an der Donau (NÖ), Pörschach (Ktn.), Friesach (Ktn.), Hetzendorf (W), Kritzensdorf (NÖ), Kefermarkt (OÖ), Losenstein (OÖ), Reichraming (OÖ) und Pulgarn (OÖ), Rankweil (Vbg.) und Seefeld in Tirol (T) fertiggestellt. Des Weiteren wurden die Planungsprojekte zum viergleisigen Ausbau der Weststrecke Linz – Wels (OÖ) und Salzburg – Köstendorf (Sbg.), zum Ausbau der Nordbahn (W/NÖ), zur Verknüpfung Schafotenau – Knoten Radfeld (Brenner-Nordzulauf) (T), Grenze nächst Kufstein – Schafotenau (T/Deutschland), zur Modernisierung der Verbindungsbahn zwischen Wien Hütteldorf und Wien Meidling (W), zur Flughafenspanne (NÖ/Bgld.), zum Projekt Breitspurbahn (NÖ/Bgld.), zum Flughafenast (Stmk.) sowie zum Ausbau der Mattigtalbahn inkl. des Umbaus des Bahnhofs Neumarkt/Köstendorf zum Verkehrsknotenpunkt (Sbg./OÖ) und dem Kraftwerk Obervellach II (Ktn.) sowie dem Kraftwerk Tauernmoos (Sbg.) vorangetrieben.

Im ersten Halbjahr 2018 erfolgte der Spatenstich zum Umbau des Bahnhofs Wernstein (OÖ) und der Baubeginn der Zentralwerkstätte Wien Hebbelplatz (W). Im zweiten Halbjahr wurde u. a. mit dem Bau der Bahnhöfe und Haltestellen Ternberg (OÖ), Lungitz (OÖ), Hall in Tirol, Braunau (OÖ) sowie der Bahnhöfe Fehring (Stmk) und Kapfenberg (Stmk) begonnen und der Terminal Wolfurt (Vbg.) vollständig in Betrieb genommen. Mit der Gesamtfertigstellung bietet der deutlich erweiterte ÖBB Güterterminal Wolfurt noch mehr Kapazität, Wirtschaftlichkeit und Service.

Das Parkdeck Wels (OÖ) wurde nach einem Jahr Bauzeit im Spätsommer in Betrieb genommen. Das neue Parkdeck in Matri (T) mit Kontextprojekten zur barrierefreien Erschließung aller Bahnhofsbereiche wurde ebenfalls erfolgreich seiner Bestimmung übergeben. Im Gailtal erfolgte der Spatenstich für die Elektrifizierung der Gailtalbahn von Arnoldstein nach Hermagor, die Ende 2019 abgeschlossen wird.

Studien zeigen, dass diverse Sekundäreffekte der Investitionen in der Bau- und Betriebsphase zu einer enormen Wertschöpfung führen. Ein investierter Euro führt zu einer Wertschöpfung von zwei Euro in der österreichischen Volkswirtschaft. In der Bauphase generiert eine Investition von einer Milliarde rd. 17.000 Beschäftigungsverhältnisse, und die verbesserte Erreichbarkeit ab Inbetriebnahme sichert und erzeugt weitere Tausende Beschäftigungsverhältnisse, fördert die Interaktion zwischen den Regionen und stärkt ihre Wettbewerbsfähigkeit. Zudem zeigen Studien, dass Orte mit Verkehrsstationen weniger stark von Abwanderung betroffen sind als Orte ohne.

Meilensteine Großprojekte

Bei der 130 km langen Koralmbahn zwischen Graz und Klagenfurt sind bereits rund 120 km in Bau oder fertiggestellt. Das entspricht etwa 90 Prozent des Gesamtprojekts. Herzstück dabei ist der rund 33 km lange, zweiröhrige Koralmtunnel, bei dem sich zwei Tunnelbohrmaschinen zwischen 2013 und 2018 von steirischer Seite aus in den Berg vorgetrieben haben. Mehr als 17 km haben die Tunnelbohrer dabei jeweils zurückgelegt – Weltrekord für die längsten Vortriebsleistungen unter vergleichbaren Bedingungen. Im August 2018 fand schließlich der erste Durchschlag in der Südröhre statt, ein historischer Meilenstein beim Bau des sechstlängsten Eisenbahntunnels der Welt. Die noch verbleibenden Kilometer bis zum zweiten Durchschlag in der Nordröhre übernimmt die dritte, im Oktober 2015 gestartete Tunnelbohrmaschine von Kärnten aus. Neben dem Koralmtunnel fand im April 2018 außerdem der Durchschlag beim Tunnel Untersammelsdorf (Tunnelkette St. Kanzian) statt. Nach den Durchschlägen bei den Tunnel Lind, Stein, Srejach (Tunnelkette St. Kanzian) und Langer Berg (Granitzaltunnel) konnten somit alle Vortriebsarbeiten auf Kärntner Seite abgeschlossen werden.

Auch der Bau des Semmering-Basistunnels schreitet voran: Auf vier Tunnelbaustellen herrscht Hochbetrieb. Im mittleren Bauabschnitt Fröschnitzgraben nahm eine der beiden Tunnelvortriebsmaschinen die Arbeiten in Richtung Osten auf. Die Tunnelbohrmaschinen können nur dort zum Einsatz kommen, wo das Gestein sehr homogen, also gleichbleibend und relativ fest ist. Das ist in einem Drittel des Semmering-Basistunnels der Fall. Die Tunnelbohrmaschinen wurden in einem Werk in der Nähe von Lyon gebaut und legen vor ihrem Einsatz eine 1.000 km lange Reise per Schiff und Lkw von Frankreich zum Semmering zurück. Aus Platzgründen wurden die beiden Bohrer hintereinander in Einzelteilen angeliefert und dann 400 m unter der Erde zusammengebaut. Die zweite Maschine nimmt 2019 ihre Arbeit in der zweiten Tunnelröhre auf. Von niederösterreichischer Seite aus – auf der Baustelle Gloggnitz – haben sich die Mineure bereits 3.500 m in den Berg gearbeitet. Teil dieses Abschnitts ist auch der Zwischenangriff mit seinem 1.000 m langen Zugangstunnel und zwei Schächten in Göstritz, der 2018 fertig gestellt wurde. Beim dritten Tunnelabschnitt Grautschenhof in der Steiermark wurden die 100 m tiefen Zugangsschächte bereits 2017 fertiggestellt und mittlerweile in beide Richtungen bereits mehr als ein halber Kilometer Tunnel gegraben. Für den Bahnhofsumbau in Mürzzuschlag starteten 2018 bereits Vorarbeiten. Der Semmering-Basistunnel ermöglicht den Reisenden zwischen Wien und Graz nach Fertigstellung eine Fahrzeitverkürzung von 30 Minuten und erleichtert den Güterverkehr auf der Strecke enorm.

Das Jahr 2018 war durch intensive Bautätigkeit für den Brenner Basistunnel geprägt. Mehr als 93 km des gesamten 230 km umfassenden Tunnelsystems sind ausgebrochen (Stand 12.12.2018). Ein eigener Gleisanschluss zur Baustelle Wolf steht seit August 2017 für das Baulos Pfons-Brenner zur Verfügung. Die Bauarbeiten an diesem Baulos haben am 19.11.2018 begonnen. Derzeit laufen die vorbereitenden Maßnahmen, Vortriebsbeginn wird voraussichtlich im Februar 2019 sein. Aktiv in Bearbeitung ist auch das Baulos Tulfes-Pfons, das Ende 2018 bereits eine Vortriebsleistung von rund 39 km Tunnel bzw. Stollen aufweist. Der Vortrieb in diesem Projektabschnitt wird 2019 abgeschlossen. Auf italienischem Staatsgebiet sind die Baulose Eisackunterquerung und Mauls 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. Auf der Strecke zwischen der Wiener Stadtgrenze und Münchendorf wird zum bestehenden Gleis ein zweites hinzugelegt; im Abschnitt Ebreichsdorf erfolgt weitgehend ein Neubau mit einem neuen Bahnhof. Die Maßnahmen teilen sich in zwei Abschnitte. Im Abschnitt Hennersdorf – Münchendorf laufen die Hauptarbeiten seit 2016. Im Rahmen einer zweimonatigen Sperre der Bahnstrecke im Sommer 2018 mit Schienenersatzverkehr konnten – wie bereits während der Streckensperre 2017 – wichtige Meilensteine umgesetzt werden. Im November 2018 wurde der Bahnhof Hennersdorf fertiggestellt und eröffnet. Mehrere Eisenbahnkreuzungen entlang der Strecke wurden aufgelassen und durch Über- oder Unterführungen ersetzt. In Achau wurde die Unterführung B16 aufgeweitet, sodass jetzt die Höhenbeschränkung für die Durchfahrt entfällt. Auch die Arbeiten für die neue Bahnunterführung der B11 sind bereits weit fortgeschritten. Ein Bahnsteig beim Bahnhof Achau befindet sich seit September 2018 in Betrieb. Im Rahmen der Arbeiten zum zweigleisigen Ausbau der Pottendorfer Linie entstand in Achau auch ein Hochwasserschutzprojekt für den Krottenbach, das gleichzeitig als ökologische Ausgleichsfläche dient und seltenen Stelzvogelarten eine neue Heimat bietet. In Münchendorf kann die Unterführung der L2005 im März 2019 fertiggestellt werden. Ein neues Brückentragwerk über die Triesting wurde im Juli 2018 eingeschoben, ein zweites folgt im Sommer 2019.

Der zweigleisige Ausbau der Pottendorfer Linie im Abschnitt Ebreichsdorf erfolgt durch eine neue zweigleisige Strecke zwischen den Ortsteilen Ebreichsdorf und Unterwaltersdorf mit einem neuen Bahnhof samt einer großzügigen Park & Ride-Anlage. Die Hauptbaumaßnahmen in diesem Bereich sind von 2020 bis zur Inbetriebnahme 2023 vorgesehen; im Jahr 2024 soll 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 2018 am Streckenausbau Wien – Bratislava gearbeitet, der ab 2023 eine Fahrzeitverkürzung von bis zu 25 min zwischen den beiden Hauptstädten ermöglicht. Das Projekt umfasst den abschnittswisen zweigleisigen Ausbau und die Elektrifizierung der bestehenden ÖBB Strecke vom Bahnhof Stadlau bis zur Staatsgrenze nahe Marchegg. Um die Kapazitäten zu erhöhen und den Fahrgästen bessere Verbindungen bieten zu können, wird die Strecke unter Aufrechterhaltung des regulären Zugbetriebs seit Oktober 2016 im Wiener Abschnitt (ca. 5,4 km) ausgebaut. Im Berichtszeitraum erfolgte die Fertigstellung im Wiener Abschnitt. Die Unterführungen Contiweg und Hirschstettner Straße wurden für den Straßenverkehr freigegeben. Die modernisierte Haltestelle Wien Hirschstetten ging barrierefrei Mitte 2018 in Betrieb. Im Oktober 2018 wurde die Haltestelle Wien Hausfeldstraße durch die neu errichtete Haltestelle Wien Aspern Nord ersetzt. Die offizielle Inbetriebnahme erfolgte mit Fahrplanwechsel im Dezember 2018. Seit 2018 wird der niederösterreichische Abschnitt (ca. 32 km) selektiv zweigleisig und elektrifiziert ausgebaut. Sofern es die Kapazität erfordert, ist ein durchgängiger zweigleisiger Ausbau möglich. Auch auf slowakischer Seite soll der Ausbau erfolgen.

Gebündelte Umsetzung von Reinvestitionsvorhaben im Rahmen von Streckensperren

Um die Beeinträchtigungen für die Abwicklung des Zugverkehrs so gering wie möglich zu halten, setzte die ÖBB-Infrastruktur AG im Jahr 2018 zahlreiche Reinvestitionsvorhaben gebündelt im Rahmen von Streckensperren um.

Die ÖBB-Infrastruktur AG führte im März sowie zwischen Juli und September 2018 umfangreiche Erhaltungsarbeiten auf der Eisenbahnstrecke Ötztal – Bludenz durch. Wichtige Erhaltungsarbeiten erfolgten außerdem im südlichen Erschließungsbereich im Hauptbahnhof Innsbruck (Juni–Juli) und an der Karwendelstrecke (Juni–Juli). Für die Fahrgäste wurde während der Hauptbauphasen der Projekte ein Schienenersatzverkehr eingerichtet.

Mit all diesen Maßnahmen sorgen die ÖBB dafür, dass die Fahrgäste sicher und pünktlich an ihr Ziel kommen.

Migration weiterer Streckenabschnitte in die fünf Betriebsführungszentralen

Darüber hinaus wurden im Jahr 2018 die Steuerbereiche der fünf Betriebsführungszentralen (BFZ) wieder deutlich erweitert. So wurden u. a. die Betriebsstellen Amstetten, Aschbach, Greisfurth, Ulmerfeld-Hausmening, Mauer-Öhling, Kröllendorf, Neuhofen a. d. Krems und Kematen a. d. Krems, Roh-Bad Hall in die BFZ-Linz, die Betriebsstellen Semmering, Breitenstein, Wolfsbergkogel, Leopoldau, Wien Süßenbrunn, Deutsch Wagram, Helmahof, Strasshof, Silberwald, Gänserndorf, Dürnkrot, Weikendorf, Oberweiden, Gerasdorf, Kapellerfeld, Seyring, Obersdorf, Wolkersdorf, Ulrichskirchen, Schleinbach, Hautzendorf, Niederkreuzstetten, Neubau-Kreuzstetten, Ladendorf, Paasdorf, Mistelbach, Silberwald, Siebenhirten, Hörsdorf, Frättingsdorf, Enzersdorf bei Staatz, Achau, Hennesdorf, Inzersdorf und Wien Blumental in die BFZ-Wien und der Bahnhof Kindberg in die BFZ-Villach migriert. Damit werden bereits rd. 53% des Hauptnetzes der ÖBB-Infrastruktur AG von den fünf Betriebsführungszentralen aus gesteuert.

Das BFZ-Ausfallskonzept beschreibt, wie im Störungs- bzw. Ereignisfall schnellstmöglich der Betrieb in gewohnter Qualität abgewickelt werden könnte und die Beeinträchtigungen im nationalen und internationalen Zugverkehr so gering wie möglich gehalten werden können. Das Ausfallskonzept sieht die Realisierung der Geo-Redundanz der BFZ-Systeme und BFZ-Hochbauten vor, die Tätigkeiten in der betrieblichen Rückfallebene gemäß Störfall- und Betriebsstörungskonzept maßgeblich reduzieren könnte. Dadurch sollen Infrastruktureinschränkungen vermieden werden.

ETCS – European Train Control System

Das ETCS trägt zur Vereinheitlichung des europäischen Eisenbahnsystems und damit zu einem leichteren und kostenoptimierten Zugang zum System Bahn bei. So wird die Position des Systems Bahn gegenüber anderen Verkehrsträgern auf lange Sicht gestärkt.

Durch die Umsetzung des ETCS-Migrationsplans wird die Sicherstellung der Interoperabilität auf Basis europäischer Vorgaben ermöglicht und gewährleistet, dass die gesetzlichen Vorgaben sowohl in technischer als auch in zeitlicher Hinsicht eingehalten werden. Eine enge Koordinierung mit der BFS-Ausfallstrategie wird sichergestellt. Damit wird im immer dichter und komplexer werdenden Bahnbetrieb für die entsprechende Sicherheit, Pünktlichkeit und Qualität gesorgt und die Kundenanforderungen werden erfüllt.

Digitalisierung im ÖBB-Infrastruktur-Konzern: Vereinfachen – Vernetzen – Handeln

Im ÖBB-Infrastruktur-Konzern setzen wir die Digitalisierung und Automatisierung ein, um Erfolgskriterien wie Pünktlichkeit, Sicherheit und Kundenzufriedenheit weiter zu verbessern und den Zugang zur Bahn zu erleichtern. Dabei denken wir organisationsübergreifend und treiben Initiativen, die aus der Digitalisierung entstehen, im Konzern abgestimmt voran. Die konzernweite digitale Geschäftsstrategie wird unter Berücksichtigung der Besonderheiten und Anforderung des Konzerns umgesetzt. Die Devise „Vereinfachen – Vernetzen – Handeln“ steht im Zentrum der Überlegungen.

Der konkreten Herausforderung, die relevanten Themen mit den vielen Facetten greifbar und messbar zu machen, wird mit der Entwicklung von Kennzahlen und der Definition der Wirksamkeit der Maßnahmen begegnet. Damit schaffen wir eine zentrale Voraussetzung für einen erfolgreichen und zielgerichteten Transformationsprozess. Die Digitalisierungsstrategie der ÖBB-Infrastruktur AG hat in enger Abstimmung mit den betroffenen Bereichen innerhalb der Infrastruktur Einflussgrößen definiert und damit einen wesentlichen Schritt gemacht, um in Zukunft den Mehrwert der Digitalisierung und Automatisierung transparent zu gestalten. Erste messbare Projekte sind die Zuglaufcheckpoints und „Greenlight“, die hochgenaue Verortung von Fahrzeugen. Es geht darum, Informationen über Fahrzeuge in unserem Bahnnetz umfassend und standardisiert digital bereitzustellen und so betriebliche Prozesse zu unterstützen und die Sicherheit weiter zu verbessern.

Mit dem Programm BFS zählte die ÖBB schon in der Vergangenheit zu den Vorreitern bei den Themen Automatisierung und Digitalisierung im Bahnbetrieb. Um die Automatisierung weiter voranzutreiben, werden ältere Stellwerksbauarten sukzessive durch moderne elektronische Stellwerke ersetzt.

Darstellung der gesamten Rahmenplan- und sonstigen Investitionsprojekte

Projekt		Investitionen 2018	Voraussichtliche bzw. erfolgte Fertigstellung
Bahnhofsum- und -neubauten	Bahnhof Fehring	2,1	2020
	Gailtalbahn (Herstellung Barrierefreiheit Nötsch – Hermagor)	2,1	2019
	Bahnhof Gänserdorf	0,6	2018
	Bahnhof Gröbming	2,5	2019
	Bahnhof Hall in Tirol	3,6	2019
	Bahnhof Kapfenberg	4,2	2020
	Haltestelle Langenwang	3,0	2018
	Bahnhof Matrei	0,9	2018
	Bahnhof Moosbierbaum-Heiligeneich ¹⁾	1,7	2017
	Bahnhof Öblarn	1,1	2019
	Haltestelle Parndorf Ort	7,1	2019
	Haltestelle Pörschach am Wörthersee	5,4	2018
	Bahnhof Rekawinkel	2,8	2018
	Bahnhof Roppen	2,5	2018
	Bahnhof Schwaz	0,7	2021
	Bahnhof Seefeld in Tirol	14,9	2018
	Bahnhof Tulln ¹⁾	16,2	2019
	Haltestelle Wien Hetzendorf	0,1	2018
Parkdecks	Wels Hbf; Errichtung Parkdeck	8,1	2018
	Matrei; Errichtung Parkdeck	1,6	2018
Großraum Wien	Güterzentrum Wien Süd ²⁾	5,2	2016/2019
	Ausbau Marchegger Ast ³⁾	57,2	2018/2022
	Wien Meidling – Abzw. Altmannsdorf; zweigleisiger Ausbau	0,9	2023
	Wien Hütteldorf – Wien Meidling; Verbindungsbahn	2,6	2026
Weststrecke	St. Pölten; Neubau Güterzugumfahrung	5,7	2017
	Ybbs a. d. Donau – Amstetten; 4-gleisiger Ausbau (Lückenschluss) ¹⁾	3,7	2015/2017
	Linz Kleinmünchen (a) – Linz Hbf; 4-gleisiger Ausbau	2,1	2017/2030
	Linz – Wels; 4-gleisiger Ausbau	31,9	2026
	Attnang-Puchheim – Salzburg Hbf; Ausbau Bestandsstrecke	2,5	2025
	Neumarkt-Köstendorf – Salzburg; Neubaustrecke	2,7	Planungen
Südstrecke	Süßenbrunn – Bernhardsthal; Ausbau Bestandsstrecke	3,6	2027
	Wien Blumental – Wampersdorf; 2-gleisiger Ausbau Pottendorfer Linie ⁴⁾	78,6	2023
	Wampersdorf – Wiener Neustadt; Streckenattraktivierung	11,0	2023
	Gloggnitz – Müzzzuschlag; Neubaustrecke (Semmering-Basistunnel)	248,5	2026
	Gloggnitz – Müzzzuschlag; Erneuerung Bestandsstrecke	15,4	2020
	Bruck a. d. Mur – Graz; Bahnhofsumbauten	15,4	2027
	Graz – Klagenfurt; Koralmbahn	293,3	2025
Pyhrn-Schoberachse	Wels – Passau; Ausbau Bestandsstrecke	11,2	2020/2024
	Linz – Selzthal; selektiv 2-gleisiger Ausbau und Bahnhofsumbauten	3,8	2026
	Linz Hbf – Summerau; Attraktivierung ⁵⁾	11,1	2023
Brennerachse	Brenner Basistunnel	220,2	2027
	Staatsgrenze n. Kufstein – Knoten Radfeld; 4-gleisiger Ausbau Unterinntal	6,7	Planungen
Arlbergachse	Bregenz – Bludenz; Nahverkehrsausbau (Rheintalkonzept) ⁶⁾	0,3	2027
	St. Margrethen – Lauterach; nahverkehrsgerechter Ausbau und Attraktivierung	3,7	2021
	Wolfurt; Terminal, Ausbau	16,9	2018
Programme	Lärmschutz	4,3	
	Park & Ride	13,6	
	Sicherheit und Betriebsführungssysteme	110,2	
	Maßnahmen zur Kundenzufriedenheit (Mobilfunk, Datennetze, WLAN)	17,7	
Reinvestitionen in das Schienennetz		567,6	
Sonstige (inkl. immaterieller Vermögenswerte)		136,2	
Gesamt Rahmenplan- und sonstige Investitionsprojekte		1.985,0	

¹⁾ Die Investitionen betreffen Restarbeiten nach offizieller Fertigstellung.

²⁾ Inbetriebnahme Inselbahnsteige und Kundenbereich erfolgte 2018.

³⁾ Inbetriebnahme für Betriebsgleise, KLV- und WLW-Anlage erfolgte 2016. 2019 bezieht sich auf Maßnahmen zur Realisierung eines Gleisanschlusses für die geplante Logistikhalle.

⁴⁾ Inbetriebnahme Wiener Abschnitt erfolgte 2018 (Erzherzog-Karl-Straße – Wien Aspern Nord).

⁵⁾ Bf. Hengersdorf Fertigstellung 2018.

⁶⁾ Bf. Kefermarkt / Hst. Pulgarn Fertigstellung 2018.

⁶⁾ Bf. Rankweil Fertigstellung 2018.

C.5. Die Strategie des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns

Rahmenbedingungen und Herausforderungen

Zu den Aufgaben der ÖBB-Infrastruktur AG zählen sowohl die Planung, Errichtung, Instandhaltung und der Betrieb der ÖBB-Infrastruktur AG als auch das Erbringen von Dienstleistungen im Eisenbahnbereich. Die KundInnen nehmen dabei stets eine zentrale Rolle ein. Der Ausbau integrierter Mobilität, Investitionen in WLAN und Mobilfunk sowie die laufende Weiterentwicklung der Bahnhöfe sind nur ein paar Beispiele für die Innovationskraft und Kundenorientierung der ÖBB. Generationen engagierter MitarbeiterInnen haben das Unternehmen geprägt und dadurch einen wichtigen Beitrag zur Modernisierungskraft geleistet, die schon immer beispielhaft für das Unternehmen war. So wurde auch dieses Jahr ein Hauptaugenmerk auf die Weiterbildung und Förderung der MitarbeiterInnen gelegt und Anfang Oktober die Lehrwerkstätte Wien Hebbelplatz, das größte Ausbildungszentrum Österreichs, offiziell eröffnet. Die neue Ausbildungsstätte für Eisenbahnfachkräfte ist „die“ moderne Anlaufstelle für alle Lehrlinge aus Wien und vereint die früheren Niederlassungen Floridsdorf, Innstraße und Penzing.

Der Mobilitätssektor befindet sich im Umbruch. Die immer größere Bedeutung der Digitalisierung, das steigende Umweltbewusstsein und die zunehmende Internationalisierung haben einen maßgeblichen Einfluss auf das Mobilitätsverhalten. Unter diesen Rahmenbedingungen wurde das Bemühen verstärkt, den ÖBB-Infrastruktur-Konzern kontinuierlich, aktiv und erfolgreich zu einem modernen, innovativen und nachhaltig wirtschaftlich stabilen Unternehmen zu entwickeln.

Die fortschreitende Marktliberalisierung, insbesondere bestärkt durch europäische Richtlinien im Rahmen der Eisenbahnpakete, führt zu einem stetig wachsenden Wettbewerb im Personen- und Güterverkehr. Mittels gezielter Investitionen schafft der ÖBB-Infrastruktur-Konzern die Voraussetzungen für attraktive Mobilität, ermöglicht einen einfachen Zugang zur Bahn und sorgt für Sicherheit, Pünktlichkeit und besten Kundenservice.

Auch innerhalb des Konzerns bestehen weitere Herausforderungen: Generationenwandel und neue Formen der Zusammenarbeit, laufende Optimierung der Kostenstruktur, Prozessoptimierungen hinsichtlich Erhöhung der Reaktionsgeschwindigkeit auf Marktveränderungen und weitere Forcierung von Innovation und Digitalisierung als Katalysator zur Erreichung der strategischen Ziele.

Strategie und Strategiemsetzung – Wichtige Initiativen im Konzern



Das Zielnetz 2025+ als Masterplan zur langfristigen, nachhaltigen Sicherung und Weiterentwicklung des Verkehrsmittels Schiene

Mit dem Zielnetz 2025+ werden die strategischen Weichen für den Ausbau und die Instandhaltung der Eisenbahninfrastruktur in Österreich gestellt. Es schafft die Voraussetzungen dafür, dass Schritt für Schritt ein Taktfahrplan im Personenverkehr eingeführt werden kann, und unterstützt die weitere Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene. Die Weiterentwicklung des Infrastrukturangebotes bildet eine Grundlage für die Gewinnung von zusätzlicher Nachfrage für die Schiene. Auf Basis des Zielnetzes 2025+ wird ein Netzentwicklungsplan (NEP) erstellt, welcher Zielsetzungen und Vorgaben zur Infrastrukturdimensionierung des ÖBB Streckennetzes enthält.

Darüber hinaus werden in den Streckenentwicklungsplänen (SEP) die Vorgaben und Inhalte aus dem Zielnetz 2025+ und dem NEP in Etappen konkretisiert, priorisiert und auf die jeweilige Strecke abgeleitet. Durch die Fokussierung auf strategische Ziele und Maßnahmen spezifizieren die SEP die Vorgaben für die Weiterentwicklung der Strecken. Sie zeigen somit den Weg zur Erreichung und Umsetzung des Zielnetzes 2025+ auf und bilden ein wichtiges Instrument für die Operationalisierung.

Strategische Initiativen

- Wir forcieren die kundenorientierte „Infrastrukturentwicklung“ inkl. Überarbeitung des Zielnetzes.
- Wir entwickeln Services für Personenbahnhöfe und Terminals/Logistik-Hubs zur Steigerung der Kundenanzahl, Kundenzufriedenheit sowie zur Stärkung der Wettbewerbsposition des Schienenverkehrs.
- Wir stehen für die Basisleistungen Pünktlichkeit und Sicherheit.
- Wir sorgen weiterhin für hohe Kosten- und Zeitstabilität bei Bauprojekten.
- Wir werden Toparbeitgeber mit Schwerpunkt auf Generationenmanagement, Steigerung des Frauenanteils und professioneller Aus- und Weiterbildung im Eisenbahnwesen.
- Wir erwirtschaften langfristige Erträge für unser Unternehmen durch ein Immobilien-Bestandportfolio.
- Wir positionieren uns als nachhaltiges Unternehmen u. a. durch die Erhöhung des Anteils der Eigenproduktion von Bahnstrom aus erneuerbarer Energie und übergreifende Maßnahmen zur Lärmreduktion.
- Wir forcieren transparente Prozesse und die Digitalisierung sowie Automatisierung des Bahnbetriebes.
- Wir forcieren Innovationen, die sowohl nach außen als auch nach innen Mehrwert kreieren, um nachhaltig Wachstum zu generieren.

Infrastruktur – Investitionen in Ausbau und Sicherheit

Infrastrukturausbau

Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern investiert in den nächsten Jahren durchschnittlich rd. 2,3 Mrd. EUR pro Jahr in die Modernisierung seiner Netze und leistet dadurch einen bedeutenden Beitrag für die heimische Wirtschaft.

Im Laufe der nächsten Jahre bis 2023 werden lt. Rahmenplan 2018 bis 2023 rd. 13,9 Mrd. EUR investiert – ein Großteil davon in die Reinvestitionen bzw. den Ausbau von Bahnhöfen, Park & Ride-Anlagen oder Terminals sowie in wesentliche Streckenausbauten, um den Zugverkehr weiter zu modernisieren.

An der Umsetzung von Großprojekten wie dem Ausbau der Südstrecke (inkl. Koralmbahn und Semmering-Basistunnel) oder des Brenner Basistunnels, die im Fokus der verkehrspolitischen Ziele stehen, wurde und wird mit Hochdruck gearbeitet, um mit dem Zielnetz 2025+ ein hoch attraktives System Schiene für Generationen zu schaffen.

Park & Ride-Ausbau

Strategische Zielsetzung ist die bedarfsgerechte Neuerrichtung/Inbetriebnahme von jährlich über 2.000 Pkw-Stellplätzen sowie mindestens 1.200 überdachten Zweiradabstellplätzen. Das Hauptaugenmerk zur Errichtung neuer Park & Ride-Anlagen (Pkw-Stellplätze) auf Verkehrsstationen liegt im Umfeld von Ballungsräumen (z. B. im Umkreis von rd. 30 km von Hauptstädten). Es ist nicht vorgesehen Park & Ride-Anlagen direkt in den Hauptstädten zu errichten. Situierungen von Park & Ride-Anlagen sollen so erfolgen, dass der motorisierte Individualverkehr schon im Nahbereich der „Quelle“ strukturiert angesprochen wird (Umstieg auf den ÖV).

E-Mobility

Elektromobilität soll die Funktionalität der Verkehrsstation als multimodalen Mobilitätshub erweitern, da die Anzahl der E-Pkws in den nächsten Jahren maßgeblich steigen wird. Daher ist die strategische Zielsetzung, an 50 Park&Ride-Anlagen bedarfsgerechte E-Pkw-Ladeinfrastruktur zu schaffen.

Im Rahmen des österreichweiten Carsharingangebots „ÖBB Rail&Drive“ konnten im Geschäftsjahr 2018 22 Elektrofahrzeuge angeboten werden.

ÖBB als Arbeitgeber – Fit für die Zukunft

Bis zum Jahr 2030 werden rd. 9.300 MitarbeiterInnen in den Ruhestand wechseln. Rd. 7.300 MitarbeiterInnen entfallen hiervon auf die ÖBB-Infrastruktur AG. Daher steigert die ÖBB-Infrastruktur ihre Attraktivität am Arbeitsmarkt.

Unsere strategischen Ziele:

- ÖBB = unter den Top 10 der Arbeitgeber in Österreich (Lehrlinge, Technik, Wirtschaft)
- Infra-MitarbeiterInnen-Zufriedenheit: 70/100 (gewichtete Punktzahl bei interner Umfrage)

Für den bevorstehenden Generationenwandel ist es unerlässlich, als attraktiver Arbeitgeber am internen und externen Arbeitsmarkt aufzutreten und wahrgenommen zu werden. Vor diesem Hintergrund nimmt der ÖBB-Infrastruktur-Konzern aktiv an dem konzernweiten Programm „Zukunft ÖBB“ teil, das sich mit einer Neuausrichtung der Arbeitgebermarke ÖBB beschäftigt.

Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern zählt mit rd. 1.500 Lehrlingen zu den größten Lehrlingsausbildungsbetrieben in Österreich. Im Rahmen einer Lehrlingsoffensive wird der Anteil der Lehrlinge, der nach abgeschlossener Ausbildung ins Unternehmen übernommen wird, stark steigen. Ein besonderer Fokus liegt dabei auf der Ausbildung und Übernahme von weiblichen Lehrlingen, speziell in technischen Berufen.

Professionelles Talentmanagement und klare Perspektiven sollen die MitarbeiterInnen fördern und motivieren, um vorhandenes Know-how im Unternehmen zu sichern und die interne Nachbesetzung von Schlüsselkräften zu ermöglichen. Laufbahnmodelle fördern ein nachhaltiges Karrieremanagement im Konzern.

Neue Personalstrategie

Rund ein Viertel der Belegschaft wird das Unternehmen – allein aus Altersgründen – verlassen. Es gilt, in den nächsten Jahren rd. 7.300 neue MitarbeiterInnen für den ÖBB-Infrastruktur-Konzern zu begeistern. Für den ÖBB-Infrastruktur-Konzern ist dies eine große Herausforderung – und eine ebenso große Chance. Die neue Personalstrategie gibt dem Unternehmen jene Instrumente zur Hand, die es braucht, um diese Chance zu nutzen. Als wichtiger Baustein der Unternehmensstrategie ist sie Teil eines geschlossenen strategischen Konzepts für ein starkes und modernes Unternehmen. Verbunden und angespornt durch die gemeinsame Vision „Wir bewegen Menschen mit Leidenschaft“, soll ein Beitrag zur positiven Entwicklung des Unternehmens geleistet werden. Hierzu wurden vier Schwerpunkte definiert: „Attraktiver Arbeitgeber“, „Talent Management“, „Kultur“ und „Organisationsentwicklung“.

Um im ÖBB-Infrastruktur-Konzern die großen Herausforderungen des demografischen Wandels und des damit verbundenen Wissensverlustes erfolgreich bewältigen zu können, wird ein im ÖBB-Infrastruktur-Konzern abgestimmtes Vorgehen durch die „Initiative Generationenmanagement“ etabliert. Ziel dieser Initiative ist die Schaffung eines aktiven, einheitlichen Generationenmanagements. Diese Initiative dient neben der bedarfsgerechten Unterstützung und Bereitstellung von Methoden auch zum Aufzeigen von Good Practices, dem Austausch zwischen den einzelnen Organisationseinheiten sowie dem gemeinsamen Verständnis im Konzern.

Nachhaltigkeit und Klimaschutz – Bahn und Bus als nachhaltige Mobilitätsanbieter

Die Versorgung der Eisenbahnverkehrsunternehmen auf dem österreichischen Schienennetz durch die ÖBB-Infrastruktur AG erfolgt zu 100% aus erneuerbarer Energie. Eine wichtige Rolle spielen dabei die acht eigenen Wasserkraftwerke, die rd. ein Drittel des benötigten Bahnstroms erzeugen. Dazu kommt das weltweit erste Bahnstrom-Solkraftwerk im niederösterreichischen Wilflensdorf.

Die ÖBB haben sich als größtes Klimaschutzunternehmen Österreichs positioniert und eine Reihe von strategischen Zielen definiert. Diese sind unter anderem:

- die Erhöhung der Eigenerzeugung aus erneuerbaren Energieträgern (Wasser, Wind, Sonne) zur wirtschaftlichen Sicherung der Stromversorgung,
- die Erhöhung der Versorgungssicherheit und Stabilisierung der Stromkosten durch geringere Marktabhängigkeit (strategische Topinitiative „(Re)Powering des ÖBB-Kraftwerksparks“) und
- eine CO₂-freie Energieversorgung der Bahninfrastruktur.

Im Jahr 2018 wurden zwei wesentliche Investitionsprojekte, die diese Strategie unterstützen, von den Gremien genehmigt.

Mit dem Projekt Bau des Kraftwerks Tauernmoos mit einem Investitionsvolumen von rd. 260,5 Mio. EUR kann das bisher nicht genutzte energetische Potenzial zwischen den beiden größten bestehenden Stauseen, Tauernmoossee und Weißsee, genutzt und ein Pumpspeicherkraftwerk mit einer Leistung von 170 MW errichtet werden. ÖBB Kraftwerke liefern Strom zu stabilen Kosten, unabhängig von der Preisentwicklung der Energiemärkte und tragen wesentlich zur Erhöhung der Versorgungssicherheit bei. Die Eigenerzeugung wird auf knapp über 40% steigen, inklusive der Partnerkraftwerke sogar auf 67%. Mit dem Projekt Kraftwerk Tauernmoos leisten die ÖBB einen wesentlichen Beitrag zum CO₂-freien Bahnfahren und zur Erreichung der europäischen Klima- sowie Umweltziele.

Das vom Aufsichtsrat nun mit einem Investitionsvolumen von rd. 27,9 Mio. EUR genehmigte Reinvestitionsvorhaben „Kraftwerk Spullersee, Standortoptimierung (Bau)“ leistet ebenfalls einen wesentlichen Beitrag zur Erreichung dieser strategischen Ziele. Auch erfordert das zunehmende Schienenverkehrsaufkommen und insbesondere die Verdichtung des Schienenverkehrs (Taktfahrplan) die Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Bahnstromsystems. Das Kraftwerk Spullersee nutzt heimische Wasserkraft und wird zur Lieferung von umweltfreundlichem, CO₂-freiem Bahnstrom als Treibstoff für die „grüne“ Bahn eingesetzt.

Mit diesen Projekten wird die Positionierung der ÖBB als größtes Klimaschutzunternehmen Österreichs gestärkt.

Innovation – mit neuen Ideen zum Erfolg

Innovation als wichtiger Hebel für die Strategieverreichung

Innovation ist ein wesentlicher Hebel zur Erreichung der strategischen Ziele des ÖBB-Konzerns. Dabei konnten in den vergangenen Jahren schon einige Erfolge erzielt werden. Es gilt jedoch, die Arbeit kontinuierlich fortzusetzen und Innovation als starke Triebkraft zur Strategieumsetzung im Unternehmen stärker zu verankern.

Innovation als Netzwerk verstehen

Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern ist Teil des ÖBB-Konzerns mit rd. 40.000 MitarbeiterInnen: Innovation ist daher als Netzwerk zu verstehen – und weniger als eine zentrale Funktion. Ein konzernübergreifendes Innovationsnetzwerk bietet einen fruchtbaren Boden für ein möglichst breites Spektrum an Innovationen. Dabei besteht das gerechtfertigte und sinnvolle Spannungsfeld zwischen „Neues zulassen und aus Fehlern lernen“ und „betriebliche Abläufe im Hinblick auf Sicherheit und Zuverlässigkeit minutiös takten und kontrollieren“.

Neben der Ideenwerkstatt, F&E-Projekten und der Zusammenarbeit mit Forschungseinrichtungen wird mit KundInnen im Rahmen von „Open Innovation“ nach neuen Lösungen und Services gesucht, um das Bahnfahren noch attraktiver zu machen.

Die ÖBB-Infrastruktur AG gestaltet gemeinsam mit anderen europäischen Bahnen, der Industrie und der Europäischen Kommission mittels der Initiative „Shift2Rail“ die Bahn von morgen. Diese Initiative bündelt Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten europaweit mit dem Ziel, die Bahn durch Innovation pünktlicher, zuverlässiger und kostengünstiger zu machen. Die ÖBB-Infrastruktur AG ist in zahlreiche Projekte eingebunden bzw. leitet Projekte, wie etwa im Bereich der Entwicklung von zukünftigen Bahnhöfen. Die Beteiligung an europäischen Forschungsprogrammen hat hohe Priorität, um Forschungs-, Entwicklungs- und Innovationsaktivitäten mit europäischen PartnerInnen zu bündeln.

Open Innovation

Die ÖBB betreiben Innovation in vielfältiger Weise. Dazu zählen viele Projekte und Services, die sich aus Initiativen der MitarbeiterInnen, Forschung und Entwicklung, der Ideenwerkstatt sowie laufenden strategischen Initiativen ergeben. Das Programm „Open Innovation“ bietet den Innovationstreibern im Konzern ein breites Dienstleistungsangebot zur Unterstützung von kundenzentrierter Innovation. Dazu zählt neben geeigneten Räumlichkeiten, wie dem Service Design und Open Innovation Lab, eine breite Palette an Methoden und kompetenten MitarbeiterInnen, um Innovationen zu ermöglichen. Das Prinzip „Open Innovation“ bezeichnet die Öffnung des Innovationsprozesses für Ideen und Vorschläge von externen Stakeholdern. Unter Einbindung der KundInnen, MitarbeiterInnen sowie Lieferanten werden Ideen eingeholt und zu marktreifen Produkten entwickelt. Um den Austausch mit den externen Ideengebern möglichst einfach und interaktiv zu gestalten, wurde 2016 die Open-Innovation-Plattform lanciert, die so viele begeisterte User fand, dass sie 2017 grundlegend überarbeitet wurde und den AnwenderInnen seit 2018 mit neuen Funktionen zur Verfügung steht.

Bei der Umsetzung von Innovationsinitiativen wird das Prinzip „rapid prototyping“ angewandt: Aus Ideen werden rasch Prototypen entwickelt, die sofort im Markt bei den KundInnen getestet und auf Basis des Feedbacks weiterentwickelt werden. Der sich wiederholende Prozess erlaubt es, Ideen effizient und rasch zu relevanten Produkten, Services und Prozessen zu gestalten. Diese Methode schafft die Möglichkeit, in kurzer Zeit Kundenbedürfnisse zu verstehen und die Produkte darauf maßzuschneidern.

Ideenwerkstatt des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns

Um das Potenzial der ÖBB MitarbeiterInnen für Innovation und Ideen bestmöglich zu fördern und so gemeinsam die Weiterentwicklung und Mitgestaltung der Zukunft des Konzerns voranzubringen, steht die Ideenwerkstatt allen MitarbeiterInnen zur Einbringung ihrer Verbesserungsvorschläge offen.

Alleine im ÖBB-Infrastruktur-Konzern wurden 2017 306 Ideen in der Ideenwerkstatt eingebracht, wovon 37 erfolgreich umgesetzt wurden. Im Jahr 2018 konnte die Zahl der umgesetzten Ideen auf 105 gesteigert werden; dies mit einem möglichen Einsparungspotenzial von insgesamt rd. 6,0 Mio. EUR in den nächsten sechs Jahren. Die Zielvorgabe des Vorstands, die 37 umgesetzten Ideen des Jahres 2017 zu verdoppeln, wurde weit übertroffen.

Im Juni 2018 wurde erstmals der ÖBB Award in der Kategorie Innovation überreicht. Eine unabhängige Jury wählte aus einem Pool von im Konzern umgesetzten Ideen aus dem Jahr 2017 den Sieger. Die Gewinneridee stammt mit „Automatisierte Vegetationserkennung“ aus dem ÖBB-Infrastruktur-Konzern.

C.6. Sonstige wichtige Vorgänge und Ausblick

Ausblick ÖBB-Konzern

Der Mobilitätsmarkt wird sich in den nächsten zehn Jahren durch unterschiedliche Entwicklungen am Markt, aber vor allem auch durch neue Technologien und Digitalisierung, signifikant verändern. Die ÖBB Strategie und die Umsetzung operativer Maßnahmen entscheiden die Zukunft.

Steigende Fahrgastzahlen und Druck auf Margen

Die Fahrgastzahlen des Personenverkehrs auf der Schiene entwickeln sich positiv. Dies ist vor allem auf die Angebotsausweitung in der Ostregion und den Einsatz der neuen Cityjet-Züge zurückzuführen. Die Ansprüche der KundInnen steigen. Diese können allein mit der Verbesserung bestehender Angebote nicht mehr erfüllt werden, gefragt sind vielmehr innovative Antworten und weiterhin volle Konzentration auf die KundInnen. Initiativen zur Umsetzung einer einheitlichen Vertriebsinfrastruktur (österreichweites integriertes Ticketing, einfacher Zugang zu Berechtigungen, etc.) sind Rahmenbedingungen zur Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs und Steigerung der Fahrgastzahlen.

Die Situation am Güterverkehrsmarkt ist für die Rail Cargo Group herausfordernd, steigender Wettbewerb auf der Schiene und Straße sowie zunehmender Druck auf die Margen kennzeichnen das Marktumfeld. Ein weiterer erfolgskritischer Faktor ist die Digitalisierung, die helfen soll, einerseits die Komplexität im Mobilitäts- und Logistikgeschäft zu reduzieren und andererseits die Kundenanbindung und -kommunikation zu optimieren.

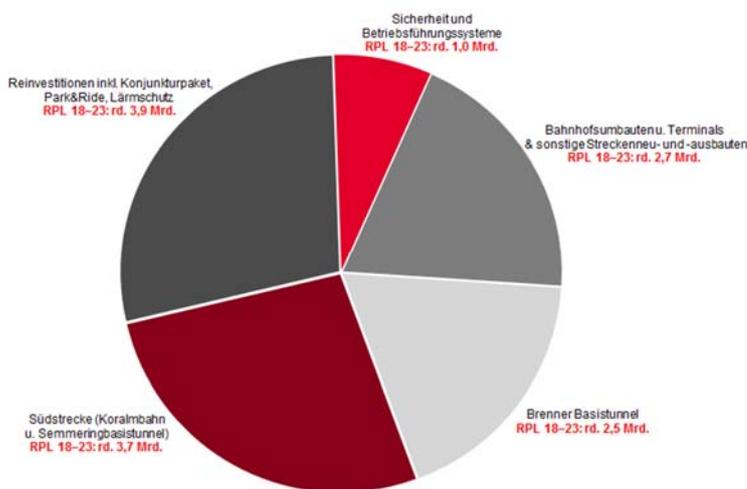
Wesentliche infrastrukturelle Ausbauprojekte

Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern hat deutliche Fortschritte bei der Verbesserung der Bahninfrastruktur erzielt und mit der Umstellung auf 100% grünen Bahnstrom einen Meilenstein für den Klimaschutz gesetzt. Die ÖBB investieren in die Modernisierung und den Neubau von Bahnhöfen, Haltestellen und Strecken; unter anderem in die Großprojekte Koralmbahn, Semmering Basistunnel, Ausbau der Pottendorfer Linie oder den Terminalausbau in Wolfurt. Damit bauen die ÖBB das Bahnangebot im Personen- und Güterverkehr signifikant aus. Das bedeutet aber auch, dass vorhandene Mittel für den Betrieb und die Instandhaltung noch effizienter eingesetzt werden müssen. Hier sind ebenfalls neue, innovative Ansätze gefragt.

Ausblick ÖBB-Infrastruktur-Konzern

Rahmenplan 2018 bis 2023

Mit der Genehmigung des Rahmenplans hat die österreichische Bundesregierung 2018 die Basis für die Fortführung des intensiven Ausbaus der Schieneninfrastruktur gelegt. Jährlich werden durchschnittlich rd. 2,3 Mrd. EUR in den Neu- und Ausbau der Schieneninfrastruktur sowie in deren Erneuerung investiert. Diese Fortführung der Infrastrukturoffensive ermöglicht u. a. die Umsetzung des Taktfahrplans als wesentlichen Komfortgewinn für die KundInnen und den Aufbau von Güterverkehrskapazitäten.



Mobilfunknetzabdeckung entlang ausgewählter ÖBB Strecken und WLAN am Bahnhof

Die ÖBB, das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) sowie alle österreichischen Mobilfunkunternehmen haben 2016 begonnen, die Mobilfunknetzabdeckung entlang der wichtigsten Bahnstrecken Österreichs merklich zu verbessern. Die ÖBB-Infrastruktur AG übernimmt dabei die Errichtung der infrastrukturellen Maßnahmen entlang der Strecken, die Mobilfunkunternehmen rüsten diese mit Sendetechnologie aus und übernehmen die Integration in deren Bestandsnetze.

Der Ausbau der Netzabdeckung entlang der Schnellbahnstrecken im Großraum Wien und auf der Strecke Wien – Salzburg wurde bereits mit Jahresende 2017 fertiggestellt. In einer zweiten Etappe werden die Südstrecke, die S-Bahn-Strecken in der Steiermark, in Kärnten, in Tirol und in Vorarlberg mit einer verbesserten Mobilfunkversorgung ausgestattet. Derzeit befindet sich ein Großteil der Maßnahmen in Bau, die fertiggestellten Projekte werden bereits laufend in Betrieb genommen. Mit der Gesamtfertigstellung ist im Laufe des Jahres 2019 zu rechnen.

Die Investitionskosten der ÖBB-Infrastruktur AG betragen dabei rd. 65,5 Mio. EUR.

Bis Ende 2018 wurde an 65 Bahnhöfen ein Public-WLAN in Betrieb genommen, wobei sich die Nutzerzahlen auf konstant hohem Niveau befinden und über einen Betrachtungszeitraum von 12 Monaten mehr als 36 Mio. mit dem öffentlichen WLAN verbundene Clients gezählt wurden. Mit Ende des ersten Quartals 2019 sollen die projektierten 75 Bahnhöfe mit Public-WLAN ausgestattet sein.

Digitalisierung

Damit unsere Kunden auch in Zukunft die Vorteile der Digitalisierung nutzen können, erprobt die ÖBB-Infrastruktur AG schon jetzt zukunftsweisende Technologien (Cloudfähige-Lösungen) im Stellwerksbereich und setzt verstärkt auf Kooperationen mit Partnerbahnen (DACH) im Bereich der Digitalisierung. So konnte im Berichtsjahr erstmals ein digitales Stellwerk der nächsten Generation (Cloudfähige-Lösungen) bei der ÖBB-Infrastruktur AG erprobt werden. Smarte Feldelemente für innovative Diagnose, die Auflösung von begrenzten Stellbereichen sowie hardwareunabhängigere Reinvestitionszyklen werden mittel- bis langfristig einen positiven Beitrag zur Optimierung der Life-Cycle-Kosten und zu einer effizienteren Instandhaltung leisten.

Die ÖBB-Infrastruktur AG hat im Berichtszeitraum mehrere Kooperationen mit Infrastrukturbetreibern abgeschlossen, um die internationalen Erkenntnisse und Entwicklungen im Bereich der Digitalisierung effizient zur Weiterentwicklung des Bahnbetriebs zu nutzen. Hierzu zählen die Kooperation zwischen SBB und ÖBB-Infrastruktur AG im Programm „Smart Rail 4.0“ sowie die verstärkte Zusammenarbeit mit der DB und die angestrebte Mitgliedschaft bei EULYNX, die aktiv vorangetrieben werden.

In Hinblick auf die zukünftige Entwicklung im Bereich der Betriebsführung wurde ergänzend zu den Digitalisierungsprojekten und -kooperationen das Programm „Betriebsführung 2035+“ ins Leben gerufen.

Ergebnisausblick

Die Budget- und Mittelfristplanung 2019 bis 2024 basiert auf den strategischen Konzernzielen. Das Handeln des ÖBB-Konzerns in den kommenden sechs Jahren ist auf eine Angebotsausweitung mit dem Fokus auf Kundennutzen und wirtschaftlich nachhaltiges Wachstum ausgerichtet.

D. Forschung und Entwicklung

Die 2015 gestarteten Aktivitäten zur Neuausrichtung der Forschung und Entwicklung (F&E) hat unter Einbindung der Ergebnisse, welche mit der 2017 gestarteten Initiative „Rail Tec 4.0“ bis dahin schon erzielt werden konnten, im Frühjahr 2018 in eine über alle Organisationseinheiten abgestimmte und von diesen abgenommene Strategie zur F&E gemündet.

Die Vision ist, dass Bahnforschung als wesentlicher Impulsgeber eine hochwertige, verfügbare, kosteneffiziente, nachhaltige und am Kundenbedarf orientierte Bahninfrastruktur ermöglicht. Diesem Credo folgend ist die Aufgabe von F&E nicht nur die Bereitstellung von F&E-Dienstleistung zur Generierung neuen Wissens unter anderem mittels wissenschaftlicher Methoden, erbracht von Spezialisten, die Bedarfsträger von der Idee bis zur Ergebnisevaluierung begleiten, sondern auch der Abbau von Barrieren durch Evaluierung und Nutzbarmachung neuer Technologien, Methoden und Instrumente sowie das Screening völlig neuartiger Entwicklungstrends interdisziplinär und kundenorientiert. Die Zielsetzung dazu ist, F&E-Aktivitäten voranzutreiben, die einerseits auf Verfügbarkeit, Störungsreduktion, Pünktlichkeit sowie Kosteneffektivität im Betriebsführungs- und Anlagenbereitstellungsprozess abzielen und andererseits den Kunden sowie modernste Services für den Kunden im Fokus haben.

Großer Schwerpunkt 2018 war die Weiterverfolgung von „Rail Tec 4.0“. Aufbauend auf der F&E-Strategie hat sich die ÖBB-Infrastruktur AG das Ziel gesetzt, im F&E-Bereich aktiver Systemgestalter zu werden, d.h. sich vom Innovation-Follower hin zum Innovation-Leader zu wandeln. Dem entsprechend hat 2018 die Entwicklung eines bahnspezifischen RailTec-Forschungszentrums mit der ÖBB-Infrastruktur AG als Leadpartner mit Eigentümerstellung zum Hightech-Schlüsselthema „Digitalisierung in der Bahninfrastruktur“ gestartet. Dieses ist konzeptiv fünf Forschungsfeldern aufgebaut: Digitale Sensorsysteme, Datenanalytik, Autonome Robotersysteme, Arbeitsabläufe und Prozesse, Digitale Services und IT-Architektur.

Ende 2018 wurde innerhalb der ÖBB-Infrastruktur AG nach Abstimmung mit dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) und der Österreichischen Forschungsgesellschaft (FFG) Stab Life-Cycle-Management und Innovationen des Geschäftsbereichs Streckenmanagement und Anlagenentwicklung, organisatorisch für F&E in der gesamten ÖBB-Infrastruktur AG verantwortlich, damit beauftragt, 2019 alle erforderlichen Schritte zu setzen, ein solches Forschungszentrum operativ in Einklang mit den intern sowie extern infrage kommenden Partnern zu institutionalisieren.

Auch 2018 wurden viele ÖBB Projekte durch nationale und europäische Förderprogramme unterstützt. Die ÖBB-Infrastruktur AG ist beispielsweise am „Shift2Rail Joint Undertaking“ beteiligt. Ziel ist eine Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit der Bahnen in Europa. Auf nationaler Ebene wird eng mit dem BMVIT und der FFG zusammengearbeitet.

2018 befanden sich mit Stichtag 31.12.2018 in der ÖBB-Infrastruktur AG 91 F&E-Projekte in Bearbeitung. Das aktuelle Projektportfolio hat ein Gesamtvolumen von rd. 27,0 Mio. EUR (über alle aktuell laufenden Projekte und jeweiligen Laufzeiten bis inkl. 2021 ohne Abzug von Förderungen).

Auszug aktueller Projekte

Die nachfolgend auszugsweise beschriebenen F&E-Initiativen, die sich teilweise aus mehreren aber in sich zusammenhängenden Einzelprojekten aufbauen, werden im Kontext mit Optimierungsfeldern, die im Zuge der F&E-Strategie im Konzern erarbeitet wurden, vorgestellt.

Ziele, die in der Säule Streckeninfrastruktur durch Optimierung verfolgt werden, sind beispielsweise das Schaffen intelligent vernetzter Anlagendaten, um zukünftig z.B. bedarfsgerecht weiterentwickelte Komponenten zu besorgen, Störungen proaktiv zu managen, realitätsnähere Grenzwerte für präventive Instandhaltung in den Regelwerken zu entwickeln und zu implementieren, um für Gewerke übergreifend streckenbezogen richtige Eingriffspunkte für Maßnahmen (Instandhaltung, Reinvestition) zu treffen sowie digitale Infrastruktur als Basis für Automatisierung zu schaffen.

Ziele, die in der Säule Betriebsführung durch Optimierung verfolgt werden, sind beispielsweise die Digitalisierung und Automatisierung im Zug- und Vershubetrieb sowie die Bereitstellung von Kundeninformation zur Verkehrsabwicklung, um zukünftig z.B. die Effizienz in der Betriebsführung zu steigern, die Nutzung der Infrastrukturkapazitäten zu erhöhen, eine präzise Zuglenkung für pünktliche und energieeffiziente Verkehrssteuerung (Automated Train Operation, ATO) zu ermöglichen, kundenorientierte Informationssysteme zu entwickeln und multimodales Verkehrsmanagement zu ermöglichen.

Ziele, die in der Säule Kunde und Bahnhof durch Optimierung verfolgt werden, sind etwa die Bereitstellung zuverlässiger, bedarfsgerechter und zielgerichteter Informationen in kundenfreundlicher Form, z. B. Entwicklung einer Mobilitätsplattform („meinBAHNhof“), Optimierung der Kanäle zur Kundeninformation, Weiterentwicklung der Wagenstandsanzeige, Einbindung von Fahrgaststromanalysen in Planungen. Darüber hinaus sollen Daten einfach, diskriminierungsfrei sowie qualitätsgesichert verfügbar sein.

Komponentenzuverlässigkeit (Säule Streckeninfrastruktur)

Forschungsprogramm mit dem Ziel, Brücken, die mit konventionellem Nachweis als kritisch eingestuft werden, durch neue Methoden in den unkritischen Bereich überzuführen

Aufwand für Instandhaltungstätigkeiten (Säule Streckeninfrastruktur)

Georeferenzierte 3D-Erfassung und teilautomatisierte Zustandsdetektion von Bauwerken mittels unterschiedlichsten Sensoriken im Zuge von Drohnenbefliegungen ohne negativer Beeinflussung der Anlagenverfügbarkeit

Kostendruck bei Anlagenerrichtung (Säule Streckeninfrastruktur)

Prototypentest einer kabellosen Funkübertragung von Signalen auf SiL4-Level unter Laborbedingungen mittels Low-Power Nodes, d. h. schlummernden Funkknoten, die wenig Energie benötigen

Kostendruck in der Betriebsführung (Säule Betriebsführung)

Betriebssimulation von Personenverkehrsknoten zur Unterstützung bzw. Erleichterung von Gesamtkonzeptanalysen und Kapazitätsplanungen, zur Evaluierung von Optimierungspotenzialen und Validierung integrierter Fahrpläne

Kapazität und Nutzungsgrad des Bahnnetzes (Säule Betriebsführung)

Generierung genauer Zugstandortdaten zur Optimierung der Betriebsführung (ein wesentlicher Baustein für die Automatisierte Betriebsführung – ATO), von Kundeninformationssystemen, des Energieverbrauchs und der Abläufe im Krisenfall

Ausstattungs- und Qualitätsstandards inkl. Errichtungskosten (Kunde und Bahnhof)

Entwicklung einer Verkehrsstation der Zukunft mit Fokus auf kleinere und mittlere Stationen im urbanen und ländlichen Raum: Materialien, Design, Ausstattung, smarte Services und Energieeffizienz

E. Konzernbeziehungen

Muttergesellschaft ÖBB-Holding AG

Die Muttergesellschaft ÖBB-Holding AG ist eine Aktiengesellschaft nach österreichischem Recht. Die Gründung und Errichtung der Gesellschaft erfolgte auf der Grundlage des § 2 Bundesbahnstrukturgesetz 2003. Die ÖBB-Holding AG erbringt für die ÖBB-Infrastruktur AG und andere Konzerngesellschaften diverse Leistungen wie z. B. Marketing- und Treasury-Leistungen. Diese werden mittels Konzernumlage bzw. mittels Leistungsverrechnung an die Konzerngesellschaften verrechnet. Im Geschäftsjahr 2018 wurden dem ÖBB-Infrastruktur-Konzern rd. 19,1 Mio. EUR (Vj: rd. 17,7 Mio. EUR) als Konzernumlage in Rechnung gestellt.

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

ÖBB-Personenverkehr AG

Aufgabe der ÖBB-Personenverkehr AG ist insbesondere die Beförderung von Personen, einschließlich der Erbringung gemeinwirtschaftlicher Leistungen sowie die Herstellung und das Betreiben aller hierzu notwendigen Einrichtungen mit Ausnahme der Schieneninfrastruktur und die Besorgung aller damit zusammenhängenden oder dadurch veranlassten Geschäfte sowie vor allem das Führen eines öffentlichen Personenverkehrs aufgrund von Tarifen und Fahrplänen. Im Geschäftsjahr 2018 wurden mit der Gesellschaft rd. 330,9 Mio. EUR (Vj: rd. 330,1 Mio. EUR) Gesamterträge erzielt. Dem ÖBB-Infrastruktur-Konzern wurden rd. 13,8 Mio. EUR (Vj: rd. 15,8 Mio. EUR) verrechnet.

Rail Cargo Austria AG

Die Rail Cargo Austria AG hat insbesondere die Beförderung von Gütern, einschließlich der Erbringung von gemeinwirtschaftlichen Leistungen sowie die Herstellung und das Betreiben aller hierzu notwendigen Einrichtungen mit Ausnahme der Schieneninfrastruktur und die Besorgung aller damit zusammenhängenden oder dadurch veranlassten Geschäfte sowie vor allem das Führen eines Güterverkehrs zur Aufgabe. Mit der Rail Cargo Austria AG wurden im Geschäftsjahr 2018 Gesamterträge in Höhe von rd. 170,7 Mio. EUR (Vj: rd. 171,6 Mio. EUR) erzielt. Dem ÖBB-Infrastruktur-Konzern wurden von der Rail Cargo Austria AG rd. 1,7 Mio. EUR (Vj: rd. 1,0 Mio. EUR) verrechnet. Es wurden bezogene Leistungen in Höhe von rd. 0,2 Mio. EUR (Vj: rd. 0,1 Mio. EUR) aktiviert.

ÖBB-Produktion Gesellschaft mbH

Gemeinsame Tochtergesellschaft der ÖBB-Personenverkehr AG sowie der Rail Cargo Austria AG ist die ÖBB-Produktion Gesellschaft mbH („ÖBB-Produktion GmbH“). Aufgabe des Unternehmens ist insbesondere die Erbringung von Traktions- und Serviceleistungen für andere Eisenbahnunternehmen. Im Geschäftsjahr 2018 wurden mit der Gesellschaft rd. 161,4 Mio. EUR (Vj: rd. 160,7 Mio. EUR) Gesamterträge erzielt. Dem ÖBB-Infrastruktur-Konzern wurden rd. 18,0 Mio. EUR (Vj: rd. 14,4 Mio. EUR) verrechnet. Es wurden bezogene Leistungen in Höhe von rd. 0,1 Mio. EUR (Vj: rd. 0,2 Mio. EUR) aktiviert.

ÖBB-Technische Services-Gesellschaft mbH

Gemeinsame Tochtergesellschaft der ÖBB-Personenverkehr AG sowie der Rail Cargo Austria AG ist die ÖBB-Technische Services-Gesellschaft mbH („ÖBB-Technische Services-GmbH“). Aufgabe des Unternehmens ist insbesondere die Erbringung von Serviceleistungen im Zusammenhang mit Schienenfahrzeugen. Im Geschäftsjahr 2018 wurden mit der Gesellschaft rd. 24,2 Mio. EUR (Vj: rd. 22,7 Mio. EUR) Gesamterträge erzielt. Dem ÖBB-Infrastruktur-Konzern wurden rd. 33,3 Mio. EUR (Vj: rd. 29,3 Mio. EUR) verrechnet. Es wurden bezogene Leistungen in Höhe von rd. 10,8 Mio. EUR (Vj: rd. 14,3 Mio. EUR) aktiviert.

ÖBB-Business Competence Center GmbH

Die ÖBB-Business Competence Center GmbH erbringt als konzerninterne Servicegesellschaft vorwiegend standardisierte administrative Dienstleistungen. Im Geschäftsjahr 2018 wurden mit der Gesellschaft rd. 21,1 Mio. EUR (Vj: rd. 20,3 Mio. EUR) Gesamterträge erzielt. Dem ÖBB-Infrastruktur-Konzern wurden rd. 86,8 Mio. EUR (Vj: rd. 82,1 Mio. EUR) für interne Dienstleistungen verrechnet. Es wurden bezogene Leistungen in der Höhe von rd. 2,3 Mio. EUR (Vj: rd. 1,2 Mio. EUR) aktiviert.

F. 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-Infrastruktur AG erstellt, der die wichtigsten Risiken und die entsprechenden Gegenmaßnahmen oder Chancen abbildet.

Regelmäßig wird auch an den Prüfungsausschuss des Aufsichtsrates berichtet – einerseits die jeweils aktuellsten Chancen- und Risikoreports, andererseits die Ergebnisse der Überprüfung der Funktionsfähigkeit des Chancen- und Risikomanagementsystems durch den Wirtschaftsprüfer, die im Zuge des Jahresabschlusses jährlich erfolgt. Somit soll gewährleistet sein, dass sich der Aufsichtsrat ein kontinuierliches Bild von der Effizienz und der Effektivität des implementierten Systems machen kann. Der regelmäßige Dialog mit dem Prüfungsausschuss bietet darüber hinaus die Möglichkeit, neue risikobezogene Themen top down zu identifizieren und im Rahmen des Risikomanagements weiterzubehandeln. Um formal eine stärkere Verzahnung risikonaher Funktionen (Risikomanagement, IKS, Compliance, Prozessmanagement etc.) voranzutreiben, wurde 2017 ein „Governance, Risk and Compliance“-Komitee eingerichtet.

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

Für das Jahr 2019 verteilen sich die wichtigsten Chancen und Risiken, von denen keines bestandsgefährdend ist, wie folgt auf die einzelnen Chancen- und Risikofelder:

Strategie

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

Operativer Betrieb

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

Absatz und Vertrieb

Risiken bestehen vor allem durch einen steigenden Wettbewerb und regulierungsrechtliche Sachverhalte. 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 in Folge dessen jedoch deutlich verringern, so könnte dies einen negativen Einfluss auf die Geschäftsentwicklung des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns haben. Das direkte Geschäftsvolumen des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns mit Unternehmen aus Großbritannien ist mit Umsatzerlösen iHv rd. 21 TEUR 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 Controlling.

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 sowie letztlich auch zur Risikovermeidung und somit auch der Schadensabwehr. Die Änderung von Rechtsvorschriften und Regelwerken – sowohl auf nationaler als auch auf internationaler Ebene – kann zu erhöhten Systemkosten führen (etwa 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. Um diesem Risiko zu begegnen, werden im Rahmen des rechtlichen Risikomanagements strafrechtlich bedeutsame Bereiche identifiziert, 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 sowie der Erlassung allgemeiner Verhaltensanweisungen durch den „Code of Conduct“ getroffen. Mit entsprechenden Schulungen und der Schaffung klarer Verantwortungsbereiche wird ebenfalls eine Risikominimierung verfolgt.

Einkauf und Beschaffung

Das Hauptrisiko stellen Preisschwankungen bei verschiedenen Rohstoffen dar, wobei sich durch Preisschwankungen 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. Es werden laufend Maßnahmen zur Erhöhung der Verfügbarkeit der IT (z. B. Ausstattung der Serverräume) sowie Vertraulichkeit (z. B. Awareness-Schulung der MitarbeiterInnen) und Integrität (z. B. Back-up-Sicherungen) der Daten gesetzt, um das Risiko zu mindern. Neben den technischen Absicherungen sorgt der „Chief Information Security Officer“ gemeinsam mit den Ansprechpersonen in Teilkonzernen und Gesellschaften mit organisatorischen Maßnahmen für eine konzernweite einheitliche Steuerung und Überwachung (Security-Governance) der Informationssicherheit. Die Security-Governance trägt die Verantwortung dafür, dass durch die regelmäßige Prüfung der umgesetzten Maßnahmen Schäden – beispielsweise durch Schadsoftware – oder identifizierte Risiken gemindert werden.

Töchter und Beteiligungen

In diesem Risikofeld werden Töchter und Beteiligungen, die aufgrund ihres geringen Ergebnisbeitrags nicht vollinhaltlich im Risikomanagement eingebunden sind, betrachtet. Hier besteht das Risiko, dass Budgetwerte nicht erreicht werden und Anlagevermögen im Zuge von Werthaltigkeitstest abgewertet und Wertberichtigungen von Beteiligungen erforderlich sind. Im Immobilienbereich sind die Verwertungserlöse und die exakten Realisierungszeitpunkte von den jeweiligen Marktentwicklungen abhängig. Die Risikosteuerung erfolgt frühzeitig schon in der Verhandlungsgestaltung sowie durch gezieltes Portfoliomanagement.

Risiken im Zusammenhang mit Finanzinstrumenten

Originäre Finanzinstrumente

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

Derivative Finanzinstrumente

Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern setzt derivative Finanzinstrumente zur Absicherung von 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. 83% [Vj: 87%] nach Nominale) sind nicht strukturierte Standardabsicherungsgeschäfte (Plain-Vanilla-Zinsswaps). Ein Anteil von 17% (Vj: 13%) des Nominales entfällt auf ein strukturiertes Derivat. Dieses eine strukturierte Derivat hat ein Gesamtnominale von 20,0 Mio. EUR mit einer Laufzeit bis 2022.

Risikodefinition und Risikomanagement in Bezug auf Finanzinstrumente

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

Liquiditätsrisiko

Das übergeordnete Ziel des ÖBB-Konzerns im Bereich Finanzen ist die Sicherstellung des notwendigen Liquiditätsspielraums. Liquiditätsrisiko ist das Risiko, dass ein Unternehmen Schwierigkeiten bei der Erfüllung seiner sich aus den finanziellen Verbindlichkeiten ergebenden Verpflichtungen, 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 Marktzinsänderungen können das Finanzergebnis des ÖBB-Konzerns aufgrund der gegebenen Bilanzstruktur beeinflussen. Es gilt daher, den Einfluss von möglichen Marktzinsschwankungen auf die Ergebnisentwicklung auf ein mit den Konzerngesellschaften abzustimmendes Niveau zu beschränken.

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

Währungsrisiko

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

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

Kontrahentenrisiko

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

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

In den vergangenen Jahren ist es gelungen, das originäre Volumen an bestehenden Cross-Border-Leasing-Transaktionen erheblich zu reduzieren, ohne den seinerzeit lukrierten Nettobarwertvorteil zu verlieren. Zwei Transaktionen endeten 2017 durch Ausübung der Kaufoption. 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 Erläuterung 30.3. der Erläuterungen zum Konzernabschluss.

Rohstoffrisiko

Die ÖBB-Infrastruktur AG betreibt eigene Wasserkraftwerke, trägt die technische, wirtschaftliche und rechtliche Verantwortung für die Energieanlagen (Kraftwerke, Frequenzumformer, Unterwerke, Hauptversorgungsanlagen, Leitstellen) und beinhaltet das energiewirtschaftliche Kompetenzzentrum für die Energiebeschaffung der ÖBB. Das Risikomanagement im Energiebereich sowie die Bewertung des Energieportfolios nach IFRS werden direkt durch die ÖBB-Infrastruktur AG sichergestellt.

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 grundlegender Mindeststandard ausformuliert, der in den Teilkonzernen Umsetzung findet.

Als Teil des kontinuierlichen Verbesserungsprozesses wurde im Jahr 2016 ein Projekt zur „Weiterentwicklung des Internen Kontrollsystems im ÖBB-Konzern“ gestartet und 2017 in der Konzeption abgeschlossen. Dabei wurde u. a. der Reifegrad des IKS im Vergleich zu namhaften Benchmarkunternehmen in Österreich evaluiert. Aus der Reifegradeinschätzung der einzelnen Konzernteile ergab sich als eine wesentliche Erkenntnis eine zu verstärkende Vereinheitlichung auf Basis erweiterter Konzernvorgaben. Bereits in der zweiten Jahreshälfte 2017 sowie im Laufe des Jahres 2018 wurden die identifizierten Weiterentwicklungsmaßnahmen in Umsetzung gebracht.

Kontrollumfeld

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

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

Als Grundlage für das IKS gilt, dass Kontrollmaßnahmen zu den wesentlichen und kritischen Geschäftsprozessen vollständig und 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, wie die Geschäftsprozesse auf Basis vorliegender Prozesslandkarten direkt mit definierten IKS-Schlüsselkategorien und innerhalb dieser Kategorien mit den relevanten IKS-Schlüsselrisiken in Verbindung zu setzen sind.

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.

Auch an dieser Stelle ist auf die im Rahmen des Weiterentwicklungsprojekts etablierte Vorgehensweise zu referenzieren, wobei zu den identifizierten IKS-Schlüsselkategorien ein Set an generischen Schlüsselrisiken ausformuliert wurde, die von allen Konzerngesellschaften durch adäquate Kontrollen direkt und verpflichtend zu adressieren sind.

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

Des Weiteren ist auch eine Stabstelle Compliance etabliert, die – unterstützt von Compliancebeauftragten aller Teilkonzerne – in ihrer anlassbezogenen Überprüfungsaktivität weisungsfrei agiert. Ein weiterer wesentlicher Aspekt in der Complianceaktivität 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.

Seit 2012 ist die in ihren Mindestausprägungen vereinheitlichte Dokumentation des IKS in Form eines konzernweit gültigen Mindeststandards, der regelmäßig evaluiert und gegebenenfalls angepasst wird, zur Umsetzung veröffentlicht. Weiters besteht für die Organisationseinheiten des Konzerns die Verpflichtung, die Dokumentation der innerprozessual definierten Schlüsselkontrollen mit ihren Risikofeldern sowie den zugehörigen Testschritten softwareunterstützt vereinheitlicht vorzunehmen. 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, indem die betreffenden Abläufe in eine konzernweit tätige Einheit für Accounting Services innerhalb der ÖBB-Business Competence Center GmbH überführt wurden.

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

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 und durch die Lieferung von Upload-Files an die ÖBB-Holding AG, wo die Daten im Konsolidierungssystem SAP Netweaver BI zentral verarbeitet werden.

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

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, neben einer Kontenplanreorganisation in mehreren Modulen nicht mehr verwendete Einstellungen, Organisationseinheiten, Stamm- und Bewegungsdaten zu bereinigen. 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. Nach Prüfung durch lokale Wirtschaftsprüfer – unter Beachtung der in Österreich geltenden gesetzlichen Vorschriften und Grundsätze ordnungsgemäßer Abschlussprüfung sowie der vom International Auditing and Assurance Standards Board (IAASB), der International Federation of Accountants (IFAC) herausgegebenen International Standards on Auditing (ISAs) und den Allgemeinen Auftragsbedingungen für Prüfungen innerhalb der ÖBB – liefern alle Tochterunternehmen für die Erstellung des Konzernabschlusses umfangreiche Reportingpackages mit allen relevanten Buchhaltungsdaten (Gewinn- und Verlustrechnung, Bilanz, Geldflussrechnung, Erläuterungen zum Konzernabschluss). Die Prüfung wird mittels „Bestätigung zum IFRS-Konzern-Berichtspaket“, deren Einlangen Voraussetzung für die Verarbeitung des Reportingpackages ist, bestätigt. 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.

G. Nichtfinanzielle Erklärung

G.1. Statement des Vorstands zur nichtfinanziellen Erklärung

Bahn ist Teil der Lösung

Der Mobilitätsmarkt unterliegt einem rasanten Transformationsprozess. Haupttreiber dieses Prozesses sind die Digitalisierung, die ständig steigende Transportnachfrage sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr sowie die großen Herausforderungen, die durch Energiewende und Klimaschutz an den Transportsektor gestellt werden.

Als führender Anbieter von nachhaltiger Mobilität sehen sich die ÖBB für diesen Veränderungsprozess bestens gerüstet und leisten wesentliche Beiträge zu einer zukunftsfähigen Entwicklung in Österreich. Die Schiene als Verkehrsinfrastruktur zeichnet sich durch eine hohe soziale, ökonomische und natürlich auch ökologische Verträglichkeit aus.

Größtes Klimaschutzunternehmen Österreichs

Als Vorreiter im Bereich umweltfreundlicher Mobilität haben sich die ÖBB mit der ÖBB-Klimaschutzstrategie 2030 das ambitionierte Ziel gesetzt, im Bereich Mobilität bis 2030 bzw. in allen Bereichen bis 2050 vollständig klimaneutral zu werden und auf diesem Wege die Erreichung von Österreichs Klimazielen maßgeblich zu unterstützen. Wesentliche Hebel dieser Klimaschutzstrategie sind die Elektrifizierung weiterer Bahnstrecken, der Einsatz alternativer Antriebstechnologien auf Schiene und Straße, der Ausbau erneuerbarer Energien, die Steigerung der Energieeffizienz (Energiesparen) und weitere Verkehrsverlagerungen von der Straße auf die Schiene.

Ein erster Meilenstein wurde heuer umgesetzt: Seit 2018 bietet die ÖBB-Infrastruktur AG Bahnstrom aus 100% österreichischer erneuerbarer Energie an. Der größte Teil des Stroms, der für den Betrieb benötigt wird, kommt aus acht ÖBB Wasserkraftwerken, zwei Partner-Wasserkraftwerken und dem weltweit ersten Bahn-Solarkraftwerk. Die restliche Menge des benötigten grünen Bahnstroms wird am Markt zugekauft und mit Herkunftsnachweisen bestätigt. Mit Bahnstrom aus erneuerbaren Energieträgern ersparen die ÖBB der Umwelt jährlich über 3,5 Millionen Tonnen CO₂. Das macht die ÖBB zum größten Klimaschutzunternehmen Österreichs.

Wer Bahn fährt oder Güter mit der Bahn transportiert, betreibt aktiv Klimaschutz. Wer mit dem Auto fährt, befeuert den Klimawandel 15-mal stärker mit Treibhausgasemissionen als ein Bahnfahrer, und ein Flugzeug stößt pro Passagier 31-mal mehr Treibhausgase aus. Jede Tonne im Gütertransport, die auf der Straße transportiert wird, verursacht 21-mal mehr CO₂ als auf der Schiene.

Ein Umstieg auf die Bahn leistet einen wertvollen Beitrag für eine lebenswerte Zukunft nachfolgender Generationen. ÖBB Bahnstrecken ermöglichen flächeneffizienten Verkehr: Bei gleicher Transportleistung braucht die Schiene im Vergleich zur Straße nur ein Drittel bis ein Sechstel der Fläche. Entlang der Bahn finden sich häufig Lebensraumtypen und Flächen, die für die biologische Vielfalt extrem wichtig sind. In den vergangenen Jahren ist dieses naturnahe Flächenangebot an Bahnstrecken beträchtlich gewachsen, da im Zuge der Bahnausbauprojekte in ganz Österreich viele Hundert Hektar an ökologischen Ausgleichsflächen geschaffen wurden. Die biologische Vielfalt auf Bahnflächen ist beeindruckend und ermöglicht gesunde Lebensräume für Menschen, Tiere und Pflanzen. Die ÖBB-Infrastruktur AG setzt sich seit Langem für den Schutz seltener Pflanzen und Tiere ein. Bahnböschungen, Biotope, die im Zuge von Neubaurvorhaben angelegt wurden, und vieles mehr sind wichtige Lebensräume und Rückzugsgebiete für viele Arten. Es werden laufend Maßnahmen gesetzt, um den österreichischen Naturschatz und somit die biologische Vielfalt zu erhalten: Begrünungen von Böschungen mit regionalem Saatgut, Pflanzung alter Obstbaumsorten, Flussrenaturierungen, Bau von Brücken für Wildtiere und etliches mehr.

Um den Anforderungen der KundInnen und der Gesellschaft auch in Zukunft gerecht zu werden, setzen die ÖBB mit der Ausbaustrategie „Zielnetz 2025+“ weitere Schritte in Richtung einer leistungsfähigen, diskriminierungsfreien und umweltfreundlichen Bahninfrastruktur – als Grundlage für mehr Züge, mehr Fahrgäste, mehr Güter und bessere Taktverkehre auf der konkurrenzlos nachhaltigen Schiene. Die Führungsrolle in Sachen nachhaltiger Mobilität wird uns auch von externer, unabhängiger Stelle in Form der Topplatzierung beim Nachhaltigkeitsrating von 49 Transportinfrastrukturunternehmen weltweit durch die Ratingagentur ISS-oekom bestätigt.

Barrierefreier Zugang zur Bahn

Ein barrierefreier und bequemer Zugang zu Bahn und Bus für Menschen mit Behinderung, Personen mit Kinderwagen, für ältere Menschen und für Reisende mit Gepäck oder Fahrrädern ist ein wichtiges Ziel. Die ÖBB unternehmen in diesem Bereich große Anstrengungen: Seit Mitte 2018 profitieren bereits mehr als 80% aller Reisenden in rund 230 Bahnhöfen von modernen, barrierefreien Stationen. Im Jahr 2027 werden zumindest 90% der Reisenden barrierefreie Bahnhöfe nutzen können.

Neben diesen Maßnahmen ist es wichtig, den direkten Dialog mit Betroffenen und ExpertInnen zu suchen: So werden seit dem Jahr 2014 sogenannte „Stakeholder-Dialoge“, ein bundesländerweise direkter Austausch mit Menschen mit Behinderungen, durchgeführt. Dieses erfolgreiche Format wurde auch 2018 fortgesetzt.

Im Jahr 2017 ist es darüber hinaus gelungen, mit dem „Österreichischen Behindertenrat“, der Dachorganisation der Behindertenverbände, eine Kooperationsvereinbarung abzuschließen. Im Rahmen einer Kommunikations- und Abstimmungsplattform werden die Interessen und Anliegen von Menschen mit Behinderungen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität sowie Anforderungen von SeniorInnen behandelt. Ein Arbeitsschwerpunkt liegt hier auf aktuellen und zukünftigen Trends, wie beispielweise im Bereich der Digitalisierung bzw. Smartphone basierter Orientierungsunterstützung im öffentlichen Verkehr.

Generationenwandel steht bevor

Für den bevorstehenden Generationenwandel ist es notwendig, als attraktiver Arbeitgeber am internen und externen Arbeitsmarkt aufzutreten und wahrgenommen zu werden. Vor diesem Hintergrund nimmt die ÖBB-Infrastruktur AG aktiv an dem konzernweiten Programm „Zukunft ÖBB“ teil, das sich mit einer Neuausrichtung der Arbeitgebermarke ÖBB beschäftigt.

Die ÖBB-Infrastruktur zählt mit rd. 1.500 Lehrlingen zu den größten Lehrlingsausbildungsbetrieben in Österreich. Um noch mehr Jugendliche für die Ausbildung bei den ÖBB zu begeistern, wurde heuer auf Initiative der ÖBB-Infrastruktur AG das Lehrlingsrecruiting konzernweit mit einer eigenen, modernen Kampagne unter dem Motto „#natische“ neu ausgerichtet. Zudem soll der Anteil jener Lehrlinge, der nach abgeschlossener Ausbildung ins Unternehmen übernommen wird, stark steigen. Ein besonderer Fokus dabei liegt auf der Ausbildung und Übernahme von weiblichen Lehrlingen, speziell in technischen Berufen.

Professionelles Talentmanagement und klare Perspektiven sollen die MitarbeiterInnen fördern und motivieren, um vorhandenes Know-how im Unternehmen zu sichern und die interne Nachbesetzung von Schlüsselkräften zu ermöglichen. Laufbahnmodelle fördern ein nachhaltiges Karrieremanagement im Konzern.

Die Bahn der Zukunft

Zu den Aufgaben der ÖBB-Infrastruktur AG zählen sowohl Planung, Errichtung und Betrieb der ÖBB Infrastrukturanlagen als auch das Erbringen professioneller eisenbahnspezifischer Dienstleistungen. Die ÖBB-Infrastruktur AG fungiert als zentraler Ansprechpartner für alle Belange rund um die Bahninfrastruktur. Dabei wird auf Technik auf dem neuesten Stand gesetzt: Die kontinuierliche Entwicklung und die Einführung neuer Dienstleistungen und Technologien sind Schlüssel für den Erfolg. Die ÖBB-Infrastruktur AG gestaltet gemeinsam mit Partnern und der Europäischen Kommission die Bahn von morgen.

Die ÖBB als Motor und Zugpferd für die Wirtschaft

Die ÖBB-Infrastruktur AG hat zuletzt rd. 2,3 Mrd. EUR gemäß den vom Parlament und Regierung beschlossenen Rahmenplänen jährlich in Ausbau und Erneuerung der Bahninfrastruktur investiert. Damit sind die ÖBB der größte Bauherr Österreichs und machen das Land attraktiver: Neue Bahnhöfe wie der Hauptbahnhof in Wien sind das beste Beispiel dafür, wie die Investments zur Visitenkarte für Städte werden. Zu den Erfolgsgeschichten zählen auch der Ausbau der Weststrecke und die Erweiterung der Infrastruktur durch den Brenner und das Unterinntal oder die im Bau befindliche Südstrecke.

Die ÖBB sind ein starker Partner und Motor der heimischen Wirtschaft sowie einer der größten Auftraggeber der österreichischen Bau- und Bahnindustrie mit einer hohen volkswirtschaftlichen Bedeutung. Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern beschäftigt mehr als 18.000 Menschen direkt, sichert mit seinen Aufträgen und deren Wertschöpfung weitere 9.000 Jobs außerhalb des Konzerns und bietet überdies eine hohe Jobsicherheit. Mit dieser Performance sichert und erhält der ÖBB-Infrastruktur-Konzern also insgesamt 27.000 Jobs.

Auch im österreichischen Bahnsystem sind die ÖBB das Zugpferd: Rd. 5,0 Mrd. EUR der insgesamt rd. 8,0 Mrd. EUR Wertschöpfung des gesamten öffentlichen Verkehrs und der Bahnindustrie kommen von den ÖBB. Die ÖBB sind sich dieser großen Verantwortung bewusst. Genau deshalb wird auf den Standort Österreich und den Umstieg auf den öffentlichen Verkehr geachtet.

Die ÖBB können also stolz darauf sein, dass sich die Bahn in Österreich als Teil der Lösung der zahlreichen komplexen Herausforderungen im ökologischen, sozialen wie ökonomischen Bereich positionieren kann. Wer Bahn fährt, reist sicher und bequem, schont die Lebensgrundlagen und stärkt die heimische Volkswirtschaft. Mit dem Inkrafttreten des Nachhaltigkeits- und Diversitätsverbesserungsgesetzes zählt die ÖBB-Infrastruktur AG zu den rd. 120 Unternehmen in Österreich, die eine sogenannte „Nichtfinanzielle Erklärung“ erstellen müssen. Das bedeutet: Es wird ausführlich zu den wesentlichen Aspekten der Umwelt-, Sozial- und Arbeitnehmerbelange, Achtung der Menschenrechte und Bekämpfung von Korruption und Bestechung im Zusammenhang mit der Geschäftstätigkeit berichtet.

So schafft der ÖBB-Infrastruktur-Konzern die Voraussetzungen für eine zukunftsverträgliche Mobilität.

G.2. Allgemein

Rechtliche Rahmenbedingungen

Gemäß dem Bundesgesetz BGBl. I Nr. 20/2017 – NaDiVeG – wird in diesem Lagebericht bereits zum zweiten Mal eine „Nichtfinanzielle Erklärung“ (NFI-Erklärung) auf Basis des Nachhaltigkeits- und Diversitätsverbesserungsgesetzes in den Lagebericht der ÖBB-Infrastruktur AG ergänzt. Die Angaben und Daten für den aktuellen Lagebericht wurden soweit wie möglich für die Jahre 2017 und 2018 gemacht. Die nichtfinanzielle Erklärung wird jährlich ausgegeben.

Die Zusammenstellung der NFI-Erklärung erfolgte unter Berücksichtigung von: BGBl. I Nr. 20/2017 – NaDiVeG – zusätzlich zu Erläuterungen, EC communication – guidelines on non-financial reporting (draft), Deutscher Rechnungslegungs-Änderungsstandard Nr. 8 (Entwurf), EMAS III VO_deutsch, GRI linking document G4 and nfi-reporting sowie der GRI-Standards. Der Bericht wurde in Anlehnung an die GRI-Standards (Global Reporting Initiative) gemäß der Option KERN erstellt, der Unterschied zur Option UMFASSEND liegt im Ausmaß der Anwendung der Standards. Die Berichtsgrenze umfasst die ÖBB-Infrastruktur AG sowie ihre wesentlichen Tochtergesellschaften.

Aufbau der Entscheidungsgremien

Im Geschäftsjahr 2018 bestand der Vorstand der ÖBB-Infrastruktur AG aus drei Personen, die in ihrer Funktion die Sorgfalt eines ordentlichen und gewissenhaften Geschäftsleiters anzuwenden haben. Jedes Vorstandsmitglied leitet ein Vorstandsressort selbstständig und ist weiters dazu verpflichtet, die anderen über wesentliche Vorkommnisse aus ihrem Aufgabenbereich zu informieren. Die Geschäftsverteilung, Zusammenarbeit, Informations- und Berichtspflichten der Geschäftsführung sowie eine Auflistung der Maßnahmen, die der Zustimmung durch den Aufsichtsrat bedürfen, sind in der Geschäftsordnung für den Vorstand geregelt.

Im Aufgabenbereich des Aufsichtsrates liegen die Überwachung der Geschäftsführung sowie die Bestimmung über die Verteilung der Geschäfte. Im Geschäftsjahr 2018 bestand der Aufsichtsrat aus elf Mitgliedern, sieben Kapitalvertretern und vier betrieblichen Arbeitnehmervertretern. Die Grundlage für die Tätigkeit des Aufsichtsrates bilden in erster Linie das Aktiengesetz, die Satzung, die Geschäftsordnung für den Aufsichtsrat sowie der Public-Governance-Kodex des Bundes. Zum Zeitpunkt der Berichterstellung sind im Aufsichtsrat der ÖBB-Infrastruktur AG folgende Ausschüsse eingerichtet: Prüfungsausschuss, Infrastruktur-Investitionsausschuss, Nominierungs-Personalausschuss. Aufgabe der Ausschüsse ist einerseits die Vorbereitung der Verhandlungen und Beschlüsse, andererseits die Überwachung der Ausführung der Beschlüsse für den Aufsichtsrat.

Zusammen bilden der Aufsichtsrat und der Vorstand der ÖBB-Infrastruktur AG die Gremien für Entscheidungen in Bezug auf ökonomische, ökologische und soziale Themen.

Bei den Gesellschaften mit beschränkter Haftung, an denen die ÖBB-Infrastruktur AG beteiligt ist, ist jeweils eine Geschäftsführung eingesetzt, wobei bei der Mungos Sicher & Sauber GmbH und bei der ÖBB-Immobilienmanagement Gesellschaft mbH jeweils ein Aufsichtsrat als Kontrollorgan bestellt ist. Die Geschäftsführung der Personengesellschaften (GmbH & Co. KGs) obliegt in allen Fällen der Geschäftsführung der jeweiligen GmbHs, die als Komplementärinnen eingesetzt sind.

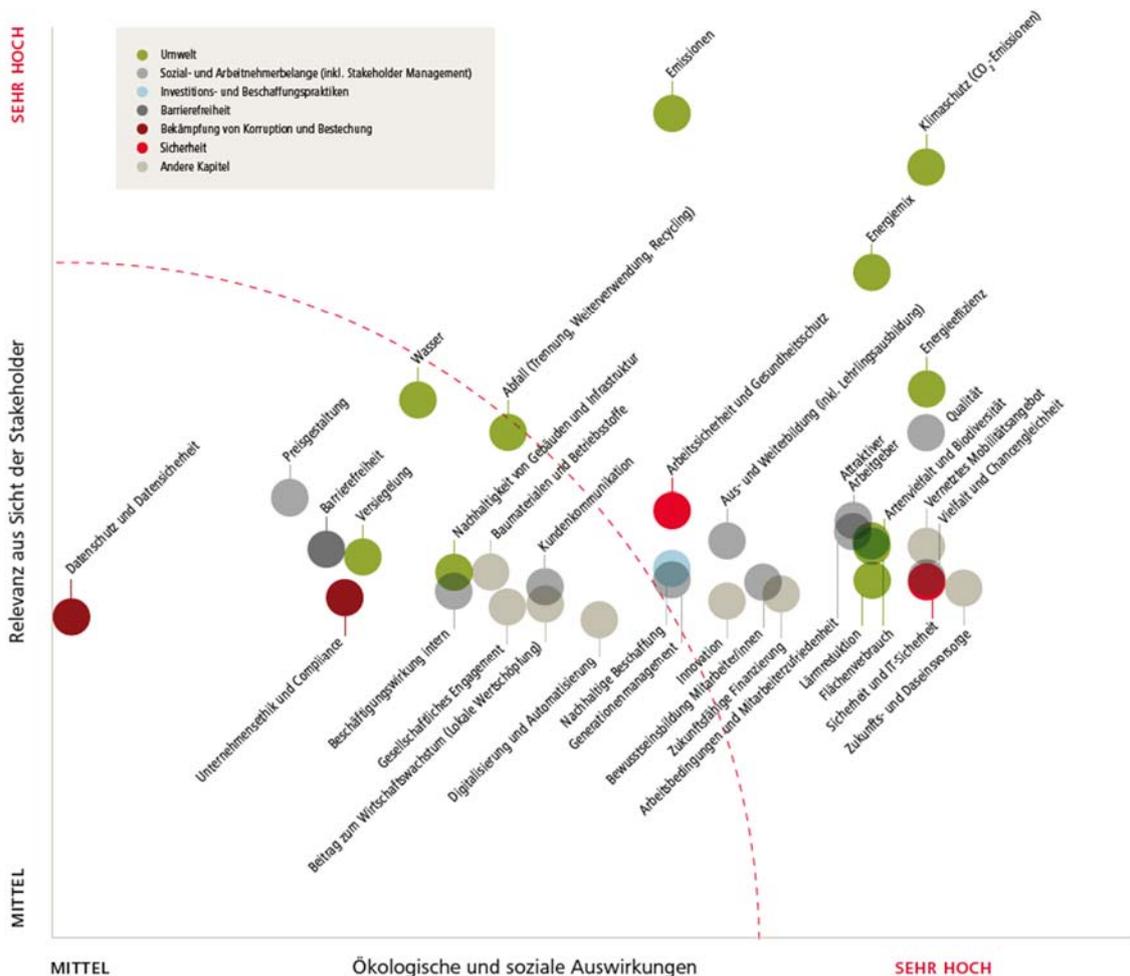
Wesentlichkeitsanalyse

Gemäß den Anforderungen der Global Reporting Initiative (GRI) wurde zur Bestimmung der aktuellen wesentlichen Themen der nichtfinanziellen Erklärung im Jahr 2018 eine Wesentlichkeitsanalyse durchgeführt. Ziel war es, die wichtigsten Themen, die sowohl für die ÖBB als auch für die Stakeholder von wesentlicher Bedeutung sind, zu identifizieren und zu priorisieren. Dieses Vorgehen diente gleichzeitig dazu, sowohl mit den wichtigsten internen als auch externen Stakeholdern in Kontakt zu treten und diese zu konsultieren. Zu Beginn galt es, die wesentlichen Themen, die entlang der Wertschöpfungskette des ÖBB-Konzerns vorkommen, zu erheben. Im Anschluss daran wurde ein Impact Workshop veranstaltet, an dem interne FachexpertInnen aus den Bereichen Nachhaltigkeit, Energiemanagement, Abfallwirtschaft, Anlagen, etc. anteilmäßig auf die Konzerngesellschaften verteilt teilnahmen.

Um die Ansichten der internen sowie externen Stakeholder einfließen zu lassen, wurde im Oktober 2018 eine Stakeholderbefragung durchgeführt. 703 Personen wurden dafür angeschrieben, wobei der Anteil der internen und externen Stakeholder etwa gleich groß war. Die Rücklaufquote belief sich auf rd. 38%:

- ÖBB-interne Stakeholder: zufällig ausgewählte ÖBB MitarbeiterInnen (inkl. Führungskräfte und Betriebsräte) anteilmäßig auf die Konzerngesellschaften verteilt, gleicher Anteil an Frauen und Männer
- ÖBB-externe Stakeholder: Kunden, Lieferanten, Politik, Ministerien/Behörden, Länder/Kommunen, Interessenvertretungen, Wissenschaft und Forschung, Medien, NGOs, Bahnverbände ...

Das Ergebnis der Überschneidung des Workshops und der Stakeholderbefragung ist die Wesentlichkeitsmatrix 2018 des ÖBB-Konzerns. Als weitere ergänzende wesentliche Themen wurden die Wahrnehmung der Menschenrechte und die Bekämpfung von Korruption und Bestechung in der nichtfinanziellen Erklärung berücksichtigt.



Nichtfinanzielle Kennzahlen

Nichtfinanzielle Kennzahlen im Überblick für 2018		2018	2017	Einheit
Allgemein				
Bahnstrecke (Betriebslänge)		4.864	4.862	Kilometer
Bahnhöfe (Verkehrsstationen)		1.061	1.070	Stück
Jährlich zurückgelegte Zugkilometer		154 Mio.	149 Mio.	Kilometer
Transportleistung		78,2 Mrd.	77,1 Mrd.	Bruttotonnenkilometer/Jahr
Pünktlichkeit Personenverkehr gesamt, alle EVU ¹⁾		95,8	95,9	Prozent
Pünktlichkeit Güterverkehr ¹⁾		77,1	65,8	Prozent
Kundenzufriedenheit		86	85	Punkte
Corporate Rating (Oekom Research AG)		B-	B-	Prime-Status
Umwelt				
Wirkstoffmenge (Glyphosat) ²⁾		2,7	4,7	Tonnen
Bahnstrom aus österreichischer erneuerbarer Energie ⁵⁾		100	92	Prozent
Gesamtenergieverbrauch		387,6	397,6	Gigawattstunden
Gesamtemission (Energiebedarf inkl. Fuhrpark)		76.315,5	75.537,7	in Tonnen CO ₂
Externe Carsharingstationen		25	15	Stück
Gesamtfläche der ÖBB-Infrastruktur AG		190,8	192,7	Quadratkilometer
Bäume im Baumkataster		11.769	11.555	Stück
Abfälle bei Bauprojekten, Deponiert		*	2.310.121	Tonnen
Nicht gefährliche Abfälle, entsorgt		*	2.066.315	Tonnen
Gefährliche Abfälle, entsorgt		*	34.388	Tonnen
Sozial- und Arbeitnehmerbelange				
Mitarbeiterbefragung		71	-	Indexpunkte von 100
Aktive MitarbeiterInnen und Lehrlinge		18.315	18.172	Personen
MitarbeiterInnen mit Definitivstellung		10.411	10.925	Personen
Lehrlinge		1.525	1.521	Personen
Durchschnittsalter im Inland (exkl. Lehrlinge)		46,4	46,4	Jahre
Frauenanteil (inkl. Lehrlinge)		8,4	7,9	Prozent
Zusammensetzung der Belegschaft		nicht erhoben	nicht erhoben	Staaten
Menschen mit Behinderung		2,8	2,7	Prozent
Barrierefreiheit				
Bahnhöfe mit modernen, barrierefreien Stationen		230	220	Stück
Forschung				
Forschung und Entwicklungs-Projekte (Stichtag 31.12.2018) in Bearbeitung		91	88	Projekte
Sicherheit				
Personenverkehr			91 mal sicherer als Straße ³⁾	
Gefahrguttransport			42 mal sicherer als Straße ⁴⁾	

Informationen zu den nichtfinanziellen Kennzahlen sind den nachfolgenden Textpassagen zu entnehmen.

* Diese Daten sind zum Zeitpunkt der Berichtslegung noch nicht ausgewertet.

¹⁾ als Schwellenwert für Pünktlichkeit gilt beim Personenverkehr 5 Minuten, beim Güterverkehr 30 Minuten (der Schwellenwert beim Güterverkehr wurde 2018 von 15 Minuten auf 30 Minuten erhöht).

²⁾ Im Jahr 2018 wurden durch die wetterbedingte Beeinflussung weniger Gleiskilometer kontrolliert.

³⁾ getötete Reisende berechnet über den Durchschnitt der Jahre 2007 bis 2016, Quelle: Allianz pro Schiene.

⁴⁾ Gefahrgutunfälle berechnet über den Durchschnitt der Jahre 2004 bis 2013, Quelle: Allianz pro Schiene.

⁵⁾ bezieht sich auf KundInnen, die Bahnstrom der ÖBB-Infrastruktur AG beziehen.

Corporate Rating

Seit dem Jahr 2012 wird die ÖBB-Infrastruktur AG in regelmäßigen Abständen durch die oekom research AG im Sektor Transportinfrastruktur einem ESG-Rating (Environment, Social, Governance) unterzogen, wobei über 100 Indikatoren zur Beurteilung herangezogen werden.

Die oekom research AG ist im März 2018 mit der US Ratingagentur ISS (Institutional Shareholder Services) fusioniert und wurde damit zum Weltmarktführer im Bereich Corporate Responsibility und ESG-Rating (Environment, Social, Governance).

Als ESG-Ratingagentur ist ISS-oekom Spezialist für die unabhängige Analyse und Bewertung ökologischer und sozialer Leistungen von Unternehmen, die sich zur Finanzierung von Projekten Geld vom Kapitalmarkt holen.

Im Jahr 2018 wurde die ÖBB-Infrastruktur AG bereits zum dritten Mal von der international führenden Ratingagentur als Topinvestment für ethische, ökologische und sozial verantwortliche Veranlagung bewertet. Bei der unabhängig durchgeführten Bewertung wurden 49 Transportinfrastrukturunternehmen aus Europa, den USA, Brasilien, Asien und Australien einer strengen Prüfung unterzogen. Nur neun davon erreichten den Prime-Status, die ÖBB-Infrastruktur AG ist wie auch in den Jahren 2012 und 2014 zum dritten Mal Sieger.

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

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

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



G.3. Umwelt

Allgemein

Die ÖBB-Infrastruktur AG plant, baut und betreibt Schieneninfrastrukturanlagen in allen neun Bundesländern und ist dabei aufgrund diverser rechtlicher Vorgaben verpflichtet, negative Auswirkungen auf Schutzgüter wie Wasser, Boden, Luft, Tiere, Pflanzen und deren Lebensraum, Mensch, Kulturgüter etc. so weit wie möglich zu vermeiden und nicht vermeidbare Auswirkungen zu mindern oder auszugleichen. Darüber hinaus betreibt die ÖBB-Infrastruktur AG ein Umweltmanagementsystem nach ISO 14001.

Um den Nachhaltigkeitsvorteil der ÖBB zu sichern und weiterhin der Vorreiter für umweltfreundliche Mobilitätslösungen in Österreich zu bleiben, wurden strategische Handlungsfelder definiert. Diese unterstützen bestehende Konzernziele und stellen langfristige Win-win-Situationen für die Gesellschaft, die Umwelt und die ÖBB sicher.

Umweltleitlinien, Umweltprüfung, Umweltprogramm

Umweltleitlinien, Umweltprüfung, Umweltprogramm sowie die Ziele und Maßnahmen sind Ausgangspunkt für eine Vielzahl von Initiativen und Projekten, welche die Bahninfrastruktur zu einer grünen Infrastruktur machen sollen. Aktuell beschäftigen sich fünf Schwerpunktprojekte mit den Themen „Energiesparen“, „nachhaltige Beschaffung“, „Herbizidreduktion im Zuge der Vegetationsfreihaltung der Gleisanlagen“, „Lärmreduktion“ und „datenbankgestütztes Umweltdatenmanagement“. Ergebnisse daraus lagen zum Zeitpunkt der Berichterstellung noch nicht vor.

Chemische Vegetationskontrolle

Die ÖBB-Infrastruktur AG muss aufgrund eisenbahnrechtlicher Verpflichtungen zum sicheren Bahnbetrieb die Gleisanlagen möglichst frei von Vegetation halten. Auf dem ÖBB Streckennetz werden dafür gleisgebundene Kleinspritzgeräte und für den Großteil der Strecke ein moderner Spritzzug eingesetzt, der mittels optischer Grünerkennung eine gezielte Entfernung des Gleisbewuchses mithilfe von Herbiziden ermöglicht. Um die Selektivität bei den Kleingeräten zu verbessern, wurde neuerlich ein ebenfalls mit Grünerkennung ausgestattetes Prototypkleingerät entwickelt. Durch ständige Optimierungsmaßnahmen in den vergangenen Jahren konnte die eingesetzte Glyphosatmenge deutlich reduziert werden – von 9,5 t (2014) auf 2,7 t im Jahr 2018. Im Dezember 2017 hat die EU-Kommission die mögliche Nutzung von Glyphosat um fünf Jahre verlängert. Das Unternehmensziel der ÖBB ist es, den Ausstieg deutlich vor diesem Fristende zu erreichen. Um dieses Ziel zu erlangen, ist die ÖBB-Infrastruktur AG auch an mehreren Forschungsprojekten beteiligt, welche die Findung und Erprobung von alternativen Pflanzenschutzmitteln bzw. chemiefreien Methoden zum Ziel haben. Die ÖBB-Infrastruktur AG steht auch bei dieser Thematik im internationalen Austausch mit anderen Bahnbetreibern, um bei dieser für den gesamten Eisenbahnsektor gleichartigen Problematik Lösungen zu finden.

Klimawandel

Der Klimawandel ist eine der großen Herausforderungen unserer Zeit. Die ÖBB tragen mit der Verkehrsverlagerung einen wesentlichen Teil zum Klimaschutz Österreichs bei und entlasten das Klima damit um mehr als 3,5 Mio. t CO₂ im Jahr. Das entspricht etwa 4% der österreichischen Gesamtemissionen, doch das Verlagerungspotenzial ist damit noch bei Weitem nicht ausgeschöpft. Haupthemmnisse, dieses auszuschöpfen, liegen im Bereich der verkehrspolitischen Rahmenbedingungen und den Wettbewerbsverzerrungen, die sich aufgrund von fehlender Kostenwahrheit und mangelnder Umsetzung des Verursacherprinzips ergeben. Einen wichtigen Beitrag zur positiven CO₂-Bilanz der ÖBB leistet der Einsatz von klimafreundlicher Wasserkraft. Die ÖBB-Infrastruktur AG stellt seit 2018 den Eisenbahnunternehmen Bahnstrom aus 100% österreichischer erneuerbarer Energie zur Verfügung. Fast ein Drittel davon wird in eigenen Kraftwerken produziert. Mit einer kontinuierlichen Reduktion der spezifischen CO₂-Emissionen von 147.677 t CO₂ seit 2006 haben die ÖBB im Jahr 2015 ihre Emissionen gegenüber 2006 um rd. 30% gesenkt.

Die Bahninfrastruktur muss sich auch an die Auswirkungen des Klimawandels anpassen. Wesentliche Grundlagen für die Anpassungs- und Verminderungsmaßnahmen sowohl im organisatorischen als auch im technischen wie im normativen Bereich wurden bereits 2012 im Rahmen des Forschungsprojektes „KLIWA“ gemeinsam mit dem Umweltbundesamt und dem Institut für Meteorologie der Universität für Bodenkultur gelegt.

Ein „KLIWA“-Folgeprojekt ist für 2019 geplant.

Die klimatischen Änderungen, seien es Änderungen des Niederschlagsmusters (intensiverer Niederschlag, Regen, Schnee, etc. in einem bestimmten, tendenziell kürzeren Zeitintervall), der Anstieg der Durchschnittstemperaturen, die Zunahme an Windgeschwindigkeiten oder die Änderung in Bezug auf Häufigkeit und Intensität von Wetterereignissen, können sich auch auf den gesamten Bahnkörper sowie auf das bahnahe Umfeld (Böschungen, Lehnen, Wildbach- und Lawineneinzugsgebiete etc.) und damit letztendlich auf den Bahnbetrieb auswirken.

Je nach regionalen und lokalen Gegebenheiten können insbesondere kleinräumige, stärkere Niederschlagsereignisse vermehrt zu Hochwasser und Überschwemmungen, Muren oder Hangrutschungen führen. Punktuelle Aussagen zu klimawandelbedingten Veränderungen sind jedoch sehr schwierig zu treffen, da speziell diese lokal begrenzten Extremwetterereignisse, die große Folgeschäden mit sich bringen können, nur schwer vorhergesagt werden können.

Schäden und Streckenunterbrechungen durch Stürme sind künftig vermehrt möglich. Zudem können durch Hitze-, Wasserstress oder durch Schädlinge die Schutzfunktion der Wälder beeinträchtigt werden. Um die Bahninfrastruktur vor Hangrutschungen, Muren oder Lawinen zu schützen, ist ein funktionsfähiger und stabiler Schutzwald von großer Bedeutung.

Ein weiteres mögliches Risiko sind Gleisverwerfungen, welche sich in Zukunft aufgrund der Zunahme an Hitzetagen und steigenden Tageshöchsttemperaturen erhöhen könnten.

Im Hinblick auf den Klimawandel sind insbesondere jene Maßnahmen von Bedeutung, die darauf abzielen, auf mögliche Folgewirkungen vorbereitet zu sein. Effektive Präventivmaßnahmen oder auch Monitoring- und Frühwarnsysteme, welche aufkommende Gefahren frühzeitig erkennen und rasch und effizient darüber informieren, sind in diesem Zusammenhang von großer Bedeutung. Auf diese Weise können rechtzeitig Maßnahmen gesetzt und mögliche Schäden abgewehrt bzw. vermindert werden. Dadurch wird ein entscheidender Beitrag für die sichere Bahnbetriebsführung sowie ein Optimum an der Streckenverfügbarkeit aus Sicht von Geotechnik und Naturgefahrenmanagement geleistet.

Im Folgenden werden einzelne Maßnahmen beschrieben:

Infra:wetter

Beschreibung

Das Infra:wetter ist ein ÖBB-eigenes und streckenbezogenes Wetterwarnsystem, das den Usern Informationen über Großwetterlagen und regionale meteorologische Verhältnisse sowie auch eine Vorschau auf die kommenden 72 h bietet. Zusätzlich können über infra:wetter Warnungen, beispielsweise Starkregen, Gewitter, Schneemengen etc., in verschiedenen Intensitätsstufen per Mail oder SMS versendet werden, die den Nutzern je nach Anforderungswünschen an Warnstufen und Sendezeiten zugestellt werden. Damit kann eine bestmögliche Vorbereitung und Planung auf die vorhergesagten Wetterszenarien erfolgen.

Da eine Zunahme der Extremwetterereignisse wie z. B. extreme Temperaturspitzen im Winter und im Sommer sowie kurzfristigeres Auftreten von abwechselnden Wetterlagen, insbesondere bei Starkregen und Stürmen, beobachtet werden, sind für das infra:wetter folgende Weiterentwicklungsmaßnahmen bereits umgesetzt worden:

- Entwicklung einer mobilen infra:wetter-Version
- Vorhersagen für Schneeerwehungen und möglichen Windbruch bei Bäumen
- Einführung von Schwellenwerten für Hitzewarnungen in den Sommermonaten
- Bedarfsgerechte Anpassungen der derzeitigen Schwellenwerte für die unterschiedlichen Warnungen aufgrund von Analysen und Auswertungen

Methodik

Die Wetterdaten werden von einem privaten Wetterdienst aufbereitet und auf der ÖBB-eigenen infra:wetter-Plattform zur Verfügung gestellt. Alle Berechtigten haben so jederzeit Zugriff auf aktuelle meteorologische Informationen. Neben einzelnen Wetterstationsdaten können auch Radardaten abgefragt und angezeigt werden.

In einer eigenen Verfahrensanweisung ist der Versand von laufend aktuellen Wetterwarnungen per SMS und E-Mail geregelt.

Zeitraum

Laufend

Naturgefahrenhinweiskarte

Beschreibung

In der Naturgefahrenhinweiskarte werden entlang des ÖBB Streckennetzes die Ergebnisse von den bundesweit standardisierten und objektiv erhobenen potenziellen Gefährdungsbereichen durch Naturgefahren, insbesondere von Steinschlag und Wildbachereignissen, dargestellt.

Dieser strategische Überblick dient als Grundlage, um präventiv risikoreduzierende Maßnahmen, die technisch oder organisatorisch sein können, zu setzen. Aufgrund der fünfstufigen Kategorisierungen ist eine bedarfsgerechte Prioritätenreihung möglich. In Kombination mit den infra:wetter-Warnungen können gezielt lokale kurzfristige betriebliche Entscheidungen an Maßnahmensetzungen getroffen werden.

Die Naturgefahrenhinweiskarte ist somit auch in Bezug auf klimatische Änderungen eine wichtige Wissensgrundlage, um den hohen Sicherheitsstandard hinsichtlich des Schutzes vor Naturgefahren zu erhalten.

Methodik

Für jene Strecken, für die eine generelle Exposition aus Naturgefahrenprozessen vorliegt, werden die Einzugsgebiete der unterschiedlichen Prozesse sowie vorhandene Schutzverbauungen mit standardisierten Aufnahmeblättern erhoben und dokumentiert. Seit dem Jahr 2012 werden den Felderhebungen numerische semiquantitative Einwirkungsberechnungen vorangestellt. Dazu wird im Rahmen eines „preprocessing“ auf Grundlage hochauflösender topografischer Daten eine morphometrische Analyse durchgeführt, um die Charakteristik der Gefahreneinzugsgebiete hinsichtlich Ablöse-, Transport- und Ablagerungsformen zu erlangen. Diese haben den Vorteil, dass z. B. Geschiebekubaturen und Auslauflängen von Muren für unterschiedliche Ereignisse und Steinschlagsszenarien simuliert und abgebildet werden können. Im Zuge der Vororterhebung zur Beurteilung der relevanten Prozessflächen werden die Ergebnisse der numerischen Voranalyse überprüft und eventuell ergänzende Feststellungen hinsichtlich der Beurteilung der Prozessaktivität vorgenommen. Dazu werden sowohl die relevanten Prozessablösebereiche als auch die Transport- und Ablagerungsformen vor Ort beurteilt.

Zusammen mit der Exposition des Bauabschnittes gegenüber dem Naturgefahrenprozess wird pro potenzielle Gefahrenstelle eine Hinweiskategorie festgelegt. In Bezug auf Wildbachprozesse werden zusätzlich die Bahndurchlässe in ihrer Form und Größe aufgenommen, da diese darüber entscheiden, ob Ereignisse schadlos ab- bzw. durchgeführt werden können.

Die Ergebnisse werden mit den zuständigen Personen in den Regionen abgestimmt, gegebenenfalls organisatorische oder technische Maßnahmen abgeleitet und im WebGIS der ÖBB visualisiert dargestellt.

Zeitraum

Bis 31.12.2019 soll die vollständige Erhebung der potenziellen Gefahrenstellen an den in Bezug auf Naturgefahren sensibelsten Streckenabschnitten für die Prozesse Steinschlag und Wildbach abgeschlossen sein. Danach erfolgen laufende Updates.

Hochwasserbetroffenheit

Beschreibung

In Plänen, welche die Hochwasserbetroffenheit darstellen, werden im Sinne der Betriebssicherheit und Streckenverfügbarkeit jene Streckenabschnitte dargestellt, an denen eine potenzielle Hochwasserbetroffenheit besteht.

Bei den konkret betroffenen Streckenabschnitten ist ein technisches Maßnahmenkonzept (Machbarkeitsstudie) hinterlegt, um als Grundlage für mittel- und langfristige Planungsprojekte zur Verfügung zu stehen.

Die Inhalte der Hochwasserbetroffenheit bilden dabei auch eine wesentliche Grundlage für die Bewertung von Hochwasserschutzprojekten von Dritten, die einen Einfluss auf die Bahn haben können. Beispielsweise werden die Pläne bei den Verhandlungen von Beitragszahlungen mit Dritten herangezogen.

Methodik

Vom Bund und den Bundesländern sowie diversen Ziviltechnikerbüros wurden und werden die aktuellen Abflussuntersuchungen entlang des gesamten Streckennetzes eingeholt, für die Fragestellungen der ÖBB ausgewertet und – sofern entsprechend plausibilisiert – im internen StreckenGIS dargestellt. Dazu werden die Hochwasseranschlagslinien und deren absolute Wasserspiegellage in Bezug zur Höhe des Bahndammes bzw. der Schienenoberkante verglichen. Bei Bedarf werden mögliche Schutzmaßnahmen wie beispielsweise Dammsicherungen, Retentionsräume etc. vorgeschlagen.

Zeitraum

01.04.2013 – 31.12.2020

Energieeffizienz

Der Bahnbereich ist ein energieintensiver Sektor. Nicht nur aus ökologischen, sondern auch aus ökonomischen Gründen ist daher das Thema „Energieeffizienz“ für den ÖBB-Konzern von zentraler Bedeutung. So spielen etwa bei der Beschaffung von neuem Rollmaterial Kriterien der Energieeffizienz eine wichtige Rolle. Darüber hinaus nehmen die ÖBB bei bestehenden Zügen laufend Verbesserungen vor, damit auch diese energieschonender unterwegs sind. Für die Zukunft stellen Optimierungen im Bereich Gebäude und Anlagen einen weiteren wichtigen Hebel zur Verbesserung der Energieeffizienz dar. Die positiven Resultate zeigen sich in der Reduktion der Energiekosten und dem Schutz der Umwelt durch verminderten Emissionsausstoß. Damit leisten die ÖBB einen wichtigen Beitrag zu den Klimaschutzzielen Österreichs und zur Sicherung unseres Lebensraums.

Am 30.11.2015 wurde das erste Energieaudit für den ÖBB-Gesamtkonzern abgeschlossen, wobei das nächste für das Jahr 2019 vorgesehen ist.

Energieeffizienzmaßnahmen 2018 in der ÖBB-Infrastruktur AG, Einsparungen zu 2017:

- Bahnstrom
 - Weichenheizungssteuerung – intelligente Steuerung zur Reduktion der Einsatzzeiten – Einsparung 94,5 MWh, berechnet aus technischer Spezifikation
- Drehstrom
 - Bahnsteig-/Gleisfeld-/Signalbeleuchtung – Ausstattung mit LED – Einsparung 427,5 MWh, berechnet aus technischer Spezifikation
 - Energieoptimierter Ausbau des Terminals Wolfurt – Einsparung 144,1 MWh, berechnet aus technischer Spezifikation

- Wärme
 - Gebäudesanierung – Einsparung 339,1 MWh, berechnet aus Energieausweisen
 - Leckagenüberwachung im Fernwärmenetz – Einsparung 318,8 MWh, berechnet aus technischer Spezifikation
- Diesel
 - Einsatz eines Förderbandes statt Lkw-Transport von Aushubmaterial (Semmering-Basistunnel) – Einsparung 491,6 MWh

Mit den Energiesparmaßnahmen im ÖBB-Konzern verfolgen die ÖBB das Ziel, die Energieeffizienz bis 2020 um 7,5% zu erhöhen (Basisjahr 2014).

Energieverbrauch*	2018	2017	Veränderung absolut	Veränderung in %
Bahnstrom in GWh	37,7	42,6	-4,9	-12%
Drehstrom in GWh	216,8	239,6	-22,8	-10%
Erdgas in GWh	94,7	83,7	11,0	13%
Fernwärme in GWh	38,4	31,7	6,7	21%
EE-Anteil Bahnstrom in %	100	92	8	9%
EE-Anteil Drehstrom in %	**	76		
Strom aus unbekanntenen Quellen in %	0	0	0	0%

Die beachtlichen Sprünge in den Verbrauchswerten der einzelnen Jahre ergeben sich v. a. aus unterschiedlichen Witterungsverläufen und unterschiedlichen Anlagennutzungen (z. B. Inbetriebnahme von Großanlagen wie Wien Hbf.).

* Die Zahlen für den Energieverbrauch umfassen den gesamten ÖBB-Infrastruktur-Konzern.

** Diese Daten sind zum Zeitpunkt der Berichtslegung noch nicht ausgewertet.

Die Energieeffizienzmaßnahmen tragen dazu bei, die Bahn zum ressourcenschonendsten Verkehrsmittel zu machen. Die österreichischen Bahnen befördern 12% der gefahrenen Personen-km an Land und wickeln 32,4% des innerstaatlichen Gütertransports in Österreich ab, ihr Anteil am Energieverbrauch des Inlandsverkehrs beträgt allerdings nur 2%³⁵.

Die CO₂-neutrale Stromversorgung durch Bahnkraftwerke garantiert darüber hinaus nachhaltige Mobilität und Klimaschutz. Schon bisher stammten 92% des Bahnstroms bei den ÖBB aus erneuerbarer Energie, v.a. Wasserkraft. Seit 2018 decken die ÖBB ihre Bahnstromversorgung vollständig durch österreichische erneuerbare Energie. Die ökologische Bahnstromaufbringung erspart der Umwelt beträchtliche CO₂ Emissionen. Eine Fahrt mit dem Zug ist 15-mal klimafreundlicher als mit dem Pkw und der Gütertransport auf Schiene ist 21-mal umweltfreundlicher als per Lkw (siehe Abbildung 1).

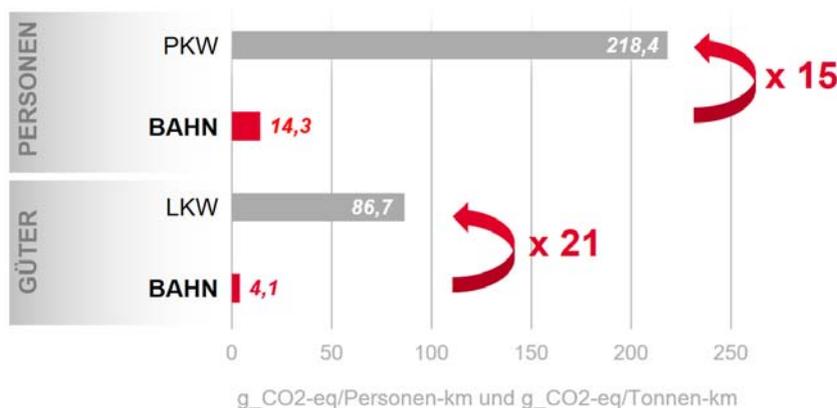


Abbildung 1: Emissionen von Personen- und Güterverkehr.

³⁵ Quellen: <http://ec.europa.eu/eurostat/web/transport/data/database> und Statistik Austria: Energiedaten Österreich 2016.

Fuhrparkmanagement

Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern verfügt zum 31.12.2018 über eine Flotte von 3.318 Kraftfahrzeugen. Durch Bündelung der Agenden des Fuhrparkmanagements in der Tochtergesellschaft Rail Equipment GmbH & Co KG wird ein effizienter Einsatz der Ressourcen sichergestellt. So konnte in den vergangenen Jahren durch Berücksichtigung ökologischer Qualitätskriterien in der Beschaffung und eine laufende Erneuerung des Fuhrparks der CO₂-Ausstoß kontinuierlich verringert werden. Derzeit sind 13 Fahrzeuge mit der Emissionsklasse Euro-4-Motoren, 758 mit Euro-5-Motoren und bereits 2.517 Fahrzeuge mit Euro-6-Motoren sowie 30 Elektrofahrzeuge in Betrieb.

Um diese positive Entwicklung weiter voranzutreiben, wird in der Beschaffung von Kraftfahrzeugen ein besonderes Augenmerk auf Ökologisierung des Fuhrparks gelegt. Es wurden Kriterien für Emissionen (sowohl CO₂ als auch NOX) und Treibstoffverbrauch vorgegeben und bewertet. Damit wird sichergestellt, dass der Kfz-Fuhrpark der ÖBB-Infrastruktur AG auch zukünftig ökologisch ausgerichtet und mit modernster Motorentechnologie ausgestattet ist.

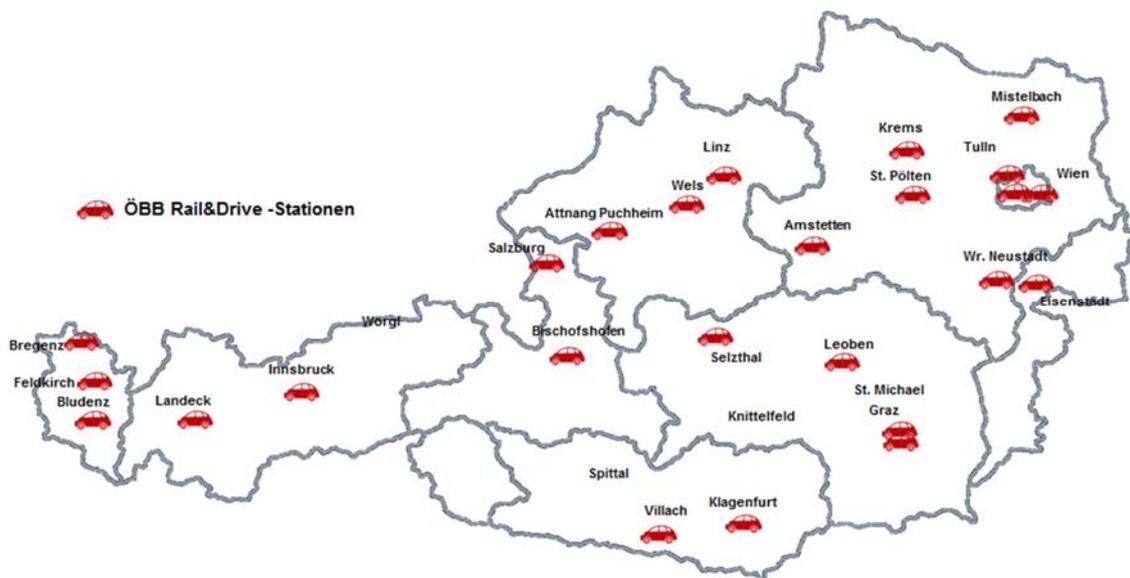
Eco Driving

Durch gezielte Schulungsprogramme unter anderem im Rahmen des Projektes „Eco Driving“ wurden 2018 262 MitarbeiterInnen in spritsparendem Fahrverhalten zur Senkung des Treibstoffverbrauchs geschult. Aufgrund der positiven Entwicklung ist es beabsichtigt, diese Initiative auch in den Folgejahren fortzusetzen. Diese Maßnahmen unterstützen die positive rückläufige Entwicklung des Treibstoffverbrauchs in den vergangenen Jahren.

Carsharing

Mit dem Projekt „CarPool“ wird das Ziel verfolgt, durch ein konzerninternes Carsharingangebot die Auslastung von Dienstkraftfahrzeugen zu optimieren. Nach der österreichweiten Ausrollung der Poolstandorte stehen den MitarbeiterInnen nunmehr ca. 510 Fahrzeuge an über 83 Stationen für dienstliche Fahrten zur Verfügung.

Seit dem Fahrplanwechsel 2017/18 stehen ein Teil der Poolfahrzeuge unter der Marke „ÖBB Rail&Drive“ auch BahnkundInnen zur Verfügung. An 25 Stationen können 257 Fahrzeuge genutzt werden. Die Zielsetzung ist eine Vereinfachung des Zugangs zum System Bahn, die Erhöhung der Kundenzufriedenheit sowie die Steigerung der intermodalen Wettbewerbsfähigkeit. Aufgrund der positiven Entwicklung wird das Carsharingangebot laufend weiterentwickelt sowie durch Kooperationen ausgebaut und erweitert.



Elektrofahrzeuge

Um eine weitere Senkung des CO₂-Ausstoßes zu erzielen, ist mittelfristig eine Vergrößerung der Elektrofahrzeugflotte auf bis zu 100 Fahrzeuge geplant.

Spezifische CO ₂ -Emissionen für ÖBB-Infrastruktur inkl. Fuhrpark	Einheit	2018	2017	Veränderung	Veränderung in %
Bahnstrom	Tonnen CO ₂ eq	2.740,8	3.094,1	-353,3	-11%
Drehstrom	Tonnen CO ₂ eq	26.839,9	29.662,5	-2.822,6	-10%
Erdgas	Tonnen CO ₂ eq	25.663,7	22.682,7	2.981,0	13%
Fernwärme	Tonnen CO ₂ eq	7.795,2	6.435,1	1.360,1	21%
Treibstoffverbrauch	Liter	5.101.029,0	5.155.986,0	-54.957,0	-1%
CO ₂ -Ausstoß Fuhrpark	Tonnen CO ₂ eq	13.276,0	13.663,3	-387,3	-3%
Gesamtemissionen (Energiebedarf inkl. Fuhrparktreibstoffe)	Tonnen CO₂ eq	76.315,5	75.537,7	777,8	1%
Anzahl Kraftfahrzeuge gesamt	Stück	3.318	3.310	8	<1%
Anzahl Schienenfahrzeuge	Stück	2.606	2.690	-84	-3%
Anzahl Lkws mit 3,5 Tonnen	Stück	149	149	0	0%
Anzahl Lkws mit weniger 5 Tonnen	Stück	17	18	-1	-6%
Anzahl Lkws mit über 5 Tonnen	Stück	28	26	2	8%
Anzahl E-Fahrzeuge mehrspurig	Stück	30	27	3	11%
Anzahl Fahrzeuge mit Emissionsklasse Euro 4	Stück	13	12	1	8%
Anzahl Fahrzeuge mit Emissionsklasse Euro 5	Stück	758	1.303	-545	-42%
Anzahl Fahrzeuge mit Emissionsklasse Euro 6	Stück	2.517	1.968	549	28%

Treibhausgas-Bilanz („THG-Bilanz“) der ÖBB-Infrastruktur AG; Berechnung durch UBA (= Umweltbundesamt) nach den aktuellen österreichischen Emissionsfaktoren (Stand Oktober 2018, die volle Auswirkung des Umstiegs auf Bahnstrom aus 100% österreichischer erneuerbarer Energie kann erst im Lagebericht 2019 abgebildet werden).

Die Varianz der CO₂-Emissionen zwischen den Jahren ergibt sich einerseits aus den wie oben angeführten schwankenden Bedarfsmengen und dem von Jahr zu Jahr veränderlichen Primärenergiemix für Drehstrom.

Flächen- und Artenschutz

Die ÖBB übernehmen als einer der größten Flächenbewirtschafter des Landes auch Verantwortung für Natur und Umweltschutz durch verschiedene Artenschutzprojekte in allen Bundesländern sowie durch vielfältige Kooperationen mit Umwelt-NGOs. Dies umfasst sowohl den Bau der Eisenbahnanlagen, wo im Rahmen UVP-pflichtiger Vorhaben bei negativen Umweltauswirkungen auf Vermeidung, Verminderung, Ausgleich und Ersatz zu achten ist, um ein genehmigungsfähiges Projekt zu erhalten, als auch den Betrieb der Bahnanlagen, wo beispielsweise umweltfreundliche Beleuchtungen und viele andere Maßnahmen zum Erhalt der biologischen Vielfalt umgesetzt werden. Wissenschaftliche Erhebungen auf Bahnflächen unterstreichen immer wieder deren enormen Wert für die Erhaltung der biologischen Vielfalt, unabhängig davon, ob es sich um erst kürzlich entstandene Ausgleichsflächen oder bereits seit über hundert Jahren bestehende Bahnflächen handelt.

Natur- und Artenschutz sind in Österreich auf der Ebene der Landesgesetzgebung rechtlich festgelegt. Sämtliche Neu- und Ausbauprojekte werden daher auch im Zuge des Genehmigungsverfahrens im Einklang mit Natur- und Artenschutzrecht geplant und umgesetzt. Dabei kommen zusätzlich auch spezifische, umwelt- und naturschutzbezogene Regelwerke (Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen, RVS) zum Einsatz. Die Berücksichtigung der jeweiligen Roten Listen der gefährdeten Arten ist damit systematisch gewährleistet.

Die Betriebslänge des Streckennetzes betrug 2018 4.864 km (Vj: 4.862 km), die Grundstücksfläche 190,8 km² (Vj: 192,7 km²).

Flächenbilanz der ÖBB-Infrastruktur AG* in km ²	2018	2017
Gesamtfläche	190,8	192,7
verwaltete Gebäudenettogrundfläche aller Gebäude (inkl. Verkehrsstation)	8,4	8,4
Nettogrundfläche der Gebäude (ohne Verkehrsstationen)	2,7	2,7
sonstige Freiflächen (Gärten, Wiesen, Böschungen etc.)	7,9	8,3
P & R-Anlagen	1,2	1,2

* Flächen in Verwaltung der ÖBB-Immobilienmanagement GmbH.

Die Bahnbegleitflächen fungieren aufgrund ihrer extensiven Bewirtschaftung als Rückzugsraum und Migrationskorridor für seltene Tier- und Pflanzenarten sowie als verbindendes Element zwischen verschiedenen Lebensräumen in Österreich. Das Streckennetz verläuft durch fast alle Kulturlandschaftsräume in Österreich, der niedrigste Punkt liegt in der Gemeinde Purbach am Neusiedler See auf 116 m Seehöhe, der höchste Punkt liegt am Brennerpass auf 1.370 m Seehöhe. Da insbesondere in den alpinen Bereichen des Streckennetzes ein erhöhtes Naturgefahrenrisiko herrscht, wird dieser Problematik von speziell qualifizierten MitarbeiterInnen unter Einsatz hochmoderner wie auch altbewährter Technik begegnet.

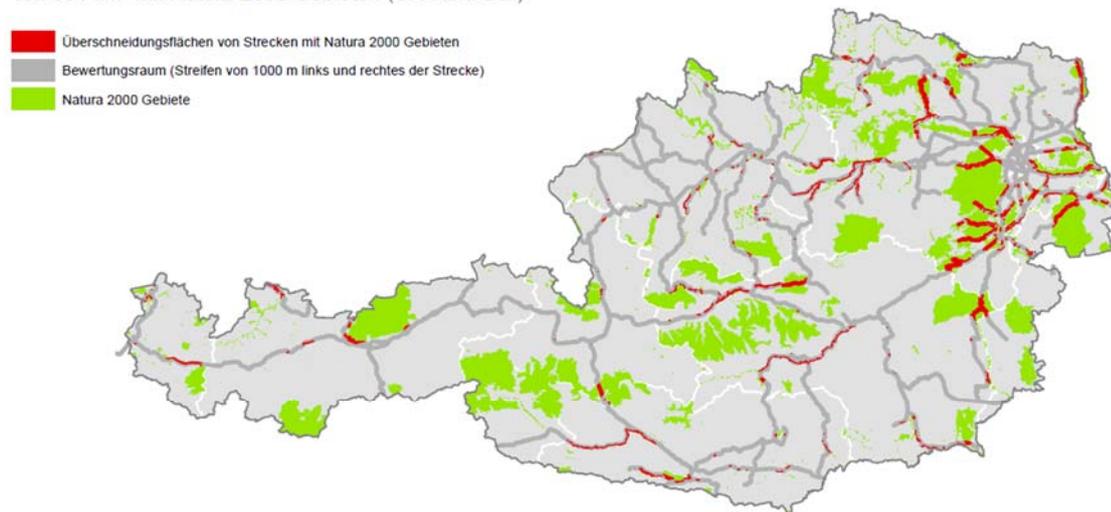
Das Naturgefahrenmanagement umfasst zusätzlich zu den vorher genannten Maßnahmen auch forstliche Tätigkeiten zur Sicherstellung der Schutzwaldfunktion in den alpinen Bereichen sowie zur Gewährleistung eines sicheren und ungestörten Bahnbetriebes, da ungeeigneter Bewuchs im Bahnumfeld den Bahnbetrieb negativ beeinflussen kann. In öffentlich zugänglichen Bereichen wie an Bahnhöfen oder P & R-Anlagen ist auch die Verkehrssicherheit rund um den Baumbewuchs sicherzustellen. Hierfür hat die ÖBB-Infrastruktur AG einen eigenen Baumkataster angelegt.

Im Baumkataster der ÖBB-Infrastruktur AG waren mit Stichtag 15.10.2018 11.769 Bäume und 204 verschiedene Baumarten erfasst (2017: 11.555 Bäume, 199 Baumarten und -sorten). Die drei häufigsten Baumarten auf öffentlich zugänglichem Bahngrund waren 2017 und 2018 Spitzahorn, Birke und Rosskastanie mit jeweils an die 1.000 Exemplaren.

In den letzten Jahren wurden im Umfeld der großen Neu- und Ausbauprojekte Hunderte Hektar an naturschutzfachlich wertvollen ökologischen Ausgleichsflächen geschaffen (eine quantitative Erfassung und Verortung dieser Flächen im geografischen Informationssystem der ÖBB-Infrastruktur AG ist in Planung). Diese Flächen haben nachweislich zur signifikanten Verbesserung der biologischen Vielfalt in den jeweiligen Regionen beigetragen und stellen heute wichtige Trittsteinbiotop dar. Doch auch die Bahnbegleitflächen am Bestandnetz stellen wertvolle Rückzugsräume für Tier- und Pflanzenarten in der zunehmend intensiver genutzten und verbauten Landschaft dar. Die Bahnbegleitflächen entlang der Trassen ermöglichen eine Landschaftsvernetzung und Wanderungsmöglichkeiten für migrierende Tierarten. Durch Querungshilfen wird Tierarten mit großen Lebensraumsansprüchen der gefahrlose Wechsel über die Bahntrassen ermöglicht. Zusätzlich wurde ein Forschungsprojekt gestartet, bei dem Wildwarngeräte für den Einsatz an Bahngleisen getestet werden sollen, um damit in Zukunft Wildtierkollisionen an neuralgischen Punkten weitgehend vermeiden zu können. Zum Schutz von Großvögeln vor Stromschlägen werden in Abstimmung mit der Vogelschutzorganisation Bird Life Austria Kunststoff-Schutzkappen auf den Mastspitzen angebracht.

Berührungspunkte von Bahnstrecken der ÖBB-Infrastruktur AG mit Natura 2000 Gebieten - 2018

Mit einem Streifen bis 1000m links und rechts der Strecke als Bewertungsraum ergibt sich eine Überschneidungsfläche von 851 km² mit Natura 2000 Gebieten (SPA und SCI)



Quellen:
 ÖBB Infra, OGD der Bundesländer Österreichs, 2018
 Maßstab: 1:2.500.000

Erläuterung zur Abbildung: Der oben angeführte Bewertungsraum wurde gewählt, um mit einer wissenschaftlichen Studie der Universität Wien zur Beeinflussung des Landschaftsraumes im Jahr 2012, bei der ebenfalls dieser Raster verwendet wurde, vergleichbar zu sein. Die Angaben lassen aber keinerlei Rückschlüsse auf eine tatsächliche negative oder positive Beeinflussung der Natura-2000-Gebiete durch den Bahnbetrieb zu, sondern dienen nur als Grundlage für Planungen.

Wasserverbrauch

Der Wasserverbrauch der ÖBB-Infrastruktur AG betrug im Jahr 2018 rd. 2,0 Mio. m³ (1.969.038 m³), im Jahr 2017 waren es rd. 1,8 Mio. m³ (1.843.840 m³). Das Wasser (Trink- und Brauchwasser) stammt zum überwiegenden Teil aus der kommunalen Versorgung, zusätzlich gibt es 137 Quellen, die auf Bahngrund liegen und deren Nutzung auf Grundlage bestehender Wasserrechte aus der Vergangenheit erfolgt. Die ÖBB-Infrastruktur AG betreibt keine Wasseraufbereitungsanlagen für kommunale Abwässer, sondern leitet diese in die zentrale, öffentliche Kanalisation ein.

Abwässer, die in Form von Niederschlagswässern aus Bahnanlagen wie Streckengleisen, P & R-Plätzen und Tunnels auftreten, werden nicht direkt in Gewässerkörper (Bäche, Flüsse, Grundwasser etc.) eingeleitet, sondern stets einer Reinigung mittels Humusfilter, Absetz- und Versickerungsbecken unterzogen. Wässer aus Störfällen (z. B. im Tunnel) werden separat aufgefangen und behandelt. Die Ableitungen sind grundsätzlich mit Schiebern versehen, die im Störfall sofort geschlossen werden können. Dadurch wird eine Einleitung von verunreinigten Wässern in die Vorflut verhindert.

Aus all diesen Maßnahmen sind wesentliche Beeinträchtigungen von Wasserkörpern durch Abwässer (Niederschlagswässer) aus dem Bahnbetrieb auszuschließen. Wassereinleitungen in Gewässerkörper erfolgen gemäß den Vorgaben des Wasserrechtsgesetzes nur im Einklang mit den entsprechenden wasserrechtlichen Genehmigungen.

Lärm

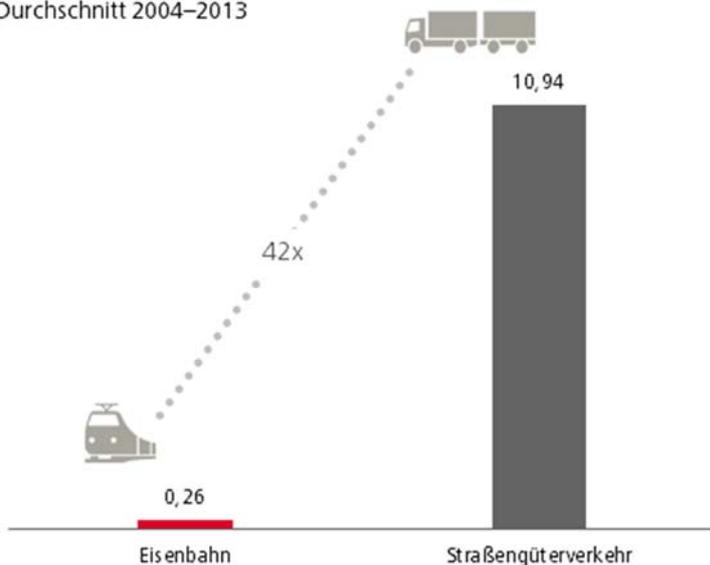
Eine unerwünschte Auswirkung des Bahnbetriebs ist der Lärm. Die ÖBB unternehmen aufgrund ihres hohen ökologischen Anspruchs große Anstrengungen, um den Schienenverkehrslärm sowohl an der Quelle als auch an der Strecke zu reduzieren. Mit dem Einsatz von Schallschutzwänden und Schallschutzfenstern wird der ortsfeste Lärmschutz weiter ausgebaut. Daneben werden vielfältige Maßnahmen zur Lärmsanierung und Lärmvorsorge geprüft und umgesetzt. Dazu zählen beispielsweise die Neuanschaffung von leisen Güterwagen und die Umrüstung von Bestands Güterwagen. Zum Jahresende 2018 sind bereits 50% der österreichischen Flotte der RCG leise Wagen.

Die ÖBB-Infrastruktur AG gewährt für ihr Schienennetz seit der Netzfahrplanperiode 2018 einen Abschlag auf das Wegeentgelt („Lärmbonus“) für die Güterverkehrsleistungen von Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), sofern sie leise Güterwagen verwenden. Der Lärmbonus ist ein lärmabhängiger Wegeentgeltbestandteil gemäß Artikel 4 der Durchführungsverordnung (EU) 2015/429 und soll einen Anreiz für die Nachrüstung von Güterwagen mit lärmarmen Bremstechnologien (z. B. Verbundstoff-Bremssohlen) bieten.

Gefahrgut

Die Schiene ist ein wesentlich sicherer Verkehrsträger für die Beförderung von Gefahrgütern als beispielsweise die Straße.

Gefahrgut: Schiene 42-mal sicherer als Lkw
 Gefahrgutunfälle pro Milliarde Tonnenkilometer,
 Durchschnitt 2004–2013



Nach dem RID (Regelung zur internationalen Beförderung gefährlicher Güter im Schienenverkehr) Ausgabe 2017 gibt es Melderichtlinien für Unfälle und Zwischenfälle mit gefährlichen Gütern im Zuge der Beförderung oder Verladung. Die Mengenschwellen sind je nach Gefährlichkeit der Stoffe unterschiedlich. Solche Meldungen sind an das BMVIT bei Verletzung von Personen, Sach- und Umweltschäden oder Sperre eines Hauptverkehrsweges abzugeben.

2017 und 2018 gab es keine Vorfälle, die eine solche Meldung nach Abschnitt 1.8.5 RID/ADR (Europäisches Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße) erforderlich gemacht hätten.

Zusätzlich wurden durch MitarbeiterInnen der ÖBB-Infrastruktur AG – Technische Überwachung 2018 insgesamt 11.606 Kontrollen an RID-Fahrzeugen im Betrieb durchgeführt. Auch bei diesen Kontrollen waren keine Meldungen nach RID/ADR erforderlich.

Abfallmanagement

Die ÖBB-Infrastruktur AG ist als Bauherr von großen Bauvorhaben im Zuge von Investitionen (Erneuerung/Neubau/Ausbau), aber auch bei der Instandhaltung (Inspektion/Wartung/Entstörung/Instandsetzung) einer der größten Abfallerzeuger in Österreich. Die großen Mengen an Bau- und Abbruchabfällen, setzen sich unterschiedlich zusammen (Aushubmaterial, mineralische/organische/metallische Abfälle und in untergeordneter Menge auch gefährliche Abfälle).

Die wesentlichen Materialinputs ergeben sich aus den Hauptaufgaben der ÖBB-Infrastruktur AG: dem Planen, Bauen und Betreiben von Bahninfrastrukturanlagen. Die Hauptmasse macht der Schienenschotter aus, von dem pro Jahr etwa 700.000 t eingekauft werden. An zweiter Stelle stehen Betonschwellen mit ca. 60.000 t pro Jahr. Den mengenmäßig dritt wichtigsten Input stellen die Schienen mit etwa 30.000 t pro Jahr, die zur Gänze wiederverwendet werden können. Am Ende der Lebensdauer können all diese Stoffe zu fast 100% recycelt werden.

Abfalltabelle ÖBB-Infrastruktur AG (Stand Juli 2018)

Abfallart in Tonnen	2017				Anmerkungen
	Bauprojekt Abfälle		Betriebliche Abfälle		
	Nicht gefährliche Abfälle	Gefährliche Abfälle	Nicht gefährliche Abfälle	Gefährliche Abfälle	
Wiederverwendung im Bauvorhaben	650.630				
Übergabe an Recycler	279.423		28.073		
Kompostierung			1.611		Mähgut, Laub, Holz, Strauchschnitt
Rückgewinnung (REI) ¹⁾	147.000				Recycling und Wiederverwendung
Rückgewinnung (AHM) ²⁾	35.000				Recycling und Wiederverwendung
Müllverbrennung				20.710	Holzschwellen und Masten
Betriebseigene Deponien	2.310.121				
Lagerung am Standort					
Sonstiges ³⁾	1.724.533	343	34.286	13.336	

- 1) Durch moderne Bahnbaumaschinen kann ein Teil der bei Gleisbaustellen anfallenden Materialien vor Ort als Sekundärrohstoff wieder im Gleis eingebaut werden. Durch eine besondere gleisgebundene, maschinelle Reinigungstechnologie (REI) wird verschmutzter Gleisschotter gereinigt (Siebung) und als Unterschotter eingebracht.
- 2) Bei der maschinellen Untergrundsanierung mittels AHM wird Gleisschotter von den oberen 20 cm des Schotterbetts gebrochen und vermischt mit neuem Tragschichtmaterial als Tragschicht eingebaut.
- 3) Die Ablagerung von gefährlichen Abfällen ist nur auf Untertagedeponien zulässig. In Österreich werden keine Untertagedeponien betrieben, weswegen die gefährlichen Abfälle einer Abfallbehandlung zugeführt werden. Die Art der Behandlung variiert je nach Abfallart (Schlüsselnummer) und obliegt den wirtschaftlichen und technischen Möglichkeiten des Abfallbehandlers. Nicht gefährliche Abfälle werden einem befugten Sammler oder einem Abfallbehandler übergeben. Die Art der Behandlung variiert je nach Abfallart (Schlüsselnummer) und obliegt den wirtschaftlichen und technischen Möglichkeiten des Abfallbehandlers (Wettbewerb), der größte Teil dieser Abfälle wird einer Müllverbrennungsanlage zugeführt.

G.4. Sozial- und Arbeitnehmerbelange (inkl. Stakeholder-Management)

Stakeholder-Management

Die ÖBB-Infrastruktur AG steht mit einer Vielzahl von Stakeholdern in Kontakt.

Kundengruppen der ÖBB-Infrastruktur AG

Ein wesentlicher Teil der Stakeholder sind die Kundengruppen der ÖBB-Infrastruktur AG:

<p>Eigentümer / Politisches Umfeld</p>	<p>Eigentümer & Politisches Umfeld (z. B. Länder, Gemeinden)</p> <p>Die ÖBB-Infrastruktur AG errichtet die österreichischen Schieneninfrastruktur im Auftrag des Eigentümers Republik Österreich. Die Republik Österreich ist Eigentümer und zugleich Kunde der ÖBB-Infrastruktur AG, indem über vereinbarte Rahmenpläne der Ausbau der Schieneninfrastruktur in Österreich „bestellt“ wird. Dazu kommen die Beiträge zur Instandhaltung und zur Betriebsführung - § 42 (1) und (2)</p>
<p>B2B Business to Business</p>	<p>EVU & sonstige BusinesskundInnen</p> <p>EVU auf Österreichs Schienennetz – Stand 2018: 51 Sonstige BusinesskundInnen: aus den Bereichen Energie, Immobilien (Mieter, Pächter, Käufer von ÖBB-Immobilien, ...), Terminals (z.B. Operateure, Reedereien oder Spediteure), etc.</p>
<p>B2C Business to Consumer</p>	<p>Fahrgäste & Personen, die sich zu sonstigen Zwecken auf dem Bahnhof aufhalten</p> <p>Fahrgäste beziehen Leistungen der ÖBB-Infrastruktur AG bei Ankunft oder Abreise am Bahnhof. Personen, die sich zu sonstigen Zwecken auf dem Bahnhof aufhalten: z. B. Personen, die Reisende abholen oder sich zum Einkaufen auf dem Bahnhof aufhalten.</p>

Mit 51 Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) und zwei Authorized Applicants (NEVU) bestehen Infrastrukturnutzungsverträge. Der Anteil externer EVU gemessen an den Zugkilometern beträgt im Personenverkehr 8%. Im Güterverkehr liegt der Anteil externer EVU auf Basis Bruttotonnenkilometer bei 29%.

2018 hatten 38 externe Kunden einen Bahnstromnetznutzungsvertrag und 36 externe Kunden einen Energielieferungsvertrag mit der ÖBB-Infrastruktur AG abgeschlossen. Dies entspricht einem Marktanteil von rund 95% im liberalisierten Bahnstrom- bzw. Energiemarkt. Alle Kunden der ÖBB-Infrastruktur AG wurden ab 01.01.2018 mit österreichischer erneuerbarer Energie versorgt.

Im Bereich „Markt-/Vertragskunde“ (B2B) und „Kunde“ (B2C) werden Kundenzufriedenheitsumfragen durchgeführt. Es gibt hier unterschiedliche Methoden, die angewendet werden (quantitativ, qualitativ, Strukturgleichungsmodelle etc.). Der Mehrwert dieser Kundenzufriedenheitsumfragen bei diesen Kundengruppen kann wie folgt beschrieben werden:

- Kenntnis über Zufriedenheit der Leistungserbringungen
- Erhebung von konkreten Verbesserungspotenzialen
- Kenntnis über zukünftige Erwartungen/langfristigen Kundenbedarf (Ermöglichung eines Gegenchecks zu Aussagen der EVUs)
- Originalfeedback der Nutzer (Ermöglichung eines Gegenchecks zu Aussagen der EVUs)
- Wissen um öffentliche bzw. halböffentliche Meinung
- Wissen um Grundmeinungen zur ÖBB-Infrastruktur AG zur Ableitung von strategischen Stärken und Schwächen bzw. Chancen und Risiken

Die Kundenumfragen werden in regelmäßigen Intervallen durchgeführt (mindestens alle zwei Jahre).

Im Bereich der Kundengruppen „Auftraggeber (inkl. Verkehrspolitik)“ und der „weiteren Interessenpartner“ wird aufgrund der Komplexität und der laufenden Zusammenarbeit auf gesonderte Kundenzufriedenheitsumfragen verzichtet.

Die Ergebnisse der Kundenzufriedenheitsumfragen werden dem Unternehmen bzw. den betroffenen Bereichen durch den Geschäftsbereich „Marktmanagement und Kommunikation“ zur Verfügung gestellt, wodurch die Basis für die weitere strategische Ausrichtung sowie zur weiteren Ableitung von operativen Maßnahmen gegeben ist.

Unabhängig von Umfragen ist das Kundenservice (Beschwerdemanagement) ein Gradmesser der Kundenzufriedenheit.

Die ÖBB-Infrastruktur AG hat ein zentrales Kundenservice implementiert, das Anfragen und Beschwerden zu Infrastrukturthemen wie Ausstattung der Bahnhöfe (Park & Ride, Lift, Sitzgelegenheiten ...), Kundeninformation am Bahnhof, Sauberkeit der Bahnhöfe, Bauarbeiten etc. bearbeitet. Anliegen, die den Personenverkehr betreffen, werden direkt vom Kundenservice des ÖBB-Personenverkehrs bearbeitet.

Anfragen und Beschwerden, die in der ÖBB-Infrastruktur AG via Brief, E-Mail (infra.kundenservice@oebb.at) oder Kontaktformular (<https://infrastruktur.oebb.at/de/kontakt/kontaktformular>) eintreffen, werden vom ÖBB-Infrastruktur AG Kundenservice bearbeitet und an die Fachbereiche weitergeleitet. Eine (Erst-)Antwort an den Kunden soll innerhalb von 48 Stunden (an Werktagen) erfolgen. Sind andere Teilkonzerne des ÖBB-Konzerns davon betroffen, werden diese Anfragen und Beschwerden an diese weitergeleitet.

Während des Ablaufs der Bearbeitung von Anfragen und Beschwerden werden Aktionspunkte sowie Anlagen (Eingangsmail, ggf. Schriftverkehr mit dem Kunden, interner Schriftverkehr, E-Mail-Unzustellbarkeitsprotokolle usw.) in der IT-Applikation „Remedy-Beschwerdemanagement“ erfasst und gespeichert. Periodische Auswertungen sind Grundlage für das Management.

Als Errichter und Bauherr von zahlreichen Schieneninfrastruktur-Großprojekten, die unter hochkomplexen Rahmenbedingungen – großteils bei laufendem Betrieb – realisiert werden, kommt dem Stakeholder-Management eine große Bedeutung zu: Planungs- und Bauprojekte erfordern für eine erfolgreiche Umsetzung eine maßgeschneiderte und in sich stimmige projektbegleitende Öffentlichkeitsarbeit. Information, Kommunikation und weitestgehende Einbindung der von den Projekten berührten Bevölkerung bilden die wichtigsten Säulen der von der ÖBB-Infrastruktur AG eingesetzten Maßnahmen. Diese umfassen u. a. das Erstellen von Informationsfoldern, Streckenkarten, Anrainerinformationen, Fotos und Filmen, Ausstellungen und Infoboxen, aber auch das Organisieren von Veranstaltungen (Spatenstichen, Tunnelan- und -durchschlägen, Planausstellungen, Eröffnungsfeiern etc.) und Baustellenbesichtigungen sowie die Präsentation der Projekte im Internet und auf Social-Media-Kanälen.

Oberstes Ziel ist es, die von den Projekten betroffenen Stakeholder zeitgerecht, kontinuierlich und transparent über die aktuellen Planungs- und Bauaktivitäten zu informieren. Bei großen Schieneninfrastrukturprojekten, wie beispielsweise der Koralmbahn Graz – Klagenfurt oder dem Semmering-Basistunnel, bei denen das UVP-Gesetz zur Anwendung kommt, wurde bzw. wird ein Modell der Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern eingesetzt.

Die projektbegleitende Öffentlichkeitsarbeit erfolgt durch den Geschäftsbereich „Marktmanagement & Kommunikation“ in enger Abstimmung mit den für die technische Planung und Umsetzung verantwortlichen Projekt- und Regionalleitungen.

Das Thema „Sicherheit auf Bahnanlagen“ ist für die ÖBB enorm wichtig, daher wird jedes Jahr viel Zeit und auch Geld in die Bewusstseinsbildung für Gefahren an Bahnanlagen investiert. Denn jedes Jahr verunglücken in Österreich Menschen wegen unüberlegtem Handeln und Leichtsinn an Gleisanlagen, einige leider auch mit tödlichem Ausgang. Vor allem Jugendliche müssen informiert und aufgeklärt werden, um Unfälle aufgrund von Leichtsinn oder aus Unwissenheit zu vermeiden. Daher starten die ÖBB jedes Jahr zu Schulbeginn eine Sicherheitskampagne, um das sichere Verhalten in der Nähe von Bahnanlagen zu fördern. Somit wird eine der wichtigsten und potenziell gefährdetsten Stakeholder-Gruppen direkt eingebunden. Zentraler Angelpunkt der Kampagne ist die ÖBB-Website www.passaufdichauf.at.

Unter Mitwirkung der ÖBB-Infrastruktur AG und unter der Ägide des Kuratoriums für Verkehrssicherheit (KfV) wurde heuer auch die Site www.passaufmichauf.at ins Leben gerufen. Dabei geht es mit dem Motto „Kindersicher durch den Verkehr“ um Bewusstseinsbildung für VerkehrsteilnehmerInnen mit Kinderwagen.

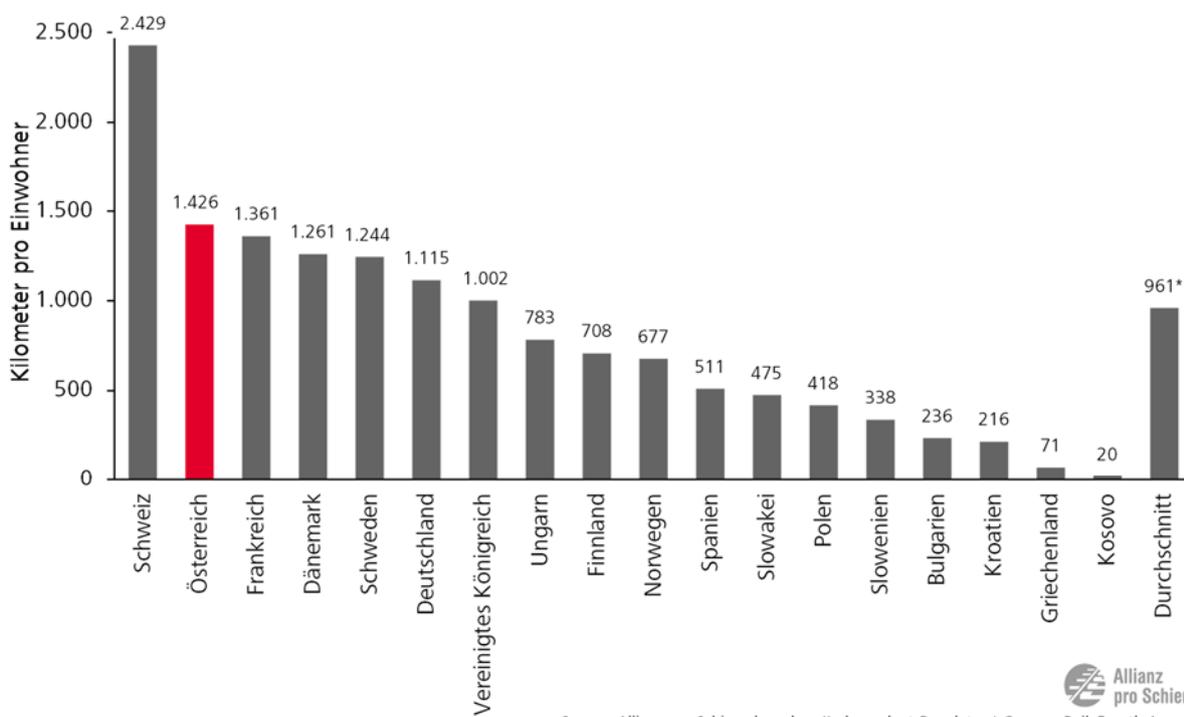
Um die Erhöhung der subjektiven Sicherheit geht es bei der Sicherheitstour. Die Stationen an den Bahnhöfen bieten Interessierten die Möglichkeit, einen Blick hinter die Kulissen zu werfen und sich davon zu überzeugen, was alles zum Thema Sicherheit am Bahnhof unternommen wird. Dem Thema „Bewusstseinsbildung für das richtige Verhalten vor Eisenbahnkreuzungen“ wird jedes Jahr rund um den ILCAD (International Level Crossing Awareness Day) besondere Aufmerksamkeit gewidmet. Wesentlicher Partner 2018 war wie auch bereits 2017 die Wirtschaftskammer, Sparte Fahrschulen. FahrschullehrerInnen und -prüferInnen sind wichtige Multiplikatoren für das Thema „Sicherheit bei Eisenbahnkreuzungen“. Ihnen wurde im Rahmen einer Sonderzugfahrt – medial begleitet – die Möglichkeit geboten, dem Lokführer „über die Schulter“ zu schauen und so für die Dauer einer Fahrt dessen Perspektive einzunehmen. Europaweiter Ideenaustausch dazu erfolgt im Rahmen der ILCAD-Meetings der UIC (Union internationale des chemins de fer, Internationaler Eisenbahnverband).

Aktuell ist die ÖBB-Infrastruktur AG Mitglied bei über 79 nationalen und internationalen Organisationen und Institutionen aus den Bereichen Verkehr, Energie, Technik, Umwelt, Normenwesen etc. Dazu zählen der Internationale Eisenbahnverband (UIC), die Österreichische Gesellschaft für Straßen- und Verkehrswege (GSV), die Austrian Energy Agency (AEA) und viele mehr.

Nicht zuletzt zeigt das Glaubwürdigkeitsranking 2016 des SORA-Instituts, dass die ÖBB bei 73% ihrer Stakeholder als glaubwürdiges Unternehmen gesehen werden.

Der Markenwert der Marke ÖBB als integrativer Indikator für den wirtschaftlichen Erfolg entwickelte sich laut Erhebung des European Brand Instituts in den vergangenen Jahren durchwegs positiv und liegt 2018 mit einem Markenwert von rd. 1,9 Mrd. EUR auf Platz 6 der „Österreichischen Topmarken“. Die Österreicher gehören bereits jetzt zu den fleißigsten Bahnfahrern und sind laut Eurobarometer der Europäischen Kommission die zufriedensten Bahnkunden der EU.

Durchschnittlich zurückgelegte Bahnkilometer pro Einwohner 2014



Source: Allianz pro Schiene based on Independent Regulators' Group – Rail: Fourth Annual Market Monitoring Report. *Average of all countries covered by the market report.

Personal

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

Anzahl MitarbeiterInnen Köpfe	31.12.2018	31.12.2017	Veränderung		Durchschnitt	
			Stichtag	in %	2018	2017
Angestellte	3.965	3.703	262	7%	3.836	3.559
ArbeiterInnen	2.414	2.023	391	19%	2.209	1.940
MitarbeiterInnen mit Definitivstellung	10.411	10.925	-514	-5%	10.676	11.116
Gesamt aktive MitarbeiterInnen	16.790	16.651	139	1%	16.721	16.615
Lehrlinge	1.525	1.521	4	0%	1.416	1.360
Gesamt mit Lehrlingen	18.315	18.172	143	1%	18.137	17.975

Anzahl MitarbeiterInnen FTE	31.12.2018	31.12.2017	Veränderung		Durchschnitt	
			Stichtag	in %	2018	2017
Angestellte	3.881,5	3.619,7	261,8	7%	3.752,3	3.483,8
ArbeiterInnen	2.408,5	2.019,7	388,8	19%	2.204,5	1.935,8
MitarbeiterInnen mit Definitivstellung	10.145,2	10.753,1	-607,9	-6%	10.453,5	10.964,4
Gesamt aktive MitarbeiterInnen	16.435,2	16.392,5	42,7	0%	16.410,3	16.384,0
Lehrlinge	1.525,0	1.521,0	4,0	0%	1.416,1	1.360,0
Gesamt mit Lehrlingen	17.960,2	17.913,5	46,7	0%	17.826,4	17.744,0

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. Diese Mitarbeitergruppe wird in den nächsten Jahren aufgrund der bevorstehenden Pensionierungswellen kleiner.

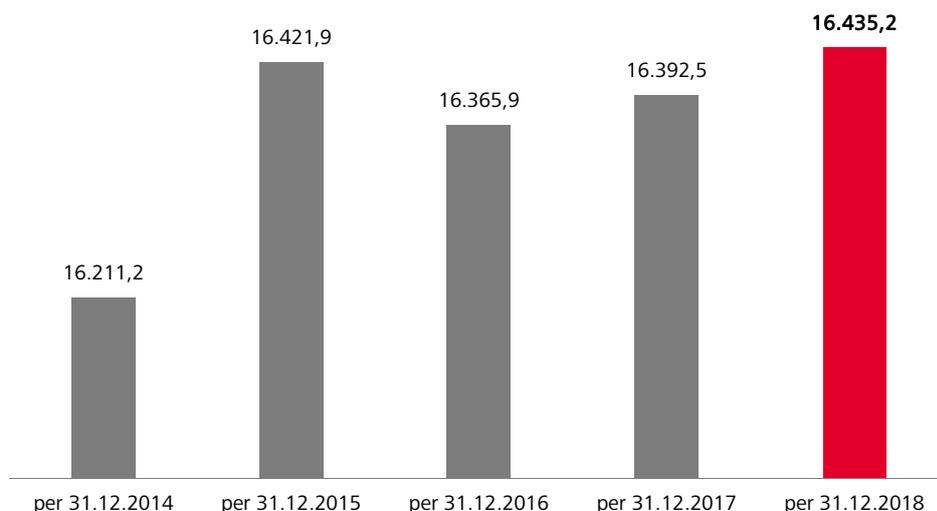
Aufgrund der Inanspruchnahme der Altersteilzeit durch MitarbeiterInnen mit Definitivstellung ist die Veränderung der Anzahl der MitarbeiterInnen gezählt nach FTE höher als die Veränderung der Anzahl der MitarbeiterInnen gezählt nach Köpfen.

Im ÖBB-Infrastruktur-Konzern werden MitarbeiterInnen, die den AVB unterliegen (der Großteil davon mit Definitivstellung), und MitarbeiterInnen, die Kollektivverträgen unterliegen, beschäftigt. In einer Tochtergesellschaft werden auch MitarbeiterInnen beschäftigt, die keinem Kollektivvertrag unterliegen und auf die das Angestelltengesetz anwendbar ist. Es bestehen keine Unterschiede in den Vergütungssystemen von Männern und Frauen. Im Anwendungsbereich von Kollektivverträgen werden die kollektivvertraglich festgelegten Mindestgehälter auf jeden Fall gewährt, ein Großteil der Mitarbeiter bezieht jedoch ein über diesen Mindeststandards liegendes Gehalt.

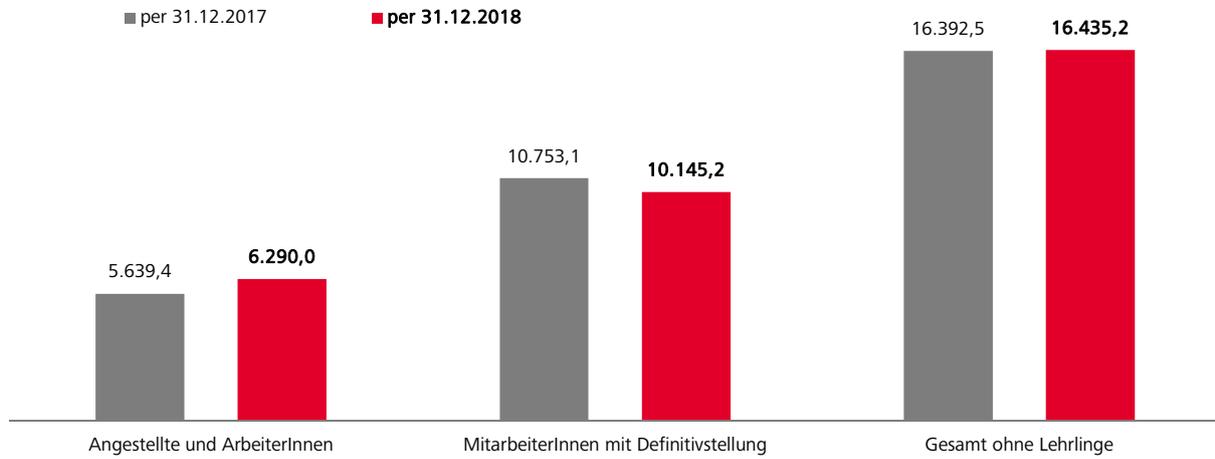
Der Personalstand des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns stieg im Berichtsjahr auf 18.315 MitarbeiterInnen. Rd. 57% (Vj: rd. 60%) des Personalstands entfielen auf MitarbeiterInnen mit Definitivstellung. Das Durchschnittsalter im Inland (exkl. Lehrlinge) lag wie im Vorjahr bei rd. 46,4 Jahren. Der Frauenanteil (inkl. Lehrlingen) betrug 8,4% (Vj: 7,9%).

Der Prozentsatz der lokal angeworbenen Führungskräfte beträgt 100%. Die Definition von „lokal“ orientiert sich an der Geburt oder dem unbegrenzten Aufenthaltsrecht in Österreich. Als Führungskräfte gelten gem. Führungskräfte-Policy im ÖBB-Konzern das Executive-Management, die Managementlevel 1 und 2 sowie die Steuerungsebenen A und B. Führungskräfte werden nur an „Hauptgeschäftsstandorten“ eingesetzt.

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

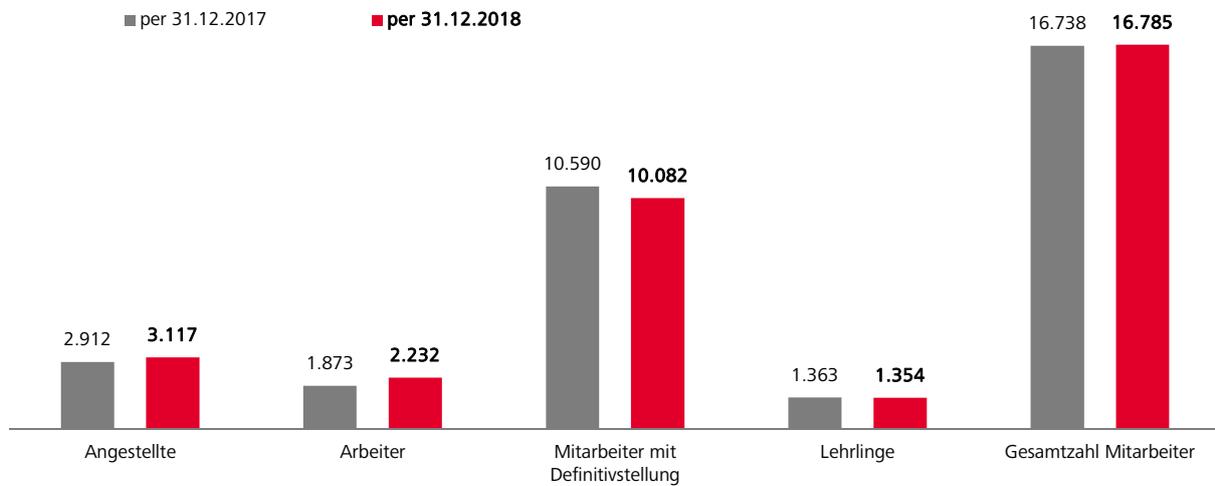


Die Mitarbeiterstruktur nach FTE im ÖBB-Infrastruktur-Konzern

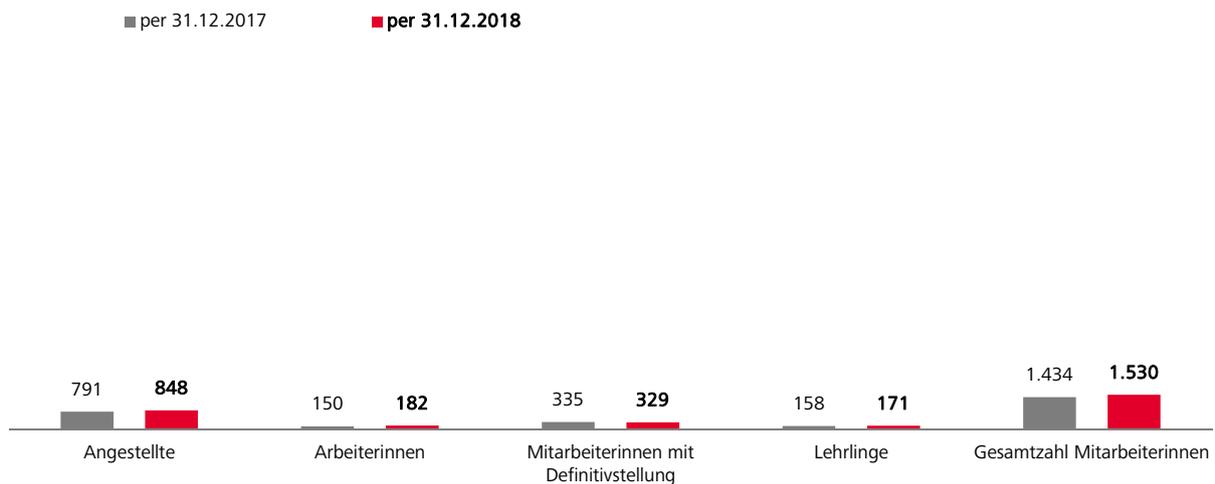


Die Geschlechterverteilung nach Arbeitsverhältnis

Gesamtzahl Mitarbeiter

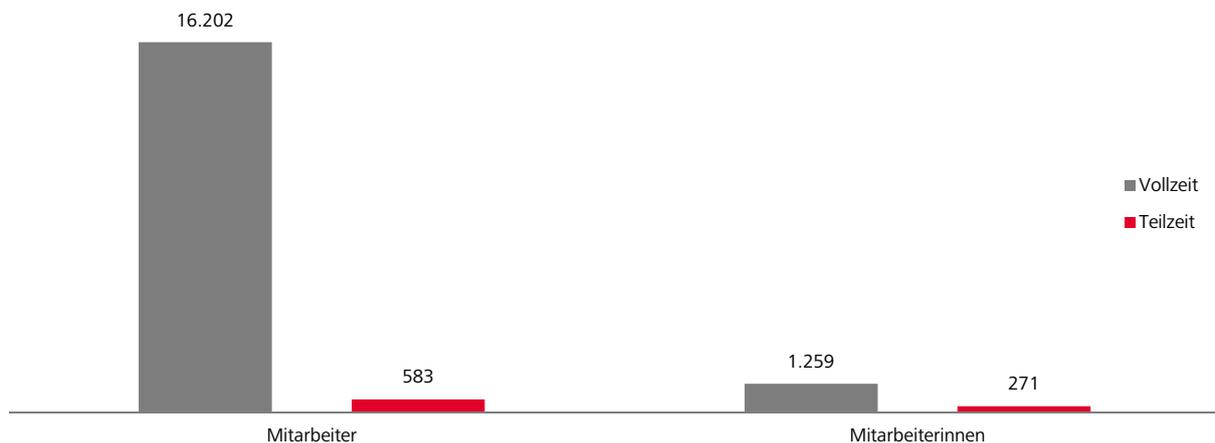


Gesamtanzahl Mitarbeiterinnen



Darüber hinaus waren im Geschäftsjahr 2018 durchschnittlich 491 (Vj: 526) externe Leasingkräfte, insbesondere im Bereich Facility-Services (Sicherheit, Reinigung), beschäftigt.

Die Mitarbeiterstruktur nach Beschäftigungsausmaß



Fachausbildung und Lehrlingsausbildung im ÖBB-Konzern

Unter dem Motto „Von der Lehre bis zum Master“ bündelt die ÖBB-Infrastruktur AG die eisenbahnspezifischen Aus- und Weiterbildungen der ÖBB. Seit 2017 bietet der Geschäftsbereich „Bildungszentrum Eisenbahn und Lehrlingswesen“ (BZELW) hierfür Angebote in höchster Qualität für die ÖBB und die österreichische Wirtschaft. Ein Großteil der Lehrberufe, die gesamte betriebliche, fahrzeugtechnische und künftig auch die bautechnische Aus- und Weiterbildung der MitarbeiterInnen, wird vom Geschäftsbereich selbst durchgeführt, zudem werden Kooperationen mit externen Bildungsanbietern koordiniert.

Die ÖBB-Infrastruktur AG bietet als größter technischer Lehrlingsausbilder österreichweit 16 Lehrberufe an. Aktuell werden rd. 1.500 junge Menschen zu hochqualifizierten FacharbeiterInnen ausgebildet, vorrangig in technischen Berufsfeldern. Die Ausbildung ist staatlich ausgezeichnet, so zum Beispiel mit dem Wiener Qualitätssiegel als „TOP-Lehrbetrieb“ oder dem „amaZone-Award“ für besonderes Engagement in der Ausbildung junger Frauen. Die LehrabsolventInnen erreichen jährlich zahlreiche Preise und Auszeichnungen bei Berufswettbewerben: 2018 wurden Lehrlinge in Niederösterreich und Tirol Landessieger im Bereich Elektrotechnik – Anlagen- und Betriebstechnik und in Wien im Bereich Mechatronik. Auch bei den Bürokaufleuten konnten die Wiener einen 1. Platz beim Berufswettbewerb erreichen. Hinzu kommen zahlreiche 2. und 3. Plätze. 98% der Lehrlinge schließen ihre Lehrzeit erfolgreich ab.

Die ÖBB-Infrastruktur AG fördert darüber hinaus auch „Lehre und Matura“ und eröffnet somit ihren Lehrlingen eine Möglichkeit der Weiterqualifizierung. 230 Jugendliche nehmen diese bereits wahr. Neben der fachlichen Ausbildung hat auch die Förderung der sozialen Kompetenz einen hohen Stellenwert. Unter dem Motto „Frauen & Mädchen in die Technik!“ engagiert sich die Lehrlingsausbildung dafür, die technische Ausbildung für Frauen und Mädchen noch attraktiver zu gestalten, und konnte damit heuer erstmals einen Frauenanteil von 10,4% unter den Lehrlingen erreichen. Für dieses Engagement wurde die Lehrlingsausbildung der ÖBB-Infrastruktur AG 2018 mit dem „amaZone-Award“ ausgezeichnet.

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

2018 stand für die Lehrlingsausbildung der ÖBB-Infrastruktur AG unter dem Zeichen von Erneuerung. Neben einem neu überarbeiteten Außenauftritt, um noch besser junge Menschen für eine Lehre bei den ÖBB begeistern zu können (nasicher.at), wurde im Oktober 2018 eine neue Lehrwerkstätte in Wien eröffnet. Im 10. Bezirk bietet die Lehrwerkstätte Wien nun 650 Lehrlingen optimale Bedingungen zum Erlernen eines technischen Berufs auf modernstem Stand. Auch in die anderen Standorte wird investiert: In den nächsten Jahren werden für rd. 37,0 Mio. EUR die Lehrwerkstätten Feldkirch, Innsbruck und Knittelfeld sowie das Lehrlingsheim in St. Pölten neu bzw. umgebaut.

Im Bereich der eisenbahnspezifischen Aus- und Weiterbildung liegt der Schwerpunkt der beiden Bildungszentren in der Wiener Kundratstraße sowie in St. Pölten-Wörth und den 16 regionalen Trainingszentren weiterhin auf den Themen „TriebfahrzeugführerInnen“, „WagenmeisterInnen“, „FahrdienstleiterInnen“ und „Verschub“. Das BZELW bietet hier die gesamte Aus- und Weiterbildung für MitarbeiterInnen mit betrieblichen Funktionen sowie für MitarbeiterInnen von konzernexternen Drittfirmen an. Im Jahr 2017 wurden über 110.000 TeilnehmerInnentage für die Ausbildung in den Bereichen „Betriebsführung und Verschub“, „Traktionstechnische Ausbildung“ sowie „Sicherheit im Gleisbereich“ durchgeführt. Die Bildungszentren sind mit einer Auslastung von 82% bei Kursräumen und 99% bei den Nächtigungszimmern hervorragend gebucht.

Übernahme von Triebfahrzeugführerleistungen der ÖBB-Produktion GmbH

Durch die Übernahme von Triebfahrzeugführerleistungen in den Geschäftsbereich Betrieb sollen zusätzliche Entwicklungsmöglichkeiten geschaffen und die Ausbildung attraktiver werden. Bis Ende 2018 wurden 38 MitarbeiterInnen übernommen, und bis 2024 ist die Übernahme bis zu insgesamt 200 MitarbeiterInnen geplant.

Personalentwicklung

Die Personalentwicklung bietet strategisch relevante Weiterentwicklungsprogramme für unterschiedliche Zielgruppen wie Führungskräfte, ExpertInnen und MitarbeiterInnen im ÖBB-Infrastruktur-Konzern. Neben der Sicherstellung des Know-how-Transfers stehen auch die fachlichen und persönlichen Entwicklungsmöglichkeiten der Führungskräfte, ExpertInnen und MitarbeiterInnen im Fokus aller Aktivitäten.

Das „infra:bildungsleitbild“ definiert dabei die Grundprinzipien der Aus- und Weiterbildung und ist die Basis sowohl für die Konzeption als auch für die Durchführung aller Entwicklungsmaßnahmen. Das 2017 gestartete Leadership-Programm „In Führung gehen“ ging 2018 mit dem Modul „Ergebnisse liefern – effizient und zielorientiert kommunizieren“ in die nächste Runde.

Zur Wissenssicherung und gezielten Nachfolgeplanung wurden sowohl konzernweite (wie etwa „infra:karriere“) als auch bereichsspezifische Programme (z. B. „Fit4Future“) erfolgreich weitergeführt.

An der Verbesserung und Ausweitung des zur effizienten Abwicklung der HR-Prozesse eingeführten modernen HR-IT-Tools „Talent Management Center“ wird stetig gearbeitet mit dem Fokus der Einführung einer praktikablen Reportingfunktion.

In den von der ÖBB akademie 2018 angebotenen Lehrgängen für Führungskräfte und ExpertInnen nahmen in Summe 141 MitarbeiterInnen teil. Im September 2017 startete mit 15 BerufseinsteigerInnen das Programm „trainees für mobilität“ für HochschulabsolventInnen mit technischer oder betriebswirtschaftlicher Ausbildung. Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern hat aus diesem Programm sieben MitarbeiterInnen übernommen.

Für den Bereich der externen Schulungen, die erst ab einem gewissen Wert zentral organisiert werden, wurden im Jahr 2018 rund 150 konzernexterne Kurse, Seminare und Fachtagungen veranstaltet.

Der Vorstand der ÖBB-Infrastruktur AG erachtet das MitarbeiterInnen-Gespräch (MaG), neben dem Team-Ziel-Dialog (TZD) und dem Management by Objectives (MbO) als wichtiges und konstruktives Führungsinstrument im Rahmen des Performance-Managements.

Als Kennzahl wird eine Durchdringungstiefe von 100% bezogen auf die Führungskreise 1 bis 3 und deren direkt berichtenden MitarbeiterInnen mit Führungsfunktion angesetzt.

Employer-Branding, Personalmarketing und Recruiting

In den kommenden Jahren steht der ÖBB-Konzern einer besonderen Herausforderung gegenüber: Neben verändernden externen Rahmenbedingungen – wie beispielsweise der zunehmende Wettbewerbsdruck oder der technische Fortschritt – ist es vor allem eine unternehmensinterne Entwicklung, die Handlungsbedarf hervorruft: Ein Viertel der Belegschaft wird das Unternehmen verlassen, der größte Teil davon aus Altersgründen. Es gilt, bis 2024 rd. 7.000 neue MitarbeiterInnen für die ÖBB-Infrastruktur AG zu begeistern.

Der Bereich des Recruitings bedient eine breite Palette an verschiedenen Zielgruppen: FacharbeiterInnen, TechnikerInnen ab HTL-Niveau, FahrdienstleiterInnen, kaufmännische Positionen und viele mehr. Um eine gezielte Ansprache der zukünftigen MitarbeiterInnen zu garantieren, positioniert sich die ÖBB-Infrastruktur AG gezielt auf diversen Schul- und Hochschulfestivals in ganz Österreich. Darüber hinaus initiiert das Personalmarketing auch diverse Kooperationsprogramme mit unterschiedlichen Bildungseinrichtungen und setzt abgestimmte Schwerpunkte je nach den Anforderungen des Unternehmens. Dies schafft Kontakt zwischen den zukünftigen BewerberInnen und dem Unternehmen. Auch das Angebot an Praktika – mit Fokus auf technische Fachrichtungen – wird aktiv ausgebaut und bietet HTL-SchülerInnen die Möglichkeit, erste Berufserfahrungen zu sammeln.

Um bereits frühzeitig neue MitarbeiterInnen für das Unternehmen zu begeistern (vor allem jene von technischen Hochschulen), wird StudentInnen die Möglichkeit gegeben, ihre Diplomarbeit zu schreiben. Um die Rahmenbedingungen optimal zu gestalten, wurde hierzu eine neue Funktionsbeschreibung als Grundlage erstellt. Die Bewerbung sowie operative Umsetzung dieser Maßnahme wird im Jahr 2019 gestartet.

Im Zuge der Umsetzung des zentralen einheitlichen Recruitings im ÖBB-Konzern wurden mit Juli 2018 die Systemlösung der ÖBB-Berufsbörse durch Cornerstone ATS abgelöst. Weiters wurden aus dem ÖBB-Infrastruktur-Konzern mit 01. Oktober definierte Querschnittsbereiche zur vollen Servicierung im Recruiting an BCC GmbH übergeben.

Auch die Aufnahme von neuen Lehrlingen liegt dem Management der ÖBB-Infrastruktur AG am Herzen: Der Geschäftsbereich Bildungszentrum Eisenbahn & Lehrlingswesen sucht jedes Jahr Jugendliche, die in den Bereichen „kaufmännische Lehrberufe“ oder „verkehrs- und technikorientierte Eisenbahnlehrberufe“ eine Ausbildung absolvieren möchten.

Diversität und Gleichstellung

Chancengleichheit – egal, ob Mann oder Frau, Alt oder Jung, aus Österreich oder aus einem anderen Land – ist ein Merkmal moderner Unternehmensführung und Voraussetzung für nachhaltigen unternehmerischen Erfolg. Daher hat der ÖBB-Konzern seit 2011 eine Gleichstellungspolicy, welche die Gleichbehandlung und gleiche Chancen für MitarbeiterInnen sicherstellen soll.

Im Jahr 2015 wurde von den Vorständen der ÖBB-Infrastruktur AG eine Charta der Vielfalt mit einem Bekenntnis zu Respekt und Wertschätzung gegenüber der Vielfalt von MitarbeiterInnen, KundInnen und GeschäftspartnerInnen unterzeichnet.

Zielsetzung

Gleichstellungsmanagement

Die erste Zielsetzung des Gleichstellungs- und Diversity-Managements im ÖBB Konzern ist die Sicherstellung von Gleichbehandlung ohne Ansehen des Geschlechts, des Alters, der Ethnie, der sexuellen Orientierung oder einer Behinderung. Zehn regionale Gleichstellungsbeauftragte begleiten und unterstützen KollegInnen, wenn diese sich z. B. aufgrund des Geschlechts, der ethnischen Zugehörigkeit, der sexuellen Orientierung oder des Alters übervorteilt oder ungerecht behandelt fühlen. Von den zehn regionalen Gleichstellungsbeauftragten des ÖBB-Konzerns stellt die ÖBB-Infrastruktur AG vier. Ein Gleichstellungsgremium unterstützt die Arbeit der regionalen Gleichstellungsbeauftragten und sorgt für deren kontinuierliche Qualifizierung.

Diversity-Management

Diversity-Management geht über Chancengleichheit hinaus und nutzt die Vielfalt der Beschäftigten zum Vorteil aller Beteiligten, indem strategische Diversitätsziele von der ÖBB-Holding AG für den Konzern festgelegt werden, und unterliegt einem regelmäßigen Controlling. Die Entwicklung von passgenauen Maßnahmen und die Umsetzung erfolgt in den Konzerngesellschaften. Im Fokus dieser Diversitätstrategie bis 2022 (2023) stehen die kontinuierliche Erhöhung des Frauenanteils in der Belegschaft des ÖBB-Konzerns auf 16%, bei den weiblichen Führungskräften auf 20% und nachhaltiges Personalmanagement im Sinne des Generationenmanagements. Ein weiterer Schwerpunkt ist die Umsetzung des Programmes für MitarbeiterInnen mit Behinderungen. Das Diversity-Management in der ÖBB-Infrastruktur AG initiiert, begleitet und überprüft gemeinsam mit den Geschäftsbereichen Maßnahmen, die den strategischen Zielen folgen.

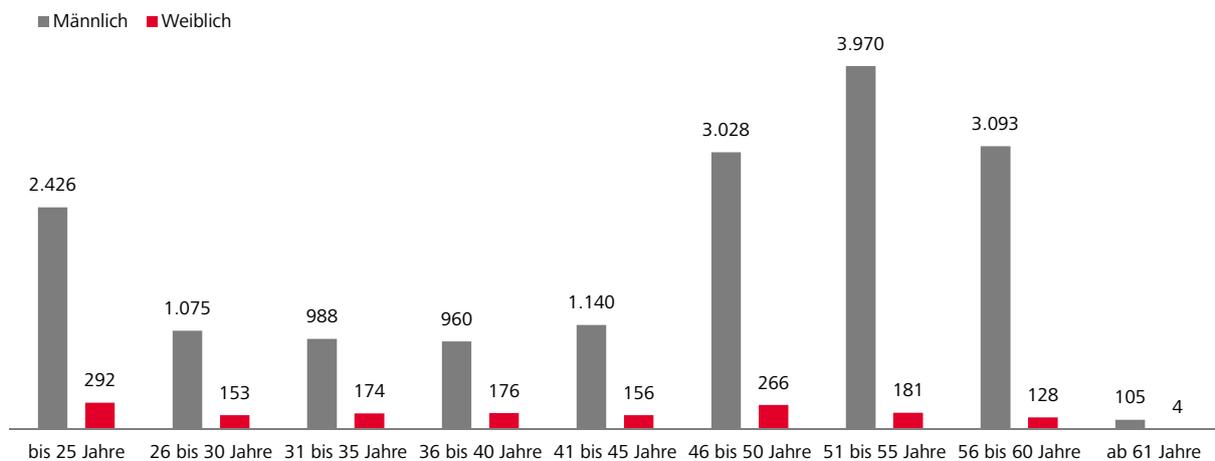
Im Sinne des aktiven Diversity-Managements wird darüber hinaus eine bessere Vereinbarkeit von Beruf und Betreuungspflichten durch spezielle Programme hergestellt. Ein weiteres Ziel ist die unternehmerische Nutzung der vielfältigen Kompetenzen und Erfahrungen, die sich aus der Individualität der MitarbeiterInnen, KundInnen und GeschäftspartnerInnen ergeben. Insbesondere in der barrierefreien Bereitstellung der Infrastrukturanlagen, in der KundInneninformation und in der Rekrutierung neuer MitarbeiterInnen hat die ÖBB-Infrastruktur AG 2018 ihre Aktivitäten intensiviert.

Maßnahmen

Zur Erhöhung der Frauenquote wurden bereits einige Maßnahmen gesetzt, wie das „Girls!Tech-Camp“ (powered by IBM & ÖBB), Einsatz von Rolemodels, wo auf Messen und Schulen weibliche technische Lehrlinge speziell über die Ausbildung und den Einsatz bei der ÖBB-Infrastruktur AG berichten oder das „infra:WOMEntoring“ an der TU Graz, das 2019 auf die TU Wien erweitert wird. Die bessere Vereinbarkeit von Beruf und Betreuungspflichten unterstützt die ÖBB-Infrastruktur AG beispielsweise durch den Betriebskindergarten Timi's Mini MINTs mit naturwissenschaftlichen und technischen Schwerpunkten, die stundenweise Kinderbetreuung mithilfe von Flying Nannies, das RailMap*Karenzmanagement, Teilzeitmodelle und Homeoffice-Arbeitsplätzen.

Nachfolgend wird die Relation zwischen männlichen und weiblichen Mitarbeitern je Altersklasse dargestellt:

	bis 25 Jahre	26 bis 30 Jahre	31 bis 35 Jahre	36 bis 40 Jahre	41 bis 45 Jahre	46 bis 50 Jahre	51 bis 55 Jahre	56 bis 60 Jahre	ab 61 Jahre	Gesamt	%
Männlich	2.426	1.075	988	960	1.140	3.028	3.970	3.093	105	16.785	91,6
Weiblich	292	153	174	176	156	266	181	128	4	1.530	8,4
	2.718	1.228	1.162	1.136	1.296	3.294	4.151	3.221	109	18.315	100,0



Um die strategischen Diversity-Ziele umzusetzen, werden seitens der ÖBB-Infrastruktur AG u. a. folgende Maßnahmen gesetzt: altersgerechte Arbeitsplätze in den Betriebsführungszentralen, das Schwerpunktprogramm zur „Erhöhung des Frauenanteils bei den FahrdienstleiterInnen“ auf 20% oder die Förderung von START-Stipendien für SchülerInnen mit Migrationshintergrund.

Die Maßnahmen umfassen darüber hinaus ein gezieltes Recruiting insbesondere von weiblichen Lehrlingen, Kooperationsprogramme mit Schulen wie das „Girls! Tech-Camp“, ein ÖBB/IBM-Technicamp für Schülerinnen, Frauenplätze bei Ausbildungsprogrammen der ÖBB akademie, Laufbahnworkshops, spezifische Coachingangebote für Frauen, Workshops zu Gender- und Diversity-Management und zum Gleichbehandlungsgesetz.

Neben dem Ausbildungsprojekt „Diversität als Chance“ für jugendliche Geflüchtete wird der Fokus in der Zusammenarbeit mit dem AMS auch auf weibliche Jugendliche mit Asylstatus gelegt. Die Vielfalt im Unternehmen steigt. Interkulturalität spielt eine immer größere Rolle. Interne Diskussionsveranstaltungen, Trainings für Führungskräfte wie das „Arbeiten in und mit multikulturellen Teams“ und Workshopreisen sollen das Verständnis und die Sensibilität in der multikulturellen Zusammenarbeit schärfen und fördern.

Diversity-Bericht

Die ÖBB-Infrastruktur AG erstellt halbjährlich einen Diversity-Bericht über die wichtigsten Zahlen und Fakten hinsichtlich der Diversitätsdimensionen Alter, Geschlecht und Behinderung. Der Frauenanteil bei den KapitalvertreterInnen im Aufsichtsrat der ÖBB-Infrastruktur AG liegt bei 43%, im Vorstand bei einem Drittel.

Damit wurden hier die Diversitätsziele erreicht. In der ÖBB-Immobilienmanagement GmbH werden 40% der KapitalvertreterInnen im Aufsichtsrat von Frauen gestellt, in der Mungos GmbH 25%. Bei den Führungskräften im Konzern beträgt der Frauenanteil 7,3% (Vj: 6,9%), in der Belegschaft 8,4% (Vj: 7,9%). Um eine kontinuierliche Erhöhung des Frauenanteils bei Neubesetzungen von FK-Positionen auf 20% zu erreichen, werden verstärkt Maßnahmen im Personalmarketing und in der Personalentwicklung gesetzt. So konnte die ÖBB-Infrastruktur AG im Berichtsjahr beispielsweise den Frauenanteil bei den Personalneuaufnahmen von FahrdienstleiterInnen auf 25,4% erhöhen. Ohne Berücksichtigung der Lehrlinge und Lehrlinge in Behaltfrist beträgt das Durchschnittsalter, das vor dem Hintergrund der anstehenden Pensionierungen im Zuge der geplanten Personalneuaufnahmen kontinuierlich sinken wird, wie im Vorjahr 46,4 Jahre. Der Anteil von Menschen mit Behinderung liegt im ÖBB-Infrastruktur-Konzern bei 2,8%. Im ÖBB-Konzern soll dieser Anteil auf 4% erhöht werden. Dafür hat der ÖBB-Konzern 2018 ein Programm für MitarbeiterInnen mit Behinderungen gestartet, an dem sich die ÖBB-Infrastruktur AG beteiligt.

Gesundheit, Arbeitssicherheit und Soziales

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

Das Gesundheitsmanagement der ÖBB orientiert sich in seinem Handeln an der ÖBB Gesundheitsstrategie. Diese wurde in Abstimmung mit den Vorständen der ÖBB-Holding AG, den Vorständen und GeschäftsführerInnen der Konzerngesellschaften sowie mit VertreterInnen des Kooperationspartners, der Versicherungsanstalt für Eisenbahnen und Bergbau, entwickelt.

Das betriebliche Gesundheitsmanagement des ÖBB-Konzerns basiert auf den drei Säulen: „Gesundheitsförderung und Prävention“, „Gesundheit als Führungsaufgabe“ sowie „Betriebliche Wiedereingliederung“.



Erste Säule: Gesundheitsförderung und Prävention

Wesentliche Schwerpunkte aus dem Arbeitsbereich der „Gesundheitsförderung und Prävention“ sind dabei u. a. das Projekt „Gesund und Fit-Gesundheitsförderwochen am Josefhof“, Aktionsmaßnahme Obst, ausgewählte Bewegungsevents sowie Weiterentwicklung und weiterer Aufbau eines österreichweiten Multiplikatorennetzwerkes von Gesundheitscoaches (interner Ansprechpartner für den Geschäftsbereich/Stab), GesundheitszirkelmoderatorInnen (ModeratorInnen für regionale Arbeitskreise) und Vitalcoaches (bereichsspezifische Ansprechpartner für Ergonomie, Ernährung und mentale Gesundheit).

Zweite Säule: Gesundheit als Führungsaufgabe

Gute und Halt gebende Führung schützt die Beschäftigten vor möglichen Gefahren und kann psychische Belastungen abfedern. Führungskräfte sollen Vorbilder für gesundheitsbewusstes Verhalten sein und damit präventiv eine zentrale Rolle einnehmen.

Der Aufgabenbereich „Gesundheit als Führungsaufgabe“ wird durch Führungskräfte-seminare wie z. B. „Gesundes Führen“ oder „infra:kompetenz psychische Gesundheit“ ergänzt, die das Bewusstsein schärfen, dass Führungskräfte einen wesentlichen Einfluss auf die Gesundheit ihrer MitarbeiterInnen haben.

Zudem wurde zum Thema Arbeitsfähigkeit und Gesundheit das Handbuch „Präsenzmanagement“ zur Verfügung gestellt.

Die dritte Säule: „Betriebliche Wiedereingliederung“

Im Mittelpunkt der Betrieblichen Wiedereingliederung (BWE) stehen MitarbeiterInnen, die gefährdet sind, ihre Arbeitsfähigkeit zu verlieren oder diese bereits verloren haben. Dieses Verfahren unterstützt somit betroffene MitarbeiterInnen wie auch die zuständige Führungskraft bei der Erfüllung ihrer Fürsorgepflicht. Dabei folgt die BWE unter Einbeziehung verschiedener ExpertInnen einem klar strukturierten Prozess, der auf freiwilliger Teilnahme und Eigenverantwortlichkeit der MitarbeiterInnen beruht.

Im Fokus der BWE stehen die Person und ihr Arbeitsumfeld. Ziel ist es, eine Passung zwischen den individuellen Fähigkeiten der MitarbeiterInnen und den Arbeitsbedingungen (wieder-)herzustellen. Die Umsetzung der jeweiligen Maßnahmen wird in enger Zusammenarbeit von ÖBB und der Versicherungsanstalt für Eisenbahnen und Bergbau (VAEB) begleitet. Die betreuten MitarbeiterInnen können auf Wunsch den Betriebsrat oder eine andere Vertrauensperson beiziehen. Der Datenschutz bleibt zu jeder Zeit gewahrt, da die ÖBB keine sensiblen Daten abfragen.

Ziele der Betrieblichen Wiedereingliederung:

- Sicherung der Gesundheit und Arbeitsfähigkeit von MitarbeiterInnen mit ersten Anzeichen einer eingeschränkten Leistungsfähigkeit
- Früherkennung von MitarbeiterInnen mit veränderter Leistungsfähigkeit
- Nachhaltige Wiedereingliederung von erkrankten oder verunfallten MitarbeiterInnen in den Arbeitsalltag am angestammten Arbeitsplatz
- Vermeidung von Berufsunfähigkeit

Ende 2018 ist dieses Programm für rd. 52% der MitarbeiterInnen des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns zugänglich.

Auf Konzernebene ist die Arbeitssicherheit und betriebliche Sicherheit in der ÖBB-Holding Abteilung „Konzernproduktion und Systemtechnik“ verankert. Aufgrund der gehäuften betrieblichen Unfälle im heurigen Jahr wurden Experten geholt, die strukturelle Veränderungen der beiden Bereiche anstoßen sollen. Ziel ist es, beide Themen wieder mehr im Zusammenhang stehend zu sehen. Deshalb wird derzeit gerade an gemeinsamen Zielen, Maßnahmen und Plattformen gearbeitet. Ein Schwerpunkt im Bereich der Arbeitssicherheit im Jahr 2018 war der Review der „Neugestaltung ÖBB32 – gesundheitliche Richtlinien zur MitarbeiterInnen-Eignung“. Bis 01.01.2019 wird die neue Reviewversion in Kraft gesetzt. Wesentliche Änderungen der ÖBB32 aus der Reviewphase sind die Ergänzung/Präzisierung des Ausnahmeregelungsverfahrens und die Überarbeitung der Konzerntätigkeitenliste (Grundlage sind die gesetzlichen Mindestanforderungen).

Weitere Schwerpunkte im Jahr 2018 waren die Evaluierung psychischer Belastungen am Arbeitsplatz, vertiefende Analyse der Arbeitsunfälle, Schnittstellendefinition im Einkaufsprozess sowie im Gesundheitsmanagement.

Arbeit und Alter

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

Zum Stichtag 31.12.2018 nahmen 598 MitarbeiterInnen (Antragsabgabe) die gesetzlich mögliche Altersteilzeit gem. § 27 AVVG in Anspruch. Darüber hinaus nahmen zu diesem Stichtag 270 (Antragsabgabe) definitiv gestellte AVB-MitarbeiterInnen bereits vier Jahre vor Vorliegen der Voraussetzungen für die gesetzliche Altersteilzeit altersgerechte Teilzeitarbeit in Anspruch.

ÖBB Mitarbeiterbefragung

Nach drei konzernweiten Mitarbeiterbefragungen wurde diese 2018 einem Redesign unterzogen. Der Fragebogen wurde verschlankt und optisch ansprechender gestaltet. Abgefragt werden die Themenblöcke „Unternehmen“, „Information“, „Tätigkeit“, „Führung“, „Arbeitsklima“, „Perspektiven“ und „Vereinbarkeit“. Darüber hinaus wurde der Fokus auf die Onlineteilnahme gelegt.

Im ÖBB-Infrastruktur-Konzern konnte bei der letzten Mitarbeiterbefragung im Juni 2018 die Gesamt-Arbeitszufriedenheit im Vergleich zur Vorjahresbefragung auf 71 Punkte erhöht werden, was einer Steigerung von 2 Punkten bei den vergleichbaren Fragen entspricht. Sowohl bei der Beteiligungsquote, die mit 56,1 Prozent (= 10.416 MitarbeiterInnen) auf dem Höchststand seit Beginn der Mitarbeiterbefragung 2013 lag, als auch bei den Beurteilungen gab es eine positive Entwicklung.

G.5. Menschenrechte

Die Geschäftstätigkeit der ÖBB-Infrastruktur AG beschränkt sich geografisch zum größten Teil auf Österreich und den EU-Raum sowie Liechtenstein und die Schweiz. Die Einhaltung der EU-Menschenrechtserklärung ist daher vorauszusetzen. Am 06.07.2017 hat die ÖBB darüber hinaus in einem offiziellen Brief an den UN-Generalsekretär die Unterstützung des „Global Compact“ bekundet.

G.6. Investitions- und Beschaffungspraktiken

Für das Beschaffungswesen ist das österreichische Bundesvergabegesetz relevant, das als Grundsätze die Gleichbehandlung aller Bieter und den fairen Wettbewerb hat. Ziel ist die Erteilung eines Zuschlages für eine Leistung an einen befugten, zuverlässigen und leistungsfähigen Unternehmer zu einem angemessenen Preis.

Dazu erfolgt bei jedem Vergabeverfahren eine Eignungsprüfung der für den Zuschlag in Betracht kommenden Unternehmen. Diese Prüfung beinhaltet neben der Prüfung der Befugnis und technischen wie auch wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit auch eine Prüfung im Rahmen der Zuverlässigkeit hinsichtlich Lohn- und Sozialdumping. Dazu werden Abfragen gemäß Arbeitsvertragsrechtsanpassungsgesetz und Ausländerbeschäftigungsgesetz durchgeführt.

Unternehmen werden von der Teilnahme am Vergabeverfahren ausgeschlossen, wenn sich im Rahmen dieser Prüfung ergibt, dass das Unternehmen bei seiner beruflichen Tätigkeit eine schwere Verfehlung, insbesondere gegen Bestimmungen des Arbeits-, Sozial- oder Umweltrechts, begangen hat.

Unternehmer werden u. a. auch von der Teilnahme am Vergabeverfahren ausgeschlossen, wenn die ÖBB Kenntnis von einer rechtskräftigen Verurteilung des Unternehmens hat, die einen der unten angeführten Tatbestände betrifft. Dies gilt auch – sofern es sich um einen Unternehmer handelt, der keine natürliche Person ist – für Personen, die Mitglied in Verwaltungs-, Leitungs- oder Aufsichtsorganen sind oder darin Vertretungs-, Entscheidungs- oder Kontrollbefugnisse haben:

- Mitgliedschaft bei einer kriminellen Vereinigung oder Organisation (§§ 278 und 278a StGB),
- Terroristische Vereinigung, terroristische Straftaten oder Terrorismusfinanzierung (§§ 278b bis 278d StGB),
- Bestechlichkeit, Vorteilsannahme, Bestechung, Vorteilszuwendung oder verbotene Intervention (§§ 304 bis 309 StGB und § 10 UWG), Betrug (§§ 146 bis 148 StGB), Untreue (§ 153 StGB), Geschenkannahme (§ 153a StGB),
- Förderungsbissbrauch (153b StGB)
- Geldwäscherei (§ 165 StGB),
- Sklaverei, Menschenhandel oder Grenzüberschreitender Prostitutionshandel (§§ 104, 104a und 217 StGB)
- ein entsprechender Straftatbestand gemäß den Vorschriften des Landes, in dem der Unternehmer seinen Sitz hat

Ökologische Kriterien finden im Beschaffungswesen bei den Zuschlagskriterien sowie in der Leistungsbeschreibung, insbesondere bei den technischen Spezifikationen und der Festlegung von Ausführungsbedingungen, Anwendung. Erfolgt die Berücksichtigung über Zuschlagskriterien, ergeht der Zuschlag der entsprechenden Vergabe an das technisch und wirtschaftlich günstigste Angebot (Bestbieterprinzip). In den Ausschreibungsunterlagen werden hierbei alle Zuschlagskriterien (z. B. Qualität, Preis, technischer Wert, Ästhetik, Zweckmäßigkeit, Umwelteigenschaften, Betriebskosten, Rentabilität, Kundendienst und technische Hilfe, Lieferzeitpunkt und Lieferungs- bzw. Ausführungsfrist), deren Verwendung vorgesehen sind, im Verhältnis der ihnen zuerkannten Bedeutung (Gewichtung der Zuschlagskriterien) angegeben. Ziel der Beschaffung nach dem Bestbieterprinzip ist es für den Auftraggeber, aus der Beschaffung den größtmöglichen wirtschaftlichen Nutzen zu ziehen und die Kosten für den Auftraggeber möglichst gering zu halten. Beispiele für ökologische Zuschlagskriterien sind Fahrweiten (Entfernungen), Ressourcenverbrauch, umweltschädliche Inhaltsstoffe, Emissionen im Produktionsprozess, Grad der Wiederverwertbarkeit bzw. Wiederverwendbarkeit des Produktes oder von Teilen des Produktes, Wartungs- und Entsorgungskosten etc.

Im Zuge der Leistungsbeschreibung werden bei der Definition des Auftragsgegenstandes die ökologischen Anforderungen an Produkte und Dienstleistungen bereits in der Planungsphase eines Projekts miteinbezogen. Denn je früher Umweltaspekte innerhalb des Vergabeprozesses berücksichtigt werden, desto eher können sie auch umgesetzt werden. Es wird insbesondere auf eine ökologische Auswahl von Baustoffen geachtet. Dies erfolgt in Zusammenarbeit mit ExpertInnen zur Beurteilung von Schadstoffanalysen, Marktangebot und Ökobilanzergebnissen. Es ist weiters darauf zu achten, dass Festlegungen nicht bewirken dürfen, dass bestimmte Unternehmen von vornherein Wettbewerbsvorteile genießen. Die Festlegungen müssen allgemein zugänglich sein.

In diesem Rahmen wird auch die nachhaltige Beschaffung betrachtet. Im Wesentlichen erfolgt dies bei der Definition des Auftragsgegenstandes in der Form, dass bei der Systemwahl und Auswahl der Baustoffe insbesondere auch spätere Erhaltungsaufwendungen und die Lebensdauer berücksichtigt werden. Hierzu wurde unter anderem im Rahmen der Zuschlagskriterien ein Kriterium für die Bewertung der „LifeCycleCosts“ von Brückentragwerken entwickelt bzw. werden bei Alternativangeboten auch im Rahmen des Zuschlagskriteriums Auswirkungen auf die „LifeCycleCosts“ berücksichtigt.

Da der Beschaffungsprozess im Rahmen der Risikoanalyse ein wesentliches Element darstellt, wurden hierzu auch Kontrollen und zugehörige Tests im Rahmen des internen Kontrollsystems (IKS) installiert. Wesentlichstes Element hierbei ist die Durchführung des Vergabeverfahrens unter Einhaltung des Vieraugenprinzips bei den wesentlichen Entscheidungen und Verfahrensschritten als generelles Optimierung- und Kontrollinstrument. Im Konkreten bedeutet dies, dass jede Vergabe zumindest durch zwei Mitarbeiter im Sinne eines Kontroll- und Steuerungselementes begleitet wird. Als konzernweite Vorgabe hat dies im Rahmen des Lead-Buyer-Prinzips zu erfolgen (Lead Buyer ist der zuständige Einkäufer der entsprechenden Warengruppe). Dies bedeutet, dass sämtliche Beschaffungen, deren geschätzter Auftragswert größer 50.000 EUR beträgt, über die jeweils zuständige Lead-Buyer-Gesellschaft durchzuführen sind. Davon ausgenommen sind Abrufe von Rahmenverträgen, die von einer Lead-Buyer-Gesellschaft abgeschlossen wurden. Als Test der Wirksamkeit dieser Kontrolle werden im Rahmen des IKS monatliche Auswertungen durchgeführt und im IKS-System quartalsweise dokumentiert.

Eine weitere Kontrolle im Rahmen des internen Kontrollsystems ist die Anwendung der Ausschreibungsplattform ProVia. Dadurch wird einerseits gewährleistet, dass der Beschaffungsprozess einheitlich abgewickelt und auch entsprechend dokumentiert wird. Zudem sind über die Ausschreibungsplattform Prozessschritte vorhanden, die in Hinblick auf die Compliance eine möglichst hohe Sicherheit bieten. Beispielhaft seien hier der Datenraum und die geheime Bieterwahl

genannt. Auch zu dieser Kontrolle werden im Rahmen des IKS monatliche Auswertungen durchgeführt und im IKS-System quartalsweise dokumentiert.

Aktuell werden mit den Kontrollen und Tests bei

- Durchführung eines Vergabeverfahrens unter Anwendung eines Ausnahmetatbestandes,
 - der zwingenden Durchführung einer vertieften Angebotsprüfung im Falle einer sehr hohen Überschreitung des Auftragswertes im Vergleich zur vergaberechtlichen Kostenschätzung und
 - der Überprüfung der Ausschreibungsunterlagen bei Bauaufträgen
- drei weitere Risikobereiche im Rahmen des internen Kontrollsystems überprüft.

G.7. Barrierefreiheit

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

Barrierefreier Verkehr bedeutet in der Praxis stufenlos erreichbare Verkehrsanlagen und Verkehrsmittel, aber auch barrierefreie Kommunikation. Dazu zählt auch die Gestaltung von Informationsangeboten, Leit- und Orientierungssystemen nach dem Zweisinneprinzip. Das heißt, dass zumindest immer zwei der drei Sinne (Sehen, Hören und Tasten) angesprochen werden müssen.

Im Jahr 2006 hat die ÖBB-Holding AG zusammen mit Verantwortlichen der Teilkonzerne und ExpertInnen den Etappenplan gemäß § 19 Bundes-Behindertengleichstellungsgesetz (BGStG) für den ÖBB-Konzern gesamthaft entwickelt. Die im Etappenplan (2006 bis 2015) enthaltenen Maßnahmen wurden mit den Behindertenorganisationen abgestimmt.

Anfang 2016 haben die Konzerngesellschaften ihre Vorhaben aktualisiert und neue Umsetzungspläne für weitere Verkehrsstationen (Bahnhöfe und Haltestellen mit Personenhalt) und die Fahrzeugflotte erstellt. Diese Unternehmenspläne korrespondieren mit dem sogenannten Nationalen Umsetzungsplan (NIP), den das BMVIT für Österreich gemäß TSI-PRM (Technische Spezifikation für die Interoperabilität bezüglich der Zugänglichkeit des Eisenbahnsystems der Union für Menschen mit Behinderungen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität) herausgegeben und veröffentlicht hat. Im Herbst 2018 wurden die bereits umgesetzten Maßnahmen und weitere Ziele bis zum Jahr 2027 mit den Stakeholdern von Verbänden und VertreterInnen des Parlaments diskutiert. Seit Mitte 2018 profitieren bereits mehr als 80% aller Reisenden in rd. 230 Bahnhöfen von modernen, barrierefreien Stationen. Im Jahr 2027 werden zumindest 90% der Reisenden barrierefreie Bahnhöfe nutzen können.

Bei der Umsetzung orientieren sich die ÖBB an den gesetzlichen und technischen Regelungen der EU, insbesondere an der TSI-PRM (VO [EU] Nr. 1300/2014) sowie an nationalen Vorgaben und Standards, z. B. ÖNORM B 1600 (Barrierefreies Bauen - Planungsgrundlagen).

Seit 2014 wird – über die bereits vorhandenen Kontakte hinaus – jährlich das Gespräch mit Behindertenverbänden, Betroffenen und ExpertInnen für Barrierefreiheit u. a. in Form von Stakeholder-Dialogen gesucht. Diese Gespräche auf Augenhöhe dienen dazu, das Verständnis für die Zielgruppe zu schärfen sowie sich über aktuelle Entwicklungen zu informieren und Verbesserungspotenziale zu benennen.

Auch die erfolgreichen „Stakeholder-Dialoge“, ein bundesländerweise direkter Austausch mit Menschen mit Behinderungen, wurden 2018 erfolgreich fortgesetzt.

2017 ist es gelungen, mit dem Österreichischen Behindertenrat, der Dachorganisation der Behindertenverbände, eine Kooperationsvereinbarung abzuschließen. Im Rahmen dieser Kommunikations- und Abstimmungsplattform werden die Interessen und Anliegen von Menschen mit Behinderungen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität sowie Anforderungen von SeniorInnen situativ und zielgerichtet behandelt. Ein weiterer Arbeitsschwerpunkt liegt im Umgang mit aktuellen und zukünftigen Trends, wie beispielweise im Bereich der Digitalisierung für die Unterstützung barrierefreier Mobilität.

G.8. Bekämpfung von Korruption und Bestechung

Compliance-Organisation im ÖBB-Konzern und im ÖBB-Infrastruktur-Konzern

In Erfüllung der Organisationsverantwortung der Vorstände und Geschäftsführer wurde im ÖBB-Konzern eine Compliance Organisation etabliert, welche auf die Einhaltung interner und externer Regelwerke hinwirkt.

Im ÖBB-Konzern ist die Funktion eines „Chief Compliance Officers“ als gesonderte Stabstelle bei der Geschäftsleitung der ÖBB-Holding AG eingerichtet. Zusätzlich sind in den Teilkonzernmuttergesellschaften (Teilkonzern ÖBB-Infrastruktur AG, Teilkonzern Rail Cargo Group, Teilkonzern ÖBB-Personenverkehr AG) „Compliance Officers“ eingesetzt, die ebenfalls organisatorisch als eigene Stabstellen der Geschäftsleitung zugeordnet sind.

Der „Chief Compliance Officer“ und die „Compliance Officers“ in den Teilkonzernmuttergesellschaften unterliegen im Rahmen der Ausübung ihrer Tätigkeit keinerlei Weisungen des Managements. Zur Wahrung ihrer Unabhängigkeit, insbesondere zur Vermeidung von Interessenkollisionen, übernehmen diese nicht gleichzeitig anderweitig operative Aufgaben.

Kernkompetenz der Compliance-Organisation ist die Bekämpfung von Wirtschaftskriminalität und Korruption sowie die Minimierung von Wirtschaftskriminalitäts- und Korruptionsrisiken im ÖBB-Konzern.

Compliance-Management-System im ÖBB-Konzern und im ÖBB-Infrastruktur-Konzern

Das Compliance-Management-System orientiert sich an den internationalen Standards und stellt sich wie folgt dar:

Compliance Ziele / Compliance Kultur / Compliance		
Prävention	Früherkennung	Reaktion
Vorschriften und Verfahren	Fraud Management	Hinweisgeber
Schulungen	Anlassunabhängige Audits	Fallverfolgung
Beratung	Gefährdungsanalyse	Remediation und Sanktionen
Kommunikation		
Compliance System Audits		

Code of Conduct – Der Verhaltenskodex des ÖBB-Konzerns

Der Verhaltenskodex des ÖBB-Konzerns („Code of Conduct“) beschreibt die ethischen Grundsätze und allgemeinen Prinzipien, an denen der ÖBB-Konzern sein wirtschaftliches Handeln ausrichtet und die wesentliche Elemente seiner Unternehmenskultur darstellen. Er gilt für die Vorstände, Geschäftsführer, Führungskräfte und Mitarbeiter des ÖBB-Konzerns.

Der Code of Conduct des ÖBB-Konzerns regelt die Grundsätze für die Beziehungen zu Kunden und Geschäftspartnern, das Auftreten in der Öffentlichkeit und die Zusammenarbeit untereinander. Wesentliche Ziele des Code of Conduct sind u. a. die konzernweite Stärkung ethischer Normen, die Schaffung eines Arbeitsumfeldes, das Integrität, Respekt und faires Verhalten fördert, sowie die gesetzestreue Anbahnung und Abwicklung von Geschäften. Die ÖBB-Holding AG und die Teilkonzerngesellschaften haben sich freiwillig durch entsprechenden Organbeschluss zur Einhaltung des Code of Conduct verpflichtet.

Prävention durch Compliance-Schulungen und Beratung

Eine der Kernaufgaben der Compliance-Organisation des ÖBB-Konzerns ist es, die Mitarbeiter des ÖBB-Konzerns langfristig und nachhaltig zu Compliance-relevanten Themenbereichen und Richtlinien zu sensibilisieren.

Schulungen und bewusstseinsbildende Maßnahmen zu Compliance-relevanten Themenstellungen werden im ÖBB-Konzern daher periodisch wiederkehrend bzw. bei Bedarf zielgruppen- und risikoorientiert durchgeführt.

Ergänzt werden die bisherigen Aufgaben nun durch ein umfassendes Compliance-E-Learning-Programm. Die Sensibilisierung für das Thema wird dadurch erhöht. Die Compliance-Onlineschulung startete am 22. November 2018.

Ein weiterer wesentlicher Baustein der Präventionsarbeit ist auch die laufende Beratung des Managements und der Mitarbeiter zu Compliance-relevanten Themen.

Früherkennung

Mögliche Compliance-Gefahren frühzeitig zu erkennen ist entscheidend, um diesen adäquat entgegenwirken zu können. Dazu zählt neben dem konzernweiten Projekt „Fraud Management“ auch die Durchführung von Gefährdungsanalysen und Compliance-Audits. Diese Maßnahmen dienen den primären Zielen der Schadensprävention und Gefährdungskontrolle.

Reaktion

Die Compliance-Organisation als zentrale Anlaufstelle für die Behandlung von Hinweisen ist verpflichtet, jedem Hinweis nachzugehen. Die Hinweisgeber genießen besonderen Schutz bezüglich ihrer persönlichen Daten. Die Ergebnisse solcher Untersuchungen führen zu Empfehlungen hinsichtlich Verbesserungspotenzialen sowie zu treffenden Sanktionen.

Antikorruptionsstelle

Die Antikorruptionsstelle unter der Leitung des Chief Compliance Officers ist zentraler Ansprechpartner für Fragen, Informationen und Hinweisen im Zusammenhang mit Korruption im ÖBB-Konzern. Alle Informationen, welche die Antikorruptionsstelle des ÖBB-Konzerns erreichen, werden streng vertraulich und mit der notwendigen Sorgfalt behandelt.

Information und Kommunikation

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

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

Im Rahmen des oben erwähnten Weiterentwicklungsprojekts wurden auch die Regularien an die neu definierten Anforderungen angepasst und dort, wo notwendig, inhaltlich geschärft.

Rechnungslegung

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

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

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

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 und durch die Lieferung von Upload-Files an die ÖBB-Holding AG, wo die Daten im Konsolidierungssystem SAP Netweaver BI zentral verarbeitet werden.

G.9. Sicherheit

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

Bei allen Aktivitäten im ÖBB-Konzern steht daher Sicherheit immer an oberster Stelle. Die in den Teilkonzernen eingeführten zertifizierten Sicherheitsmanagementsysteme unterstützen die Steuerung der Sicherheitsleistung. Erkenntnisse aus Vorfällen, Unfalluntersuchungen, internen Prüfungen (Sicherheitskontrollen, Audits etc.) sowie dem Trendmonitoring münden in konzernweit abgestimmte Maßnahmen in den Sicherheitsprogrammen. Die Sicherheitsmanagementsysteme, das Trendmonitoring sowie die Sicherheitsprogramme tragen wesentlich dazu bei, Sicherheitsrisiken rechtzeitig zu erkennen, proaktiv Maßnahmen abzuleiten und Restrisiken zu beherrschen.

Es erfolgt eine transparente und nachvollziehbare Darstellung aller sicherheitsrelevanten Entwicklungen in Form von Kennzahlen. Diese werden jährlich an die nationale Sicherheitsbehörde übermittelt.

Jährliche Investitionen von über rd. 2,3 Mrd. EUR in Neu-, Ausbau- und Instandhaltung der Infrastrukturanlagen sowie in neue Fahrzeuge mit modernsten Zugsicherungsanlagen unterstützen zudem die Gewährleistung einer sicheren Betriebsführung. Sowohl begleitende Maßnahmen zur Sicherheitsstrategie, wie der Fokus auf Maßnahmen mit größter Wirkung, als auch der Ausbau der Sicherheits- und Fehlerkultur bilden einen weiteren wesentlichen Beitrag zum Thema Sicherheit.

Im Jahr 2017 wurde ein konzernweiter betrieblicher Sicherheitsindex eingeführt, welcher es ermöglicht, die Entwicklung der Sicherheitsleistung des ÖBB-Konzerns über alle Gesellschaften hinweg einheitlich zu erfassen. Der Index setzt sich aus relevanten betrieblichen Vorfällen (z. B. Zugzusammenstöße, Zugentgleisungen) sowie Ereignissen, die einen tatsächlichen Vorfall wahrscheinlich werden lassen („Mängel bzw. Unfallvorläufer“), zusammen und stellt als Berichtskennzahl die betriebliche Sicherheitsleistung des Konzerns in Österreich auf einen Blick dar.

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

Im Zusammenhang mit Übergriffen auf MitarbeiterInnen wurde 2017 ein umfangreiches Maßnahmenpaket erarbeitet und umgesetzt. Dies betrifft zum Beispiel die Verstärkung von Service- und Kontrollteams und die Begleitung von ZugbegleiterInnen durch Security-Personal auf gewissen Zugverbindungen im Nahverkehr.

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

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

Schwerpunkte aus dem Sicherheitsprogramm (beispielhaft):

Sicherheit auf Bahnhöfen

- Zusätzliche Beleuchtung und bauliche Verbesserungen
- Mobilmachung bestehender Security-Mitarbeiter und Aufnahme von zusätzlichem Security-Personal
- Ausbildung „sicherheitsorientiertes Szenarietraining sowie Deeskalation und Gewaltprävention“
- In der Ausbildung der Security-Mitarbeiter wird besonderer Wert auf die Menschenrechtsgrundsätze gelegt. Dabei werden den Mitarbeitern die Grundsätze diesbezüglich vermittelt

Fehlerkultur

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

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

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

- Vertrauliches Meldewesen
- Ideenwerkstatt
- Individuelle Weiterentwicklungen zur Stärkung der Führungskompetenzen

Reduktion des Kollisionsrisikos

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

Sicherheit auf Bahnanlagen

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

Sicherer Vershub

Aufgrund der negativen Trendentwicklung bei den Vorfällen und Unfällen in Zusammenhang mit Vershubarbeiten wurde das Projekt „Sicherer Vershub“ abgeschlossen und mit Umsetzung der Maßnahmen gestartet. Es soll eine Trendumkehr bei den Vershubvorfällen herbeiführen.

Arbeitnehmerschutz

Die Arbeitssicherheit unserer MitarbeiterInnen konnte weiter verbessert werden, das Ziel der weiteren Absenkung der Arbeitsunfallraten zum Vorjahr wurde erreicht. Dies zeigt, dass die Betreuung und Beratung durch die Präventivfachkräfte sowie die gesetzten Maßnahmen im Bereich des ArbeitnehmerInnenschutzes die gewünschte Wirkung zeigen. Um diesen positiven Trend fortzusetzen ist es erforderlich, dass wir gemeinsam weiterhin an der Erhöhung der Sicherheit und der Bewusstseinsbildung der Kolleginnen und Kollegen arbeiten.

Im Rahmen der Umsetzung zur Erhebung und Gestaltung von Arbeitsbedingungen, bei der alle MitarbeiterInnen die Möglichkeit haben an einer umfangreichen Befragung zu den arbeitsbedingten, psychischen Belastungen teilzunehmen, wurde die Evaluierung des Bereiches Bildungszentrum Eisenbahn sowie der am Standort Praterstern 3 situierten Bereiche erfolgreich abgeschlossen. Die Umsetzung der Evaluierung der psychischen Belastungen wird auch weiterhin fortgeführt.

Brandschutz

Die erforderlichen Brandschutzbeauftragten (BSB) wurden flächendeckend bereitgestellt und damit alle Aufgaben und Tätigkeiten der BSB aus behördlichen Vorgaben erfüllt. Die fachliche Höherqualifikation der Brandschutzbeauftragten (Stab BL) zu Brandschutzkonzepterstellern ist erfolgt. Es wurde bereits das Brandschutzkonzept für die BFZ Ost 2 neu erstellt, des Weiteren wurden sieben Konzepte externer Gutachter (z. B. Bildungscampus und Lehrlingsheim St. Pölten, Aufnahmegebäude Lienz, Koralmstrecke) überarbeitet.

Betriebliche Regelwerke

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

Technik – 500Hz Magnete (PZB)

Ziel der Maßnahme ist die Senkung der Anzahl von Kollisionen nach unerlaubten Signalüberfahrungen und damit ein wesentlicher Beitrag zur Senkung des Kollisionsrisikos.

Safety Walk

Ziel der Safety Walks ist:

- Verbessern der Sicherheitsleistung- und Kultur
- Botschaft des Managements Sicherheit ist wichtig
- Erkennen von Verbesserungsmöglichkeiten

Im Jahr 2018 wurden durch die Führungskräfte der Infrastruktur AG mehr als 300 Safety Walks durchgeführt. Das durchgeführte Feedback war sowohl bei den MitarbeiterInnen der Fläche als auch bei den Führungskräften positiv.

G.10. GRI-Index

Im folgenden GRI-Index sind die von der ÖBB-Infrastruktur AG berichteten Standardangaben, wesentlichen Themen sowie zumindest ein zugehöriger Indikator gemäß der von der ÖBB-Infrastruktur AG gewählten Option: „In Übereinstimmung: Kern“ aufgelistet. Die Referenz auf den entsprechenden Abschnitt des Konzernlageberichtes erleichtert dem Leser/der Leserin das Auffinden der Information.

GRI-Code	Titel der Offenlegung	Referenz	Anmerkungen, Begründungen Auslassungen
GRI 102: Allgemeine Angaben			
Organisationsprofil			
102-1	Name der Organisation	LB Kapitel A	
102-2	Aktivitäten, Marken, Produkte und Dienstleistungen	LB Kapitel A	
102-3	Hauptsitz der Organisation	LB Kapitel A	
102-4	Betriebsstätten	LB Kapitel A	
102-5	Eigentumsverhältnisse und Rechtsform	LB Kapitel A	
102-6	Belieferte Märkte	LB Kapitel B.3	
102-7	Größe der Organisation	LB Kapitel A, C.1, C.2 und C.3	
102-8	Informationen zu Angestellten und sonstigen Mitarbeitern	LB Kapitel G.4	
102-9	Lieferkette	LB Kapitel G.6	
102-10	Signifikante Änderungen in der Organisation und ihrer Lieferkette		In diesem Bereich liegen keine Veränderungen vor.
102-11	Vorsorgeansatz oder Vorsorgeprinzip	LB Kapitel B.2, F und G.3	

102-12	Externe Initiativen	LB Kapitel B.2, C.2 und C.6	
102-13	Mitgliedschaft in Verbänden und Interessengruppen	LB Kapitel G.4	
Strategie			
102-14	Erklärung des höchsten Entscheidungsträgers	LB Kapitel G.1	
Ethik und Integrität			
102-16	Werte, Grundsätze, Standards und Verhaltensnormen	LB Kapitel G.8	
Führung			
102-18	Führungsstruktur	LB Kapitel G.2	
Einbeziehung von Stakeholdern			
102-40	Liste der Stakeholder-Gruppen	LB Kapitel G.4	
102-41	Tarifverträge	LB Kapitel G.4	
102-42	Ermittlung und Auswahl der Stakeholder	LB Kapitel G.2 und G.4	
102-43	Ansatz für die Einbindung von Stakeholdern	LB Kapitel G.2 und G.4	
102-44	Wichtige Themen und vorgebrachte Anliegen	LB Kapitel G.2 und G.4	
Vorgehensweise bei der Berichterstattung			
102-45	Im Konzernabschluss enthaltene Entitäten	LB Kapitel A, Note 35	
102-46	Vorgehen zur Bestimmung des Berichtsinhalts und der Abgrenzung der Themen	LB Kapitel G.2	
102-47	Liste der wesentlichen Themen	LB Kapitel G.2	
102-48	Neudarstellung von Informationen		Im aktuellen Bericht kam es zu Änderungen bei der Berichterstattung: – Abfalltabelle: diese wurde detaillierter berichtet. Um die Vergleichbarkeit zum Vorjahr sichtbar zu machen, sind in der Kennzahlentabelle die Zahlen gleich wie im Vorjahr dargestellt. – Pünktlichkeit: siehe Erläuterung unter Kennzahlentabelle.
102-49	Änderung bei der Berichterstattung	LB Kapitel G.2	
102-50	Berichtszeitraum	LB Kapitel G.2	
102-51	Datum des letzten Berichts		Erscheinungsdatum: 26.04.2019
102-52	Berichtszyklus	LB Kapitel G.2	jährlich
102-53	Ansprechpartner bei Fragen zum Bericht		infra.kundenservice@oebb.at

102-54	Erklärung zur Berichterstattung in Übereinstimmung mit den GRI-Standards	LB Kapitel G.2	Core Option
102-55	GRI-Inhaltsindex	LB Kapitel G.10	
102-56	Externe Prüfung		Nicht vorgesehen.
GRI 103: Managementansatz			
103-1	Erläuterung der wesentlichen Themen und ihrer Abgrenzungen	LB Kapitel G.2 – G.9	
103-2	Der Managementansatz und seine Bestandteile	LB Kapitel A, C, D, F und G.1 – G.9	
103-3	Beurteilung des Managementansatzes	LB Kapitel A, C, F und G.1 – G.9	
GRI 201: Wirtschaftliche Leistung			
201-1	Unmittelbar erzeugter und ausgeschütteter wirtschaftlicher Wert	LB Kapitel C	
201-2	Finanzielle Folgen des Klimawandels für die Organisation und andere mit dem Klimawandel verbundene Risiken und Chancen		Die durch den Klimawandel bedingten Kosten werden aktuell nicht erhoben.
201-4	Finanzielle Unterstützung durch die Öffentliche Hand	LB Note 32	
GRI 202: Marktpräsenz			
202-1	Verhältnis des nach Geschlecht aufgeschlüsselten Standardeintrittsgehalts zum lokalen gesetzlichen Mindestlohn		Aufgrund komplexer innerbetrieblicher Gehaltschemata, mehrerer anwendbarer Kollektivverträge und keiner Datenerhebung für dieses Verhältnis wird diese Zahl nicht veröffentlicht.
GRI 203: Indirekte ökonomische Auswirkungen			
203-1	Infrastrukturinvestitionen und geförderte Dienstleistungen	LB Kapitel B.3, C.4 und C.5	
203-2	Erhebliche indirekte ökonomische Auswirkungen	LB Kapitel C.4	
GRI 204: Beschaffungspraktiken			
204-1	Anteil an Ausgaben für lokale Lieferanten		Diese Information ist bis dato nicht verfügbar, da keine Relevanz in der Beschaffung. Es erfolgt ausschließlich eine Überprüfung der Einhaltung der Gesetze (LB Kapitel G.6).
GRI 205: Korruptionsbekämpfung			
205-1	Betriebsstätten, die auf Korruptionsrisiken geprüft wurden		Die konzernweit durchgeführten Compliance-Audits werden im Jahrestätigkeitsbericht Compliance festgehalten und werden aus Vertraulichkeitsgründen nicht veröffentlicht. (LB Kapitel G.8)

GRI 206: Wettbewerbswidriges Verhalten			
206-1	Rechtsverfahren aufgrund von wettbewerbswidrigem Verhalten, Kartell- und Monopolbildung		Gegen die ÖBB-Infrastruktur AG gab es in den Jahren 2017 und 2018 keine wesentlichen Klagen, Sanktionen oder Geldbußen, die aufgrund von Verletzungen von Gesetzen oder Vorschriften im wirtschaftlichen Bereich verursacht wurden.
GRI 301: Materialien			
301-1	Eingesetzte Materialien nach Gewicht oder Volumen	LB Kapitel G.3	
301-2	Eingesetzte recycelte Ausgangsstoffe	LB Kapitel G.3	
GRI 302: Energie			
302-1	Energieverbrauch innerhalb der Organisation	LB Kapitel G.3	
302-4	Verringerung des Energieverbrauchs	LB Kapitel G.3	
GRI 303: Wasser			
303-1	Wasserentnahme nach Quelle	LB Kapitel G.3	
303-2	Durch Wasserentnahme erheblich beeinträchtigte Wasserquellen	LB Kapitel G.3	
303-3	Abwasserrückgewinnung- und -wiederverwendung	LB Kapitel G.3	
GRI 304: Biodiversität			
304-1	Eigene, gemietete oder verwaltete Betriebsstandorte, die sich in oder neben Schutzgebieten und Gebieten mit hohem Biodiversitätswert außerhalb von Schutzgebieten befinden	LB Kapitel G.3	
304-2	Erhebliche Auswirkungen von Aktivitäten, Produkten und Dienstleistungen auf die Biodiversität	LB Kapitel G.3	
304-3	Geschützte oder renaturierte Lebensräume	LB Kapitel G.3	
304-4	Arten auf der Roten Liste der Weltnaturschutzunion (IUCN) und auf nationalen Listen geschützte Arten, die ihren Lebensraum in Gebieten haben, welche von Geschäftstätigkeiten betroffen sind	LB Kapitel G.3	
GRI 305: Emissionen			
305-1	Direkte THG-Emissionen (Scope 1)	LB Kapitel G.3	
305-2	Indirekte energiebedingte THG-Emissionen (Scope 2)	LB Kapitel G.3	
305-5	Senkung der THG-Emissionen	LB Kapitel G.3	

GRI 306: Abwasser und Abfall			
306-2	Abfall nach Art und Entsorgungsmethode	LB Kapitel G.3	Die Mengen an Salzabwasserversenkung sowie Lagerung am Standort werden aktuell nicht erhoben.
306-3	Erheblicher Austritt schädlicher Substanzen	LB Kapitel G.3	
306-5	Von Abwassereinleitung und/oder Oberflächenabfluss betroffene Gewässer	LB Kapitel G.3	
GRI 307: Umwelt-Compliance			
307-1	Nichteinhaltung von Umweltschutzgesetzen und-verordnungen		Gegen die ÖBB-Infrastruktur AG gab es in den Jahren 2017 und 2018 keine wesentlichen Klagen, Sanktionen oder Geldbußen, die aufgrund von Verletzungen von Gesetzen oder Vorschriften im Umweltbereich verursacht wurden.
GRI 308: Umweltbewertung der Lieferanten			
308-1	Neue Lieferanten, die anhand von Umweltkriterien überprüft wurden		Es erfolgt ausschließlich eine Überprüfung der Einhaltung der Gesetze (LB Kapitel G.6).
GRI 401: Beschäftigung			
401-1	Neu eingestellte Angestellte und Angestelltenfluktuation	LB Kapitel G.4	
GRI 402: Arbeitnehmer-Arbeitgeber-Verhältnis			
402-1	Mindestmitteilungsfrist für betriebliche Veränderungen	LB Kapitel G.4	
GRI 403: Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz			
403-3	Mitarbeiter mit einem hohen Auftreten von oder Risiken für Krankheiten, die mit ihrer beruflichen Tätigkeit in Verbindung stehen		Diese Information wird aktuell nicht erhoben.
GRI 404: Aus- und Weiterbildung			
404-1	Durchschnittliche Stundenzahl für Aus- und Weiterbildung pro Jahr und Angestellten	LB Kapitel G.4	Geschlechterspezifische Informationen sowie eine Gesamtstundenanzahl sind bis dato nicht verfügbar.
404-2	Programme zur Verbesserung der Kompetenzen der Angestellten und zur Übergangshilfe	LB Kapitel G.4	
404-3	Prozentsatz der Angestellten, die eine regelmäßige Beurteilung ihrer Leistung und ihrer beruflichen Entwicklung erhalten	LB Kapitel G.4	

GRI 405: Vielfalt und Chancengleichheit			
405-1	Diversität in Kontrollorganen und unter Angestellten	LB Kapitel G.4	Ad iii) Diese Zahl wird aus Datenschutzgründen nicht erhoben.
405-2	Verhältnis des Grundgehalts und der Vergütung von Frauen zum Grundgehalt und zur Vergütung von Männern		Aufgrund des Gleichbehandlungsgesetzes wird alle zwei Jahre im ersten Quartal des Folgejahres ein Einkommensbericht erstellt. Detaillierte Informationen werden aus Vertraulichkeitsgründen nicht veröffentlicht.
GRI 406: Diskriminierungsfreiheit			
406-1	Diskriminierungsvorfälle und ergriffene Abhilfemaßnahmen		In der ÖBB-Infrastruktur AG gab es in den Jahren 2017 und 2018 keine wesentlichen Diskriminierungsvorfälle.
GRI 407: Vereinigungsfreiheit und Tarifverhandlungen			
407-1	Betriebsstätten und Lieferanten, bei denen das Recht auf Vereinigungsfreiheit und Tarifverhandlungen bedroht sein könnten		Nicht zutreffend, da diese Rechte im Wirkungsfeld der ÖBB-Infrastruktur AG nicht gefährdet sind.
GRI 408: Kinderarbeit			
408-1	Betriebsstätten und Lieferanten mit einem erheblichen Risiko für Vorfälle von Kinderarbeit		Nicht zutreffend, da im Wirkungsfeld der ÖBB-Infrastruktur AG diese Risiken nicht gegeben sind.
GRI 409: Zwangs- oder Pflichtarbeit			
409-1	Betriebsstätten und Lieferanten mit einem erheblichen Risiko für Vorfälle von Zwangs- oder Pflichtarbeit		Nicht zutreffend, da im Wirkungsfeld der ÖBB-Infrastruktur AG diese Risiken nicht gegeben sind.
GRI 410: Sicherheitspraktiken			
410-1	Sicherheitspersonal, das in Menschenrechtspolitik und -verfahren geschult wurde	LB Kapitel G.9	
GRI 411: Rechte der indigenen Völker			
411-1	Vorfälle, in denen Rechte der indigenen Völker verletzt wurden		Nicht zutreffend, da im Wirkungsfeld der ÖBB-Infrastruktur AG keine indigenen Rechte berührt werden.
GRI 412: Prüfung auf Einhaltung der Menschenrechte			
412-1	Betriebsstätten, an denen eine Prüfung auf Einhaltung der Menschenrechte oder eine menschenrechtliche Folgenabschätzung durchgeführt wurden	LB Kapitel G.5	

GRI 413: Lokale Gemeinschaften			
413-1	Betriebsstätten mit Einbindung der lokalen Gemeinschaften, Folgenabschätzungen und Förderprogrammen		Auf Basis der rechtlichen Anforderung, die mit der Genehmigung von Bau und Betrieb der Anlagen verbunden sind, ist dieser Punkt gewährleistet.
413-2	Geschäftstätigkeiten mit erheblichen tatsächlichen oder potenziellen negativen Auswirkungen auf lokale Gemeinschaften	LB Kapitel G.3	
GRI 414: Soziale Bewertung der Lieferanten			
414-1	Neue Lieferanten, die anhand von sozialen Kriterien bewertet wurden		Diese Information ist bis dato nicht verfügbar, da keine Relevanz in der Beschaffung. Es erfolgt ausschließlich eine Überprüfung der Einhaltung der Gesetze (LB Kapitel G.6).
GRI 415: Politische Einflussnahme			
415-1	Parteispenden		Die ÖBB-Infrastruktur AG hat keine direkten oder indirekten Parteispenden in Form von finanziellen Beiträgen und Sachzuwendungen geleistet.
GRI 416: Kundengesundheit und Kundensicherheit			
416-1	Beurteilung der Auswirkungen verschiedener Produkt- und Dienstleistungskategorien auf die Gesundheit und Sicherheit	LB Kapitel G.4, G.7 und G.9	
GRI 417: Marketing und Kennzeichnung			
417-1	Anforderungen für die Produkt- und Dienstleistungsinformationen und Kennzeichnung		Zum Zeitpunkt der Erstellung dieser nichtfinanziellen Erklärung sind der ÖBB-Infrastruktur AG keine Hinweise auf Nicht-Konformitäten in diesem Bereich bekannt.
417-2	Verstöße im Zusammenhang mit Produkt- und Dienstleistungsinformationen und Kennzeichnung		Zum Zeitpunkt der Erstellung dieser nichtfinanziellen Erklärung sind der ÖBB-Infrastruktur AG keine Hinweise auf Nicht-Konformitäten in diesem Bereich bekannt.
417-3	Verstöße im Zusammenhang mit Marketing und Kommunikation		Zum Zeitpunkt der Erstellung dieser nichtfinanziellen Erklärung sind der ÖBB-Infrastruktur AG keine Hinweise auf Nicht-Konformitäten in diesem Bereich bekannt.

GRI 418: Schutz der Kundendaten

418-1	Begründete Beschwerden in Bezug auf die Verletzung des Schutzes und den Verlust von Kundendaten		Zum Zeitpunkt der Erstellung dieser nichtfinanziellen Erklärung sind der ÖBB-Infrastruktur AG keine Beschwerden von KundInnen im Zusammenhang mit der Verletzung des Kundendatenschutzes bekannt.
-------	---	--	---

GRI 419: Sozioökonomische Compliance

419-1	Nichteinhaltung von Gesetzen und Vorschriften im sozialen und wirtschaftlichen Bereich		Gegen die ÖBB-Infrastruktur AG gab es in den Jahren 2017 und 2018 keine wesentlichen Klagen, Sanktionen oder Geldbußen, die aufgrund von Verletzungen von Gesetzen oder Vorschriften im sozialen oder wirtschaftlichen Bereich verursacht wurden.
-------	--	--	---

H. Anmerkungen zum Konzernlagebericht

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

Wien, am 27.03.2019

Der Vorstand

Mag. Silvia Angelo
(Ressort Finanzen, Markt, Service)

Dipl.-Ing. Franz Bauer
(Ressort Infrastrukturanlagenbereitstellung)

Dipl.-Ing. Dr. Johann Pluy
(Ressort Betrieb und Systeme)

Glossar

ADR	Europäisches Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße
AVB	Allgemeine Vertragsbedingungen für Dienstverträge bei den Österreichischen Bundesbahnen
Bf.	Bahnhof
BFS	Betriebsführungsstrategie
BFZ	Betriebsführungszentrale
BIP	Bruttoinlandsprodukt
BMVIT	Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
BZELW	Bildungszentrum Eisenbahn und Lehrlingswesen
CER	Community of European Railway
CO ₂	Kohlendioxid
CORE	Kernoption
DB	Deutsche Bahn
EBIT	Ergebnis vor Steuern und Zinsen (earnings before interest and tax)
EBITDA	Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (earnings before interest, tax, depreciation and amortization)
EBT	Gewinn vor Steuern (earnings before tax)
EMAS	Europäisches Umweltmanagementsystem (Environmental-Management and Audit Scheme)
EP	Europäisches Parlament
ETCS	European Train Control System
EUR	Euro
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
F&E	Forschung und Entwicklung
FTE	Vollzeitäquivalent (full time equivalent)
GBTkm	Gesamtbruttotonnenkilometer
GRI	Global Reporting Initiative
GWh	Gigawattstunde
Hbf.	Hauptbahnhof
HR	Personalwesen (Human Resources)
IKS	Internes Kontrollsystem
ISO	Internationale Organisation für Normung (International Organisation for Standardization)
km	Kilometer(n)
km ²	Quadratkilometer(n)
m	Meter(n)
Mio.	Million(en)
Mrd.	Milliarde(n)
NFI	Nichtfinanzielle Erklärung (Non financial Information)
OHSAS	Managementsystem zum Arbeitsschutz (Occupational Health- and Safety Assessment Series)
RID	Regelung zur internationalen Beförderung gefährlicher Güter im Schienenverkehr
RPL	Rahmenplan
SCC	Sicherheits Certifikat Contractoren
SMS	Sicherheitsmanagementsystem
t	Tonnen
TEUR	Tausend Euro
Traktion	Antrieb von Zügen durch Triebfahrzeuge
USD	United States Dollar
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
VAEB	Versicherungsanstalt für Eisenbahnen und Bergbau
Vj	Vorjahr
VO	Verordnung
Zkm	Zugkilometer

Erklärung gem. § 124 (1) BörseG

Erklärung aller gesetzlichen Vertreter

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

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

Wien, am 27.03.2019

Der Vorstand

Mag. Silvia Angelo

(Ressort Finanzen, Markt, Service)

Dipl.-Ing. Franz Bauer

(Ressort Infrastrukturanlagenbereitstellung)

Dipl.-Ing. Dr. Johann Pluy

(Ressort Betrieb und Systeme)

Konzernabschluss

Konzern-Gewinn-und-Verlust-Rechnung 2018

78

	Erläuterung	2018 in TEUR	2017 in TEUR
Umsatzerlöse	4	2.104.782,0	2.101.366,4
Bestandsveränderungen		-500,4	984,5
Andere aktivierte Eigenleistungen	5	306.287,4	293.611,3
Sonstige betriebliche Erträge	6	893.299,8	805.619,9
Gesamterträge		3.303.868,8	3.201.582,1
Aufwendungen für Material und bezogene Leistungen	7	-414.390,0	-411.775,2
Personalaufwand	8	-1.182.752,8	-1.126.345,4
Abschreibungen	9	-776.709,6	-751.580,6
Sonstige betriebliche Aufwendungen	10	-324.791,9	-316.267,9
Wertminderungsaufwendungen aus Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	20	-2.122,2	
Betriebsergebnis (EBIT ohne Ergebnis aus nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmen)		603.102,3	595.613,0
Ergebnis aus nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmen	17	352,2	1.487,5
Zinserträge	11	9.814,6	18.198,0
Zinsaufwendungen	11	-565.656,1	-575.194,8
Sonstiger Finanzertrag	12	10.839,9	44.112,6
Sonstiger Finanzaufwand	12	-13.130,2	-37.113,4
Finanzergebnis inkl. Ergebnis aus nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmen		-557.779,6	-548.510,1
Ergebnis vor Ertragsteuern (EBT)		45.322,6	47.102,9
Ertragsteuern	13	19.075,0	14.644,5
Konzernjahresergebnis		64.397,6	61.747,4
Konzernjahresergebnis anteilig zugerechnet:			
der Aktionärin des Mutterunternehmens		64.149,1	61.297,8
den nicht beherrschenden Gesellschaftern		248,5	449,6

Konzern-Gesamtergebnisrechnung 2018

	Erläuterung	2018 in TEUR	2017 in TEUR
Konzernjahresergebnis		64.397,6	61.747,4
Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste		619,5	1.602,8
Steuereffekte		-20,6	-39,8
Posten, die in künftigen Perioden nicht in die Gewinn-und-Verlust-Rechnung umgegliedert werden		598,9	1.563,0
Unrealisiertes Ergebnis aus Cashflow Hedges	24	36.562,1	514,0
Umgliederung realisiertes Ergebnis aus Cashflow Hedges	24	2.995,1	9.380,1
Unrealisiertes Ergebnis aus Available-for-Sale-Rücklage	24	0,0	-1.940,0
Umgliederung realisiertes Ergebnis aus Available-for-Sale-Rücklage	24	0,0	-74,0
Steuereffekte		-8.725,0	-1.704,0
Posten, die in künftigen Perioden in die Gewinn-und-Verlust-Rechnung umgegliedert werden		30.832,2	6.176,1
Sonstiges Ergebnis		31.431,1	7.739,1
Konzerngesamtergebnis		95.828,7	69.486,5
Konzerngesamtergebnis anteilig zugerechnet:			
der Aktionärin des Mutterunternehmens		95.580,2	69.036,9
den nicht beherrschenden Gesellschaftern		248,5	449,6

Konzern-Bilanz zum 31.12.2018

Vermögen	Erläuterung	31.12.2018 in TEUR	31.12.2017 in TEUR
Langfristige Vermögenswerte			
Sachanlagen	14	22.537.388,8	21.614.509,6
Immaterielle Vermögenswerte	15	517.157,6	463.287,7
Als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien	16	154.920,3	158.772,4
Nach der Equity-Methode bilanzierte Unternehmen	17	49.694,6	49.241,0
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	18	179.847,3	186.075,3
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	20	144.354,4	150.212,9
Latente Steueransprüche	13	54.539,6	43.805,2
		23.637.902,6	22.665.904,1
Kurzfristige Vermögenswerte			
Vorräte	21	73.319,9	73.552,4
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	20	128.535,6	140.049,5
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	20	256.149,3	217.425,9
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	18	52.691,4	35.400,2
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	19	125,1	62,6
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	22	17.513,8	22.601,9
		528.335,1	489.092,4
		24.166.237,7	23.154.996,5
Eigenkapital und Schulden			
Eigenkapital			
Grundkapital	23	500.000,0	500.000,0
Kapitalrücklagen	24	538.884,2	538.884,2
Cashflow-Hedge-Rücklage	24	32.228,2	1.396,0
Available-for-Sale-Rücklage	24	0,0	4.860,6
Neubewertung leistungsorientierter Versorgungspläne	24	-3.607,6	-4.206,5
Erwirtschaftetes Ergebnis	24	359.088,0	296.197,4
dem Aktionär des Mutterunternehmens zurechenbares Eigenkapital		1.426.592,8	1.337.131,7
Anteile nicht beherrschender Gesellschafter	23	444,5	645,6
		1.427.037,3	1.337.777,3
Langfristige Schulden			
Finanzverbindlichkeiten	25	18.540.868,6	19.797.306,5
Rückstellungen	26	237.150,7	236.940,4
Sonstige Verbindlichkeiten	27	31.696,2	33.339,0
		18.809.715,5	20.067.586,0
Kurzfristige Schulden			
Finanzverbindlichkeiten	25	2.132.463,0	424.076,3
Rückstellungen	26	95.627,4	97.230,3
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	27	628.074,0	470.912,1
Sonstige Verbindlichkeiten	27	1.073.320,5	757.414,5
		3.929.484,9	1.749.633,2
		24.166.237,7	23.154.996,5

Konzern-Geldflussrechnung 2018

	Erläuterung	2018 in TEUR	2017 in TEUR
Ergebnis vor Ertragsteuern (EBT)		45.323	47.103
Unbare Aufwendungen und Erträge			
+ Abschreibung auf Sachanlagen, immaterielle Vermögenswerte und als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	9	937.209	915.976
+ Abschreibung / - Zuschreibung auf langfristige finanzielle Vermögenswerte		0	158
- Auflösung von Kostenbeiträgen von Dritten	9	-160.499	-164.396
+ Verluste / - Gewinne aus dem Abgang von Sachanlagen, immateriellen Vermögenswerten und als Finanzinvestitionen gehaltenen Immobilien		-39.060	-20.272
- sonstige zahlungsunwirksame Erträge / + sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen		402	180
+ Zinsaufwand	11	565.656	575.195
- Zinsertrag	11	-9.815	-18.198
Veränderungen der Vermögenswerte und Schulden			
- Zunahme / + Abnahme von Vorräten	21	-1.273	-3.011
- Zunahme / + Abnahme der Forderungen aus L+L sowie anderer Vermögenswerte		-9.591	537
+ Zunahme / - Abnahme der Verbindlichkeiten aus L+L sowie anderer Schulden und Abgrenzungen		506.376	218.878
+ Zunahme / - Abnahme von Rückstellungen	26	-4.533	-2.940
- Gezahlte Zinsen		-630.825	-637.648
+ Erhaltene Zinsen		1.889	10.952
- Gezahlte Ertragsteuern	13	-1.410	-2
Geldfluss aus der betrieblichen Tätigkeit a)		1.199.848	922.512
+ Einzahlungen aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten		16.576	55.186
- Auszahlungen für Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	14, 15	-1.812.794	-1.789.199
+ Einzahlungen aus dem Abgang von finanziellen Vermögenswerten		643	0
+ Einzahlungen von Kostenbeiträgen von Dritten	14, 15	120.143	128.441
- Rückzahlungen von Kostenbeiträgen von Dritten		-1.358	-87
+ Erhaltene Dividenden		1.649	1.437
Geldfluss aus der Investitionstätigkeit b)		-1.675.141	-1.604.222
- Auszahlung an nicht beherrschende Gesellschafter		-450	-346
+ Einzahlungen aus der Aufnahme von Finanzverbindlichkeiten	25	315.807	2.448.436
- Auszahlungen für die Tilgung von Finanzverbindlichkeiten		-43.886	-1.966.426
- Auszahlungen für Finance-Lease-Finanzierungen		0	-15
Geldfluss aus der Finanzierungstätigkeit c)		271.471	481.649
Liquide Mittel zum Periodenbeginn		-100.255	99.675
Konsolidierungskreisbedingte Änderungen		-33	132
Veränderungen der liquiden Mittel aus den Geldflüssen (Cashflow) (a+b+c)		-203.821	-200.061
Liquide Mittel zum Periodenende		-304.108	-100.255

Hinsichtlich der Zusammensetzung des Fonds wird auf Erläuterung 34 verwiesen.

Darstellung der Veränderung des Konzern-Eigenkapitals 2018

in TEUR	Grundkapital	Kapitalrücklagen	Cashflow-Hedge-Rücklage	Available-for-Sale-Rücklage	Neubewertung leistungsorientierter Versorgungspläne	Erwirtschaftetes Ergebnis	Summe Eigenkapital	Anteile nicht beherrschender Gesellschafter	Gesamtes Eigenkapital
Stand 01.01.2017	500.000,0	538.884,2	-6.794,1	6.874,6	-5.769,5	234.899,6	1.268.094,8	542,1	1.268.636,9
Konzernjahresergebnis						61.297,8	61.297,8	449,6	61.747,4
Sonstiges Ergebnis			8.190,1	-2.014,0	1.563,0		7.739,1		7.739,1
Konzerngesamt- ergebnis			8.190,1	-2.014,0	1.563,0	61.297,8	69.036,9	449,6	69.486,5
Ausschüttungen an nicht beherrschende Gesellschafter								-346,1	-346,1
Stand am 31.12.2017	500.000,0	538.884,2	1.396,0	4.860,6	-4.206,5	296.197,4	1.337.131,7	645,6	1.337.777,3

in TEUR	Grundkapital	Kapitalrücklagen	Cashflow-Hedge-Rücklage	Available-for-Sale-Rücklage	Neubewertung leistungsorientierter Versorgungspläne	Erwirtschaftetes Ergebnis	Summe Eigenkapital	Anteile nicht beherrschender Gesellschafter	Gesamtes Eigenkapital
Stand 01.01.2018	500.000,0	538.884,2	1.396,0	4.860,6	-4.206,5	296.197,4	1.337.131,7	645,6	1.337.777,3
Anpassungen aus der erstmaligen Anwendung von IFRS 9				-4.860,6		-1.258,5	-6.119,1		-6.119,1
Angepasster Stand zum 01.01.2018	500.000,0	538.884,2	1.396,0	0,0	-4.206,5	294.938,9	1.331.012,6	645,6	1.331.658,2
Konzernjahresergebnis						64.149,1	64.149,1	248,5	64.397,6
Sonstiges Ergebnis			30.832,2		598,9		31.431,1		31.431,1
Konzerngesamt- ergebnis			30.832,2	0,0	598,9	64.149,1	95.580,2	248,5	95.828,7
Ausschüttungen an nicht beherrschende Gesellschafter								-449,6	-449,6
Stand am 31.12.2018	500.000,0	538.884,2	32.228,2	0,0	-3.607,6	359.088,0	1.426.592,8	444,5	1.427.037,3

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

Erläuterungen zum Konzernabschluss per 31.12.2018

A. GRUNDLAGEN UND METHODEN

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

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

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

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

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

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

1. Rechnungslegungsgrundsätze

Die ÖBB-Infrastruktur AG ist gemäß § 244 Unternehmensgesetzbuch (UGB) verpflichtet, einen Konzernabschluss zu erstellen. Der Konzernabschluss zum 31.12.2018 wurde gemäß § 245a (1) UGB in Verbindung mit der „IFRS-Verordnung“ in Übereinstimmung mit den vom International Accounting Standards Board („IASB“) verabschiedeten International Financial Reporting Standards („IFRS“, „IAS“) und den Interpretationen des International Financial Reporting Interpretation Committee („IFRIC“, „SIC“), welche zum 31.12.2018 in Geltung und von der Europäischen Union übernommen waren sowie den zusätzlichen Anforderungen des § 245a UGB erstellt. Mit diesem Konzernabschluss nach IFRS stellt die ÖBB-Infrastruktur AG gemäß § 245a UGB einen befreienden Konzernabschluss nach international anerkannten Rechnungslegungsgrundsätzen auf.

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

Erläuterungen zu den geänderten oder neuen IFRS-Regelungen

Gegenüber dem Konzernabschluss zum 31.12.2017 haben sich folgende Standards und Interpretationen geändert bzw. waren aufgrund der Übernahme in das EU-Recht oder des Inkrafttretens der Regelung erstmalig verpflichtend anzuwenden.

Überarbeitete und geänderte Standards/ Interpretationen		Geltend ab ¹⁾	Auswirkungen auf den Konzernabschluss
IFRS 9	Finanzinstrumente	01.01.2018	ja
IFRS 15	Umsatzerlöse aus Kundenverträgen	01.01.2018	ja
IFRS 15	Umsatzerlöse aus Kundenverträgen - Klarstellungen	01.01.2018	ja
IFRIC 22	Geschäfte in fremder Währung und geleistete Vorauszahlungen	01.01.2018	nein
IFRS 2	Anteilsbasierte Vergütungen	01.01.2018	nein
IFRS 4	Anwendung von IFRS 9 gemeinsam mit IFRS 4 „Versicherungsverträge“	01.01.2018	nein
IAS 40	Veräußerungen von Finanzinvestition; als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	01.01.2018	nein
AIP 2014 - 2016	Verbesserungen zu IFRS	01.01.2018	nein

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

IFRS 15 („Umsatzerlöse aus Kundenverträgen“) enthält ein Fünf-Schritte-Modell, das auf Umsatzerlöse aus Verträgen mit Kunden (mit wenigen Ausnahmen) anzuwenden ist. Die Art der Transaktion oder die Branche des Unternehmens spielen dabei keine Rolle. Er ersetzt bestehende Leitlinien zur Erfassung von Umsatzerlösen, darunter IAS 18, IAS 11 und IFRIC 13. Nach IFRS 15 erfolgt die Erfassung eines Erlöses, wenn ein Kunde Verfügungsgewalt über Güter oder Dienstleistungen erlangt. Die Bestimmung, ob die Verfügungsgewalt zeitpunkt- oder zeitraumbezogen übergeht, erfordert Ermessensentscheidungen. IFRS 15 enthält zusätzliche qualitative und quantitative Angabepflichten. Diese sollen es den Abschlussadressaten ermöglichen, die Art, die Höhe, den zeitlichen Anfall sowie die Unsicherheit von Umsatzerlösen und resultierenden Zahlungsströmen aus Verträgen mit Kunden nachvollziehen zu können.

Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern hat die Regelungen des IFRS 15 mit Wirkung zum 01.01.2018 umgesetzt, ohne die Vorjahreswerte anzupassen (modifizierter retrospektiver Ansatz). Den Umsätzen liegen durchwegs Verträge zugrunde, die kurzfristig sind und bei denen im Wesentlichen keine variablen Entgelte vereinbart wurden. Aus der erstmaligen Anwendung von IFRS 15 ergeben sich keine wesentlichen Änderungen im Konzernabschluss, da Vertragsvermögenswerte (Fertigungsaufträge) aufgrund untergeordneter Höhe unverändert in den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen ausgewiesen werden (Erläuterung 20). Es mussten keine kumulierten Anpassungsbeträge aus der erstmaligen Anwendung des IFRS 15 per 01.01.2018 erfasst werden. Die ergänzenden Angaben zu IFRS 15 finden sich in Erläuterung 3 und 4. Die Angabepflichten nach IFRS 15 sind bei Anwendung des modifiziert retrospektiven Ansatzes nicht auf Vergleichsinformationen anzuwenden.

IFRS 9 enthält Vorschriften für den Ansatz, die Bewertung und die Ausbuchung von Finanzinstrumenten sowie für die Bilanzierung von Sicherungsgeschäften und ersetzt den bisherigen Standard IAS 39. Neu gefasst wurden insbesondere die Regelungen zur Klassifizierung und Bewertung von Schuldinstrumenten, die nun vom Geschäftsmodell und den vertraglichen Zahlungsströmen abhängig sind. Bedingt durch die Art des finanziellen Vermögenswertes und den beiden genannten Kriterien ergibt sich die Folgebewertung zu fortgeführten Anschaffungskosten, erfolgswirksam oder erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert. Die wesentlichste Änderung des IFRS 9 besteht in der Neuregelung der Bilanzierung von Wertminderungen finanzieller Vermögenswerte, die nunmehr die Erfassung bereits erwarteter Verluste (Expected Loss Model) vorsieht.

Die Änderungen der Rechnungslegungsmethoden aufgrund der Anwendung des IFRS 9 wurden, außer in den nachstehenden Fällen, rückwirkend angewendet:

- Der Konzern hat von der Befreiung Gebrauch gemacht, Vergleichsinformationen für vorhergehende Perioden hinsichtlich der Änderungen der Klassifizierung und Bewertung (einschließlich der Wertminderung) nicht anzupassen. Differenzen zwischen den Buchwerten der finanziellen Vermögenswerte und finanziellen Verbindlichkeiten aufgrund der Anwendung des IFRS 9 werden grundsätzlich im erwirtschafteten Ergebnis unter den Gewinnrücklagen zum 01.01.2018 erfasst. Insofern entsprechen die für 2017 dargestellten Informationen im Allgemeinen nicht den Anforderungen des IFRS 9, sondern denen des IAS 39.
- Die Bestimmung des Geschäftsmodells, in dessen Rahmen ein finanzieller Vermögenswert gehalten wird, ist auf Grundlage der Tatsachen und Umstände vorgenommen worden, die zum Zeitpunkt der erstmaligen Anwendung bestanden.
- Wenn eine Investition in eine Schuldverschreibung zum Zeitpunkt der erstmaligen Anwendung von IFRS 9 ein geringes Kreditrisiko hatte, ist der Konzern davon ausgegangen, dass sich das Ausfallrisiko des Vermögenswertes seit seiner erstmaligen Erfassung nicht wesentlich erhöht hat.
- Änderungen der Methoden zur Bilanzierung von Sicherungsgeschäften wurden prospektiv angewendet.
- Bis auf die Stromderivate in Cashflow-Hedge-Beziehung, welche beendet und zum 01.01.2018 neu designiert wurden, erfüllten alle zum 31.12.2017 nach IAS 39 designierten Sicherungsbeziehungen zum 01.01.2018 die Kriterien für die Bilanzierung von Sicherungsgeschäften nach IFRS 9 und werden daher als fortlaufende Sicherungsbeziehungen betrachtet.

Derzeit bestehen im ÖBB-Infrastruktur-Konzern finanzielle Vermögenswerte vor allem in Form von Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, finanziellen Vermögenswerten in Zusammenhang mit Cross-Border-Leasing-Transaktionen (CBL), Derivate sowie von Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten.

Aus der erstmaligen Anwendung der Klassifizierungsvorschriften des IFRS 9 ergeben sich keine wesentlichen Auswirkungen für den ÖBB-Infrastruktur-Konzern. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie sonstige Forderungen werden nach IFRS 9, bisher gemäß IAS 39, im Geschäftsmodell „Halten“ gehalten und zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet. Bisher als Available for Sale Financial Assets (AfS at Fair Value) ausgewiesene Wertpapiere sind Fremdkapitalinstrumente und werden künftig ebenfalls dem Geschäftsmodell „Halten“ zugeordnet und, da sie ausschließlich Zahlungsströme aus Tilgungen und Zinsen enthalten, zu fortgeführten Anschaffungskosten bilanziert. Die Umwertung auf den beizulegenden Zeitwert wird daher entsprechend per 01.01.2018 nicht mehr vorgenommen, und die bestehende AfS-Rücklage wurde in die Gewinnrücklagen umgebucht. Finanzinvestitionen in Eigenkapital-instrumente, die bislang als Available for Sale Financial Assets ausgewiesen wurden und gemäß IAS 39.46(c) at-cost bewertet wurden, werden künftig erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet. Wertdifferenzen aus bisher zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten Eigenkapitalinstrumenten wurden zum 01.01.2018 ebenfalls in den Gewinnrücklagen erfasst. Für die Bewertung der Zahlungsmittel- und Zahlungsmitteläquivalente ergibt sich keine Änderung. Die finanziellen Vermögenswerte in Zusammenhang mit CBL-Transaktionen wurden bisher je nach anlassbezogener Beurteilung gemäß IAS 39 zu fortgeführten Anschaffungskosten oder erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet und werden nunmehr nach IFRS 9 allesamt dem Geschäftsmodell „Halten“ zugeordnet und zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet. Für die Bewertung von Derivaten ergibt sich ebenfalls keine Änderung nach IFRS 9. Da im ÖBB-Infrastruktur-Konzern keine finanziellen Verbindlichkeiten bestehen, für welche die Fair-Value-Option ausgeübt wurde, ergeben sich aus der erstmaligen Anwendung des IFRS 9 keine Änderungen für die Bilanzierung der finanziellen Verbindlichkeiten.

IFRS 9 ersetzt das Modell der „eingetretenen Verluste“ des IAS 39 durch ein Modell der „erwarteten Kreditverluste“ („ECL“). Das neue Wertminderungsmodell ist auf finanzielle Vermögenswerte, die zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet werden, auf Vertragsvermögenswerte und zum FVOCI bewertete Schuldinstrumente anzuwenden, nicht jedoch auf als Finanzanlagen gehaltene Eigenkapitalinvestments. Nach IFRS 9 werden Kreditverluste früher als nach IAS 39 erfasst.

Für Vermögenswerte im Anwendungsbereich des Wertminderungsmodells des IFRS 9 werden die Wertminderungen wahrscheinlich volatiler werden. Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern hat ermittelt, dass die zusätzlichen Wertminderungsaufwendungen aus der Anwendung der Wertminderungsvorschriften des IFRS 9 zum 01.01.2018 wie folgt sind:

Wertberichtigung	
in Mio. EUR	
Wertberichtigung zum 31.12.2017 nach IAS 39	13,9
zusätzlicher Wertminderungsaufwand zum 01.01.2018 auf:	
Finanzielle Vermögenswerte	0,1
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1,4
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	0,1
Auflösung der pauschalen Einzelwertberichtigung zum 01.01.2018 aus Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	-0,2
Wertberichtigung zum 01.01.2018 nach IFRS 9	15,4

Die nachfolgende Tabelle sowie die begleitenden Angaben erläutern die ursprüngliche Bewertungskategorie gemäß IAS 39 und die neue Bewertungskategorie gemäß IFRS 9 zum 01.01.2018 für jede vom ÖBB-Infrastruktur-Konzern gebildete Klasse von finanziellen Vermögenswerten und finanziellen Verbindlichkeiten.

Die Auswirkungen aus der erstmaligen Anwendung des IFRS 9 auf die Buchwerte der finanziellen Vermögenswerte zum 01.01.2018 resultiert hauptsächlich aus den neuen Vorschriften zur Erfassung von Wertminderungen sowie der Anwendung der neuen Klassifizierungsvorschriften auf die bislang als Available for Sale Financial Assets ausgewiesene Wertpapiere, welche nunmehr nach IFRS 9 zu fortgeführten Anschaffungskosten bilanziert werden. Latente Steuern waren nicht zu berücksichtigen, da die Anpassungen den steuerbefreiten Bereich betrafen.

Bewertungskategorien der finanziellen Vermögenswerten in Mio. EUR	Bewertungskategorien nach IAS 39	Bewertungskategorien nach IFRS 9	Buchwert 31.12.2017 nach IAS 39	Buchwert 01.01.2018 nach IFRS 9
	Available for Sale (at Fair Value)	zu fortgeführten Anschaffungskosten	69,5	64,6
	Available for Sale (at Cost)	FVtPL (EK-Instrumente)	2,7	2,2 ^{*)}
Finanzielle Vermögenswerte	Loans and Receivables	zu fortgeführten Anschaffungskosten	120,9	120,8
	At Fair Value through Profit and Loss (Held for Trading)	zwingend zum FVtPL	22,2	16,1
	Hedge Accounting	Hedge Accounting	6,3	13,1
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	Loans and Receivables	zu fortgeführten Anschaffungskosten	47,4	47,3
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	Loans and Receivables	zu fortgeführten Anschaffungskosten	133,5	132,3
Zahlungsmittel- und Zahlungsmitteläquivalente	Cash (Loans and Receivables)	zu fortgeführten Anschaffungskosten (Cash)	22,6	22,6
Summe Buchwert je Kategorie			425,1	419,0

^{*)} Der Betrag enthält Beteiligungen, die zum 01.01.2018 unter Anwendung der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen werden (siehe Erläuterung 17).

Bewertungskategorien der finanziellen Verbindlichkeiten in Mio. EUR	Bewertungskategorien nach IAS 39	Bewertungskategorien nach IFRS 9	Buchwert 31.12.2017 nach IAS 39	Buchwert 01.01.2018 nach IFRS 9
	At Amortised Cost	zu fortgeführten Anschaffungskosten	20.203,0	20.203,0
Finanzverbindlichkeiten	At Fair Value through Profit and Loss (Held for Trading)	At Fair Value through Profit and Loss (Held for Trading)	14,2	14,2
	Hedge Accounting	Hedge Accounting	4,2	4,2
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	At Amortised Cost	zu fortgeführten Anschaffungskosten	464,3	464,3
Sonstige Verbindlichkeiten	At Amortised Cost	zu fortgeführten Anschaffungskosten	639,7	639,7
Summe Buchwert je Kategorie			21.325,4	21.325,4

Die folgende Tabelle leitet die Buchwerte der finanziellen Vermögenswerte nach IAS 39 auf die Buchwerte nach IFRS 9 zum Übergangzeitpunkt auf IFRS 9 am 01.01.2018 über:

Finanzielle Vermögenswerte zum 01.01.2018 in Mio. EUR	Buchwert 31.12.2017 nach IAS 39	Reklassifi- zierungen	Neubewertungen - Wertminderungen	Neubewertungen - sonstige Änderungen	Buchwert 01.01.2018 nach IFRS 9
bewertet zu amortised cost	324,4				387,6
Finanzielle Vermögenswerte lfr.	109,6	69,5 ^{a)}	-0,1	-4,9 ^{a)}	174,1
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte lfr.	0,0				0,0
Finanzielle Vermögenswerte kfr.	11,3		-0,0		11,3
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen kfr.	133,5		-1,2		132,3
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte kfr.	47,4		-0,1		47,3
Zahlungsmittel- und Zahlungsmitteläquivalente	22,6				22,6
bewertet zu Available for Sale	72,2				0,0
Finanzielle Vermögenswerte lfr.	72,2	-72,2 ^{b)}			0,0
bewertet zu FVtPL Pflichtansatz	22,2				16,1
Finanzielle Vermögenswerte lfr.	0,0	0,6 ^{c)}			0,6
Finanzielle Vermögenswerte kfr.	22,2	-6,8 ^{d)}			15,4
bewertet zu FVtPL Eigenkapitalinstrumente	0,0				2,2
Finanzielle Vermögenswerte lfr.	0,0	2,1 ^{e)}		0,2 ^{f)}	2,2 ^{g)}
Hedge Accounting	6,3				13,1
Finanzielle Vermögenswerte lfr.	4,4	6,8 ^{d)}			11,2
Finanzielle Vermögenswerte kfr.	1,9				1,9
Summe Buchwert je Kategorie	425,1	0,0	-1,4	-4,7	419,0

a) Bisher als Available-for-Sale (at Fair Value) ausgewiesene Wertpapiere werden ab dem 01.01.2018 zu fortgeführten Anschaffungskosten bilanziert und die bestehende AFS-Rücklage wurde zum 01.01.2018 in die Gewinnrücklagen umgebucht.

b) Reklassifizierung von bisher als Available-for-Sale (at Fair Value und at cost) ausgewiesene finanziellen Vermögenswerten.

c) Reklassifizierung eines Eigenkapitalinstruments zu einem Fremdkapitalinstrument bewertet erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert.

d) Zum 01.01.2018 erfolgte eine Neudesignierung von Stromforwards. Alle zum 31.12.2017 als Cashflow-Hedge designierten Derivate wurden beendet. Daraus ergab sich eine Erhöhung der Cashflow-Hedge Derivate um rd. 6,8 Mio. EUR.

e) Bisher als Available-for-Sale (at cost) bewertete Eigenkapitalinstrumente werden nach IFRS 9 erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet.

f) Umwertung von Eigenkapitalinstrumente auf den beizulegenden Zeitwert.

g) Der Betrag enthält Beteiligungen, die zum 01.01.2018 unter Anwendung der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen werden (siehe Erläuterung 17).

Latente Steuern waren nicht zu berücksichtigen, da die Anpassungen den steuerbefreiten Bereich betrafen.

Da die Anpassungen des IFRS 9 nicht sehr umfangreich sind, wurde auf die Darstellung der gesamten Bilanz verzichtet. Die obige Tabelle stellt für alle betroffenen Bilanzpositionen die Auswirkungen dar. Die nachstehende Tabelle stellt die Auswirkungen des Übergangs auf IFRS 9 auf die Eröffnungsbilanzwerte der Gewinnrücklagen dar.

Gewinnrücklage in Mio. EUR	Auswirkung der Anwendung von IFRS 9 auf die Eröffnungsbilanzwerte
Ansatz der erwarteten Kreditverluste nach IFRS 9	-1,4
Anpassung Fair Value	0,2
Auswirkung zum 01.01.2018	-1,3

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.

Standards/ Interpretationen		Geltend ab ¹⁾	voraussichtlich Auswirkungen auf den Konzernabschluss
Neue Standards und Interpretationen			
IFRS 16	Leasingverhältnisse	01.01.2019	ja
IFRS 17	Versicherungsverträge	01.01.2021 ²⁾	nein
Änderungen zu Standards und Interpretationen			
IFRS 9	Vorfälligkeitsregelungen mit negativer Ausgleichsleistung	01.01.2019	nein
IFRIC 23	Unsicherheit bezüglich der ertragsteuerlichen Behandlung	01.01.2019	nein
IAS 28	Langfristige Zinsen bei assoziierten Unternehmen und Joint Ventures	01.01.2019	nein
IAS 19	Planänderungen, -kürzungen oder -abgeltungen	01.01.2019	nein
AIP 2015 - 2017	Verbesserungen zu IFRS	01.01.2019	nein
IFRS 3	Unternehmenszusammenschlüsse - Definition eines Geschäftsbetriebs	01.01.2020 ²⁾	nein
IAS 1 und IAS 8	Angabeninitiative Wesentlichkeit	01.01.2020 ²⁾	wird noch analysiert
Conceptual Framework	Überarbeitetes Rahmenkonzept	01.01.2020 ²⁾	wird noch analysiert

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

²⁾ Von EU noch nicht übernommen.

Der neue IFRS 16 ersetzt die bisherigen Vorschriften des IAS 17 und der zugehörigen Interpretationen, wobei insbesondere die bilanzielle Abbildung von Leasingverträgen beim Leasingnehmer neu geregelt wurde. Der Leasingnehmer erfasst nunmehr für jedes Leasingverhältnis ein Nutzungsrecht (Right of Use Asset) und eine Verbindlichkeit für die zukünftig zu leistenden Leasingzahlungen. Die Verbindlichkeit wird beim Erstansatz abgezinst und in den Folgejahren einerseits durch die Leasingzahlungen vermindert, andererseits durch Aufzinsung (Unwinding) erhöht. Gleichzeitig wird ein Nutzungsrecht in Höhe des Barwerts der künftigen Leasingzahlungen aktiviert und in weiterer Folge linear abgeschrieben. Die bisherige Unterscheidung zwischen Operating Lease und Finance Lease entfällt somit. Für geringwertige Vermögenswerte sowie kurzfristige Leasingverträge muss diese Bilanzierung nicht zur Anwendung kommen. Für Leasinggeber sind die Regelungen des neuen Standards dagegen mit den bisherigen Vorschriften des IAS 17 vergleichbar. IFRS 16 enthält darüber hinaus Regelungen zu Sale-and-lease-back-Transaktionen sowie zu den erforderlichen Anhangangaben.

Der Konzern wird IFRS 16 ohne Anpassung der Vorjahreswerte ab 01.01.2019 anwenden und hat ein Projektteam gebildet, das alle Leasingvereinbarungen des Konzerns in den letzten Jahren im Hinblick auf die neuen Rechnungslegungsvorschriften für Leasingverhältnisse laut IFRS 16 überprüft hat. Der Standard wird sich in erster Linie auf die Bilanzierung der Operating-Leasingverhältnisse des Konzerns auswirken. Zum Bilanzstichtag hat der Konzern jährliche Verpflichtungen aus Operating-Leasingverhältnissen in Höhe von rd. 8,8 Mio. EUR, bei denen erwartet wird, dass für diese Leasingverträge Nutzungsrechte und Leasingverbindlichkeiten bilanziert werden müssen. Die Abweichung zu den in Erläuterung 30.2 ausgewiesenen Mindestleasingzahlungen resultieren überwiegend aus kurzfristigen Leasingverhältnissen und Leasingverhältnisse über geringwertige Vermögenswerte.

Die Passivierung der Leasingverbindlichkeit wird zum Barwert der verbleibenden Leasingzahlungen erfolgen. Die Nutzungsrechte werden zu dem Wert angesetzt werden, der sich bei retrograder Bilanzierung ergeben hätte. Basierend auf dem Konzernabschluss per 31.12.2018 wird damit gerechnet, dass sich die langfristigen Vermögenswerte um rd. 84,3 Mio. EUR sowie die Schulden um rd. 88,8 Mio. EUR erhöhen. Der aus heutiger Sicht erwartete Differenzbetrag in Höhe von rd. 4,4 Mio. EUR wird mit dem Eigenkapital der Eröffnungsbilanz zum 01.01.2019 verrechnet. Um rd. 0,8 Mio. EUR wird sich das EBIT verbessern, das Finanzergebnis wird sich um rd. 0,7 Mio. EUR verschlechtern. Der Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit erhöht sich bzw. der Cashflow aus Finanzierungstätigkeit verringert sich um rd. 8,0 Mio. EUR, da die Rückzahlung des Kapitalbetrags der Leasingverbindlichkeiten als Cashflow aus Finanzierungstätigkeiten klassifiziert wird. Die tatsächlichen Auswirkungen aus der Anwendung des IFRS 16 können hiervon abweichen, da der Konzern Tests sowie Beurteilungen der Kontrollen der neuen IT-Systeme noch nicht abgeschlossen hat und die neuen Rechnungslegungsmethoden bis zur Veröffentlichung des ersten Konzernabschlusses nach dem Erstanwendungszeitpunkt Änderungen unterliegen können. Zudem werden der Umfang und der Detaillierungsgrad der Notesangaben ansteigen.

Es gibt keine anderen Standards, die noch nicht in Kraft sind und voraussichtlich in der aktuellen oder zukünftigen Berichtsperiode und auf absehbare zukünftige Transaktionen einen wesentlichen Einfluss auf das Unternehmen hätten.

2. Konsolidierungsgrundsätze und Konsolidierungskreis

Konsolidierungsgrundsätze

Bilanzstichtag

Sämtliche in den Konzernabschluss einbezogene vollkonsolidierte Unternehmen haben einheitlich den Abschlussstichtag 31.12.

Währungsumrechnung

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

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

Fremdwährungstransaktionen werden von den Konzernunternehmen zunächst zu dem am Tag des Geschäftsvorfalles jeweils gültigen Kassakurs 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. Nicht monetäre Posten, die zu historischen Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten in einer Fremdwährung bewertet werden, werden mit dem Kurs am Tag des Geschäftsvorfalles umgerechnet. Nicht monetäre Posten, die mit ihrem beizulegenden Zeitwert in einer Fremdwährung bewertet werden, werden mit dem Kurs umgerechnet, der zum Zeitpunkt der Ermittlung des beizulegenden Zeitwerts gültig ist.

Konsolidierung

Tochterunternehmen (Kapitalkonsolidierung)

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

Die Ergebnisse der im Laufe des Jahres erworbenen oder veräußerten Tochterunternehmen werden entsprechend vom Erwerbszeitpunkt oder bis zum Abgangszeitpunkt in die Konzern-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-Infrastruktur-Konzern einheitlich von allen Tochtergesellschaften angewendet.

Unternehmenszusammenschlüsse

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

Erwirbt der Konzern ein Unternehmen, beurteilt er die geeignete Klassifizierung und Designation der finanziellen Vermögenswerte und übernommenen Schulden in Übereinstimmung mit den Vertragsbedingungen, wirtschaftlichen Gegebenheiten und 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 darstellt, 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 bewertet, die sich am Überschuss der übertragenen Gegenleistung und des Betrags der Anteile nicht beherrschender Gesellschafter über die erworbenen identifizierbaren Vermögenswerte und übernommenen Schulden bemessen. Liegt diese Gegenleistung unter dem beizulegenden Zeitwert des Reinvermögens des erworbenen Tochterunternehmens, wird der Unterschiedsbetrag in der Gewinn- und Verlust-Rechnung erfasst. Nach dem erstmaligen Ansatz wird der Geschäfts- oder Firmenwert zu Anschaffungskosten abzüglich kumulierter Wertminderungsaufwendungen bewertet. Zum Zweck des Wertminderungstests wird der im Rahmen eines Unternehmenszusammenschlusses erworbene Geschäfts- oder Firmenwert ab dem Erwerbszeitpunkt den zahlungsmittelgenerierenden Einheiten des Konzerns zugeordnet, die vom Unternehmenszusammenschluss erwartungsgemäß Synergien erzielen. Dies gilt unabhängig davon, ob andere Vermögenswerte oder Schulden des erworbenen Unternehmens diesen zahlungsmittelgenerierenden Einheiten zugeordnet werden.

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

Assoziierte Unternehmen

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

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

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

Gemeinschaftsunternehmen

Eine gemeinsame Vereinbarung ist eine Vereinbarung, bei der zwei oder mehr Parteien, die 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 Anlagenerstellungen im ÖBB-Infrastruktur-Konzern werden die darauf entfallenden Umsatzerlöse unter Berücksichtigung der Zwischenergebniseliminierung als aktivierte Eigenleistungen ausgewiesen.

Zwischenergebniseliminierung

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

Zusammensetzung und Veränderung des Konsolidierungskreises

Der Konsolidierungskreis umfasst neben der ÖBB-Infrastruktur AG 14 (Vj: 16) weitere vollkonsolidierte und drei (Vj: zwei) assoziierte bzw. Gemeinschaftsunternehmen (davon ein ausländisches; Vj: ein), die nach der Equity-Methode einbezogen werden, somit insgesamt 18 (Vj: 19) 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-Infrastruktur-Konzerns vermittelt. Bei den nicht in den Vollkonsolidierungskreis einbezogenen Unternehmen handelt es sich um Unternehmen mit geringem Geschäftsvolumen, wobei der Umsatz, die Vermögenswerte und die Schulden insgesamt und jeweils unter 1% der Konzernwerte liegen.

Konsolidierungskreis	Vollkonsolidierung	Erfassung nach der Equity Methode	Gesamt
Stand 01.01.2017	14	2	16
<i>davon ausländische Gesellschaften</i>	0	1	1
Erstkonsolidierung	3	0	3
Stand 31.12.2017	17	2	19
<i>davon ausländische Gesellschaften</i>	0	1	1
Erstkonsolidierung	0	1	1
Änderung des Konsolidierungskreises	-1	0	-1
Abgang	-1	0	-1
Stand 31.12.2018	15	3	18
<i>davon ausländische Gesellschaften</i>	0	1	1

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. Daneben wurde per 01.01.2018 die Breitspur Planungsgesellschaft mbH erstmals at-Equity im Konzernabschluss erfasst.

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

Bedeutsame 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 Nutzungsdauer berechnet und in der Position Abschreibungen in der Konzern-Gewinn-und-Verlust-Rechnung ausgewiesen. Einbauten in fremden Gebäuden werden ebenfalls über die geschätzte Nutzungsdauer oder über die kürzere Vertragslaufzeit abgeschrieben.

Die Nutzungsdauern betragen unverändert zum Vorjahr:

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

Instandhaltungsmaßnahmen und Reparaturen werden im Jahr des Anfalls als Aufwand erfasst, Ersatz-, Erweiterungs- sowie wertsteigernde Investitionen werden aktiviert. Die Unterscheidung zwischen sofort aufwandswirksamen Instandhaltungsmaßnahmen und Reparaturen sowie aktivierungspflichtigen Investitionsmaßnahmen erfolgt auf Basis der Regelungen des IAS 16 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.

Kostenbeiträge zu Vermögenswerten

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

Firmenwerte und sonstige immaterielle Vermögenswerte

Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern bilanziert gegenwärtig keine Firmenwerte oder sonstigen immateriellen Vermögenswerte mit unbestimmter Nutzungsdauer.

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

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

Den linearen Abschreibungen liegen im Geschäftsjahr 2018 folgende Nutzungsdauern zugrunde:

	Jahre
Kostenbeiträge	5–80
Konzessionen, Schutzrechte, Lizenzen	4–20
Entwicklungskosten	4
Software	2-15
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	5–20

Wertminderung von Sachanlagen, immateriellen Vermögenswerten und als Finanzinvestitionen gehaltenen Immobilien

Sachanlagen, immaterielle Vermögenswerte und als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien mit bestimmter Nutzungsdauer werden auf Wertminderungen untersucht, wenn Ereignisse oder Änderungen der Verhältnisse darauf hinweisen, dass der Buchwert eines Vermögenswerts über dem 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 Netto-Zahlungsströmen, die aus der fortgesetzten Nutzung eines Vermögenswerts und seines Abgangs am Ende der Nutzungsdauer zu erwarten sind. Wertminderungen werden in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung im Posten „Abschreibungen“ erfasst. Der ÖBB-Infrastruktur-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 Netto-Zahlungsströmen der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten auf Basis der Geschäftspläne, die aus bisherigen Ergebnissen und den besten Schätzungen des Vorstands bezüglich künftiger Entwicklungen abgeleitet wurden. Die in den Geschäftsplänen (Budget 2019 und Mittelfristplanung 2020 bis 2024) angenommenen Wachstumsraten spiegeln die gewichteten durchschnittlichen Wachstumsraten auf Basis der Marktschätzungen wider. Zahlungsstromprognosen, die über den Zeitraum des Geschäftsplans hinausgehen, werden auf Basis einer konstanten Wachstumsrate für die nachfolgenden Jahre ermittelt und übersteigen nicht die langfristige gewichtete durchschnittliche Wachstumsrate der Branche und des Landes, in der oder dem die zahlungsmittelgenerierende Einheit tätig ist.

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

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

Es wurden weder 2017 noch 2018 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.“

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

Wertminderung von Anteilen an assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen

Im Anschluss an die Fortschreibung des Buchwerts der nach der At-Equity-Methode bilanzierten Beteiligung ist gemäß IAS 28.40 und IFRS 11 zu jedem Bilanzstichtag zu überprüfen, ob 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. 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. Eine Umgliederung von den langfristigen Vermögenswerten zu den Assets held for Sale erfolgt nur dann, wenn ein entsprechender Aufsichtsratsbeschluss vorliegt und mit einer Veräußerung innerhalb von 12 Monaten auch gerechnet wird.

Vorräte

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

Die Bewertung der Materialbestände und Ersatzteile erfolgt zu dem niedrigeren Wert aus Anschaffungs- oder Herstellungskosten und Nettoveräußerungswert, wobei die Anschaffungs- und Herstellungskosten nach dem gleitenden Durchschnittspreisverfahren ermittelt werden. Der Nettoveräußerungswert wird aufgrund der bei einer normalen Geschäftsentwicklung geschätzten Verkaufspreise abzüglich der noch anfallenden Kosten bis zur Fertigstellung und Vertriebskosten ermittelt. Eigengefertigte Vorräte sowie aufgearbeitete wiederverwendbare Materialien werden zu Herstellungskosten aktiviert. Für 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 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.

Finanzinstrumente

Allgemeine Angaben

Ansatz und Ausbuchung

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

- sämtliche Rechte auf Zahlungsströme aus dem finanziellen Vermögenswert erloschen sind oder beglichen wurden oder
- sämtliche aus dem Vermögenswert resultierenden Chancen und Risiken auf eine andere Partei übertragen wurden oder

- die Verfügungsmacht an dem finanziellen Vermögenswert zur Gänze auf eine andere Partei übertragen wurde.

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

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

Ab 01.01.2018 anzuwendende Rechnungslegungsvorschriften (IFRS 9)

Klassifizierung und Bewertung von finanziellen Vermögenswerten

Ab 01.01.2018 stuft der ÖBB-Infrastruktur-Konzern 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 für die Steuerung der finanziellen Vermögenswerte und von den vertraglichen Zahlungsströmen. Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern klassifiziert Schuldinstrumente nur dann um, wenn sich das Geschäftsmodell zur Steuerung solcher Vermögenswerte ändert. Da im ÖBB-Infrastruktur-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-Infrastruktur-Konzern weist Kassenbestände, Guthaben bei Kreditinstituten mit Restlaufzeiten seit Erwerbszeitpunkt von bis zu drei Monaten und Guthaben beim verbundenen Unternehmen ÖBB-Finanzierungsservice GmbH, welches die Liquiditätssteuerung zwischen den Gesellschaften des ÖBB-Holding-Konzerns durchführt, als liquide Mittel aus. Geldmarktveranlagungen mit Laufzeiten über drei Monate werden zusammen mit Wertpapieren als kurzfristige sonstige finanzielle Vermögenswerte ausgewiesen. Die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente abzüglich der kurzfristigen Verbindlichkeiten gegenüber der ÖBB-Finanzierungsservice GmbH fließen in den Finanzmittelfonds für die Geldflussrechnung ein.

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-Infrastruktur-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 der 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 Sicherungsinstruments über das sonstige Ergebnis im Eigenkapital (Cashflow-Hedge-Rücklage) erfasst. Die in der Cashflow-Hedge-Rücklage ausgewiesenen Effekte werden ergebniswirksam erfasst, wenn das Grundgeschäft ergebniswirksam wird. Änderungen des beizulegenden Zeitwerts des ineffektiven Teils eines Sicherungsgeschäftes und von derivativen Finanzinstrumenten, die nicht als Sicherungsgeschäft einzustufen sind, werden sofort ergebniswirksam erfasst. Hedge Accounting wird im ÖBB-Infrastruktur-Konzern angewendet. Zum Hedge Accounting siehe Erläuterung 29.2.

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)

Ab 01.01.2018 beurteilt der Konzern 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

Liegt ein objektiver Hinweis vor, dass eine Wertminderung bei einem finanziellen Vermögenswert vorliegt, so ist dieses 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.

Die Ausfallwahrscheinlichkeit wird zum Zeitpunkt des erstmaligen Ansatzes von Vermögenswerten und das Vorliegen einer signifikanten Erhöhung des Ausfallrisikos während aller Berichtsperioden berücksichtigt. Um zu beurteilen, ob sich das Ausfallrisiko signifikant erhöht hat, wird das Ausfallrisiko im Hinblick auf den Vermögenswert am Abschlussstichtag mit dem Ausfallrisiko im Zeitpunkt des erstmaligen Ansatzes verglichen. Dabei werden verfügbare angemessene und belastbare zukunftsorientierte Informationen berücksichtigt.

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-Infrastruktur-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-Infrastruktur-Konzern den gemäß IFRS 9 verpflichtend anzuwendenden 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 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.

Bis 31.12. 2017 angewandte Rechnungslegungsmethoden (IAS 39)**Klassifizierung und Bewertung von finanziellen Vermögenswerten**

Bis 31.12.2017 hat der ÖBB-Infrastruktur-Konzern seine finanziellen Vermögenswerte in die folgenden Bewertungskategorien eingestuft:

- Loans and Receivables
- Available for Sale Financial Assets (at cost oder at Fair Value)
- At Fair Value through Profit and Loss (Held for Trading)

Die Einstufung war abhängig von dem Zweck, für den die Finanzinstrumente erworben wurden. Das Management hat die Einstufung ihrer Finanzinstrumente beim erstmaligen Ansatz festgelegt.

Unter **Loans and Receivables (Kredite und Forderungen; LaR)** wurden finanzielle Vermögenswerte mit festen oder bestimmbareren Zahlungen, die nicht auf einem aktiven Markt gehandelt werden und nicht zur Veräußerung erworben wurden, ausgewiesen. Nach dem erstmaligen Ansatz wurden die finanziellen Vermögenswerte zu fortgeführten Anschaffungskosten nach der Effektivzinsmethode bilanziert.

Available for Sale Financial Assets (zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte; AfS) waren finanzielle Vermögenswerte, die keiner anderen Kategorie zugeordnet wurden. Zwingend fielen in die Kategorie fremde Eigenkapitalinstrumente, soweit sie nicht als „at Fair Value through Profit and Loss“ qualifiziert wurden. Available for Sale Financial Assets (at Fair Value) und finanzielle Vermögenswerte der Kategorie At Fair Value through Profit and Loss (Held for Trading) wurden in der Folge zum beizulegenden Zeitwert bilanziert. Gewinne oder Verluste aus Änderungen des beizulegenden Zeitwerts von zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerten wurden im sonstigen Ergebnis ausgewiesen, mit Ausnahme von Zinsen, Dividenden, Wertminderungsaufwendungen und (bei monetären Posten im Sinne von IAS 21) Erträge und Aufwendungen aus der Währungsumrechnung.

Entsprechend IAS 39 wurden Wertpapiere und bestimmte langfristige Finanzinstrumente vom ÖBB-Infrastruktur-Konzern als zur Veräußerung verfügbar (available-for-sale; afs) eingestuft und zum beizulegenden Zeitwert bilanziert.

Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern schätzte für Veranlagungen, die der Kategorie „Available for Sale (at cost)“ zugeordnet wurden und für die keine Börsenkurse vorlagen – im Wesentlichen Beteiligungen – basierend auf den letzten verfügbaren Finanzinformationen, ob der beizulegende Zeitwert dem Buchwert oder den Anschaffungskosten entspricht. Diese Vermögenswerte wurden wertgemindert, falls die Beteiligung über einen längeren Zeitraum Verluste generierte oder wesentliche Veränderungen im Geschäftsumfeld vorlagen.

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

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

Klassifizierung und Bewertung von finanziellen Verbindlichkeiten

Finanzielle Verbindlichkeiten wurden zu fortgeführten Anschaffungskosten (FLAC) oder erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert (FVTPL) bewertet. Eine finanzielle Verbindlichkeit wurde zu FVTPL eingestuft, wenn sie als zu Handelszwecken gehalten eingestuft wurde oder ein Derivat war.

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

Finanzielle Verbindlichkeiten (FVTPL) wurden zum beizulegenden Zeitwert bewertet und ein aus der Folgebewertung resultierender Gewinn oder Verlust wurde erfolgswirksam erfasst.

Wertminderungen von finanziellen Vermögenswerten (IAS 39)

Zum Ende jeder Berichtsperiode hat der Konzern untersucht, ob es objektive Hinweise dafür gab, dass ein finanzieller Vermögenswert wertgemindert war. Ein finanzieller Vermögenswert war nur dann wertgemindert und Wertminderungsaufwendungen sind entstanden, wenn infolge eines oder mehrerer Ereignisse, die nach dem erstmaligen Ansatz des Vermögenswertes eingetreten sind, ein objektiver Hinweis auf eine Wertminderung vorlag und dieses Verlustereignis Auswirkungen auf die erwarteten zukünftigen Zahlungsströme des finanziellen Vermögenswertes hatten, die verlässlich geschätzt werden konnten.

Wertminderungen für Forderungen wurden dann erfasst, wenn aufgrund kundenspezifischer Umstände nicht mehr mit der Einbringlichkeit der Ansprüche zu rechnen war. Bestehen solche Zweifel an der Einbringlichkeit der Forderungen, wurden die Kundenforderungen mit dem niedrigeren realisierbaren Betrag angesetzt und die erforderlichen Einzelwertberichtigungen auf Basis erkennbarer Risiken gebildet. Gründe dafür konnten erkennbare erhebliche finanzielle Schwierigkeiten des Vertragspartners, über den Schuldner eröffnete Insolvenzverfahren, erfolglose Mahnungs- und Exekutionsversuche, ein bereits erfolgter Vertragsbruch (zum Beispiel Verzug oder Ausfall von Zahlungen) oder andere Informationen, die an der Zahlungsfähigkeit des Schuldners zweifeln lassen, sein.

Bei der Ermittlung der Höhe von Wertminderungen wurde die Bonität des Schuldners entsprechend berücksichtigt. Sobald die Uneinbringlichkeit der Forderung endgültig feststand, wurde die Forderung ausgebucht. Die Wertberichtigungen wurden auf eigenen Wertberichtigungskonten berücksichtigt.

Die Werthaltigkeitsprüfung für Wertpapiere erfolgte in zwei Stufen, wobei überprüft wurde, ob ein wesentlicher Unterschied zwischen dem Buchwert bzw. den Anschaffungskosten und dem beizulegenden Zeitwert der Wertpapiere bestand und über welchen Zeitraum diese Differenz bestand. Verluste aus Wertminderungen wurden erfolgswirksam in der Periode, in der sie auftraten als sonstiger Finanzaufwand erfasst.

Gab es einen Anhaltspunkt dafür, dass eine Wertminderung nicht mehr vorlag, dann hatte der ÖBB-Infrastruktur-Konzern die Wertminderung ganz oder teilweise erfolgswirksam im Konzernjahresergebnis rückgängig zu machen, es sei denn, es handelte sich um finanzielle Vermögenswerte, die zu Anschaffungskosten bilanziert wurden oder um gehaltene Eigenkapitalinstrumente, die als available for sale eingestuft waren. Bei als available for sale eingestuften Eigenkapitalinstrumenten, die zu Anschaffungskosten bilanziert wurden, war eine Wertaufholung nicht zulässig. Bei als available for sale eingestuften Eigenkapitalinstrumenten, die zum beizulegenden Zeitwert bilanziert wurden, wurde jede Erhöhung des beizulegenden Zeitwerts im sonstigen Ergebnis erfasst.

Beizulegender Zeitwert von Finanzinstrumenten

Bei liquiden Mitteln, Forderungen und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie Forderungen an 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-Infrastruktur-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 29.3).

Der beizulegende Zeitwert von Eigenkapitalinstrumenten wird unter zur Hilfenahme von Multiples ermittelt und der Fair Value Hierarchieebene 3 zugeordnet.

Rückstellungen

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

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

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

Leasingverhältnisse

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

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

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

Verpflichtungen gegenüber ArbeitnehmerInnen

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

Alle anderen Verpflichtungen (Abfertigungen für MitarbeiterInnen, deren Dienstverhältnis vor dem 01.01.2003 begonnen hat und Jubiläumsgelder) resultieren aus ungedeckten leistungsorientierten Versorgungssystemen und werden entsprechend rückgestellt. Für die Ermittlung der Rückstellung wendet der ÖBB-Infrastruktur-Konzern in Übereinstimmung mit IAS 19 „Leistungen an ArbeitnehmerInnen“ das Anwartschaftsbarwertverfahren (PUC-Methode) an. Die Neubewertung der Nettoschulden enthält nur versicherungsmathematische Gewinne oder Verluste. Die zukünftigen Verpflichtungen werden nach versicherungsmathematischen Grundsätzen bewertet und basieren auf einer sachgerechten Schätzung des Abzinsungsfaktors und der Gehaltssteigerungen sowie der Fluktuation. Nach dieser Methode erfasst der 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 („Änderungen bestehender Rückstellungen für Entsorgungs-, Wiederherstellungs- und ähnliche Verpflichtungen“) bilanziert. Die Vorschriften sehen vor, dass jede Erhöhung derartiger Verpflichtungen, die den Zeitablauf widerspiegeln, ergebniswirksam zu erfassen ist. Bewertungsänderungen, die auf Änderungen der geschätzten Fälligkeit oder Höhe des Abflusses von Ressourcen, der zur Erfüllung der Verpflichtung erforderlich ist, oder auf einer Änderung des Abzinsungssatzes beruhen, sind zu den Anschaffungskosten des dazugehörigen Vermögenswertes in der laufenden Periode hinzuzufügen oder davon abzuziehen. Der von den Anschaffungskosten des Vermögenswertes abgezogene Betrag darf seinen Buchwert nicht übersteigen.

Vertragsvermögenswerte und Vertragsverbindlichkeiten (ab 01.01.2018)

Vertragsvermögenswerte beziehen sich auf bedingte Ansprüche des ÖBB-Infrastruktur-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-Infrastruktur-Konzern die vertragliche Leistungsverpflichtung erbringt. Vertragsverbindlichkeiten enthalten Anzahlungen sowie andere vorzeitig erhaltene Einzahlungen auf Erlöse für Folgeperioden, die als gesonderter Posten in der Bilanz ausgewiesen werden. Im Berichtsjahr wurden keine Vertragsverbindlichkeiten identifiziert.

Ertragsrealisierung

Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern erfasst ab 01.01.2018 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.

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-Infrastruktur Konzern hat im Berichtsjahr, bis auf einen unwesentlichen Geschäftsfall, 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-Infrastruktur 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

Beitrag des Bundes gemäß § 42 Bundesbahngesetz für den Betrieb der Infrastruktur

Bundeszuschüsse gem. § 42 Abs. 1 Bundesbahngesetz

§ 42 Abs. 1 Bundesbahngesetz legt fest, dass die ÖBB-Infrastruktur AG die Kosten für die Erfüllung ihrer Aufgaben trägt. Der Bund ist jedoch auf Basis von § 42 Abs. 1 Bundesbahngesetz verpflichtet, über Ersuchen der ÖBB-Infrastruktur AG für den Betrieb der Schieneninfrastruktur und deren Bereitstellung an die Nutzer insoweit und solange einen Zuschuss zu leisten, als die unter den jeweiligen Marktbedingungen von den Nutzern der Schieneninfrastruktur zu erzielenden Erlöse bei sparsamer und wirtschaftlicher Geschäftsführung die anfallenden Aufwendungen nicht abdecken.

Für die Bereitstellung der Schieneninfrastruktur hebt die ÖBB-Infrastruktur AG Benützungsentgelte und sonstige Entgelte ein, deren Höhe von der Schienen-Control-Kommission genehmigt werden muss. Nachdem die eingehobenen Entgelte jedoch nicht kostendeckend sind, hat die ÖBB-Infrastruktur AG mit der Republik Österreich (Bund) einen Zuschussvertrag gemäß § 55b Eisenbahngesetz und § 42 Abs. 1 Bundesbahngesetz abgeschlossen, der die Aufgaben der ÖBB-Infrastruktur AG und die Höhe des gemäß § 42 Abs. 1 Bundesbahngesetz seitens des Bundes jährlich zu zahlenden Zuschusses regelt. Dieser Vertrag hat eine Laufzeit von sechs Jahren und wird rollierend jeweils jährlich um ein Jahr verlängert.

Neben der Höhe des Zuschusses regelt der Vertrag auch die von der ÖBB-Infrastruktur AG zu erreichenden Zielvorgaben, zum Beispiel in Bezug auf die Pünktlichkeit, die Netzverfügbarkeit sowie die Sicherheit. Werden die in Anlage 1 zum Zuschussvertrag festgelegten Zielvorgaben nicht erreicht, so führt dies zu einer Kürzung des Bundeszuschusses gemäß § 42 Abs. 1 Bundesbahngesetz. Weiters umfasst der Zuschussvertrag auch die Verschubinfrastruktur und die Ausgaben der ÖBB-Infrastruktur AG für die Ausbildung junger Arbeitskräfte in dem von der ÖBB-Infrastruktur AG benötigten Umfang.

Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern weist den gewährten Zuschuss gemäß § 42 Abs. 1 Bundesbahngesetz sowie den Instandhaltungszuschuss, der gemäß § 42 Abs. 2 Bundesbahngesetz gewährt wird, unter den Umsatzerlösen aus. Es besteht zwischen dem Bund und der ÖBB-Infrastruktur AG eine vertragliche Beziehung, und der Bund ist in Bezug auf die Bereitstellung der Infrastruktur in wirtschaftlicher Betrachtung auf Basis gesetzlicher Vorgaben und ergänzender vertraglicher Vereinbarungen ein Kunde, da dadurch dem wirtschaftlichen Gehalt des Austausches von Leistung und Gegenleistung Rechnung getragen wird.

Bundeszuschüsse gemäß § 42 Abs. 2 Bundesbahngesetz

Zusätzlich zu den Bundeszuschüssen gemäß § 42 Abs. 1 Bundesbahngesetz leistet der Bund auch Zuschüsse zur Instandhaltung, Planung und zum Bau von Schieneninfrastruktur. Diese Zuschüsse (Instandhaltung und Annuitätenzuschuss) sind ebenfalls in einem Zuschussvertrag mit sechsjähriger Laufzeit geregelt und gliedern sich in zwei Teile: den Zuschuss für Inspektion/Wartung, Entstörung und Instandhaltung der zu betreibenden Infrastruktur (Instandhaltungszuschuss) und den Annuitätenzuschuss, mit dem die geplanten Erweiterungs- und Reinvestitionen abgedeckt werden. Auch für den Zuschuss für Instandhaltung etc. sind Zielvorgaben definiert, bei deren Nichterreichen eine Kürzung des Zuschusses erfolgen kann.

Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern weist den in Form von jährlichen Annuitäten gewährten Investitionszuschuss gemäß § 42 Abs. 2 Bundesbahngesetz unter den sonstigen betrieblichen Erlösen aus (siehe Erläuterung zu den erfolgsbezogenen Zuwendungen), während der Instandhaltungszuschuss, der ebenfalls gemäß § 42 Abs. 2 Bundesbahngesetz gewährt wird, unter den Umsatzerlösen ausgewiesen werden.

Infrastrukturbenützung

Für die Benutzung der Schieneninfrastruktur des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns wird den Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVUs) Wegeentgelt verrechnet. Die Verträge zwischen dem ÖBB-Infrastruktur-Konzern und den einzelnen EVUs kommen durch die jeweiligen Bestellungen der einzelnen EVUs zustande. Grundlage für diese Bestellungen sind die jeweiligen Produktkataloge der einzelnen Leistungen. Seitens des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns werden Produktkataloge für die jeweilige Fahrplanperiode für die Leistungen Anlagen, Stationen, Verschub und Zugtrassen, Zugfahrt und sonstige Leistungen angeboten. Diese beinhalten die jeweiligen Preise je 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 Infrastrukturbenutzungsentgelte (Wegeentgelte) und der sonstigen Entgelte (Dienstleistungs-/Leistungsentgelte - kurz „LE“) sind in den §§ 67 bis 69b Eisenbahngesetz enthalten. Grundlegend 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 wurden 2016 im Produktkatalog „Zugtrasse, Zugfahrt und sonstige Leistungen 2018 der ÖBB-Infrastruktur AG“ gesetzeskonform veröffentlicht. Auf Basis der in diesem Produktkatalog veröffentlichten Wegeentgelte bestellen die EVU ihre Zugtrassen für die Netzfahrplanperiode 2018. Die Verrechnung der Leistungen erfolgt monatlich und basiert auf einer IST-Verrechnung. Die bestellten IBE-Leistungen werden ein 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 nach 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 ÖBB-Infrastruktur-Konzerns besteht in der Lieferung von Bahnstrom zur Versorgung von Triebfahrzeugen, von Hilfsbetrieben, bei Hinterstellung von Wagenmaterial und von ortsfesten Anlagen der Kunden. Es werden Jahresbestimmungen, Nachbestimmungen und Kurzfristbestimmungen unterschieden. Des Weiteren wird das Bahnstromnetz des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns 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 ÖBB-Infrastruktur-Konzerns 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 Südbahnhofes 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.

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 12 Monate nicht überschreiten. Im Transaktionspreis wird daher keine signifikante Finanzierungskomponente berücksichtigt.

Sonstige Umsatzerlöse

Die sonstigen Umsatzerlöse enthalten Umsatzerlöse aus Telekommunikationsleistungen, Reparaturleistungen, Reinigungs- und Sicherheitsleistungen und Leistungen im Zusammenhang mit dem Betrieb der Container-Terminals, die überwiegend zeitraumbezogen erfasst werden.

Bis 31.12.2017 angewandte Rechnungslegungsmethode

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

Erfolgsbezogene und vermögensbezogene Zuwendungen

Dem ÖBB-Infrastruktur-Konzern gewährte Aufwandszuschüsse werden bei Erfüllung der Ansatzvoraussetzungen sofort erfasst und entsprechend dem zeitlichen Anfall der Aufwendungen ergebniswirksam realisiert. Hinsichtlich der Besonderheiten der Zuschüsse zur Finanzierung der Infrastruktur wird auf die Ausführungen in Erläuterung 32 verwiesen. Bei dem gewährten Bundeszuschuss gemäß § 42 Abs. 2 Bundesbahngesetz für Erweiterungs- und Reinvestitionen (Annuitätenzuschuss) handelt es sich dagegen um eine Zuwendung der Öffentlichen Hand, da der Bund durch diesen Zuschuss 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 Verlustrechnung nicht mit den bezuschussten Aufwendungen saldiert.

IAS 20.24 sieht für Zuwendungen für Vermögenswerte, das heißt für Zuwendungen, die an die Hauptbedingung geknüpft sind, dass ein Unternehmen, um die Zuwendungsvoraussetzungen zu erfüllen, langfristige Vermögenswerte kauft, herstellt oder auf andere Weise erwirbt, sowohl die Möglichkeit einer Bruttodarstellung (durch Ansatz eines passivischen Abgrenzungspostens) als auch einer Nettodarstellung (die Zuwendung wird vom Buchwert des jeweiligen Vermögenswerts abgesetzt) vor. Derartige Zuschüsse werden mit den Vermögenswerten saldiert dargestellt (Nettodarstellung).

Zinsen und Dividenden

Zinsen werden unter Anwendung der Effektivzinsmethode gemäß IFRS 9 (bis 01.01.2018 IAS 39) erfasst. Dividenden werden bei Entstehung des Rechtsanspruchs der Aktionäre auf Zahlung erfasst.

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

Forschungs- und Entwicklungsaufwendungen

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

Ertragsteuern

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

Im Wesentlichen wurden folgende Bereiche als ertragsteuerpflichtig eingestuft:

- Erträge aus dem Stromgeschäft
- Erbringung von nicht eisenbahninfrastrukturbezogenen Leistungen
- Bewirtschaftung (inkl. Entwicklung und Verkauf) von Immobilien, die kein Eisenbahnvermögen im Sinne des § 10a Eisenbahngesetz darstellen
- Beteiligungsverwaltung

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

Latente Steuern

Latente Steuern werden – unter Bedachtnahme auf bestehende Ausnahmebestimmungen – für alle temporären Differenzen zwischen der Steuerbasis der Vermögenswerte und Verbindlichkeiten (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 Verbindlichkeit entstehen, die zum Zeitpunkt der Transaktion weder einen Effekt auf den bilanziellen Gewinn oder Verlust noch auf das steuerliche Einkommen hat, unterbleibt die Steuerabgrenzung sowohl zum Zeitpunkt des Erstansatzes als auch danach.

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

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

Latente Steueransprüche werden in dem Umfang angesetzt, in dem es wahrscheinlich ist, dass künftiges zu versteuerndes Einkommen, 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, die die Höhe der ausgewiesenen Vermögenswerte und Schulden, der angeführten Eventualverbindlichkeiten am Bilanzstichtag und die Aufwendungen und Erträge während des Berichtszeitraums beeinflussen können. Die tatsächlichen Werte können von diesen Schätzungen abweichen. Sämtliche Schätzungen und Beurteilungen werden regelmäßig aktualisiert und basieren auf historischen Erfahrungen und weiteren Faktoren, einschließlich Erwartungen hinsichtlich zukünftiger Ereignisse, die unter den gegebenen Umständen vernünftig erscheinen.

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

a. Versorgungspläne für ArbeitnehmerInnen

Die Bewertung der Abfertigungs- und Jubiläumsgeldansprüche beruht auf einer Methode, bei der Parameter wie der erwartete Abzinsungsfaktor, langfristige Gehaltssteigerungen sowie Fluktuationsraten angewendet werden. Wenn sich die relevanten Parameter wesentlich anders entwickeln als erwartet, kann dies wesentliche Auswirkungen auf die Rückstellung und in der Folge auf die Aufwendungen für Abfertigungs- und Jubiläumsverpflichtungen des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns haben. Bei den langfristigen Personalrückstellungen (Abfertigung und Jubiläen) wurde 2018 der

Abzinsprozentsatz, die Gehaltssteigerungen und die Fluktuationen an die neuen Gegebenheiten angepasst. Des Weiteren kamen im Geschäftsjahr 2018 die neuen biometrischen Rechnungsgrundlagen der Aktuarvereinigung Österreich zur Anwendung. Die Auswirkung möglicher Änderungen von Parametern ist in Erläuterung 26.1 dargestellt.

b. Einschätzungen der Nutzungsdauern der Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerte

Die Nutzungsdauern werden nach den Gegebenheiten des Unternehmens bei üblicher Instandhaltung festgelegt. Die tatsächliche Nutzung kann von diesen Einschätzungen abweichen. Eine Sensitivitätsanalyse ergab, dass sich die Abschreibung bei einer Veränderung der Nutzungsdauer (Restnutzungsdauer) um +/- 1 Jahr um rd. 87,0 Mio. EUR (Vj: rd. 86,4 Mio. EUR) erhöht oder um rd. 73,6 Mio. EUR (Vj: rd. 70,0 Mio. EUR) verringert. Die Angemessenheit der Nutzungsdauern wird jährlich oder anlassbezogen überprüft. 2018 wurde die Nutzungsdauer von Rohrdurchlässen aus Stahlbeton von 20 Jahren 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.

c. 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. Bei den Rückstellungen wurden keine Schätzungsänderungen identifiziert. Es wurden neue Rückstellungen gebildet, bestehende Rückstellungen aufgelöst und im Fall von wettbewerbsbehördlichen Verfahren Neueinschätzungen des Sachverhalts vorgenommen, um den aktuellen Stand des Verfahrens abzubilden. Zu einer Sensitivitätsanalyse, insbesondere für die Eintrittswahrscheinlichkeit für Umweltrisiken und Stilllegungskosten, können keine verlässlichen Angaben gemacht werden.

Bei der Bewertung der Rückstellung für Stilllegungskosten wurde grundsätzlich vom Fortbestand des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns und dem Weiterbetrieb des Unternehmens und daher von einem Weiterbetrieb der Strecken ausgegangen. Nur wenn in absehbarer Zukunft mit einer Stilllegung einzelner Strecken gerechnet wird oder jene bereits eingeleitet wurde, werden die Stilllegungskosten geschätzt und rückgestellt. Die Höhe der erwarteten Stilllegungskosten hängt maßgeblich von den Annahmen der Rückbauschenarien ab.

Zum 31.12.2018 bestehen mehrere regulierungsrechtliche Verfahren. Diese Verfahren, welche sich in unterschiedlichen verfahrensrechtlichen Stadien befinden, betreffen die Jahre 2012 bis 2018. Inhaltlich geht es dabei vor allem um Fragen der Ermittlung und Festlegung des Infrastrukturbenützungsentgelts im Personenverkehr (Jahre 2012 bis 2017), der Entgelte nach dem neuen Wegeentgeltmodell 2018 (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 2012.

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.

Die Rückstellungsbeträge finden sich unter Erläuterung 26.2.

d. Latente Steuern

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

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

e. Finanzielle Verpflichtungen

Gegen oder von der ÖBB-Infrastruktur AG und deren Tochtergesellschaften sind im Rahmen der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit verschiedene Verfahren, Prozesse sowie sonstige Ansprüche anhängig. Diese Sachverhalte sind mit zahlreichen Unsicherheiten behaftet, und die Ergebnisse der Verhandlungen und Prozesse lassen sich nicht mit Sicherheit voraussagen. Demzufolge ist der Vorstand nicht in der Lage, den Gesamtbetrag möglicher finanzieller Verpflichtungen und Forderungen oder deren Auswirkung auf die Finanzlage des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns zum 31.12.2018 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 sind gemäß IAS 12 als langfristig auszuweisen. Der kurzfristige Anteil wird daher entsprechend im Anhang angegeben (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 (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 in Erläuterung 20 und Erläuterung 27 angeführt.

Saldierungen

Saldiert werden Buchwertabgänge und Erlöse aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten sowie Swapzinsen mit dem originären Zinsaufwand (Erläuterung 29.3). Des Weiteren werden Erträge aus der Strukturierung und Profilierung des Stromeinkaufs sowie aus der Ausgleichsenergie in Höhe von rd. 92,9 Mio. EUR (Vj: rd. 62,0 Mio. EUR) mit den Aufwendungen aus dem Stromeinkauf saldiert.

Konzentration von Risiken

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

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

4. Umsatzerlöse

	2018 in Mio. EUR	2017 in Mio. EUR
Beitrag des Bundes gemäß § 42 Bundesbahngesetz für den Betrieb der Infrastruktur	1.055,5	1.064,8
Infrastrukturbenützung	535,0	530,1
Energielieferungen und Netznutzungsentgelte	181,7	174,7
Mieterlöse	148,5	142,2
Erlöse aus Verwertungsobjekten	50,7	63,4
Sonstige Umsatzerlöse	133,4	126,2
Gesamt	2.104,8	2.101,4
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>742,9</i>	<i>732,5</i>

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

Das Infrastrukturbenützungsentgelt wird überwiegend von Gesellschaften des übrigen ÖBB-Holding-Konzerns für die Bereitstellung der Bahninfrastruktur bezahlt. In den Erlösen „Energielieferungen und Netznutzungsentgelten“ sind Netznutzungsentgelte in Höhe von rd. 93,6 Mio. EUR (Vj: rd. 89,6 Mio. EUR) enthalten.

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

Weiters enthalten die sonstigen Umsatzerlöse solche aus Telekommunikationsleistungen, aus Reparaturleistungen, aus Reinigungs- und Sicherheitsleistungen, aus Leistungen im Zusammenhang mit dem Betrieb der Container-Terminals sowie Fertigungsaufträge für Dritte.

Die Umsatzerlöse aus Verträgen mit Kunden können in folgende Kategorien gegliedert werden:

in Mio. EUR	Umsatzerlöse gem. IFRS 15		Laufzeit des Vertrags		Zeitpunkt der Übertragung		Vertriebskanäle	
	Gesamt	kurzfristig	langfristig	zeitpunkt- bezogen	zeitraum- bezogen	Direkt- verkauf	Zwischen- händler	
Umsatzerlöse								
Beitrag des Bundes gemäß § 42 Bundesbahngesetz für den Betrieb der Infrastruktur	1.055,5	1.055,5	0,0	0,0	1.055,5	1.055,5	0,0	0,0
Infrastrukturbenützung	535,0	535,0	0,0	0,0	535,0	535,0	0,0	0,0
Energielieferungen und Netznutzungsentgelte	181,3	181,3	0,0	0,0	181,3	181,3	0,0	0,0
Erlöse aus Verwertungsobjekten	50,7	50,7	0,0	50,7	0,0	50,7	0,0	0,0
Sonstige Umsatzerlöse	133,4	133,4	0,0	32,7	100,7	133,4	0,0	0,0
Gesamt	1.955,9	1.955,9	0,0	83,4	1.872,5	1.955,9	0,0	0,0

Umsatzerlöse aus Energielieferungen und Netznutzungsentgelte über rd. 0,4 Mio. EUR sowie die Mieterlöse werden nicht dargestellt, nachdem diese von IFRS 15 ausgenommen sind. Die Zusammensetzung der Umsatzerlöse nach geografischen Gesichtspunkten ist aus Erläuterung 33 (Segmentberichterstattung) ersichtlich.

Alle ausstehenden 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. Diese Eigenleistungen fallen maßgeblich im Zusammenhang mit der Errichtung oder Erweiterung der Eisenbahninfrastruktur an. Die aktivierten Eigenleistungen betreffen im Ausmaß von rd. 56% (Vj: rd. 58%) Personalkosten, rd. 27% (Vj: rd. 26%) Materialkosten und im Ausmaß von rd. 17% (Vj: rd. 16%) Sachaufwendungen.

6. Sonstige betriebliche Erträge

	2018 in Mio. EUR	2017 in Mio. EUR
Beitrag des Bundes gemäß § 42 Bundesbahngesetz für die Infrastruktur	821,7	753,3
Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen, immateriellen Vermögenswerten, als Finanzinvestitionen gehaltenen Immobilien und zur Veräußerung gehaltenen langfristigen Vermögenswerten	51,5	33,9
Übrige sonstige betriebliche Erträge	20,1	18,4
Gesamt	893,3	805,6
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>0,1</i>	<i>0,4</i>

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

7. Aufwendungen für Material und bezogene Leistungen

	2018 in Mio. EUR	2017 in Mio. EUR
Materialaufwand	85,2	76,9
Aufwendungen für bezogene Leistungen	329,2	334,9
<i>davon Instandhaltungsaufwendungen</i>	<i>265,2</i>	<i>290,1</i>
Gesamt	414,4	411,8
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>92,7</i>	<i>80,2</i>

Der Posten Materialaufwand enthält in der Höhe von rd. 59,1 Mio. EUR (Vj: rd. 50,9 Mio. EUR) den Aufwand für den Fremdbezug von Traktionsstrom und den Zukauf von Strom für den Weiterverkauf an Dritte. Die im Aufwand erfassten Herstellungskosten der verkauften Verwertungsobjekte betragen rd. 9,1 Mio. EUR (Vj: rd. 4,5 Mio. EUR).

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

8. Personalaufwand und Beschäftigte

	2018 in Mio. EUR	2017 in Mio. EUR
Löhne und Gehälter	930,1	880,8
Gesetzlich vorgeschriebene Sozialabgaben	236,7	229,9
Aufwendungen für Altersversorgung	9,4	9,2
Aufwendungen für Abfertigungen	6,6	6,4
Gesamt	1.182,8	1.126,3

Der Zinsaufwand aus der Verzinsung der Personalrückstellungen wird im Personalaufwand ausgewiesen.

Die Mitarbeiterstruktur setzt sich wie folgt zusammen:

Anzahl MitarbeiterInnen Köpfe			Veränderung		Durchschnitt	
	31.12.2018	31.12.2017	Stichtag	in %	2018	2017
Angestellte	3.965	3.703	262	7%	3.836	3.559
ArbeiterInnen	2.414	2.023	391	19%	2.209	1.940
MitarbeiterInnen mit Definitivstellung	10.411	10.925	-514	-5%	10.676	11.116
Gesamt aktive MitarbeiterInnen	16.790	16.651	139	1%	16.721	16.615
Lehrlinge	1.525	1.521	4	0%	1.416	1.360
Gesamt mit Lehrlingen	18.315	18.172	143	1%	18.137	17.975

Anzahl MitarbeiterInnen FTE	31.12.2018	31.12.2017	Veränderung		Durchschnitt	
			Stichtag	in %	2018	2017
Angestellte	3.881,5	3.619,7	261,8	7%	3.752,3	3.483,8
ArbeiterInnen	2.408,5	2.019,7	388,8	19%	2.204,5	1.935,8
MitarbeiterInnen mit Definitivstellung	10.145,2	10.753,1	-607,9	-6%	10.453,5	10.964,4
Gesamt aktive MitarbeiterInnen	16.435,2	16.392,5	42,7	0%	16.410,3	16.384,0
Lehrlinge	1.525,0	1.521,0	4,0	0%	1.416,1	1.360,0
Gesamt mit Lehrlingen	17.960,2	17.913,5	46,7	0%	17.826,4	17.744,0

9. Abschreibungen

	2018 in Mio. EUR	2017 in Mio. EUR
Abschreibungen auf Sachanlagen	893,2	871,7
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte	40,2	40,4
Abschreibungen auf als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	3,8	3,9
abzüglich Auflösung Kostenbeiträge	-160,5	-164,4
Abschreibung Gesamt	776,7	751,6

10. Sonstige betriebliche Aufwendungen und Wertminderungsaufwendungen aus Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen und die Wertminderungsaufwendungen aus Forderungen aus Lieferungen und Leistungen des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns setzen sich wie folgt zusammen:

	2018 in Mio. EUR	2017 in Mio. EUR
Betriebskosten (inkl. IT)	85,9	84,8
Büroerfordernisse	47,6	46,4
Betriebliche Steuern	40,8	42,2
Holdingsumlage	19,1	17,7
Reisegebühren	18,3	18,1
Verluste aus Anlagenabgängen	12,4	13,7
Aus- und Fortbildung	7,1	7,3
Übrige	93,6	81,9
Summe sonstige betriebliche Aufwendungen	324,8	312,1
Wertminderungen zu Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	2,1	4,2
Gesamt	326,9	316,3
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>133,4</i>	<i>130,4</i>

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

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

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

	2018 in TEUR	2017 in TEUR
Jahres- und Konzernabschlussprüfung	307	306
Sonstige Leistungen	19	20
Gesamt	326	326

Die Jahres- und Konzernabschlussprüfung wurde in beiden Geschäftsjahren von der BDO Austria GmbH Wirtschaftsprüfungs- und Steuerberatungsgesellschaft durchgeführt. Zusätzlich zur Abschlussprüfung wurden für den Konzern folgende sonstige Leistungen erbracht: Erstellung eines Gutachtens gemäß § 26 URG für die ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft und Güterterminal Werndorf Projekt GmbH, Bahnstromlabeling (Prüfung der Prozesse) sowie im Geschäftsjahr 2017 zusätzlich die Bestätigung über Verwendung der mit Haftung des Bundes aufgenommenen Mittel für die ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft und Rail Equipment GmbH & Co KG.

11. Zinserträge und Zinsaufwendungen

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

Zinsergebnis	2018 in Mio. EUR	2017 in Mio. EUR
Zinserträge	9,8	18,2
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>0,0</i>	<i>1,9</i>
Zinsaufwendungen	-565,7	-575,2
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>-0,3</i>	<i>-2,1</i>
Gesamt	-555,8	-557,0
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>-0,3</i>	<i>-0,2</i>

Die erhaltenen Zinsen aus Swapverträgen in Höhe von rd. 0,1 Mio. EUR (Vj: rd. 0,1 Mio. EUR) werden mit den Zinsaufwendungen aus den jeweiligen originären Finanzinstrumenten saldiert, sofern eine Hedge-Beziehung vorliegt, um einen besseren Einblick in die Ertragslage zu vermitteln.

Die Zinserträge betreffen hauptsächlich solche aus Wertpapieren und sonstigen Veranlagungen im Zusammenhang mit Cross-Border-Leasing-Transaktionen. Die Zinserträge betreffend verbundene Unternehmen resultieren im Geschäftsjahr 2017 zum größten Teil aus der Verzinsung von Forderungen aus Sublease-Verträgen. Die Zinserträge werden nach der Effektivzinsmethode erfasst.

Die Zinsaufwendungen betragen vor Aktivierung von Fremdkapitalzinsen rd. 658,2 Mio. EUR (Vj: rd. 653,6 Mio. EUR). Diese entfallen mit rd. 489,6 Mio. EUR (Vj: rd. 490,5 Mio. EUR) auf Anleihen, mit rd. 113,6 Mio. EUR (Vj: rd. 111,9 Mio. EUR) auf Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstitute und mit rd. 18,7 Mio. EUR (Vj: rd. 8,7 Mio. EUR) auf die Österreichische Bundesfinanzierungsagentur (OeBFA). Darüber hinaus fallen Zinsaufwendungen für EUROFIMA-Darlehen und sonstige Kreditaufnahmen sowie zinsähnliche Aufwendungen an. Von den gesamten Zinsaufwendungen wurden rd. 92,5 Mio. EUR (Vj: rd. 78,4 Mio. EUR) gemäß IAS 23 Zinsen auf Herstellungskosten qualifizierter Vermögenswerte aktiviert (siehe Erläuterung 14).

Die Aufwendungen für Haftungsentgelte betragen rd. 18,7 Mio. EUR (Vj: rd. 18,5 Mio. EUR). Die übrigen Zinsaufwendungen beinhalten insbesondere Zinszahlungen und -abgrenzungen aus Cross-Border-Leasing-Transaktionen von rd. 4,3 Mio. EUR (Vj: rd. 9,9 Mio. EUR).

12. Sonstiges Finanzergebnis

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

	2018 in Mio. EUR	2017 in Mio. EUR
Sonstiges Finanzergebnis		
Sonstige Finanzerträge	10,8	44,1
<i>davon aus Bewertungs- und Kursdifferenzen</i>	6,6	35,6
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	0,1	0,0
Sonstige Finanzaufwendungen	-13,1	-37,1
<i>davon aus Bewertungs- und Kursdifferenzen</i>	-6,7	-34,3
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	-0,8	-1,2
Gesamt	-2,3	7,0

Die sonstigen Finanzerträge betreffen neben Kursdifferenzen insbesondere Bewertungsgewinne aus Derivaten und Weiterverrechnungen im Zusammenhang mit Cross-Border-Leasing-Transaktionen an verbundene Unternehmen sowie Erträge aus der Bewertung von zu Handelszwecken gehaltenen Stromderivaten.

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

13. Ertragsteuern

Steueraufwand/Steuerertrag

Der Posten Ertragsteuern setzt sich wie folgt zusammen:

	2018 in Mio. EUR	2017 in Mio. EUR
Aufwand/Ertrag aus Steuerumlage (Gruppenbesteuerung)	-0,4	-0,5
Latenter Steueraufwand/-ertrag	19,5	15,1
Ertragsteuern	19,1	14,6

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

Die latenten Steuern entwickelten sich wie folgt:

	2018 in Mio. EUR	2017 in Mio. EUR
Latente Steueransprüche	43,8	30,4
Bilanzansätze zum 01.01.	43,8	30,4
Veränderung latenter Steuer		
<i>im sonstigen Ergebnis erfasst</i>	-8,8	-1,7
<i>erfolgswirksam erfasst</i>	19,5	15,1
Bilanzansätze zum 31.12.	54,5	43,8
<i>davon latente Steueransprüche</i>	54,5	43,8
<i>davon latente Steuerschulden</i>	0,0	0,0

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

Die latenten Steuern sind aufgrund der zugrunde liegenden Bewertungsunterschiede zwischen den Buchwerten im IFRS-Konzernabschluss und den relevanten Steuerbemessungsgrundlagen im Ausmaß von rd. 39,0 Mio. EUR (Vj: rd. 35,3 Mio. EUR) als langfristig einzuschätzen. Die wesentlichen kurzfristigen latenten Steuern betreffen die Vorräte in Höhe von rd. 14,3 Mio. EUR (Vj: rd. 4,6 Mio. EUR), die Stromderivate in Höhe von rd. -10,7 Mio. EUR (Vj: rd. -4,9 Mio. EUR) und die latenten Steuern auf Verlustvorräte in Höhe von rd. 11,9 Mio. EUR (Vj: rd. 8,8 Mio. EUR), die im Geschäftsjahr 2019 voraussichtlich verwendet werden können.

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

	2018 in Mio. EUR	2017 in Mio. EUR
Jahresergebnis vor Ertragsteuern nach IFRS	45,3	47,1
Anpassung steuerfreier Anteil gem. § 50 (2) Bundesbahngesetz	71,3	68,0
IFRS-Jahresergebnis – steuerpflichtiger Teil	116,6	115,1
<i>Konzernsteuersatz</i>	<i>25%</i>	<i>25%</i>
Erwarteter Aufwand (-) bzw. Ertrag (+) aus Steuern im Geschäftsjahr	-29,2	-28,8
Beteiligungserträge	2,1	2,4
Auswirkungen von Ansatzanpassungen	46,1	41,0
Nicht abzugsfähige Betriebsausgaben und andere Hinzurechnungen	0,0 *)	0,0 *)
Steuern vom Einkommen	19,1	14,6
Effektiver Körperschaftsteuersatz	-16,4%	-12,7%

*) Kleinstbeträge

Der effektive Körperschaftsteuersatz von -16,4% (Vj: -12,7%), welcher wesentlich vom gesetzlichen Körperschaftsteuersatz von 25% abweicht, resultiert hauptsächlich aus Ansatzanpassungen der latenten Steuern aus Verlustvorträgen sowie sonstiger aktiver Steuerlatenzen.

Latente Steueransprüche und latente Steuerschulden zum 31.12.2018 sind das Ergebnis temporärer Bewertungsunterschiede zwischen den Buchwerten im Konzernabschluss und den relevanten Steuerbemessungsgrundlagen sowie steuerlicher Verlustvorträge. Ansatzanpassungen waren erforderlich, da die künftigen steuerlichen Ergebnisse, die eine Bilanzierung aktiver latenter Steuern rechtfertigen, neu eingeschätzt wurden.

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

in Mio. EUR	latente Steuer-		latente Steuer-	
	ansprüche 31.12.2018	schulden 31.12.2018	ansprüche 31.12.2017	schulden 31.12.2017
Vermögenswerte				
Sachanlagen	4,1	-1,3	4,6	-1,4
Als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien	5,8	-0,7	5,5	0,0
Finanzielle Vermögenswerte	0,2	-17,1	0,2	-7,0
Vorräte	14,3	0,0	4,6	0,0
	24,4	-19,1	14,9	-8,4
Schulden				
Rückstellungen	0,3	-2,5	0,3	-0,7
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	4,2	0,0	1,7	0,0
	4,5	-2,5	2,0	-0,7
Steuerliche Verlustvorträge	47,2	0,0	36,0	0,0
Latente Steueransprüche bzw. latente Steuerschulden	76,1	-21,6	52,9	-9,1
Saldierung	-21,6	21,6	-9,1	9,1
Saldierte latente Steueransprüche bzw. latente Steuerschulden	54,5	0,0	43,8	0,0

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

Unter Heranziehung des steuerpflichtigen Einkommens früherer Jahre sowie der Prognosen über das steuerpflichtige Einkommen zukünftiger Jahre, in denen Steueransprüche genutzt werden können, ist der Vorstand der Auffassung, dass die Realisierung der Steuervorteile aus den latenten Steueransprüchen im Ausmaß von rd. 54,5 Mio. EUR (Vj: rd. 43,8 Mio. EUR) wahrscheinlich ist. Die temporären Unterschiede in den Positionen Sachanlagen und als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien 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 in den Vorräten resultieren aus abweichenden steuerlichen Anschaffungskosten. Die temporären Unterschiede aus den finanziellen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten entstehen aufgrund der unterschiedlichen Bewertung der Stromderivate nach IFRS (Bewertung zum beizulegenden Zeitwert) und Steuerrecht (Drohverlustrückstellung).

Die steuerlichen Verlustvorträge stammen aus Gesellschaften in Österreich und sind zeitlich unbegrenzt vortragsfähig. Die jährliche Verrechnung mit Verlustvorträgen ist in Österreich mit 75% des jeweiligen steuerlichen Ergebnisses begrenzt, allerdings resultieren rd. 2.306,5 Mio. EUR (Vj: rd. 2.353,5 Mio. EUR) aus den Vorgruppenverlusten der ÖBB-Infrastruktur AG und sind daher zur Gänze gegen in künftigen Perioden erzielte steuerliche Ergebnisse verrechenbar. Die Veränderung resultiert aus der Berücksichtigung der Differenzen, die sich aufgrund der im Geschäftsjahr erfolgten Veranlagungen und den ursprünglich berücksichtigten steuerlichen Ergebnissen ergeben haben.

Für steuerliche Verlustvorträge in Höhe von rd. 2.123,7 Mio. EUR (Vj: rd. 2.215,8 Mio. EUR) werden keine latenten Steuern angesetzt, da die Verwertung in absehbarer Zukunft nicht gesichert ist.

Die nicht angesetzte passive latente Steuer für temporäre Differenzen auf Anteile an assoziierten Unternehmen und Tochterunternehmen beträgt rd. 3,0 Mio. EUR (Vj: rd. 3,1 Mio. EUR).

14. Sachanlagen

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

in Mio. EUR	Grund- stücke und Bauten	Fahrrpark	Technische Anlagen u. Maschinen	Leasing technische Anlagen u. Maschinen	Andere Anlagen Betriebs- u. Geschäfts- ausstattung	Anlagen in Bau u. geleistete Anzah- lungen	Gesamt
Anschaffungs- und Herstellungskosten 2018							
<i>Anschaffungs-/Herstellungskosten Stand 01.01.2018</i>	27.360,8	395,1	9.530,3	1,5	155,0	3.564,8	41.007,5
Zugänge	25,2	0,0	1,8	0,0	6,9	1.816,1	1.850,0
Abgänge	-138,8	-16,8	-41,8	0,0	-3,0	-2,9	-203,3
Umbuchungen	742,0	28,4	350,7	-1,5	2,1	-1.121,8	-0,1
Anschaffungs-/Herstellungskosten Stand 31.12.2018	27.989,2	406,7	9.841,0	0,0	161,0	4.256,2	42.654,1
<i>Kumulierte Abschreibungen</i>							
<i>Stand 01.01.2018</i>	-8.707,1	-250,5	-5.233,3	-1,5	-126,9	0,0	-14.319,3
Abschreibungen	-530,3	-30,9	-319,9	0,0	-12,1	0,0	-893,2
Abgänge	115,1	14,0	39,7	0,0	3,0	0,0	171,8
Umbuchungen	0,0	0,0	-3,7	1,5	2,2	0,0	0,0
Kumulierte Abschreibungen Stand 31.12.2018	-9.122,3	-267,4	-5.517,2	0,0	-133,8	0,0	-15.040,7
Buchwerte vor Kostenbeiträgen per 01.01.2018	18.653,7	144,6	4.297,0	0,0	28,1	3.564,8	26.688,2
Buchwerte vor Kostenbeiträgen per 31.12.2018	18.866,9	139,3	4.323,8	0,0	27,2	4.256,2	27.613,4
Kostenbeiträge 2018							
<i>Stand 01.01.2018</i>	-9.653,9	-5,0	-2.953,4	0,0	-4,7	-505,4	-13.122,4
Zugänge	-31,8	0,0	-11,7	0,0	-0,1	-123,7	-167,3
Abgänge	75,8	0,0	12,0	0,0	0,0	0,1	87,9
Umbuchungen	-27,3	0,0	-11,8	0,0	0,0	39,0	-0,1
Stand 31.12.2018	-9.637,2	-5,0	-2.964,9	0,0	-4,8	-590,0	-13.201,9
<i>Kumulierte Abschreibungen</i>							
<i>Stand 01.01.2018</i>	5.584,6	4,8	2.455,2	0,0	4,1	0,0	8.048,7
Abschreibungen	111,0	0,1	42,7	0,0	0,1	0,0	153,9
Abgänge	-65,1	0,0	-11,7	0,0	0,0	0,0	-76,8
Kumulierte Abschreibungen Stand 31.12.2018	5.630,5	4,9	2.486,2	0,0	4,2	0,0	8.125,9
Kostenbeiträge per 01.01.2018	-4.069,3	-0,2	-498,2	0,0	-0,6	-505,4	-5.073,7
Kostenbeiträge per 31.12.2018	-4.006,7	-0,1	-478,7	0,0	-0,6	-590,0	-5.076,0
Buchwert nach Kostenbeiträgen per 01.01.2018	14.584,4	144,5	3.798,8	0,0	27,4	3.059,4	21.614,5
Buchwert nach Kostenbeiträgen per 31.12.2018	14.860,2	139,2	3.845,1	0,0	26,6	3.666,2	22.537,4

in Mio. EUR	Grundstücke und Bauten	Fahrpark	Technische Anlagen u. Maschinen	Leasing technische Anlagen u. Maschinen	Andere Anlagen Betriebs- u. Geschäfts- ausstattung	Anlagen in Bau u. geleistete Anzah- lungen	Gesamt
Anschaffungs- und Herstellungskosten 2017							
<i>Anschaffungs-/Herstellungskosten Stand 01.01.2017</i>	26.401,1	386,8	9.198,9	1,5	151,6	3.283,1	39.423,0
Zugänge	25,7	0,2	1,5	0,0	6,7	1.695,3	1.729,4
Abgänge	-63,2	-22,9	-47,8	0,0	-6,2	-4,1	-144,2
Umbuchungen	997,2	31,0	377,7	0,0	2,9	-1.409,5	-0,7
Anschaffungs-/Herstellungskosten Stand 31.12.2017	27.360,8	395,1	9.530,3	1,5	155,0	3.564,8	41.007,5
<i>Kumulierte Abschreibungen</i>							
<i>Stand 01.01.2017</i>	-8.238,1	-239,0	-4.966,7	-1,3	-118,6	0,0	-13.563,7
Abschreibungen	-516,8	-30,5	-309,7	-0,2	-14,5	0,0	-871,7
Abgänge	47,8	19,0	43,1	0,0	6,2	0,0	116,1
Kumulierte Abschreibungen Stand 31.12.2017	-8.707,1	-250,5	-5.233,3	-1,5	-126,9	0,0	-14.319,3
Buchwerte vor Kostenbeiträgen per 01.01.2017	18.163,0	147,8	4.232,2	0,2	33,0	3.283,1	25.859,3
Buchwerte vor Kostenbeiträgen per 31.12.2017	18.653,7	144,6	4.297,0	0,0	28,1	3.564,8	26.688,2
Kostenbeiträge 2017							
<i>Stand 01.01.2017</i>	-9.597,9	-7,3	-2.950,5	0,0	-4,4	-466,1	-13.026,2
Zugänge	-32,8	0,0	-13,1	0,0	0,0	-120,3	-166,2
Abgänge	49,3	2,3	18,5	0,0	-0,3	0,0	69,8
Umbuchungen	-72,5	0,0	-8,3	0,0	0,0	81,0	0,2
Stand 31.12.2017	-9.653,9	-5,0	-2.953,4	0,0	-4,7	-505,4	-13.122,4
<i>Kumulierte Abschreibungen</i>							
<i>Stand 01.01.2017</i>	5.514,5	7,1	2.427,0	0,0	3,7	0,0	7.952,3
Abschreibungen	111,7	0,0	45,6	0,0	0,1	0,0	157,4
Abgänge	-41,6	-2,3	-17,4	0,0	0,3	0,0	-61,0
Kumulierte Abschreibungen Stand 31.12.2017	5.584,6	4,8	2.455,2	0,0	4,1	0,0	8.048,7
Kostenbeiträge per 01.01.2017	-4.083,4	-0,2	-523,5	0,0	-0,7	-466,1	-5.073,9
Kostenbeiträge per 31.12.2017	-4.069,3	-0,2	-498,2	0,0	-0,6	-505,4	-5.073,7
Buchwert nach Kostenbeiträgen per 01.01.2017	14.079,6	147,6	3.708,7	0,2	32,3	2.817,0	20.785,4
Buchwert nach Kostenbeiträgen per 31.12.2017	14.584,4	144,5	3.798,8	0,0	27,4	3.059,4	21.614,5

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

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“ (siehe Erläuterung 19) sowie von oder zu den „Vorräten“ (siehe Erläuterung 21) umgegliederte Werte. Zu den Angaben zu Schätzungsänderungen wird auf Erläuterung 3 unter „Einschätzungen der Nutzungsdauern der Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerte“ verwiesen.

Im Geschäftsjahr aktivierte der ÖBB-Infrastruktur-Konzern gemäß den Regelungen des IAS 23 Zinsen auf Herstellungskosten qualifizierter Vermögenswerte in Höhe von rd. 92,5 Mio. EUR (Vj: rd. 78,4 Mio. EUR). Der zugrunde liegende Fremdkapitalzinssatz beträgt 3,2% (Vj: 3,2%). Von den Bundeszuschüssen wurde ein Betrag von rd. 91,1 Mio. EUR (Vj: rd. 77,6 Mio. EUR) als Kostenbeitrag für aktivierte Zinsen erfasst.

Die Anlagen in Bau betragen rd. 3.662,9 Mio. EUR (Vj: rd. 3.057,7 Mio. EUR).

Per 31.12.2018 betragen die vertraglichen Verpflichtungen für den Erwerb von Sachanlagen (Bestellobligo) rd. 1.517,8 Mio. EUR (Vj: rd. 1.785,3 Mio. EUR).

Anlagen des Fahrparks dienen in Höhe von rd. 46,2 Mio. EUR (Vj: rd. 49,0 Mio. EUR) als Besicherung für EUROFIMA-Darlehen.

Verluste aus dem Abgang von Sachanlagen sind in Höhe von rd. 12,4 Mio. EUR angefallen (Vj: rd. 13,7 Mio. EUR), wobei sich diese aus der Verschrottung und dem Abbruch von Vermögenswerten und dem Verkauf von Fahrzeugen und sonstiger Betriebsausstattung sowie Abgängen von Planungsanlagen und Abtretungen ins öffentliche Gut ergaben. Entschädigungsbeiträge wurden in Höhe von rd. 1,8 Mio. EUR (Vj: rd. 0,4 Mio. EUR) vereinnahmt.

Kostenbeiträge von Dritten

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

	31.12.2018 in Mio. EUR	31.12.2017 in Mio. EUR
Republik Österreich	3.049,8	2.931,8
Ehemalige Eisenbahn-Hochleistungsstrecken AG	1.252,4	1.275,7
Schieneninfrastrukturfinanzierungs GmbH	1.105,1	1.158,9
Sonstige Dritte	114,4	110,6
Gesamt	5.521,7	5.477,0
<i>davon auf Sachanlagen</i>	<i>5.076,0</i>	<i>5.073,7</i>
<i>davon auf immaterielle Vermögenswerte</i>	<i>445,7</i>	<i>403,3</i>

Gemietete und vermietete Vermögenswerte

Im Geschäftsjahr 2017 sind in den Sachanlagen gemietete oder geleaste Vermögenswerte enthalten, die im Anlagenspiegel gesondert ausgewiesen werden. Bei den gemieteten Sachanlagen handelt es sich um Vermögenswerte, die wegen der Gestaltung der zugrunde liegenden Leasingverträge als Finanzierungsleasing dem wirtschaftlichen, nicht jedoch dem zivilrechtlichen Eigentum des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns zugerechnet werden. Dabei handelt es sich vor allem um technische Anlagen und Maschinen. Im Jänner 2018 erfolgte die Umbuchung in die Technischen Anlagen Maschinen. Weitere Angaben sind unter Erläuterung 30 enthalten.

15. Immaterielle Vermögenswerte

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

in Mio. EUR	Konzessionen, Schutzrechte, Lizenzen sowie Entwicklungs- kosten	Kostenbeiträge an Dritte	Geleistete Anzahlungen auf immaterielle Vermögens- werte	Summe
Anschaffungs- und Herstellungskosten 2018				
<i>Anschaffungs-/Herstellungskosten Stand 01.01.2018</i>	167,3	1.275,3	27,6	1.470,2
Zugänge	1,8	91,8	41,3	134,9
Abgänge	-2,2	-2,2	0,0	-4,4
Umbuchungen	10,5	9,7	-18,6	1,6
Anschaffungs-/Herstellungskosten Stand 31.12.2018	177,4	1.374,6	50,3	1.602,3
<i>Kumulierte Abschreibungen Stand 01.01.2018</i>				
Abschreibungen	-104,7	-498,8	0,0	-603,5
Abgänge	-14,4	-25,8	0,0	-40,2
Abgänge	2,1	2,2	0,0	4,3
Kumulierte Abschreibungen Stand 31.12.2018	-117,0	-522,4	0,0	-639,4
Buchwerte vor Kostenbeiträgen per 01.01.2018	62,6	776,5	27,6	866,6
Buchwerte vor Kostenbeiträgen per 31.12.2018	60,4	852,2	50,3	962,9
Kostenbeiträge 2018				
<i>Stand 01.01.2018</i>	-32,8	-720,1	0,0	-752,9
Zugänge	-0,2	-48,8	0,0	-49,0
Abgänge	0,0	1,3	0,0	1,3
Umbuchungen	0,4	-0,4	0,0	0,0
Stand 31.12.2018	-32,6	-768,0	0,0	-800,6
<i>Kumulierte Abschreibungen Stand 01.01.2018</i>				
Abschreibungen	20,5	329,1	0,0	349,6
Abgänge	1,6	5,0	0,0	6,6
Abgänge	0,0	-1,3	0,0	-1,3
Kumulierte Abschreibungen Stand 31.12.2018	22,1	332,8	0,0	354,9
Kostenbeiträge per 01.01.2018	-12,3	-391,0	0,0	-403,3
Kostenbeiträge per 31.12.2018	-10,5	-435,2	0,0	-445,7
Buchwerte nach Kostenbeiträgen per 01.01.2018	50,3	385,5	27,6	463,3
Buchwerte nach Kostenbeiträgen per 31.12.2018	49,9	417,0	50,3	517,2

in Mio. EUR	Konzessionen, Schutzrechte, Lizenzen sowie Entwicklungs- kosten	Kostenbeiträge an Dritte	Geleistete Anzahlungen auf immaterielle Vermögens- werte	Summe
Anschaffungs- und Herstellungskosten 2017				
<i>Anschaffungs-/Herstellungskosten Stand 01.01.2017</i>	155,7	1.214,3	22,4	1.392,6
Zugänge	1,7	49,5	27,6	78,8
Abgänge	0,0	-1,5	-0,4	-2,0
Umbuchungen	9,9	13,0	-22,0	0,9
Anschaffungs-/Herstellungskosten Stand 31.12.2017	167,3	1.275,3	27,6	1.470,2
<i>Kumulierte Abschreibungen Stand 01.01.2017</i>				
Abschreibungen	-14,2	-26,2	0,0	-40,4
Abgänge	0,0	1,5	0,0	1,5
Umbuchungen	0,0	0,0	0,0	0,0
Kumulierte Abschreibungen Stand 31.12.2017	-104,7	-498,8	0,0	-603,5
Buchwerte vor Kostenbeiträgen per 01.01.2017	65,1	740,3	22,4	827,8
Buchwerte vor Kostenbeiträgen per 31.12.2017	62,6	776,5	27,6	866,6
Kostenbeiträge 2017				
<i>Stand 01.01.2017</i>	-32,6	-673,8	0,0	-706,3
Zugänge	-0,4	-46,3	0,0	-46,7
Umbuchungen	0,2	-0,4	0,0	-0,2
Stand 31.12.2017	-32,8	-720,1	0,0	-752,9
<i>Kumulierte Abschreibungen Stand 01.01.2017</i>				
Abschreibungen	1,7	5,3	0,0	7,0
Umbuchungen	0,0	0,0	0,0	0,0
Kumulierte Abschreibungen Stand 31.12.2017	20,5	329,1	0,0	349,6
Kostenbeiträge per 01.01.2017	-13,8	-349,6	0,0	-363,4
Kostenbeiträge per 31.12.2017	-12,3	-391,0	0,0	-403,3
Buchwerte nach Kostenbeiträgen per 01.01.2017	51,3	390,6	22,4	464,3
Buchwerte nach Kostenbeiträgen per 31.12.2017	50,3	385,5	27,6	463,3

Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern erhielt nicht rückzahlbare Investitionszuschüsse für immaterielle Vermögenswerte, die anschaffungskostenmindernd dargestellt werden. Sowohl die Abschreibung dieser Vermögenswerte als auch die Auflösung sämtlicher Kostenbeiträge werden ergebniswirksam unter dem Posten „Abschreibungen“ ausgewiesen. Die durchschnittliche Restnutzungsdauer von Kostenbeiträgen an Dritte beträgt etwa 20,0 Jahre (Vj: 18,4 Jahre).

Die Aufwendungen für Forschung und Entwicklung betragen rd. 7,7 Mio. EUR (Vj: rd. 7,4 Mio. EUR). Im Geschäftsjahr wurden Aufwendungen über rd. 4,0 Mio. EUR (Vj: rd. 4,6 Mio. EUR) als Entwicklungskosten im Anlagevermögen unter der Position „Konzessionen, Schutzrechte, Lizenzen und 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.

16. Als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien

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

	2018 in Mio. EUR	2017 in Mio. EUR
Anschaffungs- und Herstellungskosten		
<i>Stand 01.01.</i>	342,1	340,2
Zugänge	0,3	0,0
Zugänge aufgrund Übertragung aus dem Bestand der Vorräte	0,0	2,0
Zugänge zu Anschaffungskosten aus nachträglichen Anschaffungen	0,0	0,9
Abgänge zu Anschaffungskosten	-3,5	-0,8
Umbuchungen aus/zu Sachanlagen	0,0	-0,2
Stand 31.12.	338,9	342,1
Kumulierte Abschreibungen		
<i>Stand 01.01.</i>	-183,3	-180,2
Abschreibungen	-3,8	-3,9
Abgänge	3,1	0,8
Stand 31.12.	-184,0	-183,3
Nettobuchwert Stand 01.01.	158,8	160,0
Nettobuchwert Stand 31.12.	154,9	158,8

Sämtliche vom ÖBB-Infrastruktur-Konzern als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien werden im Rahmen von operativen Leasingverhältnissen vermietet. Die daraus resultierenden Mieterträge beliefen sich ohne Betriebskosten auf rd. 19,7 Mio. EUR (Vj: rd. 19,6 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) gegenüberstehen. Darüber hinaus fielen betriebliche Aufwendungen in der Höhe von rd. 0,4 Mio. EUR (Vj: rd. 0,3 Mio. EUR) an, denen keine Mieteinnahmen gegenüberstehen. Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern ist keine Verträge für die Instandhaltung seiner als Finanzinvestitionen gehaltenen Immobilien eingegangen, die zu einer diesbezüglichen Verpflichtung führen.

Der beizulegende Zeitwert beträgt rd. 607,3 Mio. EUR (Vj: rd. 578,0 Mio. EUR). Für 77% (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.

Von den als Finanzinvestitionen gehaltenen Immobilien entfallen rd. 2,5 Mio. EUR (Vj: rd. 2,5 Mio. EUR) auf verbundene Unternehmen des übrigen ÖBB-Konzerns, die sich alle aus Baurechten zusammensetzen. Diese haben einen Marktwert von rd. 7,2 Mio. EUR (Vj: rd. 3,7 Mio. EUR). In diesem Zusammenhang wurden Einnahmen in Höhe von rd. 0,2 Mio. EUR (Vj: rd. 0,1 Mio. EUR) generiert, denen keine Ausgaben gegenüberstehen.

17. Nach der Equity-Methode bilanzierte Unternehmen

Beteiligungen, die nach der Equity-Methode bilanziert werden, umfassen Anteile an einem Gemeinschaftsunternehmen und an zwei (Vj: einem) assoziierten Unternehmen.

Name und Sitz des Gemeinschaftsunternehmens	Eigentumsanteil in %	
	31.12.2018	31.12.2017
Galleria di Base del Brennero - Brenner Basistunnel BBT SE, I-39100 Bozen	50,0	50,0

Name und Sitz des assoziierten Unternehmens	Eigentumsanteil in %	
	31.12.2018	31.12.2017
Weichenwerk Wörth GmbH, A-3151 St. Georgen am Steinfeld	43,05	43,05
Breitspur Planungsgesellschaft mbH, A-1010 Wien ¹⁾	25,0	

1) Dieses Unternehmen wurde im Vorjahr unter den Beteiligungen ausgewiesen. Der Buchwert zum 31.12.2017 betrug rd. 1,4 Mio. EUR.

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

	Galleria di Base del Brennero - Brenner Basistunnel BBT SE	
	31.12.2018	31.12.2017
	in Mio. EUR	in Mio. EUR
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Planmäßige Abschreibungen	-1,1	-1,1
Zinserträge	0,0 *)	0,0 *)
Zinsaufwendungen	0,0 *)	0,0 *)
Ertragsteueraufwand	0,0 *)	0,0 *)
Jahresüberschuss aus fortgeführten Geschäftsbereichen	0,0	0,0
Gesamtergebnis	0,0	0,0
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	116,2	92,1
Sonstige kurzfristige Vermögenswerte	40,5	103,5
Langfristige Vermögenswerte	82,8	15,0
kurzfristige Schulden	156,3	127,4
<i>davon kurzfristige Finanzverbindlichkeiten</i>	<i>152,5</i>	<i>124,0</i>
Langfristige Schulden	2,1	2,1
<i>davon langfristige Finanzverbindlichkeiten</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>
Nettovermögen 100%	81,1	81,1
<i>Anteil des Konzerns am Nettovermögen des Beteiligungsunternehmens per 01.01.</i>	<i>40,6</i>	<i>40,6</i>
Gesamtergebnis, das dem Konzern zuzurechnen ist	0,0	0,0
vom assoziierten Unternehmen erhaltene Dividenden	0,0	0,0
Buchwert des Anteils am Beteiligungsunternehmen per 31.12.	40,6	40,6

*) 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. 20,6 Mio. EUR (Vj: rd. 18,9 Mio. EUR) und Gesamtaufwendungen in Höhe von rd. 20,8 Mio. EUR (Vj: rd. 18,9 Mio. EUR) aus. An die BBT SE wurden rd. 90,0 Mio. EUR (Vj: rd. 47,0 Mio. EUR) als geleistete Kostenbeiträge gezahlt. Dieser Betrag wurde in beiden Berichtsjahren einerseits vom Bund in Höhe von rd. 44,8 Mio. EUR (Vj: rd. 41,3 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. Bei den langfristigen Schulden handelt es sich um erhaltene Kostenbeiträge, die noch nicht im Projekt verausgabt wurden.

Der Bilanzstichtag der Weichenwerk Wörth GmbH ist der 31.03. Die Gesellschaft wird auf Grundlage eines Zwischenabschlusses per 31.12. einbezogen. Die Bilanzsumme beträgt rd. 21,3 Mio. EUR (Vj: rd. 20,4 Mio. EUR), die Umsatzerlöse betragen rd. 32,3 Mio. EUR (Vj: rd. 32,8 Mio. EUR) und der Jahresüberschuss beträgt rd. 2,2 Mio. EUR (Vj: rd. 2,6 Mio. EUR). Die Geschäftstätigkeit der Weichenwerk Wörth GmbH umfasst die Erzeugung und das Recycling von Weichen und Komponenten, von Prellböcken, Isolierstößen sowie die Logistik und den Transport der erzeugten Produkte sowie Servicetätigkeiten an Weichen.

Per 01.01.2018 wurde die Breitspur Planungsgesellschaft mbH 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 ergebnismindernd ausgewiesen wird. Die Bilanzsumme beträgt rd. 2,6 Mio. EUR (Vj: rd. 4,1 Mio. EUR), es gab keine

Umsatzerlöse und der Jahresfehlbetrag beträgt rd. 1,3 Mio. EUR (Vj: rd. 0,6 Mio. EUR). Unternehmensgegenstand der Gesellschaft ist die Planung der Weiterführung der 1520-Millimeter-Breitspur-Schieneinfrastruktur von der Grenze der Ukraine durch die Slowakei nach und in Österreich.

	31.12.2018 in Mio. EUR	31.12.2017 in Mio. EUR
Entwicklung der Anteile an assoziierten Unternehmen		
<i>Stand 01.01.</i>	8,6	8,6
Zugang Erstkonsolidierung nach der Equity-Methode	0,9	0,0
Anteil am Ergebnis	0,4	1,5
Ausschüttungen und übrige Änderungen	-0,8	-1,4
Stand 31.12.	9,1	8,6

18. Sonstige finanzielle Vermögenswerte

2018 in Mio. EUR	kurzfristig	langfristig	Gesamt
Beteiligungen	0,0	0,9	0,9
Finanzielle Vermögenswerte – Leasing	0,0	73,9	73,9
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	0,0	8,9	8,9
Übrige finanzielle Vermögenswerte	52,7	105,0	157,7
Gesamt	52,7	179,8	232,5
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	0,0	8,9	8,9
<i>davon zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet</i>	2,8	158,0	160,8

2017 in Mio. EUR	kurzfristig	langfristig	Gesamt
Beteiligungen	0,0	2,7	2,7
Finanzielle Vermögenswerte – Leasing	7,9	97,3	105,2
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	7,9	33,7	41,6
Übrige finanzielle Vermögenswerte	27,5	86,1	113,6
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	0,4	0,0	0,4
Gesamt	35,4	186,1	221,5
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	8,3	33,7	42,0

Beteiligungen

Für eine vollständige Übersicht über alle Beteiligungen wird auf Erläuterung 35 verwiesen. Diese Beteiligungen werden gemäß IFRS 9 erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet.

Die Breitspur Planungsgesellschaft mbH wird per 01.01.2018 erstmals nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss miteinbezogen und wird daher nicht mehr unter den Beteiligungen ausgewiesen.

Finanzielle Vermögenswerte – Leasing

Die finanziellen Vermögenswerte im Zusammenhang mit Leasing betreffen mit rd. 65,0 Mio. EUR (Vj: rd. 63,5 Mio. EUR) Vermögenswerte aus Cross-Border-Leasing-Transaktionen (CBL). Weiters sind im Ausmaß von rd. 8,9 Mio. EUR (Vj: rd. 9,2 Mio. EUR) Forderungen aus weiterverrechneten Ansprüchen gegenüber anderen Gesellschaften des ÖBB-Konzerns resultierend aus der Beendigung einer Leasingtransaktion enthalten. 2017 wurden in diesem Posten mit rd. 32,5 Mio. EUR Forderungen aus Sublease-Verträgen gegenüber der ÖBB-Produktion GmbH und der ÖBB-Personenverkehr AG ausgewiesen, welche die Finanzierung der Sublease-Transaktionen mit der ÖBB-Finanzierungsservice GmbH betrafen. Diesen Finanzforderungen standen in gleicher Höhe Finanzverbindlichkeiten an diesen verbundenen Unternehmen gegenüber, welche per 01.01.2018 aufgrund einer Vorauszahlungsvereinbarung miteinander ausgeglichen wurden.

Die finanziellen Vermögenswerte aus nicht verknüpften CBL-Transaktionen betreffen in Höhe von rd. 65,0 Mio. EUR (Vj: rd. 63,5 Mio. EUR) hauptsächlich langfristige Darlehen und Wertpapiere und dienen zur Abdeckung der künftigen Zahlungsverpflichtungen (Leasingraten und Kaufpreis). Kapitalerträge aus thesaurierenden Veranlagungen erhöhen den Posten, die Bedienung der Zahlungsverpflichtungen verringert den Posten. Diesen Vermögenswerten stehen Finanzverbindlichkeiten in Höhe von rd. 65,0 Mio. EUR (Vj: rd. 58,0 Mio. EUR) gegenüber. Zu finanziellen Vermögenswerten aus Leasing über rd. 49,0 Mio. EUR (Vj: rd. 49,0 Mio. EUR) gibt es Beschränkungen von Verfügungsrechten.

Übrige finanzielle Vermögenswerte

Des Weiteren wurden übrige finanzielle Vermögenswerte von rd. 22,5 Mio. EUR (Vj: 20,5 Mio. EUR), die unter den übrigen finanziellen Vermögenswerten ausgewiesen werden, zur Besicherung von Leasingverbindlichkeiten verpfändet. Nähere Angaben zu den Leasing- und CBL-Geschäften sind unter den Erläuterungen 30.1 und 30.3 enthalten. Außerdem sind Derivate im Zusammenhang mit Stromgeschäften im Ausmaß von rd. 26,8 Mio. EUR (Vj: rd. 22,2 Mio. EUR) und sonstige Derivate über rd. 44,0 Mio. EUR (Vj: rd. 6,3 Mio. EUR) sowie verbliebene Depots aus aufgelösten CBL-Transaktionen über rd. 64,2 Mio. EUR (Vj: rd. 64,0 Mio. EUR) enthalten.

Wertberichtigungen

Die folgende Tabelle zeigt eine Zusammenfassung des Ausfallrisikos für die finanziellen Vermögenswerte.

Finanzielle Vermögenswerte zum 31.12.2018 bewertet zu fortgeführten Anschaffungskosten in Mio. EUR	Kreditrating *)	Brutto-Buchwert	Wertberichtigung	Netto-Buchwert
			(Erwarteter 12-Monats-Kreditverlust)	
Einstufung „geringes Risiko“	AAA bis A	161,1	0,3	160,8
Einstufung „mittleres Risiko“	BBB bis B	0,0	0,0	0,0
Einstufung „zweifelhaft“	CCC bis C	0,0	0,0	0,0
Einstufung „Verlust“	D	0,0	0,0	0,0
Gesamtexposure		161,1	0,3	160,8

*) Entspricht der Einstufung bei einer externen Ratingagentur (Standard & Poor's).

Die Entwicklung der Wertberichtigung für finanzielle Vermögenswerte bewertet zu fortgeführten Anschaffungskosten verlief im Jahresverlauf wie folgt:

Wertberichtigung von finanziellen Vermögenswerten in Mio. EUR	2018 Erwarteter 12-Monats-Kreditverlust
Stand 01.01.2018	0,0
Anpassung aus der erstmaligen Anwendung von IFRS 9	0,1
Stand 01.01.2018 nach IFRS 9	0,1
Nettoneubewertung der Wertberichtigung	0,2
Stand 31.12.2018	0,3

Die Erhöhung der Wertberichtigung im Geschäftsjahr 2018 ist im Wesentlichen auf eine Veränderung der für die Wertberichtigung zugrunde liegenden Marktdaten zurückzuführen.

19. Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte

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

	2018	2017
	in Mio. EUR	in Mio. EUR
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte		
<i>Stand 01.01.</i>	<i>0,1</i>	<i>7,8</i>
Zugänge (einzelne Vermögenswerte)	0,1	0,1
Abgänge durch Veräußerung	-0,1	-7,8
Stand 31.12.	0,1	0,1
<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 zwei Grundstücke (inklusive Hochbauten und technische Anlagen) sowie um eine Bahnstrecke. Eine im Vorjahr enthaltene Bahnstrecke mit einem Buchwert von rd. 12 TEUR wurde wieder in das Anlagevermögen zurückgegliedert, da der potenzielle Erwerber noch weitere drei Jahre benötigt, um den geplanten Betrieb aufzunehmen und bis dahin die ÖBB Infrastruktur AG den Betrieb weiterführt. Zwei Grundstücke, welche am 01.01.2018 als zur Veräußerung gehalten klassifiziert waren, wurden 2018 wie geplant verkauft.

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 2019 zu erwartenden Erlöse für zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte liegen alle über den aktuellen Buchwerten der Vermögenswerte. Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern hat insgesamt Gewinne aus zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten in Höhe von rd. 3,1 Mio. EUR (Vj: rd. 23,7 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:

31.12.2018			
in Mio. EUR	kurzfristig	langfristig	Gesamt
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	128,5	0,0	128,5
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>64,5</i>	<i>0,0</i>	<i>64,5</i>
<i>davon Vertragsvermögenswerte (Fertigungsaufträge)</i>	<i>11,1</i>	<i>0,0</i>	<i>11,1</i>
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	256,1	144,4	400,5
<i>davon Finanzinstrumente</i>	<i>80,3</i>	<i>11,8</i>	<i>92,1</i>
Gesamt	384,6	144,4	529,0

31.12.2017			
in Mio. EUR	kurzfristig	langfristig	Gesamt
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	140,0	0,0	140,0
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>78,6</i>	<i>0,0</i>	<i>78,6</i>
<i>davon Fertigungsaufträge</i>	<i>6,5</i>	<i>0,0</i>	<i>6,5</i>
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	217,5	150,2	367,7
Gesamt	357,5	150,2	507,7

Die Buchwerte der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstigen Forderungen (soweit es sich um Finanzinstrumente handelt) entsprechen aufgrund der kurzen Laufzeit annähernd dem beizulegenden Zeitwert. In den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sind in der Höhe von rd. 0,3 Mio. EUR (Vj: rd. 0,0 Mio. EUR) Forderungen mit einer Restlaufzeit von mehr als 1 Jahr enthalten.

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

Bei den sonstigen Forderungen und Vermögenswerten handelt es sich vor allem um vorausbezahlte Haftungsentgelte von rd. 139,3 Mio. EUR (Vj: rd. 157,6 Mio. EUR), Vorsteuer auf Anzahlungsrechnungen über rd. 42,3 Mio. EUR (Vj: rd. 32,9 Mio. EUR), Vorsteuerguthaben aus den Voranmeldungszeiträumen November und Dezember in Höhe von rd. 80,6 Mio. EUR (Vj: rd. 79,3 Mio. EUR), die im Dezember ausbezahlten Gehälter für Jänner in der Höhe von rd. 30,3 Mio. EUR (Vj: rd. 30,9 Mio. EUR) sowie Forderungen aus Kostenbeiträgen von rd. 21,3 Mio. EUR (Vj: rd. 16,2 Mio. EUR) und Grundstücksverkäufen von rd. 44,4 Mio. EUR (Vj: rd. 4,0 Mio. EUR).

Die Wertberichtigungen entwickelten sich wie folgt:

in Mio. EUR	Forderungen aus Lieferung u. Leistungen		Sonstige Forderungen	
	2018	2017	2018	2017
<i>Stand 01.01.</i>	13,9	13,4	0,4	0,0
Anpassung aus der erstmaligen Anwendung von IFRS 9	1,2	0,0	0,1	0,0
<i>Stand 01.01. nach IFRS 9</i>	15,1		0,5	
Verbrauch	-0,9	-3,2	0,0	0,0
Nettoneubewertung der Wertberichtigungen	2,0	3,7	0,1	0,4
Stand 31.12.	16,2	13,9	0,6	0,4

Eine Zusammenfassung des Ausfallrisikos für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie sonstige Forderungen zeigt die folgende Tabelle:

Ausfallrisiko in Mio. EUR	2018
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	144,8
Sonstige Forderungen	92,7
Gesamter Bruttobuchwert Forderungen	237,4
Wertminderung	16,8
Buchwert	220,7

Die nachfolgende Tabelle enthält Informationen über das Ausfallrisiko und die erwarteten Kreditverluste aus Lieferungen und Leistungen des Geschäftsjahres 2018:

31.12.2018 Analyse des Ausfallrisikos nach Fälligkeit der Forderungen aus L+L in Mio. EUR	Brutto- Buchwert (vor Abzug von Wertbericht.)	Einzelwert- berichtigung	Brutto-Buchwert nach Einzelwert- berichtigung	Pauschale Einzelwert- berichtigung (IFRS 9)	in %	Netto-Buchwert
nicht überfällig	113,1	0,0	113,1	1,7	1,5%	111,4
bis 90 Tage überfällig	11,9	0,0	11,8	0,2	1,7%	11,6
90 bis 180 Tage überfällig	1,6	0,3	1,3	0,2	11,5%	1,2
180 bis 360 Tage überfällig	3,3	1,7	1,6	0,4	22,6%	1,3
über 360 Tage überfällig	14,8	10,5	4,3	1,3	30,2%	3,0
Gesamtexposure	144,8	12,5	132,2	3,7	2,8%	128,5

Die nachfolgende Tabelle enthält Informationen über das Ausfallrisiko und die erwarteten Kreditverluste aus den sonstigen Forderungen des Geschäftsjahres 2018:

31.12.2018 Analyse des Ausfallrisikos der sonstigen Forderungen in Mio. EUR	Kreditrating ^{a)}	Brutto-Buchwert (vor Abzug von Wertbericht.)	Wertberichtigung	in %	Netto-Buchwert
Einstufung „geringes Risiko“	AAA bis A	44,3	0,0 ^{b)}	0,0%	44,3
Einstufung „mittleres Risiko“	BBB bis B	48,1	0,3	0,7%	47,8
Einstufung „zweifelhaft“	CCC bis C	0,3	0,3	100%	0,0
Einstufung „Verlust“	D	0,0	0,0	0%	0,0
Gesamtexposure		92,7	0,6	0,6%	92,1

a) Entspricht der Einstufung bei einer externer Ratingagentur (Standard & Poor's).

b) Kleinstbetrag

Die überfälligen und wertberichtigten nicht überfälligen Forderungen des Geschäftsjahres 2017 stellen sich wie folgt dar:

31.12.2017 Analyse der überfälligen/ wertberichtigten Forderungen in Mio. EUR	Brutto- Buchwert (vor Abzug von Wertbericht.)	davon nicht wert- berichtigt	davon wert- berichtigt (brutto)	Wert- berichtigung	davon Einzelwert- berichtigung	davon pauschale Einzelwert- berichtigung	Netto- Buchwert
Forderung noch nicht überfällig, aber wertberichtigt	1,6	0,0	1,6	1,6	0,1	1,5	0,0
bis 90 Tage überfällig	16,7	15,7	1,0	1,0	1,0	0,0	15,7
90 bis 180 Tage überfällig	4,6	4,5	0,1	0,1	0,1	0,0	4,5
180 bis 360 Tage überfällig	4,1	1,8	2,3	1,2	1,2	0,0	2,9
über 360 Tage überfällig	15,6	5,2	10,4	10,3	10,1	0,2	5,3
Gesamtexposure	42,6	27,2	15,4	14,2	12,5	1,7	28,4

Weitere Angaben sind in Erläuterung 29.1.c enthalten.

21. Vorräte

Dieser Bilanzposten stellt sich folgendermaßen dar:

	31.12.2018 in Mio. EUR	31.12.2017 in Mio. EUR
Vorräte	74,5	75,2
abzüglich Wertberichtigungen	-1,2	-1,6
Gesamt	73,3	73,6
<i>davon bewertet zu Anschaffungskosten</i>	<i>47,1</i>	<i>52,1</i>
<i>davon bewertet mit dem Nettoveräußerungswert</i>	<i>26,2</i>	<i>21,4</i>

Die Bewertung der Vorräte 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 Herstellungs- und Vertriebskosten ermittelt.

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

Die Wertminderungen des Berichtsjahres 2018 betragen rd. 1,2 Mio. EUR (Vj: rd. 1,6 Mio. EUR) und werden in den Aufwendungen für Material und bezogene Leistungen ausgewiesen.

Von den Verwertungsobjekten mit einem Buchwert von rd. 47,1 Mio. EUR (Vj: rd. 52,1 Mio. EUR) sind rd. 26,8 Mio. EUR (Vj: rd. 33,7 Mio. EUR) als langfristig einzustufen.

22. Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente

Dieser Posten gliedert sich wie folgt:

	31.12.2018 in Mio. EUR	31.12.2017 in Mio. EUR
Kassenbestand und Schecks	0,1	0,1
Guthaben bei Kreditinstituten	2,7	1,9
Kontokorrentkonto ÖBB-Finanzierungsservice GmbH (Konzernclearing)	14,7	20,6
Gesamt	17,5	22,6

Dieser Posten beinhaltet Veranlagungen sowie Guthaben bei Kreditinstituten, der ÖBB-Finanzierungsservice GmbH sowie Kassenbestände, die alle kurzfristig sind (Fristigkeit unter 3 Monaten). Der Buchwert dieser Vermögenswerte entspricht ihrem beizulegenden Zeitwert. Sämtliche Bestandteile der liquiden Mittel stehen zur freien Verfügung des ÖBB-

Infrastruktur-Konzerns. Nähere Angaben zum Finanzmittelfonds gemäß Geldflussrechnung werden in Erläuterung 34 gemacht.

23. Grundkapital, Anteile nicht-beherrschender Gesellschafter

Grundkapital

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

Anteile nicht beherrschender Gesellschafter

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

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

	31.12.2018 in Mio. EUR	31.12.2017 in Mio. EUR
Langfristige Vermögenswerte	0,6	0,6
Kurzfristige Vermögenswerte	2,8	2,7
Langfristige Schulden	0,0	0,0
Kurzfristige Schulden	2,5	2,0
Nettovermögen	0,9	1,3
Buchwert der Anteile nicht beherrschender Gesellschafter (anteilig)	0,4	0,6
Umsatzerlöse	8,9	8,8
Gewinn	0,5	0,9
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	0,5	0,9
<i>Nicht beherrschenden Gesellschaftern zugeordneter Gewinn</i>	<i>0,2</i>	<i>0,4</i>
<i>Nicht beherrschenden Gesellschaftern zugeordnetes sonstiges Ergebnis</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>
Cashflow aus der betrieblichen Tätigkeit	1,3	1,3
Cashflow aus der Investitionstätigkeit	-0,2	-0,2
Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit	-0,9	-0,7
Nettoerhöhung (Nettoabnahme) der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	0,2	0,4

24. Rücklagen und erwirtschaftetes Ergebnis

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

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

in Mio. EUR	Available-for-Sale-Rücklage		Cashflow-Hedge-Rücklage	
	Entwicklung Buchwert	darin enthaltene Ertragsteuern	Entwicklung Buchwert	darin enthaltene Ertragsteuern
<i>Stand 01.01.2017</i>	<i>6,9</i>	<i>0,0</i>	<i>-6,8</i>	<i>0,1</i>
Änderung der beizulegenden Zeitwerte	-1,9	0,0	0,3	-0,2
Realisierung von Gewinnen und Verlusten	-0,1	0,0	7,9	-1,5
Stand 31.12.2017	4,9	0,0	1,4	-1,6
Umgliederung aufgrund IFRS 9	-4,9	0,0	0,0	0,0
Änderung der beizulegenden Zeitwerte	0,0	0,0	28,0	-8,6
Realisierung von Gewinnen und Verlusten	0,0	0,0	2,8	-0,1
Stand 31.12.2018	0,0	0,0	32,2	-10,3

Darüber hinaus werden versicherungsmathematische Verluste aus der Neubewertung der Abfertigungsrückstellungen in Höhe von rd. 3,6 Mio. EUR (Vj: rd. 4,2 Mio. EUR) in der Position „Neubewertung leistungsorientierter Versorgungspläne“ ausgewiesen. Weitere Erläuterungen zum Eigenkapital finden sich in der Aufstellung der Veränderungen des Eigenkapitals.

Die im sonstigen Ergebnis enthaltenen Ertragsteuern betreffen nur die steuerpflichtigen Sachverhalte. Die Cashflow-Hedge-Rücklage entfällt zum 31.12.2018 mit rd. 33,4 Mio. EUR (Vj: rd. 5,3 Mio. EUR) auf Commodity-Derivate (siehe Erläuterung 29.4.1.) und mit rd. -1,2 Mio. EUR (Vj: rd. -3,9 Mio. EUR) auf einen noch bestehenden Zinsswap.

25. Finanzverbindlichkeiten

Die Finanzverbindlichkeiten setzen sich wie folgt zusammen:

2018 in Mio. EUR	< 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	> 5 Jahre	Gesamt
Anleihen	1.539,5	4.845,5	7.875,0	14.260,0
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	6,9	223,9	3.755,6	3.986,4
Finanzverbindlichkeiten Leasing	0,0	49,0	16,3	65,3
Übrige Finanzverbindlichkeiten	586,1	139,6	1.636,0	2.361,7
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>321,9</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>321,9</i>
Gesamt	2.132,5	5.258,0	13.282,9	20.673,4
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>321,9</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>321,9</i>

2017 in Mio. EUR	< 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	> 5 Jahre	Gesamt
Anleihen	0,0	5.386,3	8.869,9	14.256,2
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	6,7	227,3	3.759,0	3.993,0
Finanzverbindlichkeiten Leasing	7,9	64,1	18,5	90,5
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>7,9</i>	<i>20,5</i>	<i>4,0</i>	<i>32,4</i>
Übrige Finanzverbindlichkeiten	409,4	153,9	1.318,4	1.881,7
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>123,1</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>123,1</i>
Gesamt	424,0	5.831,6	13.965,8	20.221,4
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>131,0</i>	<i>20,5</i>	<i>4,0</i>	<i>155,5</i>

Der Gesamtbetrag der Verbindlichkeiten mit einer Fälligkeit von mehr als fünf Jahren betrifft vor allem Anleihen, Darlehensaufnahmen bei Kreditinstituten, Verbindlichkeiten aus Cross-Border-Lease-Verträgen sowie gegenüber dem Bund in Erledigung durch die Österreichischen Bundesfinanzierungsagentur (OeBFA).

Von den Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten betreffen rd. 3.953,3 Mio. EUR (Vj: rd. 3.956,0 Mio. EUR) Finanzierungen durch die Europäische Investitionsbank (EIB).

Haftungen des Bundes

Haftungen des Bundes bestehen für Anleihen mit einem Buchwert in Höhe von rd. 14.209,1 Mio. EUR (Vj: rd. 14.208,9 Mio. EUR). Weiters sind Verbindlichkeiten bei der EUROFIMA mit einem Buchwert in Höhe von rd. 178,8 Mio. EUR (Vj: rd. 175,8 Mio. EUR) durch Haftungen des Bundes abgesichert.

Emittierte Anleihen

Die Anleihen gliedern sich wie folgt:

Nominal	Währung	Laufzeit	ISIN	Zinssatz
1.000.000.000,00	EUR	2005 bis 2020	XS0232778083	3,5000%
300.000.000,00	EUR	2010 bis 2020	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%
1.250.000.000,00	EUR	2009 bis 2019	XS0436314545	4,5000%
100.000.000,00	EUR	2010 bis 2019	XS0436314545	4,5000%
50.000.000,00	EUR	2011 bis 2019	XS0436314545	4,5000%
100.000.000,00	EUR	2009 bis 2019	XS0463371236	3MoEURIBOR +0,46%
40.000.000,00	EUR	2009 bis 2019	XS0475835863	3,7500%
50.000.000,00	EUR	2010 bis 2030	XS0497430172	4,2100%
70.000.000,00	EUR	2010 bis 2030	XS0503724642	4,2000%
100.000.000,00	EUR	2010 bis 2030	XS0512125849	3,9000%
1.500.000.000,00	EUR	2010 bis 2025	XS0520578096	3,8750%
1.000.000.000,00	EUR	2011 bis 2021	XS0648186517	3,6250%
50.000.000,00	EUR	2011 bis 2021	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 angeführten Anleihen wurden von der ÖBB-Infrastruktur AG im Rahmen dieses Programms begeben.

2015 wurden sechs Anleihen (rd. 108,5 Mio. USD) begeben, von denen drei (Vj: drei) in Höhe von rd. 56,4 Mio. USD (Vj: rd. 54,7 Mio. USD) mit den CUSIP-Nummern A5790#AD0 (Laufzeitende 2026), A5790#AE8 (Laufzeitende 2025) und A5790#AF5 (Laufzeitende 2025) noch aushaften.

Finanzverbindlichkeiten Leasing

Die Finanzverbindlichkeiten aus Leasing gegenüber verbundenen Unternehmen bestanden per 31.12.2017 mit rd. 32,5 Mio. EUR gegenüber der ÖBB-Finanzierungsservice GmbH und betrafen die Finanzierung der Sublease-Transaktionen mit der ÖBB-Produktion Gesellschaft mbH und der ÖBB-Personenverkehr AG. Diesen Finanzverbindlichkeiten standen in gleicher Höhe Finanzforderungen an diesen verbundenen Unternehmen gegenüber, welche per 01.01.2018 aufgrund einer Vorauszahlungsvereinbarung miteinander ausgeglichen wurden.

Die Verbindlichkeiten aus Leasing gegenüber sonstigen Unternehmen resultieren insbesondere aus nicht verknüpften CBL-Transaktionen und betragen zum Stichtag rd. 65,3 Mio. EUR (Vj: rd. 58,0 Mio. EUR).

Finanzielle Vermögenswerte in Höhe von rd. 71,5 Mio. EUR (Vj: rd. 69,5 Mio. EUR) sind zur Bedeckung der Verbindlichkeiten aus CBL-Transaktionen verpfändet. Hinsichtlich dinglich bestellter Sicherheiten wird auf Erläuterung 14 verwiesen.

Übrige Finanzverbindlichkeiten

Von den übrigen Finanzverbindlichkeiten in Höhe von rd. 2.361,7 Mio. EUR (Vj: rd. 1.881,7 Mio. EUR) betreffen mit einem Buchwert von rd. 1.559,6 Mio. EUR (Vj: rd. 1.287,2 Mio. EUR) Verbindlichkeiten gegenüber dem Bund (OeBFA).

Die ÖBB-Infrastruktur AG nimmt ab 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 Finanzverbindlichkeiten gegenüber dem Bund (OeBFA) gliedern sich wie folgt:

Nominale	Währung	Laufzeit	Nominalzinssatz	Effektivverzinsung
400.000.000,00	EUR	2017 - 2027	0,500%	0,5532%
50.000.000,00	EUR	2017 - 2027	6,250%	0,3983%
100.000.000,00	EUR	2017 - 2034	2,400%	1,0777%
200.000.000,00	EUR	2017 - 2047	1,500%	1,5492%
553.650.000,00	EUR	2017 - 2086	1,500%	1,7704% ¹⁾
250.000.000,00	EUR	2018 - 2117	2,100%	1,8725% ¹⁾
1.553.650.000,00	EUR	Gesamt		

¹⁾ Durchschnittliche Effektivverzinsung

Die übrigen Finanzverbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen bestehen gegenüber der ÖBB-Finanzierungsservice GmbH und betreffen im Wesentlichen Verbindlichkeiten aus der laufenden Finanzierung im Ausmaß von rd. 321,6 Mio. EUR (Vj: rd. 122,9 Mio. EUR).

Die übrigen Finanzverbindlichkeiten gegenüber sonstigen Unternehmen bestehen im Wesentlichen aus EUROFIMA-Darlehen in der Höhe von rd. 178,8 Mio. EUR (Vj: rd. 175,8 Mio. EUR), aus Zinsabgrenzungen in Höhe von rd. 234,9 Mio. EUR (Vj: rd. 233,2 Mio. EUR) sowie aus Passivposten zu derivativen Finanzinstrumenten in Höhe von rd. 25,2 Mio. EUR (Vj: rd. 18,4 Mio. EUR). Von den derivativen Finanzinstrumenten betreffen Derivate mit einem Buchwert von rd. 1,4 Mio. EUR (Vj: rd. 4,2 Mio. EUR) Hedging-Instrumente.

In beiden Geschäftsjahren hat die Gesellschaft sämtliche Verpflichtungen aus den Darlehens- und Kreditverträgen erfüllt.

26. Rückstellungen

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

26.1. Personalrückstellungen

	31.12.2018 in Mio. EUR	31.12.2017 in Mio. EUR
Gesetzliche Abfertigungen	27,8	27,8
Pensionen	1,0	1,0
Jubiläumsgelder	117,0	103,1
Gesamt	145,8	131,9

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:

	31.12.2018	31.12.2017
Abzinsungsfaktor Abfertigung	2,10%	1,90%
Abzinsungsfaktor Pension	2,00%	1,90%
Abzinsungsfaktor Jubiläum	1,60%	1,40%
Gehaltssteigerungen	3,60%	3,60%
Pensionssteigerungen	2,00%	2,00%
Fluktuationsrate Jubiläum Mitarbeiter mit Definitivstellung	0,00 bis 2,34%	0,00 bis 3,07%
Fluktuationsrate Jubiläum übrige Angestellte	0,00 bis 8,61%	0,00 bis 7,81%

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

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

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

Gesetzliche Abfertigungen

Für die sich aus einzelnen dienstrechtlichen oder vertraglichen Bestimmungen ergebenden Abfertigungsansprüche jener DienstnehmerInnen, die nicht MitarbeiterInnen mit Definitivstellung sind, wird eine Rückstellung für Abfertigungen eingestellt. Die Berechnung der Rückstellung erfolgt versicherungsmathematisch nach dem Anwartschaftsbarwertverfahren (PUC-Methode), das für Bewertungen nach IAS 19 vorgeschrieben ist, und erfolgt nach den biometrischen Rechnungsgrundlagen der Aktuarvereinigung Österreichs (AVÖ) 2018-P (Vj: 2008-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-Infrastruktur-Konzern in den Jahren 2018 und 2017 rd. 3,7 Mio. EUR bzw. rd. 3,2 Mio. EUR in den beitragsorientierten Versorgungsplan (VBV Vorsorgekasse AG und APK-PENSIONSKASSE AG) eingezahlt.

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

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

	2018 in Mio. EUR	2017 in Mio. EUR
<i>Barwert der Verpflichtung zum 01.01.</i>	<i>27,8</i>	<i>28,1</i>
Dienstzeitaufwand	1,2	1,4
Zinsaufwand	0,5	0,5
Im Periodenergebnis erfasst	1,7	1,9
Versicherungsmathematische Verluste (+) / Gewinne (-) aus Änderungen demografischer Annahmen	-0,3	0,0
Versicherungsmathematische Verluste (+) / Gewinne (-) aus Änderungen finanzieller Annahmen	-0,9	-1,3
Erfahrungsbedingte Anpassungen	0,6	-0,3
Im sonstigen Ergebnis erfasst	-0,6	-1,6
Abfertigungszahlungen	-0,9	-0,7
Unternehmensverkäufe und -erwerbe sowie Übertritte im Konzern	-0,2	0,1
Barwert der Verpflichtung zum 31.12.	27,8	27,8

Abfertigungsrückstellungen in Höhe von rd. 0,8 Mio. EUR werden in 2019, in Höhe von rd. 3,3 Mio. EUR in 2020 bis 2023 und in Höhe von rd. 23,7 Mio. EUR nach 2023 fällig. Die mittlere Restlaufzeit (Duration) beträgt 16,4 (Vj: 15,4) 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 %	Erhöhung des Parameters/ Veränderung DBO		Reduktion des Parameters/ Veränderung DBO	
		2018 in Mio. EUR	2017 in Mio. EUR	2018 in Mio. EUR	2017 in Mio. EUR
Zinssatz	+/-0,5	-2,1	-2,1	2,3	2,0
Bezugserhöhung	+/-0,5	2,3	1,9	-2,1	-2,2

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 ausbezahlt.

Die Berechnung der Rückstellung wurde versicherungsmathematisch nach der PUC-Methode erstellt, welche für Bewertungen nach IAS 19 vorgeschrieben ist. Sie erfolgt seit dem Berichtsjahr nach den biometrischen Rechnungsgrundlagen der Aktuarvereinigung Österreichs (AVÖ) 2018-P (Vj: 2008-P) – gemischter Bestand – Rechnungsgrundlagen für Pensionsversicherung. Die neu verwendeten biometrische Rechnungsgrundlagen führten im Geschäftsjahr 2018 bei der Rückstellung für Jubiläumsgelder zu einem zusätzlichen Personalaufwand in Höhe von rd. 14,8 Mio. EUR.

Die Rückstellung wird über die Dienstzeit unter Anwendung eines Fluktuationsabschlags für MitarbeiterInnen, die vorzeitig aus dem Dienstverhältnis ausscheiden, gebildet. Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste werden sofort in der Periode, in der sie anfallen, ergebniswirksam erfasst.

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

	2018 in Mio. EUR	2017 in Mio. EUR
<i>Barwert der Verpflichtung zum 01.01.</i>	<i>103,1</i>	<i>109,5</i>
Dienstzeitaufwand	4,5	0,9
Zinsaufwand	1,4	1,4
Jubiläumsgeldzahlungen	-11,3	-10,4
Unternehmensverkäufe und -käufe sowie Übertritte im Konzern	-0,3	0,2
Versicherungsmathematische Verluste (+) / Gewinne (-)	15,5	-2,5
Erfahrungsbedingte Anpassungen	4,2	4,0
Barwert der Verpflichtung zum 31.12.	117,0	103,1

Die mittlere Restlaufzeit (Duration) beträgt 8,2 (Vj: 8,2) Jahre.

Eine Änderung der versicherungsmathematischen Parameter würde sich wie folgt auswirken:

Sensitivitätsanalyse der Rückstellung für Jubiläumsgelder	Veränderung der Annahme in %	Erhöhung des Parameters/ Veränderung DBO		Reduktion des Parameters/ Veränderung DBO	
		2018 in Mio. EUR	2017 in Mio. EUR	2018 in Mio. EUR	2017 in Mio. EUR
Zinssatz	+/-0,5	-4,6	-4,1	4,9	4,2
Bezugserhöhung	+/-0,5	4,8	4,1	-4,5	-4,0

Pensionen

Beitragsorientierte Versorgungssysteme

In Österreich werden Pensionsleistungen für Angestellte grundsätzlich durch die Sozialversicherungsträger sowie für Bahnbedienstete durch die Versicherungsanstalt für Eisenbahn und Bergbau und aufgrund § 52 Bundesbahngesetz vom Bund erbracht. Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern ist gesetzlich verpflichtet, Beiträge für Pensionen und Gesundheitsvorsorge für aktive MitarbeiterInnen mit Definitivstellung an die Versicherungsanstalt für Eisenbahn und Bergbau zu leisten. Zusätzlich bietet die Gesellschaft allen Angestellten des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns in Österreich einen beitragsorientierten Versorgungsplan an. Die Beiträge der Gesellschaft berechnen sich als Prozentsatz des Entgelts und dürfen 1,2% nicht übersteigen. Die Aufwendungen dieses Plans beliefen sich in den Jahren 2018 und 2017 auf rd. 9,3 Mio. EUR bzw. rd. 9,2 Mio. EUR.

Leistungsorientiertes Versorgungssystem

Für einen ehemaligen Vorstand besteht ein leistungsorientierter Pensionsplan (Auszahlungen ab dem 60. Lebensjahr), für den der ÖBB-Infrastruktur-Konzern seit 2010 Zahlungen leistet. Der Plan, der über keine Kapitaldeckung verfügt, sieht Pensionszahlungen vor, die einen von den Beschäftigungsjahren abhängigen Prozentsatz des Gehalts betragen. Die Pension beläuft sich auf höchstens 13,2% des Letztbezugs, einschließlich der staatlichen Altersversorgung. Die Bewertung erfolgte nach versicherungsmathematischen Grundsätzen unter Annahme eines Abzinsungsfaktors von 2,0% (Vj: 1,9%) und eines Pensionsantrittsalters von 60 Jahren.

26.2. Sonstige Rückstellungen

in Mio. EUR	Stand 01.01.2018	Verbrauch	Auflösung	Zinseffekte *)	Zuführung	Stand 31.12.2018
Stilllegungskosten	65,9	-6,7	-9,8	0,0	1,4	50,8
Umweltschutzmaßnahmen	51,9	-1,4	-5,5	0,0	0,8	45,8
Freimachungen und ähnliche Verpflichtungen	18,6	-2,6	-2,9	0,0	8,2	21,3
Haftpflichtrenten	3,8	-0,6	-0,1	0,0	0,4	3,5
Strom	7,3	-2,0	-3,2	0,0	0,0	2,1
Übrige sonstige	54,7	-2,8	-18,4	0,0	30,1	63,6
Summe sonstige Rückstellungen	202,2	-16,1	-39,9	0,0	40,8	187,0
<i>davon langfristige</i>	<i>105,0</i>					<i>91,3</i>

*) Kleinstbetrag, aufgrund des niedrigen Zinsniveaus.

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. Im Berichtsjahr wurden aufgrund von Kosten- und Zinssatzanpassungen Rückstellungen in Höhe von rd. 1,4 Mio. EUR (Vj: rd. 1,7 Mio. EUR) gebildet. Die Auflösung der Rückstellung betrifft im Jahr 2018 verkaufte Strecken sowie eine Aktualisierung der Einschätzung der künftig anfallenden Kosten. Im Geschäftsjahr 2017 wurde mit Erwerbern von Bahnstrecken vereinbart, dass diese die Rückbauverpflichtung gegen Gewährung eines Kostenbeitrages übernehmen. Insoweit die Rückstellungen die zugesagten Kostenbeiträge überstiegen haben, wurden diese aufgelöst.

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 2018 in Höhe von rd. 5,5 Mio. EUR aufgelöst. Der Großteil der Auflösung resultiert daraus, dass Grundstücke aus dem Verdachtsflächenkataster für Kontaminierungen gestrichen werden. Für Umweltschutzmaßnahmen bestehen unverändert zum Vorjahr Erstattungsansprüche in Höhe von rd. 9,3 Mio. EUR, die unter den sonstigen Forderungen ausgewiesen werden. Bei der im Geschäftsjahr 2017 gebildeten Umweltschutzrückstellung aufgrund identifizierter Schwermetallbelastungen von Bahnstrommasten wurde ein Betrag von rd. 1,2 Mio. EUR verbraucht.

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

Die Verpflichtungen aus Haftpflichtrenten werden auf Basis von biometrischen Rechnungsgrundlagen errechnet und mit einem Diskontierungszinssatz von 0,83% (Vj: 0,56%) abgezinst.

Für langfristige Strom-Einkaufsverträge, die durch die Netzöffnung im Jahr 2016 zu belastenden Verträgen wurden, wurden Rückstellungen in Höhe von rd. 2,1 Mio. EUR (Vj: rd. 7,3 Mio. EUR) gebildet, da ein Ausgleich über die Netzkosten nicht erwartet wird. Aufgrund geänderter Voraussetzungen wurde ein Teil dieser Rückstellung im Geschäftsjahr in Höhe von rd. 3,2 Mio. EUR aufgelöst.

In den übrigen sonstigen Rückstellungen sind neben Rechtsstreitigkeiten Aufwendungen für geotechnische Analysen im Zusammenhang mit entstandenen Schäden an Bahndämmen und Steuern 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 Infrastrukturbenützungsentgelt 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 für die Rückstellungen

Langfristige Rückstellungen wurden laufzeitabhängig mit Zinssätzen von 0%-0,84% (Vj: 0,56%) abgezinst. Anpassungen aufgrund der Änderung des Diskontierungsfaktors fielen in einem unwesentlichen Umfang an. Von den sonstigen Rückstellungen sind rd. 91,3 Mio. EUR (Vj: rd. 105,0 Mio. EUR) als langfristig einzustufen. Bei diesen Rückstellungen liegt der erwartete Zahlungszeitpunkt nach 2019. Bei den als kurzfristig eingestuften Rückstellungen wird damit gerechnet, dass es im Jahr 2019 zu einem Mittelabfluss kommt, wobei überwiegend die Rückstellungen für Rechtsstreitigkeiten sowie Teile der Rückstellungen für Umweltschutzmaßnahmen und Stilllegungskosten, Freimachungskosten und ähnliche Verpflichtungen als kurzfristig eingestuft wurden. Sofern Unsicherheiten über die Fälligkeit bestehen, wurden die betroffenen Rückstellungen überwiegend als kurzfristig eingestuft (betrifft im Wesentlichen die übrigen sonstigen Rückstellungen).

27. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten

2018

in Mio. EUR	kurzfristig	langfristig	Gesamt
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	628,1	0,0	628,1
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	42,1	0,0	42,1
<i>davon gegenüber Dritten</i>	586,0	0,0	586,0
Sonstige Verbindlichkeiten	1.073,3	31,7	1.105,0
<i>davon Abgrenzung Bundeszuschüsse</i>	923,0	0,0	923,0
<i>davon Abgrenzungen Personal</i>	67,7	0,0	67,7
<i>davon aus betrieblichen Steuern</i>	30,0	0,0	30,0
<i>davon im Rahmen der sozialen Sicherheit</i>	14,5	0,0	14,5
<i>davon Ertragsteuerumlage</i>	2,2	0,0	2,2
Gesamt	1.701,4	31,7	1.733,1

2017

in Mio. EUR	kurzfristig	langfristig	Gesamt
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	470,9	0,0	470,9
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	48,1	0,0	48,1
<i>davon gegenüber Dritten</i>	422,8	0,0	422,8
Sonstige Verbindlichkeiten	757,4	33,3	790,7
<i>davon Abgrenzung Bundeszuschüsse</i>	621,1	0,0	621,1
<i>davon Abgrenzungen Personal</i>	63,0	0,0	63,0
<i>davon aus betrieblichen Steuern</i>	28,1	0,0	28,1
<i>davon im Rahmen der sozialen Sicherheit</i>	12,0	0,0	12,0
<i>davon Ertragsteuerumlage</i>	3,7	0,0	3,7
Gesamt	1.228,3	33,3	1.261,6

In den Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sind in der Höhe von rd. 17,1 Mio. EUR (Vj: rd. 15,2 Mio. EUR) Verbindlichkeiten mit einer Restlaufzeit von mehr als 1 Jahr enthalten, die aber aufgrund von IAS 1.70 trotzdem als kurzfristig auszuweisen sind.

In den Abgrenzungen für Personal werden vor allem die Posten Überstunden und nicht konsumierte Urlaube in Höhe von rd. 61,5 Mio. EUR (Vj: rd. 57,9 Mio. EUR) ausgewiesen.

Die übrigen sonstigen Abgrenzungen innerhalb der sonstigen Verbindlichkeiten enthalten im Wesentlichen abzugrenzende Erträge aus Baurechtsverträgen über rd. 28,9 Mio. EUR (Vj: rd. 34,3 Mio. EUR).

Weitere Angaben zu der Abgrenzung Bundeszuschüsse finden sich in der Erläuterung 32.

C. SONSTIGE ANGABEN ZUM KONZERNABSCHLUSS

28. Sonstige Haftungen und Eventualverbindlichkeiten

	2018 in Mio. EUR	2017 in Mio. EUR
Haftungen aus Leasingverhältnissen	54,0	54,3
Sonstige Eventualschulden	21,8	21,4
Gesamt	75,8	75,7

Haftungen aus Leasingverhältnissen (Cross-Border-Leasing)

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

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

Im Falle einer Inanspruchnahme aus Cross-Border-Leasing-Verpflichtungen bestehen Regressansprüche gegenüber anderen Gesellschaften des ÖBB-Konzerns in Höhe von rd. 54,0 Mio. EUR (Vj: rd. 54,3 Mio. EUR).

29. Finanzinstrumente

29.1. Risikomanagement

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

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

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

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-Infrastruktur-Konzerns dar und können in folgenden Erscheinungsformen auftreten:

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

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

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

Finanzinstrumente (kurz- und langfristig) 31.12.2018 in Mio. EUR	Buchwert Financial Instruments (siehe Erläuterung 29.5)	nichtzinssensitive Finanzinstrumente	fixverzinsliche Finanzinstrumente	variabel verzinsliche Finanzinstrumente
Finanzielle Vermögenswerte	232,5	80,5	152,0	0,0
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	116,0	116,0	0,0	0,0
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	92,1	92,1	0,0	0,0
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	17,5	0,1	0,0	17,4
Gesamt	458,1	288,7	152,0	17,4
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>88,1</i>	<i>73,4</i>	<i>0,0</i>	<i>14,7</i>
Finanzverbindlichkeiten	20.673,4	261,2	20.062,4	349,8
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	627,7	627,7	0,0	0,0
sonstige Verbindlichkeiten	952,0	947,6	4,4	0,0
Gesamt	22.253,1	1.836,5	20.066,8	349,8
<i>davon gegenüber dem Bund (OeBFA)</i>	<i>1.559,6</i>	<i>0,0</i>	<i>1.559,6</i>	<i>0,0</i>
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>364,0</i>	<i>42,5</i>	<i>0,0</i>	<i>321,5</i>

Finanzinstrumente (kurz- und langfristig) 31.12.2017 in Mio. EUR	Buchwert Financial Instruments (siehe Erläuterung 29.5)	nichtzinsensitive Finanzinstrumente	fixverzinsliche Finanzinstrumente	variabel verzinsliche Finanzinstrumente
Finanzielle Vermögenswerte	221,5	41,00	180,5	0,0
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	133,5	133,5	0,0	0,0
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	47,4	47,4	0,0	0,0
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	22,6	0,0	0,0	22,6
Gesamt	425,0	221,9	180,5	22,6
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>141,2</i>	<i>88,1</i>	<i>32,5</i>	<i>20,6</i>
Finanzverbindlichkeiten	20.221,40	257,10	19.833,4	130,9
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	464,3	464,3	0,0	0,0
sonstige Verbindlichkeiten	639,7	635,2	4,5	0,0
Gesamt	21.325,4	1.356,6	19.837,9	130,9
<i>davon gegenüber dem Bund (OeBFA)</i>	<i>1.287,9</i>	<i>0,0</i>	<i>1.287,9</i>	<i>0,0</i>
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>203,6</i>	<i>48,2</i>	<i>32,5</i>	<i>122,9</i>

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 31.12.2018 in Mio. EUR	Wirksamkeit in GuV		Wirksamkeit im Eigenkapital	
	+100 Basispunkte	-100 Basispunkte	+100 Basispunkte	-100 Basispunkte
Vermögenswerte				
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	0,3	0,0	0,2	0,0
Schulden				
Finanzverbindlichkeiten	-3,4	0,1	1,2	-0,8

Sensitivitätsanalyse Zinsrisiko 31.12.2017 in Mio. EUR	Wirksamkeit in GuV		Wirksamkeit im Eigenkapital	
	+100 Basispunkte	-100 Basispunkte	+100 Basispunkte	-100 Basispunkte
Vermögenswerte				
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	0,4	-0,1	0,1	-0,1
Schulden				
Finanzverbindlichkeiten	-0,7	0,1	2,5	-2,1

29.2.b. Währungsrisiko

Die Fremdwährungsrisiken des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns resultieren vorwiegend aus originären finanziellen Verbindlichkeiten in Fremdwährung. Zum Abschlussstichtag unterlag der ÖBB-Infrastruktur-Konzern keinen wesentlichen Risiken aus auf Fremdwährung lautenden Verbindlichkeiten.

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

Die nachfolgende Tabelle zeigt das Nettofremdwährungsrisiko:

	USD in Mio.
Währungssensitive Finanzinstrumente 2018	
Übrige finanzielle Vermögenswerte	174,0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-1,0
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	-182,0
Nettofremdwährungsrisiko	-9,0

	USD in Mio.
Währungssensitive Finanzinstrumente 2017	
Übrige finanzielle Vermögenswerte	175,0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-1,0
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	-180,0
Nettofremdwährungsrisiko	-6,0

Sensitivitätsanalyse Währungsrisiko

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

29.2.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-Infrastruktur-Konzern unterhält Geschäftsbeziehungen nur zu Finanzpartnern, die über ein definiertes Rating verfügen und für die eine objektive Risikoeinstufung des Kapitalmarkts vorliegt.

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

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

Die finanziellen Vermögenswerte des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns umfassen hauptsächlich Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, sonstige Forderungen und Wertpapiere. Diese Positionen stellen die maximale Gefährdung des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns durch das Ausfallsrisiko im Verhältnis zu den finanziellen Vermögenswerten dar.

Dieses Kreditrisiko setzt sich wie folgt zusammen:

Kreditrisiko aus finanziellen Finanzinstrumenten in Mio. EUR	Bruttoexposition (Buchwert zuzüglich Wertberichtigungen)	abzüglich Sicherheiten (Fair Value)	Netto-Exposure
Gesamtexposition 2018			
Finanzielle Vermögenswerte	232,8	-65,0	167,8
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	132,2	0,0	132,2
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	92,7	0,0	92,7
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	17,5	0,0	17,5
Risiko lang- und kurzfristiger Vermögenswerte	475,1	-65,0	410,1
Kreditrisiko aus übernommenen Haftungen	75,8	-54,0	21,8
Gesamtkreditrisiko 31.12.2018	550,9	-119,0	431,9
Gesamtexposition 2017			
Finanzielle Vermögenswerte	221,5	-63,5	158,0
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	147,4	0,0	147,4
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	47,8	0,0	47,8
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	22,6	0,0	22,6
Risiko lang- und kurzfristiger Vermögenswerte	439,3	-63,5	375,8
<i>davon weder überfällig, noch wertberichtigt</i>			333,1
<i>davon nicht überfällig, aber wertberichtigt</i>			1,6
<i>davon überfällig, aber nicht wertberichtigt</i>			27,2
<i>davon überfällig und wertberichtigt</i>			13,9
Kreditrisiko aus übernommenen Haftungen	75,7	-54,3	21,4
Gesamtkreditrisiko 31.12.2017	515,0	-117,8	397,2

Hinsichtlich der Fälligkeit der Forderungen wird auf Erläuterung 20 verwiesen.

29.2.d. Liquiditätsrisiko

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

Die Aufgabe liegt daher in der Analyse des Liquiditätsrisikos sowie in der konsequenten Sicherung der Liquidität (vor allem durch Liquiditätsplanung, Vereinbarung ausreichender Kreditlinien und ausreichende Diversifizierung der Kreditgeber). Aus den nachfolgenden Tabellen sind die vertraglich vereinbarten (undiskontierten) Zins- und Tilgungszahlungen der originären und derivativen finanziellen Verbindlichkeiten ersichtlich. Die tatsächlich erwarteten Fälligkeiten weichen von den vertraglich vereinbarten nicht ab.

Überleitung der Buchwerte auf originäre und finanzielle Verbindlichkeiten zum 31.12.2018 in Mio. EUR	Buchwert der kurzfristigen Verbindlichkeiten	Buchwert der langfristigen Verbindlichkeiten	Gesamt	abzüglich Non Financial Instru- ments	Financial Instruments	Originäre Finanzver- bindlichkeiten	Derivative finanzielle Verbind- lichkeiten
Anleihen	1.539,5	12.720,5	14.260,0	0,0	14.260,0	14.260,0	0,0
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	6,9	3.979,5	3.986,4	0,0	3.986,4	3.986,4	0,0
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing und CBL	0,0	65,3	65,3	0,0	65,3	65,3	0,0
Übrige Finanzverbindlichkeiten	586,1	1.775,6	2.361,7	0,0	2.361,7	2.336,5	25,2
Verbindlichkeiten aus Lieferungen u. Leistungen	628,1	0,0	628,1	0,4	627,7	627,7	0,0
Sonstige Verbindlichkeiten	1.073,3	31,7	1.105,0	153,00	952,0	952,0	0,0
	3.833,9	18.572,6	22.406,5	153,4	22.253,1	22.227,9	25,2

Überleitung der Buchwerte auf originäre und finanzielle Verbindlichkeiten zum 31.12.2017 in Mio. EUR	Buchwert der kurzfristigen Verbindlichkeiten	Buchwert der langfristigen Verbindlichkeiten	abzüglich Non Financial Instruments	Financial Instruments	Originäre Finanzverbindlichkeiten	Derivative finanzielle Verbindlichkeiten	
							Gesamt
Anleihen	0,0	14.256,20	14.256,20	0,0	14.256,20	14.256,2	0,0
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	6,70	3.986,30	3.993,00	0,0	3.993,00	3.993,0	0,0
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing und CBL	7,9	82,60	90,50	0,0	90,50	90,5	0,0
Übrige Finanzverbindlichkeiten	409,40	1.472,30	1.881,70	0,0	1.881,70	1.863,3	18,4
Verbindlichkeiten aus Lieferungen u. Leistungen	470,9	0,0	470,90	6,6	464,30	464,3	0,0
Sonstige Verbindlichkeiten	757,4	33,3	790,70	151,0	639,70	639,7	0,0
Summe	1.652,3	19.830,7	21.483,0	157,6	21.325,4	21.307,0	18,4

in Mio. EUR	Buchwert 31.12.2018	nicht zahlungswirksame Buchwerte 31.12.2018	Cashflows 2019 zu zahlungswirksamen Buchwerten		Cashflows 2020-23 zu zahlungswirksamen Buchwerten		Cashflows 2024 ff. zu zahlungswirksamen Buchwerten	
			Zinsen *) 2019	Tilgung *) 2019	Zinsen 2020-2023	Tilgung 2020-2023	Zinsen 2024 ff.	Tilgung 2024 ff.
Originäre finanzielle Verbindlichkeiten								
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	3.986,4	0,0	113,3	6,9	426,9	223,9	811,2	3.755,6
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing und CBL	65,3	65,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Übrige Finanzverbindlichkeiten	2.336,5	37,9	30,2	328,3	104,3	121,7	1.137,9	1.612,6
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	627,7	0,0	0,0	610,6	0,0	17,1	0,0	0,0
Sonstige Verbindlichkeiten	952,0	0,0	0,0	952,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Summe	22.227,9	152,5	631,5	3.437,3	1.939,0	5.208,2	3.580,5	13.193,9

*) 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 31.12.2017	nicht zahlungswirksame Buchwerte 31.12.2017	Cashflows 2018 zu zahlungswirksamen Buchwerten		Cashflows 2019-22 zu zahlungswirksamen Buchwerten		Cashflows 2023 ff. zu zahlungswirksamen Buchwerten	
			Zinsen *) 2018	Tilgung *) 2018	Zinsen 2019-2022	Tilgung 2019-2022	Zinsen 2023 ff.	Tilgung 2023 ff.
Originäre finanzielle Verbindlichkeiten								
Anleihen	14.256,2	45,7	487,8	0,0	1.628,3	5.386,3	1.897,4	8.824,2
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	3.993,0	0,0	113,5	6,7	435,8	227,3	915,7	3.759,0
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing und CBL	90,5	90,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Übrige Finanzverbindlichkeiten	1.863,3	40,4	24,4	159,6	86,9	128,4	661,5	1.300,1
Verbindlichkeiten aus Lieferungen u. Leistungen	464,3	0,0	0,0	449,1	0,0	15,2	0,0	0,0
Sonstige Verbindlichkeiten	639,7	0,0	0,0	639,7	0,0	0,0	0,0	0,0
Summe	21.307,0	176,6	625,7	1.255,1	2.151,0	5.757,2	3.474,6	13.883,3

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

Die oben dargestellten Zinsen und Tilgungen der finanziellen Verbindlichkeiten beinhalten nicht jene aus aktuellen und ehemaligen CBL-Transaktionen und im Geschäftsjahr 2017 auch aus Sublease-Vereinbarungen. Diesen Tilgungen und Zinsen stehen gleichlautende Einnahmen gegenüber, welche im Cashflow mit Zinsen und Tilgungen der finanziellen Verbindlichkeiten saldiert wurden, da die Zahlungen nicht über die Bankkonten des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns gehen. Vielmehr werden die Einnahmen aus den Vermögenswerten vom Schuldner direkt an den Gläubiger überwiesen.

in Mio. EUR	Buchwert 31.12.2018	Cashflows 2019		Cashflows 2020-23		Cashflows 2024 ff.	
		Zinsen 2019	Tilgung 2019	Zinsen 2020-2023	Tilgung 2020-2023	Zinsen 2024 ff.	Tilgung 2024 ff.
Derivative finanzielle Verbindlichkeiten							
Zinsderivate ohne Hedge-Beziehung	3,2	0,8	0,0	2,5	0,0	0,0	0,0
Zinsderivate - Cashflow Hedges	1,4	1,5	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
Gesamt	25,2	2,3	58,4	2,5	19,8	0,0	4,1
Finanzgarantien							
Haftung aus Cross-Border-Lease	54,0	3,9	3,1	12,8	15,1	2,4	35,8
Sonstige Eventualverbindlichkeiten	21,8	0,0	5,5	0,0	10,2	0,0	6,1

in Mio. EUR	Buchwert 31.12.2017	Cashflows 2018		Cashflows 2019-22		Cashflows 2023 ff.	
		Zinsen 2018	Tilgung 2018	Zinsen 2019-2022	Tilgung 2019-2022	Zinsen 2023 ff.	Tilgung 2023 ff.
Derivative finanzielle Verbindlichkeiten							
Zinsderivate ohne Hedge-Beziehung	4,0	0,8	0,0	3,3	0,0	0,0	0,0
Stromderivate - Cashflow Hedges	0,0	0,0	0,3	0,0	0,0	0,0	0,0
Zinsderivate - Cashflow Hedges	4,2	2,9	0,0	1,5	0,0	0,0	0,0
Sonstige Derivate ohne Hedge-Beziehung	10,2	0,0	51,2	0,0	5,2	0,0	3,9
Gesamt	18,4	3,7	51,5	4,8	5,2	0,0	3,9
Finanzgarantien							
Haftung aus Cross-Border-Lease	54,3	3,9	2,7	13,3	13,3	4,9	38,3
Sonstige Eventualverbindlichkeiten	21,4	0,0	5,7	0,0	8,7	0,0	7,0

Einbezogen wurden alle Finanzinstrumente, die am Abschlussstichtag im Bestand waren und für die bereits Zahlungen vertraglich vereinbart waren. Planzahlen für zukünftige neue Schulden wurden bei den dargestellten künftigen Zahlungsströmen nicht berücksichtigt. Fremdwährungsbeträge wurden jeweils mit dem Stichtagskurs umgerechnet. Die variablen Zinszahlungen aus den Finanzinstrumenten wurden unter Zugrundelegung der am 31.12.2018 und am 31.12.2017 bestehenden Zinssätze ermittelt.

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

in Mio. EUR	Buchwert 31.12.2018	Cashflows 2019		Cashflows 2020-23		Cashflows 2024 ff.	
		Zinsen 2019	Tilgung 2019	Zinsen 2020-2023	Tilgung 2020-2023	Zinsen 2024 ff.	Tilgung 2024 ff.
Derivative finanzielle Vermögenswerte							
Stromderivate ohne Hedge-Beziehung	26,8	0,0	65,2	0,0	21,7	0,0	0,0
Stromderivate - Cashflow Hedges	44,0	0,0	34,6	0,0	58,8	0,0	0,0
Gesamt	70,8	0,0	99,8	0,0	80,5	0,0	0,0

in Mio. EUR	Buchwert 31.12.2017	Cashflows 2018		Cashflows 2019-22		Cashflows 2023 ff.	
		Zinsen 2018	Tilgung 2018	Zinsen 2019-2022	Tilgung 2019-2022	Zinsen 2023 ff.	Tilgung 2023 ff.
Derivative finanzielle Vermögenswerte							
Stromderivate ohne Hedge-Beziehung	22,2	0,0	80,0	0,0	38,2	0,0	0,0
Stromderivate - Cashflow Hedges	6,3	0,0	8,4	0,0	13,5	0,0	0,0
Gesamt	28,5	0,0	88,4	0,0	51,7	0,0	0,0

29.3. Sicherungsmaßnahmen

Hedge Accounting

Der ÖBB-Infrastruktur-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 Gewinn-und-Verlust-Rechnung. Nach Art des abgesicherten Grundgeschäfts ist zwischen Fair Value Hedge und Cashflow Hedge zu unterscheiden.

Bei Cashflow Hedges wird der effektive Teil der Wertänderung des Sicherungsinstruments zunächst im sonstigen Ergebnis im Eigenkapital erfasst und zu dem Zeitpunkt, zu dem die erwarteten Zahlungsströme erfolgswirksam werden, in den Gewinn oder Verlust umgegliedert. Demgegenüber erfolgt bei Fair Value Hedges eine erfolgswirksame Anpassung des Buchwerts des gesicherten Grundgeschäfts um Marktwertschwankungen des gesicherten Risikos.

Die von IFRS 9 gestellten Anforderungen an die Anwendung des Hedge Accounting werden vom ÖBB-Infrastruktur-Konzern wie folgt erfüllt:

Bei Beginn einer Sicherungsmaßnahme werden sowohl die Beziehung zwischen dem als Sicherungsinstrument eingesetzten Finanzinstrument und dem Grundgeschäft als auch das Ziel der Absicherung dokumentiert. Dazu zählt sowohl die konkrete Zuordnung der Sicherungsinstrumente zu den entsprechenden Vermögenswerten sowie Schulden und geplanten Transaktionen als auch die Einschätzung des Wirksamkeitsgrades der eingesetzten Sicherungsinstrumente. Bestehende Sicherungsmaßnahmen werden fortlaufend darauf hin 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 die Hedge-Beziehung beendet.

Der ÖBB-Infrastruktur-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 finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten (sprich den Cashflow-Risiken) bzw. resultieren sie 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) bzw. bei Zinsfixing (variabel verzinst) fest.

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

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

Finanzinstrumente	31.12.2018		31.12.2017	
	Anzahl Swaps	Nominalvolumen in Mio. EUR	Anzahl Swaps	Nominalvolumen in Mio. EUR
Bestand	1	100,0	3	137,0
<i>davon Laufzeitende 2019</i>	<i>1</i>	<i>100,0</i>	<i>davon Laufzeitende 2018</i>	<i>2</i>
<i>davon Laufzeitende 2020</i>	<i>0</i>	<i>0,0</i>	<i>davon Laufzeitende 2019</i>	<i>1</i>

Der zum 31.12.2018 noch bestehenden Zinsswap hat wie das Grundgeschäft ein Nominal von 100 Mio. EUR. Der variable Zinssatz des Grundgeschäfts ist der Dreimonats-Euribor + 46 Basispunkte, der Zinssatz des Zinsswaps ist 1,640 % Fixzins.

Die Beurteilung 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.

Zeitwertänderungen von Zinsswaps, die Sicherungsgeschäfte für künftige Zinszahlungen variabel verzinster Verbindlichkeiten darstellen, werden über das sonstige Ergebnis im Eigenkapital erfasst. Diese Beträge werden in jener Periode als Finanzierungsaufwand gebucht, in der die entsprechenden Zinszahlungen aus dem Grundgeschäft erfolgswirksam werden (2018: rd. 2,9 Mio. EUR [Vj: rd. 2,9 Mio. EUR]). Des Weiteren wurden keine (Vj: rd. 0,02 Mio. EUR) ineffektiven Teile bei Hedge-Accounting-Beziehungen ertragswirksam erfasst.

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-Infrastruktur-Konzerns bzw. 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-Infrastruktur-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 4. 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-Infrastruktur-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-Infrastruktur-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 Erzeugungsportfolios 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 wurden, 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 einen Bereich 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-Infrastruktur-Konzern sichert rd. 1.000 GWh je Lieferjahr rollierend über drei Jahre für den Bezug von Bahnstrom und Verlustenergie sowie rd. 310 GWh für Betriebsanlagen ab. Emissionszertifikate werden für rd. 250 TSD Tonnen je Lieferjahr abgesichert.

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 Finanzverbindlichkeiten ausgewiesen (Erläuterung 25).

Stromderivate in Hedge-Beziehung				Nominal	Durchschnittlicher	Beizulegender
31.12.2018				(Kontraktpreis)	Ausübungspreis	Zeitwert
Laufzeitende	Anzahl Forwards	MWh		in Mio. EUR	in EUR	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>

Stromderivate in Hedge-Beziehung**31.12.2017**

Laufzeitende	Anzahl Forwards	Nominal (Kontraktpreis) in Mio. EUR
Bestand	17	20,8
<i>davon Laufzeitende 2018</i>	<i>7</i>	<i>7,7</i>
<i>davon Laufzeitende 2019</i>	<i>6</i>	<i>6,8</i>
<i>davon Laufzeitende 2020</i>	<i>4</i>	<i>6,3</i>
<i>davon Laufzeitende 2021</i>	<i>0</i>	<i>0,0</i>

Co₂ Emissionsrechte in Hedge Beziehung**31.12.2018**

Laufzeitende	Anzahl Forwards	Tonnen	Nominal in Mio. EUR	Durchschnittlicher Ausübungspreis in EUR in Mio. EUR	Beizulegender Zeitwert in Mio. EUR
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>10,0</i>	<i>0,3</i>

Co₂ Emissionsrechte in Hedge Beziehung**31.12.2017**

Laufzeitende	Anzahl Forwards	Tonnen	Nominal in Mio. EUR	Durchschnittlicher Ausübungspreis in EUR	Beizulegender Zeitwert in Mio. EUR
Bestand	14	240.000	1,4		0,5
<i>davon Laufzeitende 2018</i>	<i>9</i>	<i>160.000</i>	<i>1,0</i>	<i>5,96</i>	<i>0,3</i>
<i>davon Laufzeitende 2019</i>	<i>5</i>	<i>80.000</i>	<i>0,5</i>	<i>5,8</i>	<i>0,2</i>

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 Stromeinkaufsforwards 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	CFH	CFH geschlossen	OCI gesamt	Latente Steuern	OCI nach Steuern
Stand 31.12.2017	6,3	0,0	6,3	1,6	4,8
Anpassung IFRS 9	-6,3	6,3	0,0	0,0	0,0
Stand 1.1.2018	0,0	6,3	6,3	1,6	4,8
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
Stand 31.12.2018	33,2	8,1	41,2	10,3	30,9

Alle zum 31.12.2017 als Cashflow-Hedge designierten Derivate wurden beendet. Zum 01.01.2018 erfolgte eine Neudesignierung von Stromforwards auf Basis EEX-Settlement-Preisbezogenen Preiskomponente.

Co2 Emissionsrechte		OCI nach Steuern
in Mio. EUR		
Stand 01.01.2018		0,5
Realisiert		-0,3
Veränderung		2,3
Stand 31.12.2018		2,5

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.

31.12.2018				
Stromderivate ohne Hedge-Beziehungen	Anzahl Forwards	Nominalvolumen	Anzahl	
			Forwards	Nominalvolumen
Laufzeitende	Einkauf	in Mio. EUR	Verkauf	in Mio. EUR
Bestand	91	89,9	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>

31.12.2017				
Stromderivate ohne Hedge-Beziehungen	Anzahl Forwards	Nominalvolumen	Anzahl	
			Forwards	Nominalvolumen
Laufzeitende	Einkauf	in Mio. EUR	Verkauf	in Mio. EUR
Bestand	97	116,0	60	58,6
<i>davon Laufzeitende 2018</i>	<i>65</i>	<i>77,9</i>	<i>55</i>	<i>53,4</i>
<i>davon Laufzeitende 2019</i>	<i>25</i>	<i>28,3</i>	<i>5</i>	<i>5,2</i>
<i>davon Laufzeitende 2020</i>	<i>7</i>	<i>9,9</i>	<i>0</i>	<i>0,0</i>

Der Ausweis der Derivate mit einem positiven beizulegenden Zeitwert erfolgt in den kurzfristigen finanziellen Vermögenwerten (Erläuterung 18). Derivate mit einem negativen beizulegenden Zeitwert werden in den Finanzverbindlichkeiten ausgewiesen (Erläuterung 25). Veränderungen des beizulegenden Zeitwertes der Stromderivate ohne Hedge-Beziehung werden in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung im sonstigen Finanzergebnis erfasst.

29.5. Zusätzliche Angaben gemäß IFRS 7

Kapitalmanagement

Die finanzwirtschaftliche Steuerung des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns zielt auf die Erhaltung einer hervorragenden Bonitätseinstufung ab. Aufgrund der speziellen Situation und der gesetzlich festgelegten Aufgabe des Unternehmens, aber auch aufgrund der Vereinbarung mit der Öffentlichen Hand, Infrastrukturaufwendungen (sowohl Errichtung als auch Betrieb und Instandhaltung), die nicht in der Ertragskraft des Unternehmens Deckung finden, zu bezuschussen, erfolgt die Steuerung der Kapitalstruktur vor allem mit Kennzahlen, die die Verschuldung messen und mit den jeweiligen Planwerten verglichen werden. Das Unternehmen definiert Eigenkapital als Grundkapital, Rücklagen, erwirtschaftetes Ergebnis. Das gemanagte Eigenkapital beträgt zum 31.12.2018 rd. 1.426,6 Mio. EUR (Vj: rd. 1.337,1 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 den beizulegenden Zeitwerten. Die beizulegenden Zeitwerte von sonstigen langfristigen Forderungen entsprechen den Barwerten der mit den Vermögenswerten verbundenen Zahlungen unter Berücksichtigung der jeweils aktuellen Zinsparameter.

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

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

Für die angegebenen beizulegenden Zeitwerte der emittierten Anleihen mit einer ISIN-Nummer in Höhe von rd. 16.608,0 Mio. EUR (Vj: rd. 16.886,2 Mio. EUR) werden Marktpreise herangezogen. Davon liegen für rd. 15.900,4 Mio. EUR (Vj: rd. 16.185,5 Mio. EUR) unangepasste notierte Preise vor (Level-1-Bewertung), während für rd.707,6 Mio. EUR (Vj: rd. 700,7 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 begeben wurden, beträgt rd. 50,7 Mio. EUR (Vj: rd. 48,1 Mio. EUR). Diese wurden mit einem Bewertungsmodell, das auf Marktparametern basiert, gemäß Level 2 bewertet.

Finanzielle Vermögenswerte zum 31.12.2018 in Mio. EUR	Buchwert	abzüglich Non Financial Instruments		zu fortgeführten Anschaffungskosten		Hedge Accounting		Fair Value	
		Financial Instruments	FVtPL EK-Instrumente	zwingend zum FVtPL	Cash				
Langfristige Vermögenswerte									
Finanzielle Vermögenswerte	179,8	0,0	179,8	0,9	0,0	158,0	0,0	20,9	197,8
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	144,4	132,6	11,8	0,0	0,0	11,8	0,0	0,0	11,8
Kurzfristige Vermögenswerte									
Finanzielle Vermögenswerte	52,7	0,0	52,7	0,0	26,8	2,8	0,0	23,1	52,7
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	128,5	12,5	116,0	0,0	0,0	116,0	0,0	0,0	116,0
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	256,1	175,8	80,3	0,0	0,0	80,3	0,0	0,0	80,3
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	17,5	0,0	17,5	0,0	0,0	0,0	17,5	0,0	17,5
Summe Buchwert je Kategorie				0,9	26,8	368,9	17,5	44,0	

Zum Bilanzstichtag beträgt der beizulegende Zeitwert der langfristigen finanziellen Vermögenswerte, welche gemäß IAS 39 der Bewertungskategorie „Available for Sale (at Fair Value)“ zugeordnet waren und nach IFRS 9 der Bewertungskategorie „zu fortgeführten Anschaffungskosten“ zugewiesen ist, rd. 2.160,6 TEUR (Vj: rd. 4.860,7 TEUR). Die

Veränderung des beizulegenden Zeitwertes, die ohne Reklassifizierung während des Geschäftsjahres im sonstigen Ergebnis erfasst worden wäre, beträgt rd. -2.700,0 TEUR.

Finanzverbindlichkeiten zum 31.12.2018 in Mio. EUR	Buchwert	abzüglich Non-Financial Instruments	Financial Instruments	At Amortised Cost	At Fair Value through Profit and Loss (Held for Trading)	Hedge Accounting	Fair Value
Langfristige Verbindlichkeiten							
Finanzverbindlichkeiten	18.540,9	0,0	18.540,9	18.534,8	6,1	0,0	21.756,3
Sonstige Verbindlichkeiten	31,7	31,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Kurzfristige Verbindlichkeiten							
Finanzverbindlichkeiten	2.132,5	0,0	2.132,5	2.113,4	17,7	1,4	2.168,2
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	628,1	0,4	627,7	627,7	0,0	0,0	627,7
Sonstige Verbindlichkeiten	1.073,3	121,3	952,0	952,0	0,0	0,0	952,0
Summe Buchwert je Kategorie				22.227,9	23,8	1,4	

Finanzielle Vermögenswerte zum 31.12.2017 in Mio. EUR	Buchwert	abzüglich Non Financial Instru- ments	Financial Instruments	Available for Sale (at Fair Value)	Available for Sale (at Cost)	At Fair Value through Profit and Loss (Held for Trading)	Loans and Receiv- ables	Cash	Hedge Account- ing	Fair Value
Langfristige Vermögenswerte										
Finanzielle Vermögenswerte	186,1	0,0	186,1	69,5	2,7	0,0	109,6	0,0	4,4	213,2
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	150,2	150,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Kurzfristige Vermögenswerte										
Finanzielle Vermögenswerte	35,4	0,0	35,4	0,0	0,0	22,2	11,3	0,0	1,9	35,4
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	140,0	6,5	133,5	0,0	0,0	0,0	133,5	0,0	0,0	133,5
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	217,4	170,0	47,4	0,0	0,0	0,0	47,4	0,0	0,0	47,4
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	22,6	0,0	22,6	0,0	0,0	0,0	0,0	22,6	0,0	22,6
Summe Buchwert je Kategorie				69,5	2,7	22,2	301,8	22,6	6,3	

Finanzverbindlichkeiten zum 31.12.2017 in Mio. EUR	Buchwert	abzüglich Non- Financial Instruments	Financial Instruments	At Amortised Cost	At Fair Value through Profit and Loss (Held for Trading)	Hedge Accounting	Fair Value
Langfristige Verbindlichkeiten							
Finanzverbindlichkeiten	19.797,3	0,0	19.797,3	19.789,7	6,2	1,4	23.190,9
Sonstige Verbindlichkeiten	33,3	33,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Kurzfristige Verbindlichkeiten							
Finanzverbindlichkeiten	424,1	0,0	424,1	413,3	8,0	2,8	424,1
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	470,9	6,6	464,3	464,3	0,0	0,0	464,3
Sonstige Verbindlichkeiten	757,4	117,7	639,7	639,7	0,0	0,0	639,7
Summe Buchwert je Kategorie				21.307,0	14,2	4,2	

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 tatsächlicher Saldierungen bestehen, werden in den nachfolgenden Tabellen nur die potenziellen Aufrechnungsbeträge aus Stromderivaten aufgrund von Nettingvereinbarungen und sonstigen Vereinbarungen mit Vertragspartner dargestellt:

per 31.12.2018 in Mio. EUR	Buchwerte brutto gebucht	Aufrechnungsbeträge, die nicht in der Bilanz saldiert werden	potenzielle Nettobeträge nach potenzieller Saldierung
Stromderivate Aktiv	26,8	-14,2	12,6
Stromderivate Passiv	-16,5	0,1	-16,4

per 31.12.2017 in Mio. EUR	Buchwerte brutto gebucht	Aufrechnungsbeträge, die nicht in der Bilanz saldiert werden	potenzielle Nettobeträge nach potenzieller Saldierung
Stromderivate Aktiv	22,2	-9,7	12,5
Stromderivate Passiv	-6,3	0,0 *)	-6,3

*) Kleinstbetrag

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

Die Zinsergebnisse, die nicht aus Finanzinstrumenten nach den Kategorien des IFRS 9 resultieren, setzen sich insbesondere aus der Aufzinsung von sonstigen Rückstellungen sowie im Geschäftsjahr 2017 aus der Auflösung des Nettobarwertvorteils aus CBL-Transaktionen zusammen.

Abgegrenzte Zinszahlungen aus derivativen Finanzinstrumenten (Zinsswaps), die als Sicherungsinstrumente Cashflow Hedges gemäß IFRS 9 designiert wurden, werden entsprechend als Anpassung des Zinsaufwandes des gesicherten Finanzinstruments erfasst. Das Zinsergebnis wird den Bewertungsklassen anhand des Grundgeschäfts zugeordnet; im Berichtszeitraum wurden ausschließlich finanzielle Verbindlichkeiten gesichert.

Nettofinanzergebnisse nach Bewertungsklassen

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

31.12.2018 in Mio. EUR	Ergebnis aus der Folgebewertung						
	Zinsergebnis	zum Fair Value	Währungs- umrechnung	Wert- berichtigung (Impairment)/ Wertaufholung	Ergebnis aus dem Abgang	Ergebnis aus Beteiligungen	Sonstiges
Financial Assets measured at amortised cost (FAAC)	9,7	0,0	6,6	-0,2	0,0	0,0	-0,6
FVtPL (EK-Instrumente)	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Financial Instruments measured at FVtPL (Pflichtansatz)	0,0	-1,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Financial Liabilities measured at Amortised Cost (FLAC)	-558,8	0,0	-6,7	0,0	0,0	0,0	0,0
Hedge Accounting	-2,9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

31.12.2017 in Mio. EUR	Ergebnis aus der Folgebewertung						
	Zinsergebnis	zum Fair Value	Währungs- umrechnung	Wert- berichtigung (Impairment)/ Wertaufholung	Ergebnis aus dem Abgang	Ergebnis aus Beteiligungen	Sonstiges
Loans and Receivables (LaR)	13,5	0,0	-21,3	0,0	0,0	0,0	-1,2
Available for Sale Financial Assets (Afs)	4,0	0,0	-6,0	-0,2	-7,9	0,3	0,0
Financial Instruments Held-for- Trading (FAHFT, FLHFT)	0,0	8,2	0,0	0,0	0,0	0,0	-1,4
Financial Liabilities measured at Amortised Cost (FLAC)	-571,3	0,0	28,7	0,0	7,9	0,0	0,0
Hedge Accounting	-2,9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

Das Zinsergebnis aus finanziellen Verbindlichkeiten der Bewertungsklasse Financial Liabilities Measured at Amortised Cost schließt im Wesentlichen Zinsaufwendungen aus Anleihen und Krediten sowie Cross-Border-Leasing-Transaktionen ein. Die übrigen Komponenten des Nettoergebnisses erfasst der ÖBB-Infrastruktur-Konzern im sonstigen Finanzaufwand bzw. im sonstigen Finanzertrag. Der nach der Effektivzinsmethode berechnete Gesamtzinsertrag beträgt rd. 9,7 Mio. EUR (Vj: rd. 13,5 Mio. EUR). In der Position Hedge Accounting sind im ausgewiesenen Zinsergebnis saldierte Swaperträge in Höhe von rd. 0,1 TEUR enthalten.

Im Nettofinanzergebnis sind keine Aufwendungen aus Wertberichtigungen von Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie sonstigen Forderungen und Vermögenswerten in Höhe von rd. 2,1 Mio. EUR (Vj: rd. 4,2 Mio. EUR) enthalten, da diese im operativen Ergebnis enthalten sind. Nähere Informationen dazu gibt Erläuterung 20.

29.6. Derivative Finanzinstrumente

In den nachfolgenden Tabellen sind die bilanzierten beizulegenden Zeitwerte sämtlicher derivativer Finanzinstrumente dargestellt. Dabei wird unterschieden, ob diese in eine wirksame Sicherungsbeziehung gemäß IFRS 9 (Cashflow Hedge) eingebunden sind oder nicht.

in Mio. EUR	Vermögenswerte		Schulden	
	Buchwerte 31.12.2018	Buchwerte 31.12.2017	Buchwerte 31.12.2018	Buchwerte 31.12.2017
Zinsswaps				
ohne Hedge-Beziehung	0,0	0,0	3,2	4,0
Cashflow Hedges	0,0	0,0	1,4	4,2
Stromderivate				
ohne Hedge-Beziehung	26,8	22,2	16,5	6,3
Cashflow Hedges	44,0	6,3	0,0	0,0
Sonstige Derivate				
ohne Hedge-Beziehung	0,0	0,0	4,1	3,9
Summe	70,8	28,5	25,2	18,4

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

Fair Value-Hierarchie

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

31.12.2018	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	0,9	0,9
Finanzielle Vermögenswerte	0,0	70,8	0,9	71,7
Derivate unter Hedge Accounting	0,0	1,4	0,0	1,4
Derivate Handelsbestand	0,0	23,8	0,0	23,8
Finanzielle Schulden	0,0	25,2	0,0	25,2
31.12.2017	Level 1	Level 2	Level 3	Summe
Derivate unter Hedge Accounting	0,0	6,3	0,0	6,3
Derivate Handelsbestand	0,0	22,2	0,0	22,2
Available-for-Sale	20,5	49,0	0,0	69,5
Finanzielle Vermögenswerte	20,5	77,5	0,0	98,0
Derivate unter Hedge Accounting	0,0	4,2	0,0	4,2
Derivate Handelsbestand	0,0	14,2	0,0	14,2
Finanzielle Schulden	0,0	18,4	0,0	18,4

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 29.1. verwiesen.

30. Leasingtransaktionen

30.1. Leasinggeber

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

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

Es gibt rd. 25.400 (Vj: rd. 25.700) Mietverträge, die überwiegend unbefristet und unter Einhaltung einer Kündigungsfrist von maximal sechs Monaten aufgelöst werden könnten. Davon sind rd. 7.200 (Vj: rd. 7.500) externe befristete Mietverträge, die zwischen 2019 und 2112 (Vj: 2018 und 2077) enden, und innerhalb des ÖBB-Konzerns 140 (Vj: 100) Verträge, die zwischen 2019 und 2107 (Vj: 2018 und 2107) enden, wobei es sich bei den langfristigen Verträgen um eingeräumte Baurechte an Grund und Boden handelt. Die bedingten Mieterträge beziehen sich ausschließlich auf Mietverträge und sind gegenüber Dritten und nicht mit Konzerngesellschaften abgeschlossen.

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

Die Mindestleasingzahlungen aus den befristeten operativen Leasingverträgen an den Bilanzstichtagen betragen:

31.12.2018 in Mio. EUR	Gesamt	bis zu 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	mehr als 5 Jahre
Grundstücke und Bauten	521,8	50,6	141,2	330,0
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>125,4</i>	<i>5,1</i>	<i>19,6</i>	<i>100,7</i>
Fahrpark	9,0	3,9	5,0	0,1
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>8,9</i>	<i>3,8</i>	<i>5,0</i>	<i>0,1</i>
Sonstige technische Anlagen und Maschinen	0,4	0,0	0,1	0,3

31.12.2017 in Mio. EUR	Gesamt	bis zu 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	mehr als 5 Jahre
Grundstücke und Bauten	491,9	49,2	142,0	300,7
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>127,3</i>	<i>5,0</i>	<i>19,0</i>	<i>103,3</i>
Fahrpark	9,3	4,2	5,1	0,0
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>9,1</i>	<i>4,1</i>	<i>5,0</i>	<i>0,0</i>
Sonstige technische Anlagen und Maschinen	0,5	0,0	0,1	0,4

An bedingten Mietzahlungen wurden im Jahr 2018 rd. 3,3 Mio. EUR (Vj: rd. 2,3 Mio. EUR) ertragswirksam erfasst.

30.2. Leasingnehmer

Finanzierungsleasing

Der letzte Finanzierungsleasingvertrag ist im Januar 2017 ausgelaufen.

Operatives Leasing

Die künftigen Mindestleasingzahlungen aufgrund von unkündbaren operativen Leasingverträgen setzen sich 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	8,4	29,7	52,2
Technische Anlagen und Maschinen	0,1	0,2	0,0
Andere Anlagen sowie Betriebs- und Geschäftsausstattung	11,3	17,0	0,0
Gesamt	19,8	46,9	52,2

2017 in Mio. EUR	Bis zu 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	mehr als 5 Jahre
Grundstücke und Bauten	8,1	31,3	55,6
Technische Anlagen und Maschinen	0,4	0,9	0,3
Andere Anlagen sowie Betriebs- und Geschäftsausstattung	11,2	16,8	0,0
Gesamt	19,7	49,0	55,9

Bei den Operating-Leasing-Verträgen handelt es sich hauptsächlich um Gebäude und EDV-Geräte. Bedingte Leasingzahlungen sind nicht angefallen. Die Leasingverträge haben eine Laufzeit bis 2034 (Betriebsführungszentrale). In den jeweiligen Berichtsperioden wurden Mindestleasingzahlungen in der Höhe von rd. 20,3 Mio. EUR (Vj: rd. 20,9 Mio. EUR), davon gegenüber verbundenen Unternehmen rd. 11,4 Mio. EUR (Vj: rd. 10,6 Mio. EUR), als Aufwand erfasst.

30.3. Cross-Border-Leasing-Verträge

Im Zeitraum von Mai 1995 bis Dezember 2002 haben die Österreichischen Bundesbahnen (nunmehr ÖBB-Infrastruktur AG) 17 Cross-Border-Leasing-Transaktionen (CBL-Transaktionen) über Infrastrukturanlagen und Rollmaterial abgeschlossen, wovon per 31.12.2018 zwei (Vj: zwei) Transaktionen noch immer Gültigkeit haben.

Die beiden noch bestehenden CBL-Transaktionen der ÖBB-Infrastruktur AG sind über Subleases der ÖBB-Produktion GmbH sowie der ÖBB-Personenverkehr AG überbunden.

Bei beiden 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 ÖBB-Infrastruktur AG zurück.

Zahlungsverpflichtungen wie Leasingraten und die der bei Ausübung der Kaufoption nötigen Zahlungen wurden durch den Abschluss von Tilgungsträgern bei diversen Bank- und Leasinginstituten abgesichert. In den Verträgen haben sich die Bank- oder Leasinginstitute verpflichtet, die vertraglich vereinbarten Zahlungen zu den festgesetzten Zahlungsterminen für die ÖBB-Infrastruktur AG zu leisten. 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 Jahr 2017 endeten zwei CBL-Transaktionen durch Kaufoption. Eine der beiden Transaktionen betraf die ÖBB-Infrastruktur AG selbst, die zweite Transaktion war über Sublease-Vereinbarungen der ÖBB-Personenverkehr AG überbunden.

Sanierung des Rating Triggers UniCredit Bank Austria

Im April 2015 wurden drei Transaktionen aufgrund der Ratingherabstufung im Geschäftsjahr 2014 saniert, wofür entsprechende Rückstellungen gebildet wurden. Zur Sanierung dieses Rating Trigger Events wurden Sicherheiten in Form von sechs verpfändeten Wertpapierdepots mit US-Treasuries in die CBL-Transaktionen eingebracht, von denen per 31.12.2018 noch zwei bestehen. Der Ankauf der US-Treasuries erfolgte währungskongruent kreditfinanziert (Private Placement). Die bestehenden PUAs, welche die ÖBB-Infrastruktur AG nach der Einrichtung der Depots nicht mehr als Sicherheit benötigt, dienen zur Rückzahlung des für den Ankauf der US-Treasuries abgeschlossenen Private Placements. Der Sicherheitentausch betrifft rechtlich im Außenverhältnis zur Gänze die ÖBB-Infrastruktur AG. Das gilt auch für die 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

Allgemeine Grundsätze für sämtliche CBL-Transaktionen

Wirtschaftliches Eigentum der Anlagen verbleibt beim ÖBB-Konzern

Sämtliche die den ÖBB-Infrastruktur-Konzern im Innen- und Außenverhältnis betreffenden Transaktionen sind ausgelaufen. Die im Rahmen von Sublease-Agreements an andere Gesellschaften des ÖBB-Konzerns überlassenen Anlagen werden bei diesen bilanziell erfasst.

Ratierliche Auflösung des erzielten Nettobarwertvorteils

Der am Beginn der Transaktionen vereinnahmte Nettobarwertvorteil wird unter den sonstigen Verbindlichkeiten ausgewiesen und zeitanteilig über die Laufzeit ertragswirksam aufgelöst. Zum 31.12.2016 betrug der noch nicht aufgelöste Nettobarwertvorteil, der auf den ÖBB-Infrastruktur-Konzern entfiel, rd. 0,7 Mio. EUR. Dieser wurde 2017 zur Gänze aufgelöst. Die Erträge aus der Auflösung des Nettobarwertvorteils im Jahr 2017 in Höhe von rd. 0,7 Mio. EUR wurde als Zinsertrag im Rahmen des Zinsergebnisses ausgewiesen.

Klassifizierung der Leasingtransaktionen nach ihrem wirtschaftlichen Gehalt

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

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

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

Bilanzierung von Vermögenswerten und Leasingverbindlichkeiten (nicht verknüpfte Transaktionen)

Sofern eine bilanzielle Erfassung geboten ist, wurden die Wertpapiere (Veranlagungen bei Banken und Payment Undertaking Agreements) mit den fortgeführten Anschaffungskosten bewertet. Die 2014 und 2015 zur Sanierung des Rating Triggers beschafften US-Treasuries wurden der Kategorie „Available for Sale“ (IAS 39) und ab dem 01.01.2018 der Kategorie „Fremdkapitalinstrumente zu fortgeführten Anschaffungskosten“ zugeordnet. Den finanziellen Vermögenswerten stehen zunächst Leasingverbindlichkeiten und bei den US-Treasuries zusätzlich eine Kreditfinanzierung gegenüber. Die Umrechnung der Fremdwährungsbeträge erfolgt zum jeweiligen Stichtagskurs. Allfälligen wechselkursbedingten Wertminderungen und Wertsteigerungen stehen gegengleiche Wechselkurseffekte bei den Leasingverbindlichkeiten sowie im Falle der Absicherung des Tilgungsträgers bezüglich einer der Tranchen bei einer Transaktion eine Kreditfinanzierung gegenüber.

Die gestiegenen Bonitätsrisiken wurden berücksichtigt, indem bei jenen Vertragspartnern, die bei Standard & Poor's ein Rating von unter AA+ aufweisen und für die keine zusätzlichen Sicherheiten in Form einer Gewährträgerhaftung oder durch Verpfändung von Wertpapieren bester Bonität zugunsten des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns bestehen, entsprechende Wertberichtigungen auf die Veranlagungen vorgenommen wurden. Die Höhe der Wertberichtigung wird dabei neben der Berücksichtigung von individuellen Umständen grundsätzlich in Form von Portfoliowertberichtigungen in Abhängigkeit von historischen Ausfallwahrscheinlichkeiten gemessen am Rating der Vertragspartner und der Restlaufzeit der Transaktion ermittelt. Es bestehen Wertberichtigungen in Höhe von rd. 0,2 Mio. EUR (Vj: keine) auf Veranlagungen.

Im Konzernabschluss zum 31.12.2018 betragen die finanziellen Vermögenswerte im Zusammenhang mit nicht verknüpften Leasingtransaktionen rd. 65,0 Mio. EUR (Vj: rd. 63,5 Mio. EUR). Aus der Beendigung einer Leasingtransaktion bestehen Ansprüche gegenüber der ÖBB-Personenverkehr AG in Höhe von rd. 8,9 Mio. EUR (Vj: rd. 9,2 Mio. EUR). Die damit im Zusammenhang stehenden Finanzverbindlichkeiten betragen zum 31.12.2018 rd. 65,3 Mio. EUR (Vj: rd. 58,0 Mio. EUR).

Behandlung von Transaktionen ohne gesonderten wirtschaftlichen Gehalt (verknüpfte Transaktionen)

Gemäß SIC 27 wurden für diese Transaktionen keine Vermögenswerte und Verbindlichkeiten erfasst. Die Depotzahlungen und Wertpapiere, die im Zusammenhang mit den Payment Undertaking Agreements geleistet und erworben wurden, werden daher in der Bilanz nicht berücksichtigt. Die zivilrechtlichen Verpflichtungen aus den Leasingverhältnissen werden für den Fall, dass die jeweiligen Vertragspartner unter den Schuldübernahmeverträgen den Zahlungsverpflichtungen nicht nachkommen, als Eventualverbindlichkeiten dargestellt. Zum 31.12.2018 betragen die Eventualverbindlichkeiten aus CBL-Transaktionen rd. 54,0 Mio. EUR (Vj: rd. 54,3 Mio. EUR). Die zugrundeliegenden Veranlagungen weisen allesamt ein Rating von zumindest AA+ auf oder sind durch eine Gewährträgerhaftung der Öffentlichen Hand abgesichert und haben keinen Zusammenhang mit Absicherungen von bestehenden Tilgungsträgern.

31. Vereinbarungen von Dienstleistungslizenzen (SIC 29)

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

Konzession Liechtenstein

Vereinbarungen von Dienstleistungslizenzen im Sinne des SIC 29 betreffen den Bereich Schieneninfrastruktur.

Am 13.06.1977 wurde der ÖBB-Infrastruktur Bau AG (nunmehr ÖBB-Infrastruktur AG) die Konzession zum Betrieb der Eisenbahn im Fürstentum Liechtenstein erteilt, welche bis 31.12.2017 befristet war. Aufgrund rechtzeitiger Antragstellung der ÖBB auf Verlängerung dieser Konzession gilt diese bis zur Erledigung des Antrages unverändert fort (Art 7 Abs 2 EisBG).

Am 03.12.1968 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 31.12.2017 geendet hätte. Nach rechtzeitiger Antragstellung wurde diese Konzession mit Bescheid des Schweizer UVEK vom 03.03.2017 für den Streckenabschnitt St. Margrethen—Grenze(—Bregenz) für die Dauer von fünfzig Jahren, das heißt bis zum 31.12.2067; und für die Strecke Buchs SG -Grenze (—Feldkirch) für die Dauer von fünf Jahren, das heißt bis zum 31.12.2022 verlängert.

Die ÖBB-Infrastruktur AG ist auf dieser Grundlage weiterhin berechtigt und verpflichtet, in 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 31.12.2018 einen Buchwert von rd. 25,4 Mio. EUR (Vj: rd. 26,4 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 17.02.2017 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 08.11.2017 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 sind, 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 Finanzierung und 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 weiterhin erhalten und betrieben werden soll.

Am 09.05.2018 einigten sich die Minister Risch (FL) und Hofer (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 06.07.2018 eine erste Verhandlungsrunde zum Thema Kostentragung für das Projekt S-Bahn FL.A.CH statt.

Im Lenkungsausschuss am 11.07.2018 wurde nunmehr festgelegt, dass eine Neuberechnung der Kosten und Aktualisierung der Planung auf Basis der vorliegenden Genehmigungen und der vorgenommenen Clusterung nach Funktionalität mit Preisbasis 2018 vorgenommen wird und die Verhandlungen auf dieser Basis fortgeführt werden. Im Zuge der Entscheidung betreffend Umsetzung des Projektes FL.A.CH kann voraussichtlich im Jahr 2019 auch die Konzessionsfrage auf FL-Hoheitsgebiet im Rahmen einer politischen Lösung geklärt werden.

32. Transaktionen mit nahestehenden Unternehmen und nahestehende Personen

Lieferungen an oder von nahestehenden Unternehmen oder nahestehende Personen

Nahestehende Unternehmen bzw. nahestehende Personen beinhalten verbundene, nicht vollkonsolidierte Unternehmen des Konzerns oder des ÖBB-Holding-Konzerns, assoziierte Unternehmen mit eventuellen Tochterunternehmen, Gemeinschaftsunternehmen mit eventuellen Tochterunternehmen, die Aktionärin der ÖBB-Holding AG (Republik Österreich) sowie deren wesentlichste Tochtergesellschaften und die Mitglieder des Managements in Schlüsselpositionen (Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats der ÖBB-Infrastruktur AG und Mitglieder der Geschäftsführungen und der Aufsichtsräte von vollkonsolidierten Tochterunternehmen der ÖBB-Infrastruktur 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, Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft, Telekom Austria AG, Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH, Verbund AG), die ebenfalls als nahestehende Unternehmen gemäß IAS 24 einzustufen sind, bestehen Geschäftsbeziehungen innerhalb des Leistungsspektrums des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns zu fremdüblichen Bedingungen. Die im Berichtsjahr mit diesen Unternehmen im Sinne von IAS 24 durchgeführten Transaktionen betrafen alltägliche Geschäfte des operativen Geschäftsbereichs. Wesentliche Transaktionen (Umsatzerlöse in Höhe von rd. 11,5 Mio. EUR [Vj: rd. 19,0 Mio. EUR] Aufwendungen in Höhe von rd. 69,2 Mio. EUR [Vj: rd. 42,8 Mio. EUR]) wurden mit dem Konzern der Verbund AG getätigt. Die zum Bilanzstichtag offenen Posten dieser Unternehmen werden in den Forderungen und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen ausgewiesen. Die übrigen Transaktionen waren insgesamt von untergeordneter Bedeutung und lagen unter 3% der Aufwendungen für Material sowie bezogene Leistungen und unter 1% der Umsatzerlöse.

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

Nachfolgend wird auf das Volumen der Transaktionen zwischen dem ÖBB-Infrastruktur-Konzern und nahestehenden Unternehmen des übrigen ÖBB-Konzerns sowie die aus diesen Transaktionen offenen Forderungen und Verbindlichkeiten zum Geschäftsjahresende eingegangen:

in Mio. EUR	Verbundene Unternehmen Teilkonzern Rail Cargo Austria		Verbundene Unternehmen Teilkonzern ÖBB- Personenverkehr		Verbundene nicht vollkonsolidierte Unternehmen der ÖBB-Infrastruktur		Übrige verbundene Unternehmen	
	2018	2017	2018	2017	2018	2017	2018	2017
Verkauf von Waren/ Dienstleistungen	211,6	211,5	337,5	330,2	0,0	0,0	194,0	191,1
Erwerb von Waren/ Dienstleistungen/ Anlagevermögen	70,6	65,7	24,7	24,6	0,0	0,0	130,8	120,3
Forderungen aus Lieferung und Leistung	17,3	19,8	29,0	28,3	0,0	0,0	18,2	30,5
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	0,0	0,0	8,9	26,2	0,0	0,4	0,0	15,5
Verbindlichkeiten aus Lieferung und Leistung	20,1	15,6	3,0	2,9	0,0	0,0	19,0	29,6
Sonstige finanzielle Schulden	0,0	0,0	0,0	0,0	0,3	0,3	321,6	155,3

Transaktionen mit verbundenen Unternehmen des übrigen ÖBB-Konzerns werden in den Erläuterungen zu den einzelnen Positionen zum Konzernabschluss gesondert angegeben. Die finanziellen Schulden gegenüber den übrigen verbundenen Unternehmen bestehen im Wesentlichen gegenüber der ÖBB-Finanzierungsservice GmbH.

Seitens des Mutterunternehmens ÖBB-Holding AG wurden im Berichtsjahr Leistungen unter anderem in den Bereichen Controlling, Finanzen, Kommunikation, Marketing, Produktion, Technik, Sicherheit, Revision, Konzernrechnungswesen, -bilanzierung und -steuern, Strategie, Unternehmensentwicklung, Recht, Compliance sowie strategischer Konzerneinkauf, strategisches IT-Management und strategisches Personalmanagement erbracht, die mittels Einzelvereinbarungen oder im Umlagenweg zur Verrechnung gelangt sind. Die Umsatzerlöse betragen rd. 1,9 Mio. EUR (Vj: rd. 1,4 Mio. EUR), die Aufwendungen rd. 21,2 Mio. EUR (Vj: rd. 18,8 Mio. EUR). Per 31.12.2018 werden Forderungen über rd. 82,2 Mio. EUR (Vj: rd. 83,1 Mio. EUR) und Verbindlichkeiten über rd. 6,8 Mio. EUR (Vj: rd. 6,5 Mio. EUR) ausgewiesen. Die Forderungen gegenüber der ÖBB-Holding AG bestehen insbesondere aus Umsatzsteuerguthaben (Umsatzsteuerorganschaft).

Nachfolgend werden die Konzernbeziehungen zu den assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen sowie zu nahestehenden Personen zu Mitgliedern der Geschäftsführung eines Tochterunternehmens dargestellt.

in Mio. EUR	Assoziierte Unternehmen		Gemeinschaftsunternehmen	
	2018	2017	2018	2017
Verkauf von Waren/ Dienstleistungen (Gesamterträge)	3,4	3,5	1,2	1,7
Erwerb von Waren/ Dienstleistungen/ Anlagevermögen (Gesamtaufwendungen)	26,3	23,6	0,0	0,0
Forderungen aus Lieferung und Leistung	0,7	0,7	0,6	0,1
Verbindlichkeiten aus Lieferung und Leistung	1,4	0,5	0,0	0,0

Informationen über gegebene Garantien gegenüber verbundenen Unternehmen sind in Erläuterung 28 enthalten.

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

Allgemein

Die ÖBB-Infrastruktur AG ist ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen, dessen Aufgaben im öffentlichen Interesse 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 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 solange einen Zuschuss, als die unter den jeweiligen Marktbedingungen von den Nutzern der Schieneninfrastruktur zu erzielenden Erlöse die bei sparsamer und wirtschaftlicher Geschäftsführung anfallenden Aufwendungen nicht abdecken, und
- gemäß § 42 (2) Bundesbahngesetz Zuschüsse zur Instandhaltung, zur Planung und zum Bau von Schieneninfrastruktur.

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

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

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 gemäß § 42 Bundesbahngesetz), welche die Zuschüsse ab 2016 regeln, von der Republik Österreich, vertreten durch das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Finanzen und der ÖBB-Infrastruktur AG formal gefertigt. Diese Zuschussvereinbarungen haben somit auch für das Jahr 2018 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 Brennerbasistunnels) bis zum Jahr 2016 75% und für die Jahre 2017ff. 80% der jährlichen Investitionsausgaben, für die 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 BMVIT und dem BMF herzustellen.

Im Jahr 2018 wurde auf Basis der gültigen Zuschussvereinbarung 2016 bis 2021 ein Zuschuss in Höhe von rd. 873,1 Mio. EUR (Vj: rd. 785,9 Mio. EUR) für Erweiterungs- und Reinvestitionen (mit Ausnahme des Brenner Basistunnels) gewährt. Für Inspektion, Wartung und Entstörung wurde rd. 561,1 Mio. EUR (Vj: rd. 550,5 Mio. EUR) gewährt.

Für Errichtungskosten des Brenner Basistunnels hat die ÖBB-Infrastruktur AG Kostenbeiträge in Höhe von rd. 90,0 Mio. EUR (Vj: rd. 47,0 Mio. EUR) geleistet, die der Gesellschaft nach Abzug der vertraglich mit dem Land Tirol im Zuge des Anteilerwerbs vereinbarten Zahlungen, vom Bund in Höhe von rd. 44,8 Mio. EUR (Vj: rd. 41,3 Mio. EUR) refundiert wurden.

Betrieb der Infrastruktur und Lehrlingskosten

Die ÖBB-Infrastruktur AG hat dem BMVIT 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 Benützung- und anderen Entgelte.

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

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

Die von der ÖBB-Infrastruktur AG konkret zu erreichenden Zielvorgaben gliedern sich insbesondere in allgemeine, Qualitäts-, Sicherheits- und Effizienzzielvorgaben, die unter Bedachtnahme auf die gesetzlichen Aufgaben der ÖBB-Infrastruktur AG vereinbart werden; sie 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 2018 gewährten Zuschüsse betragen unter Berücksichtigung der Anrechnung von Vorjahresbeträgen in Höhe von rd. 2,4 Mio. EUR rd. 2.271,5 Mio. EUR (Vj: rd. 2.122,2 Mio. EUR). Der Zuschuss für Erweiterungs- und Reinvestitionen in Höhe von rd. 873,1 Mio. EUR (Vj: rd. 785,8 Mio. EUR) wurde aufgrund der durchgeführten Investitionsmaßnahmen und einer günstigeren Zinsentwicklung um rd. 51,3 Mio. EUR (Vj: rd. 32,5 Mio. EUR) auf rd. 821,8 Mio. EUR (Vj: rd. 753,3 Mio. EUR) reduziert und ist in den sonstigen betrieblichen Erträgen ausgewiesen. Der Zuschuss für die Betriebsführung sowie Inspektion, Wartung, Entstörung und Instandsetzung in Höhe von rd. 1.398,4 Mio. EUR (Vj: rd. 1.336,4 Mio. EUR) wurde durch eine Verbesserung in der operativen Geschäftsabwicklung sowie der günstigeren Zinsentwicklung in Summe um rd. 251,8 Mio. EUR (Vj: rd. 194,0 Mio. EUR) reduziert und ist in den Umsatzerlösen ausgewiesen. Der auf die gemäß IAS 23 aktivierten Zinsen entfallende Zuschuss in Höhe von rd. 91,1 Mio. EUR (Vj: rd. 77,6 Mio. EUR) ist als Investitionszuschuss zu sehen und dient zur Abdeckung künftiger Aufwendungen, die in Form von Abschreibungen anfallen. Der Ausweis im Jahresabschluss erfolgt als Reduktion des Zuschusses gemäß § 42 (1) Bundesbahngesetz und wird als Kostenbeitrag dargestellt. Somit wurde für Betriebsführung sowie Inspektion, Wartung, Entstörung und Instandsetzung ein Betrag in Höhe von rd. 1.055,5 Mio. EUR (Vj: rd. Mio. 1.064,8 EUR) ertragswirksam ausgewiesen. Die abgegrenzten Beträge im Zusammenhang mit den Zuschüssen für Erweiterungs- und Reinvestitionen in Höhe von rd. 50,1 Mio. EUR (Vj: rd. 31,6 Mio. EUR) sowie im Zusammenhang mit der Betriebsführung und Lehrlingsausbildung in Höhe von rd. 251,8 Mio. EUR (Vj: rd. 194,0 Mio. EUR) werden unter den sonstigen Verbindlichkeiten ausgewiesen. Die Spitzabrechnung der Annuität des Brenner Basistunnels ergibt einen Tilgungsanteil für die ÖBB-Infrastruktur AG in Höhe von rd. 1,2 Mio. EUR (Vj: rd. 0,9 Mio. EUR), welcher in der passiven Rechnungsabgrenzung ausgewiesen wird.

Die Entwicklung der Zuschüsse im Jahr 2018 stellt sich demnach wie folgt dar:

in Mio. EUR	Gesamter Zuschuss	Abgrenzungen	Ertragswirksam 2018
§ 42 (1) Betriebsführung	837,3	-342,9	494,4
§ 42 (2) Inspektion, Wartung, Entstörung und Instandsetzung	561,1	0,0	561,1
Umsatzerlöse	1.398,4	-342,9	1.055,5
§ 42 (2) Erweiterungs- und Reinvestitionen	873,1	-51,3	821,8
Sonstige betriebliche Erträge	873,1	-51,3	821,8
Summe	2.271,5	-394,2	1.877,3

Die Entwicklung der Zuschüsse stellte sich im Jahr 2017 wie folgt dar:

in Mio. EUR	Gesamter Zuschuss	Abgrenzungen	Ertragswirksam 2017
§ 42 (1) Betriebsführung	785,9	-271,6	514,3
§ 42 (2) Inspektion, Wartung, Entstörung und Instandsetzung	550,5	0	550,5
Umsatzerlöse	1.336,4	-271,6	1.064,8
§ 42 (2) Erweiterungs- und Reinvestitionen	785,8	-32,5	753,3
Sonstige betriebliche Erträge	785,8	-32,5	753,3
Summe	2.122,2	-304,1	1.818,1

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. 36,2 Mio. EUR (Vj: rd. 30,1 Mio. EUR) bzw. Gemeinden in Höhe von rd. 12,9 Mio. EUR (Vj: rd. 19,7 Mio. EUR), wobei daraus zum Bilanzstichtag noch offene Forderungen in Höhe von

rd. 18,9 Mio. EUR (Vj: rd. 0,0 Mio. EUR) und offene Verbindlichkeiten in Höhe von rd. 0,0 Mio. EUR (Vj: rd. 1,1 Mio. EUR) bestehen. Des Weiteren wurden Förderungen der EU in Höhe von rd. 2,0 Mio. EUR (Vj: rd. 5,9 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 und der Mitglieder der Geschäftsführungen der Tochterunternehmen

Der Vorstand der ÖBB-Infrastruktur AG besteht am Bilanzstichtag aus drei (Vj: drei) Mitgliedern. Für die gewährten Gesamtbezüge des Vorstands wurden für die in den Berichtsjahren aktiven Vorstände gemäß § 266 Z 2 UGB rd. 1.118 TEUR (Vj: rd. 1.042 TEUR) aufgewendet, die auch variable Komponenten und Sachbezüge enthalten. Gesetzliche Beiträge an die Mitarbeitervorsorgekasse wurden über rd. 17 TEUR (Vj: rd. 16 TEUR) geleistet. Die Urlaubsrückstellungen verringerten sich um rd. 7 TEUR von rd. 145 TEUR auf rd. 138 TEUR. Die Rückstellungen betreffend Zielvereinbarungen betragen zum 31.12.2018 rd. 412 TEUR (Vj: rd. 345 TEUR). Für ehemalige Vorstandsmitglieder fielen Pensionszahlungen in Höhe von rd. 42 TEUR (Vj: rd. 42 TEUR) an. Die Rückstellungen für Pensionen wurden um rd. 3 TEUR erhöht (Vj: rd. 60 TEUR verringert).

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

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

Die Vorstände der ÖBB-Infrastruktur 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 karezierten definitiven ÖBB Dienstverhältnis nach den allgemeinen Vertragsbedingungen für Dienstverhältnisse bei den Österreichischen Bundesbahnen (AVB) stehen. Im Zusammenhang mit dieser Pensionskassenregelung wurde eine Rückstellung in Höhe von rd. 45 TEUR (Vj: rd. 22 TEUR) gebildet. Eine Pensionszusage seitens des Unternehmens gibt es nicht.

Für die gewährten Gesamtbezüge der GeschäftsführerInnen von Tochterunternehmen wurden für die in den Berichtsjahren aktiven GeschäftsführerInnen für ihre Tätigkeit als Geschäftsführer rd. 683 TEUR (Vj: rd. 637 TEUR) aufgewendet, die auch variable Komponenten und Sachbezüge enthalten. GeschäftsführerInnen, die gleichzeitig DienstnehmerInnen im ÖBB-Konzern sind, erhalten keine gesonderten Bezüge für ihre Geschäftsführertätigkeit.

Bezüge der Mitglieder des Aufsichtsrats

Gemäß der Geschäftsordnung für den Aufsichtsrat der ÖBB-Infrastruktur AG kann den Aufsichtsratsmitgliedern eine Vergütung zuerkannt werden. In der ordentlichen Hauptversammlung 2017 wurde eine Vergütung für externe Aufsichtsratsmitglieder wie folgt beschlossen: Die Basisvergütung für ein Aufsichtsratsmandat beträgt 9 TEUR pro Jahr. Zusätzlich erhält das Aufsichtsratsmitglied für jede Sitzung eines Aufsichtsrats, des Präsidiums oder eines Ausschusses ein Sitzungsgeld in der Höhe von 200 EUR. Der Vorsitzende eines Aufsichtsrats erhält die doppelte, ein Stellvertreter des Vorsitzenden in der ÖBB-Infrastruktur AG erhält die eineinhalbfache Basisvergütung. Für die Tätigkeit in einem weiteren Aufsichtsrat im ÖBB-Konzern erhält das Mitglied weitere 50% der oben angeführten Werte. Bei Kumulation von mehreren Funktionen darf eine Höchstgrenze von 27 TEUR (zuzüglich Sitzungsgeldern) nicht überschritten werden. Mitglieder des Aufsichtsrats, die Vorstandsmitglieder, GeschäftsführerInnen, BelegschaftsvertreterInnen oder DienstnehmerInnen im ÖBB-Konzern sind, erhalten keine Aufsichtsratsvergütungen.

Die Bezüge der Kapitalvertreter des Aufsichtsrats für ihre Tätigkeit im ÖBB-Infrastruktur-Konzern betragen rd. 84 TEUR (Vj: rd. 45 TEUR).

33. Segmentberichterstattung

Ein Geschäftssegment ist ein Bereich eines Unternehmens, das Geschäftstätigkeiten betreibt, mit denen Erträge erwirtschaftet werden können, bei denen Aufwendungen anfallen und dessen Betriebsergebnisse regelmäßig vom Hauptentscheidungsträger des Unternehmens im Hinblick auf Entscheidungen über die Allokation von Ressourcen zu diesem Segment und die Bewertung seiner Ertragskraft überprüft werden. Es ist eine Gruppe von Vermögenswerten und betrieblichen Aktivitäten, welche Produkte oder Dienstleistungen bereitstellt, die bezüglich ihrer Risiken und Chancen unterschiedlich zu denen anderer Geschäftsbereiche sind und für die einschlägige Finanzinformationen vorliegen.

Informationen zur Segmentberichterstattung

Die Segmentberichterstattung wird im ÖBB-Infrastruktur-Konzern gemäß der Managementstruktur durchgeführt. Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern verfügt nur über ein Segment – Schieneninfrastruktur.

Informationen auf Unternehmensebene

Wichtige Kunden gemäß IFRS 8.34 sind die ÖBB-Personenverkehr AG (Gesamterträge über rd. 329,7 Mio. EUR [Vj: rd. 323,5 Mio. EUR]), die ÖBB-Produktion GmbH (Gesamterträge über rd. 161,4 Mio. EUR [Vj: rd. 160,7 Mio. EUR]) und die Rail Cargo Austria AG (Gesamterträge über rd. 170,7 Mio. EUR [Vj: rd. 171,6 Mio. EUR]). Diese Erträge resultieren überwiegend aus dem Infrastrukturbenützungsentgelt und dem Verkauf von Traktionsstrom. Diese Gesellschaften sind Teil des ÖBB-Konzerns und somit verbundene Unternehmen.

Die folgende Tabelle enthält nach Sitz des Kunden eine Gliederung der Konzernumsätze nach geografischen Märkten, ungeachtet der Herkunft der Waren und Dienstleistungen.

Umsatzerlöse	2018	2017
	in Mio. EUR	in Mio. EUR
Österreich	2.083,4	2.053,0
Deutschland	15,3	26,8
Übrige Märkte	6,1	21,6
Gesamt	2.104,8	2.101,4

Bestandsveränderungen, aktivierte Eigenleistungen, sonstige betriebliche Erträge	2018	2017
	in Mio. EUR	in Mio. EUR
Österreich	1.199,0	1.095,8
Deutschland	0,0	1,2
Übrige Märkte	0,1	3,2
Gesamt	1.199,1	1.100,2

Die Darstellung der Buchwerte des Segmentvermögens und der Zugänge zu den Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten, gegliedert nach geografischen Gebieten, entfällt, nachdem sich alle Vermögenswerte, bis auf jene in Liechtenstein und in der Schweiz in Höhe von rd. 25,4 Mio. EUR (Vj: rd. 26,4 Mio. EUR), im Inland befinden. Die Zugänge zu den Sachanlagen in Liechtenstein und in der Schweiz betragen rd. 0,1 Mio. EUR (Vj: rd. 12,9 Mio. EUR). Die externen Umsatzerlöse, unterteilt nach Dienstleistungen, sind aus Erläuterung 4 ersichtlich.

34. Erläuterungen zur Geldflussrechnung

Die Geldflussrechnung zeigt, wie sich die Zahlungsmittel des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns im Laufe des Berichtsjahres durch Mittelzu- und -abflüsse verändert haben. Innerhalb der Geldflussrechnung wird zwischen Zahlungsströmen aus der Geschäftstätigkeit, der Investitionstätigkeit und der Finanzierungstätigkeit unterschieden. Die Darstellung der operativen Teile der Geldflussrechnung erfolgt nach der indirekten Methode. Es gab keine wechsellkursbedingten Änderungen der liquiden Mittel.

Der Fonds der liquiden Mittel setzt sich neben Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten auch aus kurzfristigen Forderungen und Verbindlichkeiten gegenüber der ÖBB-Finanzierungsservice GmbH zusammen. Gegenüber der ÖBB-Finanzierungsservice GmbH bestehen kurzfristige Forderungen (Ausweis unter den Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten) in Höhe von rd. 14,7 Mio. EUR (Vj: rd. 20,6 Mio. EUR) sowie kurzfristige Verbindlichkeiten (Ausweis unter den kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten) in Höhe von rd. 321,6 Mio. EUR (Vj: rd. 122,9 Mio. EUR). Jener Teil der Zinszahlung, der nach IAS 23 als Teil der Herstellungskosten von qualifizierten Vermögenswerten aktiviert wird, wird im operativen Cashflow ausgewiesen. Die in dem Zusammenhang erhaltenen Bundeszuschüsse in Höhe von rd. 91,1 Mio. EUR (Vj: rd. 77,6 Mio. EUR) werden ebenfalls im operativen Cashflow unter Veränderungen von Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Schulden und Abgrenzungen dargestellt.

Die wesentlichen Non-Cash-Transaktionen betreffen in beiden Berichtsjahren hauptsächlich die bilanzielle Erfassung und die Ausbuchung von Veranlagungen und Verpflichtungen aus CBL-Transaktionen und Subleasevereinbarungen.

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 31.12.2017	zahlungs- wirksame Änderungen	Wechselkurs- änderungen	übrige Änderungen Fremdkapital	übrige Änderungen Eigenkapital	Stand per 31.12.2018
Langfristige Schulden						
Anleihen	14.256,2	0,0	2,2	-1.537,9	0,0	12.720,5
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	3.986,3	-7,0	0,0	0,2	0,0	3.979,5
Finanzverbindlichkeiten Leasing	82,6	0,0	0,0	-17,3	0,0	65,3
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>24,5</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>-24,5</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>
Übrige Finanzverbindlichkeiten	1.472,3	308,9	1,7	-5,8	-1,4	1.775,6
Gesamt langfristige Schulden	19.797,3	301,9	3,9	-1.560,8	-1,4	18.540,9
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten						
Anleihen	0,0	0,0	0,0	1.539,5	0,0	1.539,5
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	6,7	0,2	0,0	0,0	0,0	6,9
Finanzverbindlichkeiten Leasing	7,9	0,0	0,0	-7,9	0,0	0,0
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>7,9</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>-7,9</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>
Übrige Finanzverbindlichkeiten	286,5	-31,1	0,0	9,1	0,0	264,5
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>0,2</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,1</i>	<i>0,0</i>	<i>0,3</i>
Gesamt ohne übrige Finanzverbindlichkeiten, die Teil des Fonds der liquiden Mittel sind	301,2	-30,9	0,0	1.540,7	0,0	1.811,0
Kurzfristige übrige Finanzverbindlichkeiten, die Teil des Fonds der liquiden Mittel sind	122,9	0,0	0,0	198,7	0,0	321,6
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>122,9</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>198,7</i>	<i>0,0</i>	<i>321,6</i>
Gesamt kurzfristige Schulden	424,1	-30,9	0,0	1.739,4	0,0	2.132,5

in Mio. EUR	Stand per 31.12.2016	zahlungs- wirksame Änderungen	Wechselkurs- änderungen	übrige Änderungen Fremdkapital	übrige Änderungen Eigenkapital	Stand per 31.12.2017
Langfristige Schulden						
Anleihen	13.860,9	0,0	-6,9	402,2	0,0	14.256,2
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	3.792,8	200,0	-9,5	3,0	0,0	3.986,3
Finanzverbindlichkeiten Leasing	94,0	0,0	-7,5	-3,9	0,0	82,6
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>32,5</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>-8,0</i>	<i>0,0</i>	<i>24,5</i>
Übrige Finanzverbindlichkeiten	235,1	1.289,8	-6,6	-44,5	-1,5	1.472,3
Gesamt langfristige Schulden	17.982,8	1.489,8	-30,5	356,8	-1,5	19.797,4
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten						
Anleihen	431,0	0,0	0,0	-431,0	0,0	0,0
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	73,5	-7,8	0,0	-59,0	0,0	6,7
Finanzverbindlichkeiten Leasing	118,3	0,0	0,0	-110,3	0,0	8,0
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>7,6</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,4</i>	<i>0,0</i>	<i>8,0</i>
Übrige Finanzverbindlichkeiten	1.252,9	-1.000,3	0,0	35,0	-1,1	286,5
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>0,2</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,2</i>
Gesamt ohne übrige Finanzverbindlichkeiten, die Teil des Fonds der liquiden Mittel sind	1.875,7	-1.008,1	0,0	-565,3	-1,1	301,2
Kurzfristige übrige Finanzverbindlichkeiten, die Teil des Fonds der liquiden Mittel sind	20,8	0,0	0,0	102,1	0,0	122,9
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>20,8</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>102,1</i>	<i>0,0</i>	<i>122,9</i>
Gesamt kurzfristige Schulden	1.896,5	-1.008,1	0,0	-463,2	-1,1	424,1

Bei den per 31.12.2016 als kurzfristig eingestuften Anleihen mit einem Volumen von 400,0 Mio. EUR haben die Investoren vom vorzeitigen Kündigungsrecht im Jahr 2017 keinen Gebrauch gemacht, sodass anstatt einer Rückzahlung eine Umgliederung zu den langfristigen Anleiheverbindlichkeiten erfolgt ist.

Der Rückgang der Verbindlichkeiten im Zusammenhang mit aktiven oder beendeten CBL-Transaktionen wird ebenfalls unter den übrigen Änderungen dargestellt, da die Zahlungen nicht über die Bankkonten des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns abgewickelt werden. Vielmehr werden die Einnahmen aus den Vermögenswerten vom Schuldner direkt an den Gläubiger überwiesen. Davon betroffen sind insbesondere die Finanzverbindlichkeiten Leasing, aber auch Teile der Anleihen, Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten und übrigen Finanzverbindlichkeiten.

35. Konzernunternehmen

Nachfolgend findet sich eine Aufstellung jener Konzernunternehmen, an denen die ÖBB-Infrastruktur AG zum Bilanzstichtag direkt oder indirekt über andere verbundene Unternehmen Beteiligungen hält, oder die im aktuellen Berichtsjahr neu gegründet wurden. Der Geschäftsgegenstand der Konzernunternehmen wird mit den Buchstaben a) bis i) beschrieben. Sollte eine Angabe mit Vj: gekennzeichnet sein, bezieht sich die Angabe auf das Vorjahr, ansonsten betrifft sie beide Jahre.

ÖBB-Infrastruktur-Konzern	Land, Sitz	Konsolidierungsart
100% ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft	A-1020 Wien	V c)
↳ 100% Austrian Rail Construction & Consulting GmbH	A-1020 Wien	VO f)
↳ 100% Austrian Rail Construction & Consulting GmbH & Co KG	A-1020 Wien	VO f)
↳ 100% Güterterminal Werndorf Projekt GmbH	A-1020 Wien	V d)
↳ 100% Mungos Sicher & Sauber GmbH	A-1150 Wien	V e)
↳ 100% Mungos Sicher & Sauber GmbH & Co KG	A-1150 Wien	V e)
↳ 100% Netz- und Streckenentwicklung GmbH	A-1020 Wien	VO d)
↳ 100% ÖBB-Güterzentrum Wien Süd Betriebsgesellschaft m.b.H.	A-1020 Wien	VO (Vj: V) b)
↳ 100% ÖBB-Immobilienmanagement Gesellschaft mbH	A-1020 Wien	V a)
↳ 100% ÖBB-Projektentwicklung GmbH	A-1020 Wien	V b)
↳ 100% ÖBB-Realitätenbeteiligungs GmbH & Co KG	A-1020 Wien	V b)
↳ 100% Businesscenter Linz Entwicklungs- und Verwertungs GmbH & Co KG	A-1020 Wien	VO b)
↳ 100% Elisabethstraße 7 Projektentwicklung GmbH & Co KG	A-1020 Wien	V b)
↳ 100% Elisabethstraße 9 Projektentwicklung GmbH & Co KG	A-1020 Wien	V b)
↳ 100% Europaplatz 1 Projektentwicklung GmbH & Co KG	A-1020 Wien	VO b)
↳ 100% Gauerannngasse 2-4 Projektentwicklung GmbH & Co KG	A-1020 Wien	V b)
↳ 100% Mariannengasse 16-20 Projektentwicklung GmbH & Co KG	A-1020 Wien	V b)
↳ 100% Modul Office Hauptbahnhof Graz GmbH & Co KG	A-1020 Wien	VO b)
↳ 100% Operngasse 16 Projektentwicklung GmbH & Co KG	A-1020 Wien	V b)
↳ 100% ÖBB-Stiftungs Management Gesellschaft mbH	A-1020 Wien	VO h)
↳ 100% Rail Equipment GmbH	A-1040 Wien	V g)
↳ 100% Rail Equipment GmbH & Co KG	A-1040 Wien	V g)
↳ 51% WS Service GmbH	A-3151 St. Georgen am Steinfeld	V c)
↳ 50% Galleria di Base del Brennero - Brenner Basistunnel BBT SE	I-39100 Bozen	E c)
↳ 43,05% Weichenwerk Wörth GmbH	A-3151 St. Georgen am Steinfeld	E c)
↳ 25% Breitspur Planungsgesellschaft mbH	A-1010 Wien	E (Vj: E0) d)
↳ 8% HIT Rail B.V.	NL-3500 HA Utrecht	0 k.A.
↳ KG-Anteil UIRR s.c.r.l. (Internationale Vereinigung für den Kombinierten Verkehr Schiene-Straße)	B-1000 Brussels	0 k.A.
↳ KG-Anteil Tiefgarage Stuben Gesellschaft m.b.H. & Co. KG	A-6762 Stuben/Arlberg	0 k.A.

Abkürzungen:

- V verbundenes vollkonsolidiertes Unternehmen
- VO verbundenes, aufgrund untergeordneter Bedeutung nicht vollkonsolidiertes Unternehmen
- E Beteiligungsunternehmen, nach der Equity-Methode bilanziert (assoziiertes Unternehmen)
- E0 Beteiligungsunternehmen, aufgrund untergeordneter Bedeutung nicht nach der Equity-Methode bilanziert
- 0 sonstiges Beteiligungsunternehmen
- k. A. keine Angaben
- i. L. in Liquidation

Erläuterung der Geschäftsgegenstände der Konzernunternehmen:

- a) Bewirtschaftung, Verwaltung und Verwertung von Immobilien
- b) Projektentwicklung und Verwertung von Liegenschaften
- c) Planung und Bau (einschließlich Ersatzinvestitionen, soweit sie über Wartung oder Instandsetzung hinausgehen) von Schieneninfrastruktur, sowie Planung und Bau von damit in Zusammenhang stehenden Projekten und Projektteilen und die Zurverfügungstellung von Schieneninfrastruktur
- d) Optimierung und Harmonisierung der Infrastrukturplanung und Entwicklung
- e) Reinigung bzw. Sonderreinigung (beispielsweise Graffiti-Entfernung) von Bahnhöfen sowie Sicherheits- und Servicedienstleistungen
- f) Forschung und Entwicklung, insbesondere im Zusammenhang mit der Schieneninfrastruktur
- g) Beschaffung, Einkauf, Finanzierung, Instandhaltung und konzernübergreifende Vermietung von schienengebundenen Fahrzeugen, Geräten und Schienenfahrzeugen
- h) berufliche Aus- und Weiterbildung

Nachfolgend werden Eigenkapital und Jahresergebnis jener Konzernunternehmen dargestellt, die nicht in den Konzernabschluss einbezogen wurden und an denen zumindest 20% der Anteile gehalten werden. Die Angaben zum Eigenkapital und zum Jahresergebnis wurden aus den Jahresabschlüssen gemäß jeweiligem nationalem Bilanzierungsrecht übernommen.

	Eigenkapital in TEUR		Jahresergebnis in TEUR	
	31.12.2018	31.12.2017	2018	2017
ÖBB-Infrastruktur-Konzern				
Austrian Rail Construction & Consulting GmbH	137	138	-1	0
Austrian Rail Construction & Consulting GmbH & Co KG	208	208	-2	-2
Netz- und Streckenentwicklung GmbH	94	94	-6	-2
Businesscenter Linz Entwicklungs- und Verwertungs GmbH & Co KG	5	-4	-1	-1
Europaplatz 1 Projektentwicklung GmbH & Co KG	5	-4	-1	-1
Modul Office Hauptbahnhof Graz GmbH & Co KG	5	-4	-1	-1
ÖBB-Güterzentrum Wien Süd Betriebsgesellschaft m.b.H.	30	34	-4	0
ÖBB-Stiftungs Management Gesellschaft mbH	72	72	0	0

36. Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Im Februar 2019 wurde eine CBL-Transaktion vorzeitig aufgelöst. Die Transaktion wurde komplett beendet, jedoch bleiben die Sublease-Vereinbarungen zwischen der ÖBB-Infrastruktur AG und der ÖBB-Produktion GmbH bis zur Tilgung des EUROFIMA-Kredites im Jahr 2020 weiter bestehen. Es wurden daher finanzielle Vermögenwerte und Verbindlichkeiten in Höhe von rd. 48,9 Mio. EUR ausgebucht und die Wertberichtigung in Höhe von rd. 0,2 Mio. EUR aufgelöst.

Die Vorstände der ÖBB-Infrastruktur AG haben den geprüften Konzernabschluss zum 31.12.2018 am 27.03.2019 zur Weitergabe an den Aufsichtsrat freigegeben. Die Vorstände schlagen vor, den Bilanzgewinn der ÖBB-Infrastruktur AG in Höhe von 202.923.984,17 EUR auf neue Rechnung vorzutragen.

Am 22.02.2019 fand eine außerordentliche Hauptversammlung der ÖBB-Infrastruktur AG statt, in der Änderungen im Aufsichtsrat vorgenommen wurden.

Der Aufsichtsrat hat am 14.03.2019 im Beschlusswege Herrn Mag. Arnold Schiefer zum Vorsitzenden des Aufsichtsrates der ÖBB-Infrastruktur AG sowie Herrn Dipl.-Ing. Herbert Kasser, bisher 2. Stellvertreter des Vorsitzenden, zum 1. Stellvertreter des Vorsitzenden des Aufsichtsrates, jeweils mit Wirksamkeit zum 01.04.2019 gewählt.

37. Die Organe der Muttergesellschaft des Konzerns

Im Geschäftsjahr 2018 (bis zum Zeitpunkt der Aufstellung des Konzernabschlusses) waren folgende Personen als Mitglieder des Vorstands oder als Mitglieder des Aufsichtsrats der ÖBB-Infrastruktur AG bestellt:

Vorstandsmitglieder

Mag. Silvia Angelo	
Dipl.-Ing. Franz Bauer	
KR Ing. Franz Seiser	bis 28.02.2019
Dipl.-Ing. Dr. Johann Pluy	ab 01.03.2019

Aufsichtsratsmitglieder

Mag. Brigitte Ederer	bis 28.02.2018	Vorsitzende
Mag. Gilbert Trattner	ab 28.02.2018 bis 31.03.2019	Vorsitzender (ab 22.03.2018)
Mag. Arnold Schiefer	ab 01.04.2019	Vorsitzender (ab 01.04.2019)
Mag. Josef Halbmayr MBA	bis 31.03.2019	1. Stellvertreter der Vorsitzenden
Dipl.-Ing. Herbert Kasser		2. Stellvertreter der Vorsitzenden (bis 31.03.2019)
		1. Stellvertreter der Vorsitzenden (ab 01.04.2019)
Lic.iur. Philippe Gauderon		
Dr. Tanja Wielgoß	bis 28.02.2018	
Mag. Dipl.-Ing. Marion Medlitsch	bis 28.02.2018	
Mag. Iris Germ	ab 28.02.2018	
Mag. Eva Hieblinger-Schütz	ab 28.02.2018	
Dr. Barbara Kolm	ab 28.02.2018	
Dr. Claudia Brey	ab 01.04.2019	
Günter Blumthaler		Belegschaftsvertreter
Peter Dyduch		Belegschaftsvertreter
Gerhard Schneider		Belegschaftsvertreter
Karl Buchheit	ab 20.03.2018	Belegschaftsvertreter

Wien, am 27.03.2019

Der Vorstand

Mag. Silvia Angelo
(Ressort Finanzen, Markt, Service)

Dipl.-Ing. Franz Bauer
(Ressort Infrastrukturanlagenbereitstellung)

Dipl.-Ing. Dr. Johann Pluy
(Ressort Betrieb und Systeme)

Bericht zum Konzernabschluss

Prüfungsurteil

Wir haben den Konzernabschluss der **ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft, Wien**, und ihrer Tochtergesellschaften (der Konzern) bestehend aus der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2018, der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, der Konzerngesamtergebnisrechnung, der Konzerneigenkapitalveränderungsrechnung und der Konzerngeldflussrechnung für das an diesem Stichtag endende Geschäftsjahr und dem Konzernanhang, geprüft.

Nach unserer Beurteilung entspricht der beigefügte Konzernabschluss den gesetzlichen Vorschriften und vermittelt ein möglichst getreues Bild der Vermögens- und Finanzlage des Konzerns zum 31. Dezember 2018 sowie der Ertragslage 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 der EU-Verordnung Nr. 537/2014 (im Folgenden EU-VO) und den österreichischen Grundsätzen ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführt. Diese Grundsätze erfordern die Anwendung der International Standards on Auditing (ISA). Unsere Verantwortlichkeiten nach diesen Vorschriften und Standards sind im Abschnitt „Verantwortlichkeiten des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses“ unseres Bestätigungsvermerks weitergehend beschrieben. Wir sind vom Konzern unabhängig in Übereinstimmung mit den österreichischen unternehmensrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften und wir haben unsere sonstigen beruflichen Pflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen.

Besonders wichtige Prüfungssachverhalte

Besonders wichtige Prüfungssachverhalte sind solche Sachverhalte, die nach unserem pflichtgemäßen Ermessen am bedeutsamsten für unsere Prüfung des Konzernabschlusses des Geschäftsjahres waren. Diese Sachverhalte wurden im Zusammenhang mit unserer Prüfung des Konzernabschlusses und bei der Bildung unseres Prüfungsurteils hierzu berücksichtigt, und wir geben kein gesondertes Prüfungsurteil zu diesen Sachverhalten ab.

Nachfolgend stellen wir die aus unserer Sicht besonders wichtigen Prüfungssachverhalte dar:

- ▶ Ansatz und Bewertung von Rückstellungen für regulierungsrechtliche Verfahren
- ▶ Abgrenzung zwischen aktivierungspflichtigen Investitionen und sofort aufwandswirksamen Instandhaltungsmaßnahmen
- ▶ Erfassung und Bewertung der aktivierten Eigenleistungen im Zusammenhang mit Investitionsprojekten

Sachverhalt und Risiko und Verweis auf weitergehende Informationen**Prüferisches Vorgehen**

Im Zusammenhang mit den für die Nutzung der Schieneninfrastruktur sowie von Serviceeinrichtungen (Personenbahnhöfen) verrechneten Entgelten sind zum 31.12.2018 mehrere regulierungsrechtliche Verfahren anhängig. Diese Verfahren, welche sich in unterschiedlichen verfahrensrechtlichen Stadien befinden, betreffen die Jahre 2012 bis 2018. Inhaltlich geht es dabei vor allem um Fragen der Ermittlung und Festlegung des Infrastrukturbenützungsentgelts im Personenverkehr (Jahre 2012 bis 2017), der Entgelte nach dem neuen Wegeentgeltmodell 2018 (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 2012.

Im Rahmen unserer Prüfung haben wir uns mit den für die Rückstellungsbildung verwendeten Rechts- und Daten Grundlagen auseinandergesetzt und haben auf dieser Basis die Angemessenheit der für die Bewertung herangezogenen Prämissen beurteilt. Dabei haben wir insbesondere auch den Status der Verfahren, einschließlich der aktuellen Entwicklungen im Jahr 2018, mit den Mitarbeitern des zuständigen Fachbereiches sowie den beigezogenen rechtlichen Beratern besprochen. Dabei haben wir uns auch mit den im Zuge der Verfahren vor der Schienen-Control Kommission erstellten Sachverständigengutachten befasst und die daraus abgeleiteten Schlussfolgerungen gewürdigt. Das Berechnungsschema der Rückstellungen haben wir schließlich anhand der eingehenden Bewertungsparameter nachvollzogen.

Der Ausgang der anhängigen Verfahren kann dazu führen, dass die bisher verrechneten Entgelte abgeändert werden und es dadurch zu einer Rückerstattungspflicht kommt. Diese Risiken wurden individuell je Sachverhalt bzw. Verfahren bewertet und in Form von Rückstellungen bilanziell berücksichtigt. Die Bilanzierung dieser Sachverhalte ist im Rahmen unserer Prüfung von besonderer Bedeutung, da die Notwendigkeit bzw. die Höhe der Rückstellungen maßgeblich von den Annahmen und Einschätzungen der gesetzlichen Vertreter zum Ausgang der Verfahren abhängig sind. 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.

Angaben zur Bilanzierung der Rückstellungen finden sich in den Erläuterungen unter Punkt „B. Erläuterungen zur Konzernbilanz und Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, 26.2. sonstige Rückstellungen“ sowie unter Punkt „A. Grundlagen und Methoden, 3. Zusammenfassung der wesentlichen Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden, Verwendung von Schätzungen und Ermessensausübungen Punkt c. betreffend Rückstellungen“.

Abgrenzung zwischen aktivierungspflichtigen Investitionen und sofort aufwandswirksamen Instandhaltungsmaßnahmen

Sachverhalt und Risiko und Verweis auf weitergehende Informationen

Neben Investitionen in den Neubau von Schieneninfrastruktur tätigt der Konzern signifikante Ausgaben für die Erneuerung und die Instandhaltung der bestehenden Infrastruktur. Während als Investitionen einzustufende Maßnahmen aktiviert und damit im Wege der Abschreibung über mehrere Jahre aufwandswirksam verteilt werden, schlagen sich Instandhaltungsmaßnahmen sofort als Aufwand im Periodenergebnis nieder. Wie bei allen großen Infrastrukturunternehmen kommt der Abgrenzung zwischen Investitions- und Instandhaltungsmaßnahmen und deren richtiger Abbildung im Jahresabschluss besondere Bedeutung zu. Gerade bei Maßnahmen, die die bestehende Infrastruktur betreffen, kann es zu Abgrenzungs- bzw. Klassifizierungsproblemen kommen. Das Risiko für den Abschluss besteht somit in einer unzutreffenden bilanziellen Beurteilung von Bau- und Sanierungsmaßnahmen sowie der damit verbundenen Auswirkung auf das Jahresergebnis.

Die Angaben zu den Bilanzierungsgrundsätzen sind in den Erläuterungen zum Konzernabschluss unter Punkt „A. Grundlagen und Methoden, 3. Zusammenfassung der wesentlichen Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden“ enthalten. Informationen zu den im Geschäftsjahr aufwandswirksam erfassten Instandhaltungsleistungen finden sich in den Erläuterungen unter Punkt „B. Erläuterungen zur Konzernbilanz und zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, 7. Aufwendungen für Material und bezogene Leistungen“. Die im Geschäftsjahr aktivierten Investitionsmaßnahmen sind unter Punkt „B. Erläuterungen zur Konzernbilanz und zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, 14. Sachanlagen“ ersichtlich.

Prüferisches Vorgehen

Im Rahmen unserer Prüfungstätigkeit haben wir ein Verständnis über die relevanten Prozesse und internen Kontrollen zur bilanziellen Kategorisierung von Bau- und Sanierungsprojekten erlangt und die Wirksamkeit ausgewählter interner Kontrollen überprüft. Davon betroffen sind insbesondere interne Kontrollen anlässlich der Eröffnung von Aufträgen im SAP-System in Übereinstimmung mit den internen Bilanzierungsrichtlinien („Aktivierungsgrundsätze“) sowie nachgelagerte Kontrollen durch die Anlagenbuchhaltung. Darauf aufbauend haben wir weitere Prüfungshandlungen festgelegt.

Diese Prüfungshandlungen haben wir auf eine ausgewählte Stichprobe von Projekten (sowohl Investitions- als auch Instandhaltungsaufträge) angewendet. Die Auswahl erfolgte neben einer Zufallsauswahl zusätzlich nach risikoorientierten Kriterien unter Berücksichtigung von Projektgröße, Projektbezeichnung und Projektdauer. Die Prüfungshandlungen umfassten insbesondere die Durchsicht von Projektbeschreibungen, die Diskussion von Projekteinhalten mit den Projektverantwortlichen und Projektcontrollern und daraus abgeleitet die Würdigung der getroffenen Bilanzierungsentscheidungen. Soweit erforderlich haben wir bei den in der Stichprobe enthaltenen Projekten auch in Abrechnungs- und Vertragsunterlagen Einsicht genommen.

Sachverhalt und Risiko und Verweis auf weitergehende Informationen**Prüferisches Vorgehen**

Für Tätigkeiten im Zusammenhang mit der Planung und Errichtung von Anlagen wurden im Geschäftsjahr 2018 Eigenleistungen in Höhe von rd. 306,3 Mio. EUR aktiviert. Der überwiegende Teil der aktivierten Eigenleistungen betrifft dabei Personalkosten. Die Mitarbeiter erfassen ihre mit Leistungsstunden auf Aufträgen, welche monatlich mit Kostensätzen bewertet in das SAP-System übernommen werden. Die Eigenleistungen werden unterjährig mit Plankostensätzen bewertet. Zum Jahresende erfolgt eine Nachkalkulation auf Basis der Ist-Kosten und der tatsächlichen Produktivstunden der Mitarbeiter. Die Ermittlung der Kostensätze basiert überwiegend auf automatisiert übernommenen Daten; einzelne Berechnungsvorgänge beinhalten aber auch manuelle Schritte. Für den Abschluss besteht das Risiko, dass aufgrund unvollständiger oder fehlerhafter Leistungserfassungen bzw. Leistungsbewertungen die aktivierten Eigenleistungen und die damit verbundenen Bilanzposten des Anlagevermögens wesentlich falsch dargestellt werden.

Wir haben im Zuge der Prüfung ein Verständnis über die für die Erfassung und Bewertung der Eigenleistungen im Zusammenhang mit Investitionsprojekten erlangt und die Wirksamkeit ausgewählter interner Kontrollen überprüft. Dies betrifft vor allem interne Kontrollen im Zusammenhang mit der Erfassung der erbrachten Leistungen. Darüber hinaus haben wir die Ermittlung der Kostensätze rechnerisch überprüft und die darin Eingang findenden Basisdaten (im Wesentlichen verschiedene Kostenarten, Leistungs- und Anwesenheitsstunden) auf ihre Plausibilität hin gewürdigt. Dabei haben wir auch die Unterscheidung zwischen aktivierungsfähigen und nicht aktivierungsfähigen Aufwendungen und deren Behandlung in den Berechnungsmodellen nachvollzogen. Wesentliche Abweichungen zwischen den Planansätzen und den Ist-Werten im Zuge der Nachkalkulation haben wir mit den jeweiligen Geschäftsbereichscontrollern bzw. mit den für die Kostenrechnung verantwortlichen Sachbearbeitern besprochen.

Informationen zu den im Geschäftsjahr aktivierten Eigenleistungen finden sich in den Erläuterungen zum Konzernabschluss unter Punkt „B. Erläuterungen zur Konzernbilanz und zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, 5. Andere aktivierte Eigenleistungen“.

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 der EU-VO und 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 der EU-VO und den österreichischen Grundsätzen ordnungsmäßiger Abschlussprüfung, die die Anwendung der ISA erfordern, üben wir während der gesamten Abschlussprüfung pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung.

Darüber hinaus gilt:

- ▶ Wir identifizieren und beurteilen die Risiken wesentlicher – beabsichtigter oder unbeabsichtigter – falscher Darstellungen im Abschluss, planen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken, führen sie durch und erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen. Das Risiko, dass aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist höher als ein aus Irrtümern resultierendes, da dolose Handlungen betrügerisches Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen oder das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.
- ▶ Wir gewinnen ein Verständnis von dem für die Abschlussprüfung relevanten internen Kontrollsystem, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit des internen Kontrollsystems des Konzerns abzugeben.
- ▶ Wir beurteilen die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte in der Rechnungslegung und damit zusammenhängende Angaben.
- ▶ Wir ziehen Schlussfolgerungen über die Angemessenheit der Anwendung des Rechnungslegungsgrundsatzes, der Fortführung der Unternehmenstätigkeit durch die gesetzlichen Vertreter sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die erhebliche Zweifel an der Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen kann. Falls wir die Schlussfolgerung ziehen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, in unserem Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Konzernabschluss aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch die Abkehr des Konzerns von der Fortführung der Unternehmenstätigkeit zur Folge haben.
- ▶ Wir beurteilen die Gesamtdarstellung, den Aufbau und den Inhalt des Konzernabschlusses einschließlich der Angaben sowie ob der Konzernabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse in einer Weise wiedergibt, dass ein möglichst getreues Bild erreicht wird.

- ▶ Wir erlangen ausreichende geeignete Prüfungsnachweise zu den Finanzinformationen der Einheiten oder Geschäftstätigkeiten innerhalb des Konzerns, um ein Prüfungsurteil zum Konzernabschluss abzugeben. Wir sind verantwortlich für die Anleitung, Überwachung und Durchführung der Konzernabschlussprüfung. Wir tragen die Alleinverantwortung für unser Prüfungsurteil.

Wir tauschen uns mit dem Prüfungsausschuss unter anderem über den geplanten Umfang und die geplante zeitliche Einteilung der Abschlussprüfung sowie über bedeutsame Prüfungsfeststellungen, einschließlich etwaiger bedeutsamer Mängel im internen Kontrollsystem, die wir während unserer Abschlussprüfung erkennen, aus.

Wir geben dem Prüfungsausschuss auch eine Erklärung ab, dass wir die relevanten beruflichen Verhaltensanforderungen zur Unabhängigkeit eingehalten haben, und tauschen uns mit ihm über alle Beziehungen und sonstigen Sachverhalte aus, von denen vernünftigerweise angenommen werden kann, dass sie sich auf unsere Unabhängigkeit und – sofern einschlägig – damit zusammenhängende Schutzmaßnahmen auswirken.

Wir bestimmen von den Sachverhalten, über die wir uns mit dem Prüfungsausschuss ausgetauscht haben, diejenigen Sachverhalte, die am bedeutsamsten für die Prüfung des Konzernabschlusses des Geschäftsjahres waren und daher die besonders wichtigen Prüfungssachverhalte sind. Wir beschreiben diese Sachverhalte in unserem Bestätigungsvermerk, es sei denn, Gesetze oder andere Rechtsvorschriften schließen die öffentliche Angabe des Sachverhalts aus oder wir bestimmen in äußerst seltenen Fällen, dass ein Sachverhalt nicht in unserem Bestätigungsvermerk mitgeteilt werden sollte, weil vernünftigerweise erwartet wird, dass die negativen Folgen einer solchen Mitteilung deren Vorteile für das öffentliche Interesse übersteigen würden.

Sonstige gesetzliche und andere rechtliche Anforderungen

Bericht zum Konzernlagebericht

Der Konzernlagebericht ist auf Grund der österreichischen unternehmensrechtlichen Vorschriften darauf zu prüfen, ob er mit dem Konzernabschluss in Einklang steht und ob er nach den geltenden rechtlichen Anforderungen aufgestellt wurde.

Zu der im Konzernlagebericht enthaltenen konsolidierten nichtfinanziellen Erklärung ist es unsere Verantwortung zu prüfen, ob sie aufgestellt wurde, sie zu lesen und abzuwägen, ob sie angesichts des bei der Prüfung gewonnenen Verständnisses wesentlich im Widerspruch zum Konzernabschluss steht oder sonst wesentlich falsch dargestellt erscheint.

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Konzernlageberichts in Übereinstimmung mit den österreichischen unternehmensrechtlichen Vorschriften.

Wir haben unsere Prüfung in Übereinstimmung mit den Berufsgrundsätzen zur Prüfung des Konzernlageberichts durchgeführt.

Urteil

Nach unserer Beurteilung ist der Konzernlagebericht nach den geltenden rechtlichen Anforderungen aufgestellt worden, enthält zutreffende Angaben nach § 243a UGB und steht in Einklang mit dem Konzernabschluss.

Erklärung

Angesichts der bei der Prüfung des Konzernabschlusses gewonnenen Erkenntnisse und des gewonnenen Verständnisses über den Konzern und sein Umfeld wurden wesentliche fehlerhafte Angaben im Konzernlagebericht nicht festgestellt.

Sonstige Informationen

Die gesetzlichen Vertreter sind für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen beinhalten alle Informationen im Geschäftsbericht, ausgenommen den Konzernabschluss, den Konzernlagebericht und den Bestätigungsvermerk.

Unser Prüfungsurteil zum Konzernabschluss deckt diese sonstigen Informationen nicht ab und wir geben keine Art der Zusicherung darauf ab.

In Verbindung mit unserer Prüfung des Konzernabschlusses ist es unsere Verantwortung, diese sonstigen Informationen zu lesen und zu überlegen, ob es wesentliche Unstimmigkeiten zwischen den sonstigen Informationen und dem Konzernabschluss oder mit unserem, während der Prüfung erlangten Wissen gibt oder sonst wesentlich falsch dargestellt erscheint. Falls wir, basierend auf den durchgeführten Arbeiten, zur Schlussfolgerung gelangen, dass die sonstigen Informationen wesentlich falsch dargestellt sind, müssen wir dies berichten. Wir haben diesbezüglich nichts zu berichten.

Zusätzliche Angaben nach Artikel 10 der EU-VO

Wir wurden von der Hauptversammlung am 25. Mai 2018 als Abschlussprüfer gewählt und am 16. Oktober 2018 vom Aufsichtsrat beauftragt. Wir sind ununterbrochen seit dem Geschäftsjahr 2015 Abschlussprüfer.

Wir erklären, dass das Prüfungsurteil im Abschnitt „Bericht zum Konzernabschluss“ mit dem zusätzlichen Bericht an den Prüfungsausschuss nach Artikel 11 der EU-VO in Einklang steht.

Wir erklären, dass wir keine verbotenen Nichtprüfungsleistungen erbracht haben und dass wir bei der Durchführung der Abschlussprüfung unsere Unabhängigkeit von der geprüften Gesellschaft gewahrt haben.

Wir haben zusätzlich zur Abschlussprüfung für die geprüfte Gesellschaft und für die von dieser beherrschten Unternehmen keine Leistungen erbracht, die nicht im Konzernabschluss oder im Konzernlagebericht angegeben worden sind.

Auftragsverantwortlicher Wirtschaftsprüfer

Der für die Abschlussprüfung auftragsverantwortliche Wirtschaftsprüfer ist Herr Mag. Gerhard Posautz.

Wien, am am 28. März 2019

BDO Austria GmbH

Wirtschaftsprüfungs- und Steuerberatungsgesellschaft

Mag. Gerhard Posautz	Mag. Peter Bartos
Wirtschaftsprüfer	Wirtschaftsprüfer

*) Die Veröffentlichung oder Weitergabe des Konzernabschlusses mit unserem Bestätigungsvermerk darf nur in der von uns bestätigten Fassung erfolgen. Dieser Bestätigungsvermerk bezieht sich ausschließlich auf den deutschsprachigen und vollständigen Konzernabschluss samt Konzernlagebericht. Für abweichende Fassungen sind die Vorschriften des § 281 Abs. 2 UGB zu beachten.

Impressum

Herausgeber

ÖBB-Infrastruktur AG
Praterstern 3
1020 Wien
Tel: +43 1 93000-0
E-Mail: infra.kundenservice@oebb.at
infrastruktur.oebb.at

Disclaimer

Die in diesem Bericht enthaltenen Angaben wurden nach bestem Wissen erstellt und mit großer Sorgfalt auf ihre Richtigkeit überprüft. Satz- und Druckfehler vorbehalten. Dieser Geschäftsbericht (umgesetzt mit FIRE.sys) ist nur in elektronischem Format verfügbar: infrastruktur.oebb.at/gb2018

Anfragen zum Geschäftsbericht

ÖBB-Holding AG
Konzernkommunikation
Am Hauptbahnhof 2
1100 Wien
Tel: +43 1 93000-44075
E-Mail: kommunikation@oebb.at
oebb.at

ÖBB-Kundenservice

Rund um die Uhr erhalten Sie Auskünfte für Bahn und Bus bei unserem ÖBB-Kundenservice.
Tel: 05-1717 aus ganz Österreich ohne Vorwahl zum Ortstarif bzw. Tel: +43 5-1717 aus dem Ausland.

