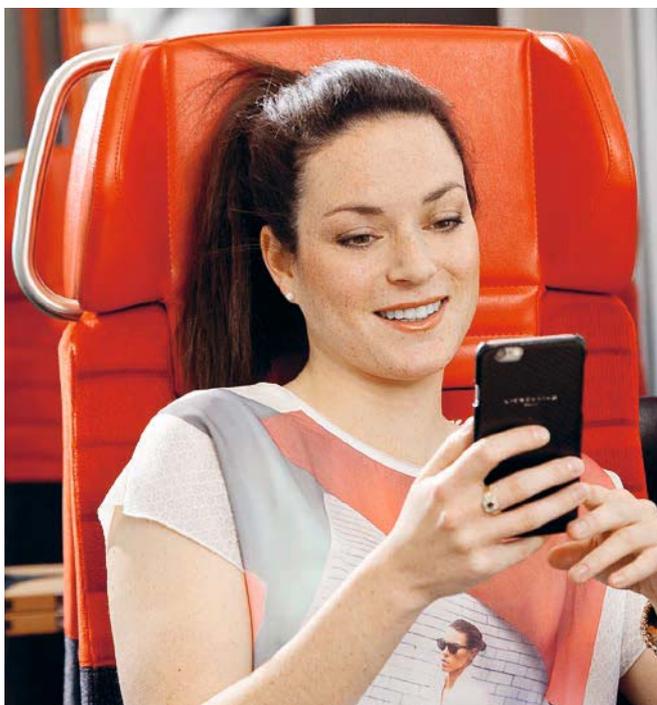




GESCHÄFTSBERICHT 2018
ÖBB-HOLDING AG

**Werte
bewegen.**



10/01

Neuer Caterer an Bord der Railjets

Seit April 2018 können die Fahrgäste der ÖBB das maßgeschneiderte Angebot des renommierten österreichischen Caterers DoN genießen. Im Fokus des neuen Speisenkonzepts stehen regionale Frische, Qualität und Nachhaltigkeit, und das bei leistbaren Preisen und bestem Service an Bord der ÖBB Fernverkehrszüge.



05/01

Kostenloses WLAN und onboard Portal Railnet auch in ÖBB Cityjets

Seit Anfang Jänner steht den Pendlerinnen und Pendlern der ÖBB Cityjet-Flotte in der Ostregion, in Oberösterreich, in der Steiermark, in Kärnten und in Salzburg ein kostenloser Zugang zum Austria-Kiosk sowie dem neuen ÖBB onboard Portal Railnet Regio mit weiteren Servicefunktionen rund um den Zug und Zugang zur ORF-TVthek zur Verfügung.

12/02

Defibrillatoren als Lebensretter

Der plötzliche Herztod fordert in Österreich pro Jahr mehr als 12.000 Menschenleben. Jede Sekunde zählt: Die ÖBB setzen nun im Kampf dagegen einen wichtigen Schritt und stellen alle ÖBB Railjets, ausgewählte Pilotbahnhöfe und mehr als 30 Einsatzwagen mit lebensrettenden Defibrillatoren aus.



05/03

Präsentation der ersten Vectron

Mit der Lokomotivreihe 1293 von Siemens – genannt Vectron – bekommen die ÖBB eine Lokomotive für den grenzüberschreitenden Güterverkehr. Die Rahmenvereinbarung aus 2017 sieht die Lieferung von bis zu 200 Elektrolokomotiven vom Typ Vectron vor. In einem Erstabruf wurden 30 Stück Multi-Systemlokomotiven für Wechsel- und Gleichstrom bestellt.



19/03

Feierliche Cityjet-Zugtaufe am Wiener Hauptbahnhof

Die ÖBB und Siemens übergaben den 101. Cityjet aus dem ersten Bestellabruf für den Regelbetrieb. Zugleich wurde der neue Cityjet auf den Namen „Austrian Spirit“ getauft. Ausgewählt wurde der klingende Name von der Social-Media-Community in einem breit angelegten Voting.

06/03

Hochleistungsfähige Infrastruktur

Im Jahr 2018 wurden Investitionsprojekte in die ostösterreichische Schieneninfrastruktur mit einem Gesamtvolumen von rund 670 Millionen Euro realisiert. Diese Projekte wurden in einem Pressegespräch von Bundesminister Norbert Hofer und ÖBB CEO Andreas Matthä präsentiert.

Das war 2018

JAHRESRÜCKBLICK. Eine neue Lehrwerkstatt, eine Kooperation mit Greenpeace und weitreichende Investitionen ...



07/05

Kooperation mit Greenpeace: Bahn schützt das Klima

Gemeinsam mit der Umweltschutzorganisation Greenpeace wollen die ÖBB die Bahn noch „grüner“ machen. In Zukunft sollen Schritte für Schritt Maßnahmen gesetzt werden, um das langfristige Ziel CO₂-neutrales Bahnfahren zu erreichen, so ÖBB CEO Andreas Matthä und Greenpeace GF Alexander Egit.

18/05

ÖBB-Postbus ist Superbrand 2018

Die Marke Postbus ist als eine der bekanntesten Brands des Landes ausgezeichnet worden. Der von der international renommierten Organisation Superbrands verliehene Titel zeigt, dass die Markenführung von Postbus auf einem sehr guten Weg ist und das Produkt von KundInnen wie Geschäftspartnern als verlässlicher Dienstleister und Partner geschätzt wird.



»Gemeinsam mit Greenpeace werden wir alles in Bewegung setzen, um unsere Bahn noch grüner und damit noch attraktiver zu machen.« ÖBB CEO ANDREAS MATTHÄ

27/04

Großer Bahnhof für ersten Güterzug aus China

Der erste von Chengdu gestartete und über die nördliche Seidenstraße abgewickelte Containerzug legte die etwa 9.800 Kilometer lange Strecke in nur 15 Tagen zurück und wurde Ende April unter Beisein von Bundespräsident Alexander van der Bellen im Güterzentrum Wien Süd empfangen.



08/06

Girls!Tech Camp

Über 50 Mädchen haben die Chance genutzt und sich fünf Tage lang in unterschiedlichen technischen Bereichen bei den ÖBB und IBM umgesehen, denn Technik ist schon lange keine männliche Domäne mehr.



15/06

Onlinekommunikation international ausgezeichnet

Die ÖBB gewinnen mit dem „ÖBB Teddy Weihnachtswunder“ den Deutschen Preis für Onlinekommunikation in der Kategorie Multi-channel-Kommunikation. Von der Jury wurde insbesondere der gelungene 360-Grad-Ansatz der erfolgreichen Kampagne rund um die Weihnachtszeit gewürdigt.

Finanzkennzahlen

Ertragskennzahlen nach IFRS (in Mio. EUR, gerundet)

	2018	2017	2016	2015	2014
Umsatzerlöse	5.644	5.522	5.247	5.221	5.270
Gesamterträge	6.969	6.755	6.416	6.345	6.355
Aufwand für Material und bezogene Leistungen	-1.988	-1.926	-1.730	-1.751	-1.764
Personalaufwand	-2.692	-2.543	-2.478	-2.337	-2.407
Sonstiger betrieblicher Aufwand	-429	-462	-428	-451	-460
EBITDA	1.860	1.823	1.779	1.806	1.723
Abschreibungen (inkl. Wertminderungen)	-1.073	-1.033	-968	-949	-859
EBIT	788	790	811	857	864
Finanzergebnis	-637	-614	-645	-664	-692
EBT	151	176	166	193	172
ROCE (in %)	3,0	3,2	3,4	3,7	3,9

Bilanzkennzahlen nach IFRS (in Mio. EUR, gerundet)

Bilanzsumme	29.710	28.351	27.344	26.475	25.746
Langfristige Vermögenswerte	28.386	27.083	25.877	25.140	24.334
<i>davon Sachanlagen</i>	26.809	25.576	24.386	23.416	22.724
Kurzfristige Vermögenswerte	1.324	1.268	1.467	1.335	1.411
Eigenkapital	2.529	2.306	2.093	1.922	1.692
Eigenkapitalquote (in %)	8,5	8,1	7,7	7,3	6,6
Finanzverbindlichkeiten	24.146	23.549	22.799	22.317	21.811
Net Debt	23.674	23.101	22.113	21.306	20.839
Investitionen brutto	2.591	2.503	2.400	2.032	2.057
Net Debt/EBITDA (Ratio)	12,7	12,7	12,4	11,8	12,1
Net Gearing (Ratio)	9,4	10,0	10,6	11,1	12,3

Inhalt

KOMMENTAR DES VORSTANDS	3	KONZERNABSCHLUSS	112
KOMMENTAR DES AUF SICHTSRATSVORSITZENDEN	6	Konzern-Gesamtergebnisrechnung 2018	112
WERTE BEWEGEN	10	Konzern-Bilanz per 31.12.2018	114
CORPORATE GOVERNANCE BERICHT	52	Konzern-Geldflussrechnung 2018	115
KONZERNLAGEBERICHT	60	Aufstellung der Veränderung des Konzern-Eigenkapitals 2018	116
A. Struktur und Beteiligungen	60	Erläuterungen zum Konzernabschluss per 31.12.2018	117
B. Rahmenbedingungen und Marktumfeld	62	A. Grundlagen und Methoden	117
C. Wirtschafts- und Prognosebericht	71	B. Erläuterungen zur Konzern-Bilanz und Konzern-Gewinn-und-Verlust-Rechnung	146
D. Nicht finanzielle Leistungsindikatoren	91	C. Sonstige Angaben zum Konzernabschluss	174
E. Chancen- und Risikobericht	102	Bestätigungsvermerk	214
F. Anmerkungen zum Lagebericht	108	GLOSSAR	218

DIGITAL. Den Geschäftsbericht 2018 als PDF und Videos zum Thema finden Sie unter: konzern.oebb.at/gb2018

Geschäftsbericht 2018

Kommentar des Vorstands



ÖBB-HOLDING-VORSTAND. Mag. Josef Halbmayr MBA (CFO), Ing. Mag. (FH) Andreas Matthä (CEO)

Erfolgsgeschichte. Auch im Geschäftsjahr 2018 konnten wir die Erfolgsgeschichte der ÖBB fortschreiben. Mit einem EBT von 150,9 Millionen Euro ist das Ergebnis des ÖBB-Konzerns für 2018 das siebente Jahr in Folge deutlich positiv. Mindestens genauso erfreulich wie die geschäftliche Entwicklung des Unternehmens ist der Zuspruch durch unsere Kundinnen und Kunden: Deutlich mehr als eine Viertelmilliarde Fahrgäste in unseren Zügen bedeutet einen neuen Fahrgastrekord im Schienenpersonenverkehr. Und auch die transportierten Mengen im Güterverkehr blieben im letzten Jahr konstant hoch.

Der Gesamtkonzernumsatz ist im letzten Jahr erneut gestiegen, und zwar um 2,2 Prozent auf über 5,644 Milliarden Euro. Zum Gesamtergebnis des Konzerns haben wieder alle Teilkonzerne einen positiven Gewinnbeitrag geleistet. Ein besonders erfreuliches Ergebnis erzielte dabei – wie bereits im letzten Geschäftsjahr – unser Personenverkehr, der sein EBT erneut auf nunmehr 90,9 Millionen Euro steigern konnte. Das gibt uns die Möglichkeit, unseren KundInnen durch die Beschaffung neuer Züge ein noch attraktiveres Angebot zu machen. Trotz eines Rückgangs beim EBT auf 23,5 Millionen Euro sind wir aber auch mit dem Ergebnis unserer Güterverkehrstochter zufrieden. Im Reigen der europäischen Schienengüterverkehrsunternehmen zählt unsere Rail Cargo Austria damit nämlich nach wie vor zu den erfolgreichsten Unternehmen. Der Teilkonzern Infrastruktur lieferte 2018 mit einem EBT von 45,3 Millionen Euro erneut einen stabilen Ergebnisbeitrag zum Konzerngesamtergebnis.

Immer mehr Menschen nutzen unsere Züge

Mit über 260 Millionen Kundinnen und Kunden konnte der ÖBB-Personenverkehr im letzten Jahr einen neuen Fahrgastrekord erzielen. Die Zahl der Menschen, die innerhalb eines Kalenderjahres in unsere Züge

einsteigen, konnte damit innerhalb eines Jahrzehnts um rund 53 Millionen gesteigert werden. Treiber dieser positiven Entwicklung war im abgelaufenen Jahr einmal mehr der Personennahverkehr, der um rund sieben Prozent zulegen konnte. Das Ergebnis des Nahverkehrs soll die Leistung des Fernverkehrs aber keinesfalls schmälern. Auch dieser konnte nämlich im letzten Jahr erneut leicht zulegen, und das trotz größer gewordenen Konkurrenzdrucks. Der Bereich des ÖBB Busverkehrs konnte sich 2018 gut behaupten, und zwar ungeachtet eines Ausschreibungswettbewerbes, der immer stärker lediglich auf den Preis und weniger auf die Qualität der erbrachten Leistung abzielt.

Bei den bestehenden Wettbewerbsnachteilen des Postbusses gegenüber anderen Anbietern – als Stichworte seien hier die Altersstruktur und die beamteten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von ÖBB-Postbus genannt – ist dieser „reine“ Preiskampf de facto nicht zu gewinnen. Da diese Entscheidungen aber auch immer häufiger zulasten der Kundinnen und Kunden gehen, scheint hier ein Umdenken aus unserer Sicht unumgänglich. Unabhängig davon gilt es aber festzuhalten, dass der Postbus auch im letzten Jahr mit 212,8 Millionen Fahrgästen einer der wichtigsten Träger des öffentlichen Verkehrs in Österreich geblieben ist.

Rail Cargo Group festigt Spitzenposition

Die Rail Cargo Group (RCG) konnte mit einer Gesamttransportleistung von 113,0 Millionen Nettotonnen ihre Spitzenposition im europäischen Schienengüterverkehr behaupten. Bezüglich der transportierten Mengen ist die RCG damit weiterhin starke Nummer 2 in Europa – auf den beiden Heimmärkten konnten sowohl die Rail Cargo Austria als auch die Rail Cargo Hungaria ihre Marktführerschaft verteidigen. So erfreulich die stabile Entwicklung bei den Transportmengen gewesen ist, so unerfreulich entwickelten sich auch 2018 im Bereich des Güterverkehrs die Margen. Und das trotz Hochkonjunktur! Zurückzuführen ist dieser Margendruck auf die ungleichen Wettbewerbsbedingungen zwischen Schiene und Straße, die Transporte unter 500 Kilometern mit dem Lkw unverhältnismäßig bevorzugen. Die europä-



ING. MAG. (FH) ANDREAS MATTHÄ. Vorstand ÖBB-Holding (CEO)

Die Zahl der Menschen, die innerhalb eines Kalenderjahres in unsere Züge einsteigen, konnte innerhalb eines Jahrzehnts um knapp 70 Millionen gesteigert werden.

ischen Schienengüterverkehrsunternehmen haben aus diesem Grund 2018 die Initiative „Rail Freight Forward“ gegründet, mit der sie im europäischen Verbund für faire Wettbewerbsbedingungen („Level Playing Field“) eintreten.

Trotz dieser schwierigen Gesamtsituation konnte die Güterverkehrsparte der ÖBB im Gegensatz zu den meisten europäischen Schienengüterverkehrsunternehmen auch 2018 den Umsatz steigern und ein positives EBT von 23,5 Millionen Euro erwirtschaften. Eine Leistung, für die wir uns bei den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Rail Cargo hiermit herzlich bedanken wollen.

Infrastrukturausbau geht in Riesenschritten voran

Ein wesentlicher Erfolgsfaktor im Rahmen der positiven Entwicklung der ÖBB war in den letzten Jahren die zügige Modernisierung der heimischen Bahninfrastruktur. Beschleunigte Strecken,

moderne Bahnhöfe und die dazugehörigen Gratis-Parkmöglichkeiten auf den ÖBB Park & Ride- und Bike & Ride-Anlagen haben viele Menschen zu überzeugten Bahnfahrerinnen und Bahnfahrern werden lassen.

Die vor einem Jahrzehnt begonnene Investitions-offensive haben wir auch im letzten Jahr fort-gesetzt. Erneut wurden knapp zwei Milliarden Euro in das System Bahn investiert. Von unseren Kundinnen und Kunden haben wir dafür viel Zuspruch bekommen: Die Bahnhöfe werden in jeder Kundenbefragung als sauber, sicher und komfortabel bewertet!

Besonders wichtig ist uns dabei, dass sämtliche Bauprojekte auch im letzten Jahr sowohl im Zeit- als auch im Kostenplan umgesetzt werden konnten. Die Verpflichtung gegenüber den Steuerzahlerinnen und Steuerzahlern zum sorg-samen Umgang mit öffentlichen Mitteln haben wir damit auch 2018 eingehalten.



MAG. JOSEF HALBMAYR MBA. Vorstand ÖBB-Holding (CFO)

Wir können Zukunft!

Vor uns liegen große Ziele: Wir wollen – im Inland und im Ausland – jährlich insgesamt 500 Millionen Fahrgäste und 150 Millionen Tonnen Güter sicher und pünktlich an ihr jeweiliges Ziel bringen. Und auch wenn wir beiden Zielen 2018 wieder ein Stück näher gekommen sind, so liegen doch noch große Auf-gaben vor uns. Diesen Aufgaben werden wir uns im laufenden und in den kommenden Jahren mit voller Kraft stellen, damit wir unser übergeordnetes Ziel erreichen: das beste Bahnunternehmen Europas zu werden!

Schaffen werden wir das natürlich nur, wenn alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Konzern mit dem gleichen Einsatz daran mitarbeiten, wie sie das in den letzten Jahren getan haben. Dafür möchten wir uns hiermit bei allen Kolleginnen und Kollegen herzlich bedanken. Ohne ihren Einsatz und ohne ihre tägliche Leistung würden wir aktuell nicht so gut dastehen. Gemeinsam hingegen sind wir zu noch viel mehr in der Lage.

Ing. Mag. (FH) Andreas Matthä

Vorstandsvorsitzender
ÖBB-Holding AG

Mag. Josef Halbmayr MBA

Mitglied des Vorstands
ÖBB-Holding AG

Kommentar des Aufsichtsratsvorsitzenden

Die ÖBB bewegen Österreich. Und das nicht nur als führender Mobilitätsanbieter. Auch als Arbeitgeber und Ausbilder, als Wirtschaftsmotor und nicht zuletzt als Österreichs größtes Klimaschutzunternehmen sorgen die ÖBB für wichtige Impulse.



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

Mehr als 40.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind bei den ÖBB beschäftigt. Das macht die ÖBB zu einem der größten Arbeitgeber des Landes. Außerdem sind sie ein bedeutender Ausbildungsbetrieb, jedenfalls der wichtigste Ausbilder in technischen Lehrberufen. Mehr als 1.000 Lehrlinge sind bei den ÖBB in mehr als 20 unterschiedlichen Lehrberufen tätig.

Die ÖBB sind aber ebenso ein bedeutender Steuerzahler und ein essenzieller Impulsgeber für die österreichische Wirtschaft. Investitionen von mehr als zwei Milliarden Euro fließen pro Jahr in den Ausbau und in die Modernisierung der heimischen Bahninfrastruktur und stärken damit den Wirtschaftsstandort Österreich. Unmittelbar und mittelbar sichert die Bahn Zehntausende Arbeitsplätze. Neue Verbindungen verbessern zudem die Wettbewerbsfähigkeit von Unternehmen und erhöhen die Attraktivität insbesondere des ländlichen Raumes.

Auf dem Weg zu den Klimazielen

Unbestritten ist auch der Beitrag, den die Bahn für unsere Umwelt leistet. Die ÖBB sind Österreichs größtes Klimaschutzunternehmen. Mit ihren Transportleistungen für Menschen und Güter ersparen die ÖBB der Umwelt pro Jahr 3,5 Millionen Tonnen CO₂. Und im direkten Vergleich ist dieselbe Fahrt mit der Bahn 15-mal besser für die Umwelt als mit dem Pkw. Gegenüber dem Lkw sind die ÖBB sogar 21-mal und gegenüber dem Flugzeug 31-mal umweltfreundlicher unterwegs. Damit ist die Bahn auch der entscheidende Faktor, um die von Österreich angestrebten Klimaziele zu erreichen. Nur mit einer weiteren Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene lassen sich die dazu nötigen CO₂-Einsparungen realisieren.

Wer für die ÖBB arbeitet, darf zu Recht stolz sein. Im Personenverkehr wurden im letzten Jahr erstmals in der Geschichte der ÖBB mehr als eine Viertelmilliarde Passagierinnen und Passagiere transportiert. In keinem anderen Land der EU wird so viel Bahn gefahren wie in Österreich. Und in Europa liegt nur noch die Schweiz vor uns. Angesichts des schwierigen Marktumfeldes und der teils unfairen Wettbewerbsbedingungen konnte auch die Rail Cargo Group ein solides Ergebnis erzielen. 113 Millionen Tonnen Güter wurden im letzten Jahr befördert. Und mit einem Modalanteil der Schiene von rund 30 Prozent ist auch der österreichische Schienengüterverkehr mit dem Marktführer Rail Cargo einer der Spitzenreiter innerhalb der EU.

Die ÖBB sind damit nicht nur Österreichs führender Mobilitätsanbieter, sondern auch eine internationale Größe. Im Personenverkehr sind wir mit dem

In keinem anderen Land der EU wird so viel Bahn gefahren wie in Österreich. Erstmals haben die ÖBB mehr als eine Viertelmilliarde Passagierinnen und Passagiere transportiert.

Nightjet mittlerweile in Deutschland, Italien und der Schweiz erfolgreich unterwegs, und die Rail Cargo Group ist europaweit das zweitgrößte Güterverkehrsunternehmen. Mit eigenen Niederlassungen in ganz Europa transportiert sie Güter aber nicht nur von Nord nach Süd und von West nach Ost, sondern auch von und bis nach China. Der Transport auf der Schiene ist dabei schneller als mit dem Schiff oder mit dem Lkw und günstiger als mit dem Flugzeug, außerdem ist kein anderer Verkehrsträger umweltfreundlicher unterwegs.

Apropos: Die ÖBB sind auch ein Pionier der E-Mobilität in Österreich und setzen dabei seit jeher vor allem auf saubere Energie. Seit dem Sommer letzten Jahres sind die ÖBB zu 100 Prozent mit Strom aus erneuerbaren sowie zu 100 Prozent aus heimischen Energiequellen unterwegs. Ein wichtiger Meilenstein auf dem Weg zu einem klimaneutralen Unternehmen bis 2030.

Vor entscheidenden Weichenstellungen

Viel erreicht wurde aber auch im Bereich der Sicherheit. Aus den bedauernswerten Vorfällen der Vergangenheit konnten die Lehren gezogen und Maßnahmen rasch und konsequent umgesetzt werden. Das erfreuliche Gesamtergebnis ist ein Verdienst aller Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die tagtäglich ihr Bestes geben. In diesem Sinne möchte ich mich beim Vorstand ebenso wie bei allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für die geleistete Arbeit im letzten Jahr bedanken. Für mich ist es eine große Ehre, ein Unternehmen wie die ÖBB nunmehr als Vorsitzender des Aufsichtsrats begleiten zu dürfen. Es ist aber auch eine verantwortungsvolle Aufgabe. Umso mehr als die ÖBB vor entscheidenden Weichenstellungen stehen.

Wir alle erleben, wie die Digitalisierung unseren Alltag ebenso massiv verändert wie auch die Art und Weise, wie wir arbeiten. Dieser technologische Wandel eröffnet den ÖBB neue Möglichkeiten und Chancen, er beinhaltet aber ebenfalls Risiken und Gefahren. Um in Zukunft erfolgreich zu sein, müssen die ÖBB diesen Herausforderungen aktiv begegnen. Und das tun sie – sowohl mit eigenen Apps und speziellen Onlineangeboten für Reisende als auch mit neuen Services für Logistikkunden wie beispielsweise im Rahmen des Projektes „SmartCargo“, mit dem Ziel unter anderem rund 13.700 Güterwagen über eine IT-Plattform nachverfolgbar zu machen.

Größter Generationenwechsel der Geschichte

Als Konzern stehen die ÖBB zudem vor dem größten Generationenwechsel in ihrer Geschichte. 13.000 Kolleginnen und Kollegen werden in den nächsten Jahren altersbedingt aus dem Unternehmen ausscheiden. Rund 10.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter werden neu an Bord kommen. Dieser Wechsel bietet einerseits die Chance, den aktuellen Technologiewandel erfolgreich zu vollziehen. Andererseits dürfen das Wissen und die Erfahrung der Kolleginnen und Kollegen, die die ÖBB verlassen, nicht verloren gehen. Es wird also vor allem darauf ankommen, bestehendes Know-how im Konzern zu halten und Neues zuzulassen.

Ich durfte die ÖBB in der Vergangenheit in unterschiedlichen Funktionen kennenlernen und bin daher zuversichtlich, dass sie diese und auch künftige Herausforderungen gut meistern werden. Schließlich bewegen die ÖBB Österreich. Und das seit mehr als 180 Jahren.

Mag. Gilbert Trattner

Vorsitzender des Aufsichtsrats der ÖBB-Holding AG

»Wir müssen 10.000 neue Kolleginnen und Kollegen für die ÖBB begeistern. Dafür brauchen wir eine klare Positionierung und gemeinsame Werte.«

ANDREAS MATTHÄ, ÖBB CEO, beim Executive Update im März 2018
(mehr zum Thema Unternehmenswerte ab Seite 48)



Wir vor Ich



Überzeugende
Leistungen für
unsere Kunden



Initiative
ergreifen

Werte bewegen.



Lebensgefühl Bahn

FAHRGASTREKORD. Mehr als eine Viertelmilliarde Fahrgäste: Diese stolze Bilanz können die ÖBB für das Jahr 2018 ziehen.

Eine tolle Bestätigung für den Einsatz, den die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Unternehmens zeigen. Und gleichzeitig Ansporn und Motivation, um Bahnfahren noch einfacher, schneller und bequemer zu machen. Denn je mehr Menschen vom Auto auf die Bahn umsteigen, umso besser ist das für unsere Umwelt und die Lebensqualität im Land.

Fleißigste Bahnfahrer

Dass die Österreicherinnen und Österreicher mit dem Angebot der ÖBB zufrieden sind, zeigt sich auch daran, dass sie seit fünf Jahren die fleißigsten Bahnfahrerinnen und Bahnfahrer Europas sind und im Schnitt jährlich 1.400 Kilometer per Zug zurücklegen. Das beweist: Bahnfahren entspricht dem modernen Lebensgefühl, macht Spaß und

reduziert Stau und Stress auf überfüllten Straßen.

Besonders schätzen die Fahrgäste am Angebot der ÖBB die Pünktlichkeit, den Fahrkomfort, die Häufigkeit der Verbindungen, die Sauberkeit und die Sicherheit sowie die Barrierefreiheit. Das ergab die ÖBB Kundenzufriedenheitsanalyse im Herbst 2018. Die Gesamtzufriedenheit der Kundinnen und Kunden hat sich gegenüber dem Vorjahr nochmals um einen Punkt auf 86 Punkte (von insgesamt 100 Punkten) verbessert. Das ÖBB Team punktete dabei besonders durch Freundlichkeit, Hilfsbereitschaft und Kompetenz. <

Klimaschutz heißt B

GRÜNE ÖBB. Die ÖBB sind nicht nur Österreichs größtes Klimaschutzunternehmen. Sie sind auch ein Pionier der Elektromobilität und ein Wegbereiter der Nutzung erneuerbarer Energiequellen.

Als Vorreiter umweltfreundlicher Mobilität haben sich die ÖBB mit der ÖBB Klimaschutzstrategie das ambitionierte Ziel gesetzt, im Bereich Mobilität bis 2030 beziehungsweise 2050 komplett klimaneutral zu werden und auf diesem Wege die Erreichung von Österreichs Klimazielen maßgeblich zu unterstützen.

Jeder zurückgelegte Personenkilometer auf der Schiene in Österreich bedeutet im Vergleich zu einem Auto im Durchschnitt 204,1 Gramm weniger CO₂. Ein Beispiel: Fährt jemand statt mit dem Auto mit der Bahn von

Wien nach Salzburg, erspart man dem Klima alleine mit der Hinfahrt bereits 63,5 Kilogramm CO₂. Um den CO₂-Ausstoß nur dieser einen Fahrt zu binden, müsste man eine Waldfläche von etwa 63 Quadratmetern pflanzen. Also die Fläche einer durchschnittlichen Zwei-Zimmer-Wohnung. Die ÖBB Schienenverkehrsleistungen ersparen der Umwelt pro Jahr 3,5 Millionen Tonnen CO₂-Äquivalente. Allein beim ÖBB Gütertransport sind es mehr als eine Million Tonnen CO₂-Äquivalente, die durch die Wahl Schiene statt Straße der Umwelt in Österreich pro Jahr erspart werden. Unterm Strich ist die Bahn im durchschnittlichen CO₂-Vergleich zu einem Pkw 15-mal, zu einem Lkw 21-mal und zu einem Flugzeug sogar 31-mal besser für das Klima.

So weit, so gut. Oder nicht – noch nicht. Bis 2030 müssen in Österreich 36,4 Millionen Tonnen CO₂ pro Jahr eingespart werden, davon 7,2 Millionen Tonnen CO₂ im Transport- und Mobilitätsbereich.

Elektrifizierung und alternative Antriebe

Wer mit Strom aus erneuerbaren



GRÜNE ÖBB. Die ÖBB sind das größte Klimaschutzunter-

nehmen. Jeder zurückgelegte Personenkilometer auf der Schiene in Österreich bedeutet im Vergleich zu einem Auto im Durchschnitt 204,1 Gramm weniger CO₂. Ein Beispiel: Fährt jemand statt mit dem Auto mit der Bahn von Wien nach Salzburg, erspart man dem Klima alleine mit der Hinfahrt bereits 63,5 Kilogramm CO₂. Um den CO₂-Ausstoß nur dieser einen Fahrt zu binden, müsste man eine Waldfläche von etwa 63 Quadratmetern pflanzen. Also die Fläche einer durchschnittlichen Zwei-Zimmer-Wohnung. Die ÖBB Schienenverkehrsleistungen ersparen der Umwelt pro Jahr 3,5 Millionen Tonnen CO₂-Äquivalente. Allein beim ÖBB Gütertransport sind es mehr als eine Million Tonnen CO₂-Äquivalente, die durch die Wahl Schiene statt Straße der Umwelt in Österreich pro Jahr erspart werden. Unterm Strich ist die Bahn im durchschnittlichen CO₂-Vergleich zu einem Pkw 15-mal, zu einem Lkw 21-mal und zu einem Flugzeug sogar 31-mal besser für das Klima. So weit, so gut. Oder nicht – noch nicht. Bis 2030 müssen in Österreich 36,4 Millionen Tonnen CO₂ pro Jahr eingespart werden, davon 7,2 Millionen Tonnen CO₂ im Transport- und Mobilitätsbereich.

Wer mit Strom aus erneuerbaren Quellen fährt, ist fast schon klimaneutral unterwegs. In den nächsten Jahren werden die ÖBB daher die Elektrifizierung ihrer Strecken in ganz Österreich massiv vorantreiben. Mehr als 90 Prozent der ÖBB Schienenverkehrsleistungen werden bereits jetzt schon elektrisch angetrieben erbracht. Auf Nebenstrecken, die aus wirtschaftlichen Gründen nicht elektrifiziert werden, wird die Entwicklung alternativer Antriebstechnologien, wie etwa Batteriespeicher oder „grüner“ Wasserstoff,

KLIMASCHUTZ. Es bräuchte einen Wald in der Größe von Vorarlberg, um die Menge an Kohlendioxid aufzunehmen, die die ÖBB Schienenverkehrsleistungen der Umwelt pro Jahr ersparen



ahnfahren



nehmen Österreichs und verstehen sich als Teil der Lösung im Kampf gegen den Klimawandel

vorangetrieben. Dasselbe gilt für den Verschub. Auch hier entwickeln die ÖBB emissionsfreie Antriebsmodelle als Alternative zu Diesel: Neue Hybridloks sollen beispielsweise oberleitungsfreie Strecken mit eigener Energieversorgung überbrücken.

E-mobil auch auf der Straße

Die Elektrifizierung und der Einsatz alternativer Antriebstechnologien machen auch vor der Straße nicht halt. So startet der ÖBB-Postbus gerade den Aufbau einer neuen Elektrobuss-Flotte. Mit den Bundesländern Vorarlberg und Kärnten sowie deren

Verkehrsverbänden gibt es Verträge und in Umsetzung befindliche Projekte zum Einsatz von Elektrobussen im Überland-Linienbetrieb. Mit der Stadt Judenburg ist ein Projekt zum Einsatz eines E-Citybusses in Umsetzung. Durch den Einsatz dieser Elektrobusse können mehrere Tonnen CO₂ pro Jahr eingespart werden. Zahlreiche weitere Initiativen befinden sich in einem fortgeschrittenen Projektstadium. Auch die Rail&Drive-Flotte wird E-mobil: Mehr als 32 Elektroautos für die KundInnen gibt es bereits, sukzessive wird die Anzahl auf 100 E-Autos gesteigert. Außerdem wird es

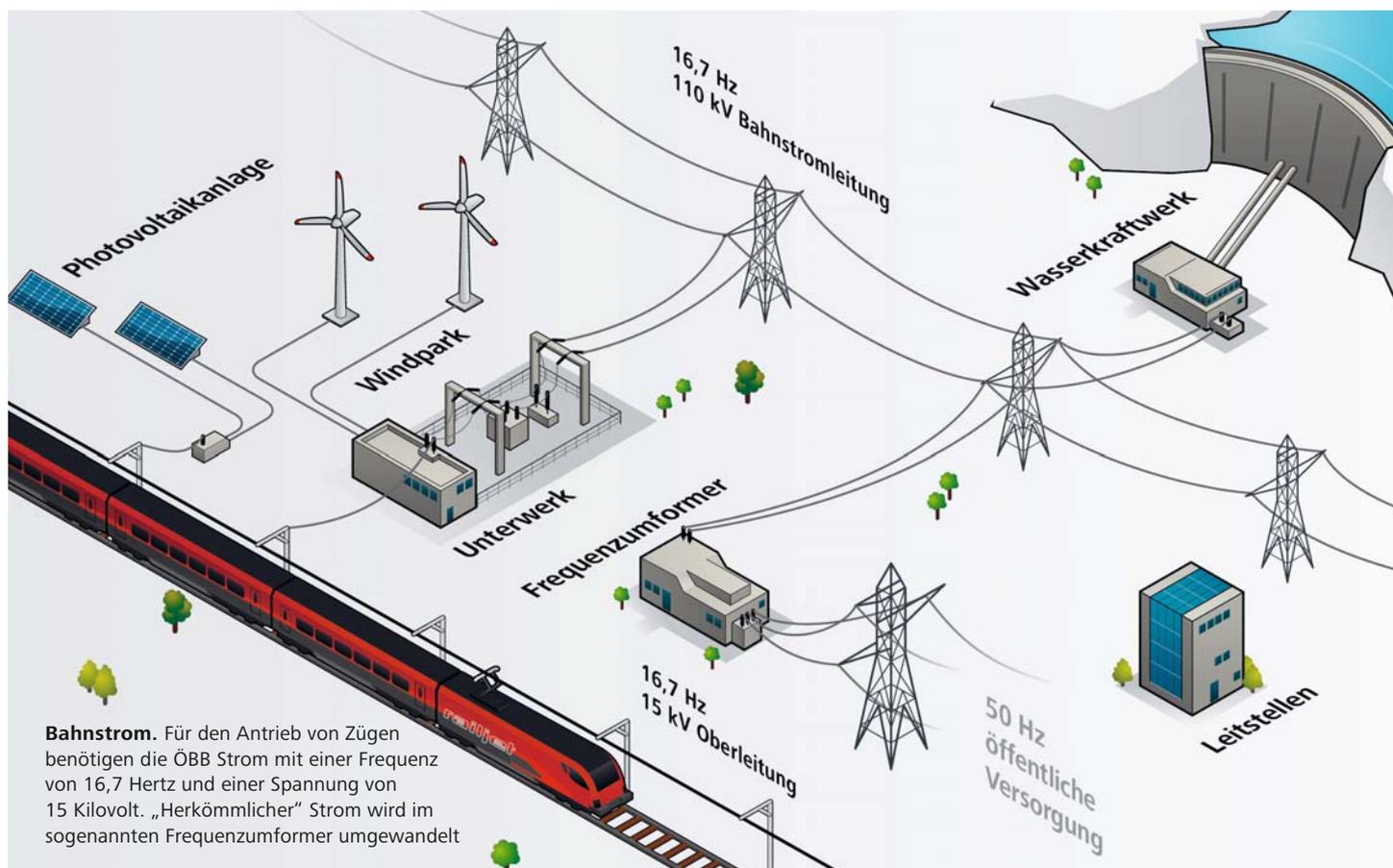
Die Schwerpunkte der ÖBB Klimaschutzstrategie 2030

Die Schwerpunkte der ÖBB Klimaschutzstrategie 2030 – als erste Phase auf dem Weg bis 2050 – bestehen aus **sechs wesentlichen Hebeln**:

- Elektrifizierung**
- Alternative Antriebe – Schiene**
- Alternative Antriebe – Straße**
- Erneuerbare Energie**
- Energieeffizienz**
- Verkehrsverlagerung**



ZUKUNFT. Wie kann man Bahnfahren noch grüner machen?



STROMNETZ DER ÖBB. Bei der Versorgung mit eigenem Bahnstrom setzen die ÖBB auf Wasserkraft, Sonne und künftig auch Wind

künftig auf 50 Bahnhöfen in Österreich E-Tankstellen geben.

100 Prozent grüner Bahnstrom

Ein erster großer Meilenstein am Weg zur CO₂-Neutralität im ÖBB Mobilitätssektor wurde bereits erreicht. Seit dem Sommer 2018 fahren alle elektrisch betriebenen Züge der ÖBB ausschließlich mit Bahnstrom aus erneuerbaren Energiequellen. Eine wichtige Rolle spielen dabei die acht eigenen Wasserkraftwerke. Etwa 1.800 Gigawattstunden (GWh) werden zum Bahnbetrieb in Österreich aktuell benötigt, rund ein Drittel produzieren die ÖBB selbst. Circa 22 Prozent des Bahnstrombedarfs der ÖBB kommen aus vier Partnerkraftwerken, die ebenfalls sauberen Bahnstrom in das Netz der ÖBB einspeisen. Den Rest müssen

die ÖBB zukaufen. Seit dem Sommer 2018 stammt auch dieser Strom zu 100 Prozent aus erneuerbaren sowie aus heimischen Energiequellen. Um für einen steigenden Bedarf gerüstet zu sein, aber auch um den Anteil der eigenen Erzeugung weiterzusteigern, wollen die ÖBB zusätzliche erneuerbare Energiequellen erschließen. Dafür infrage kommen Sonne und Wind.

In Wilfleinsdorf in Niederösterreich wurde dazu das weltweit erste Fotovoltaik-Bahnstrom-Kraftwerk errichtet. Die 18.000 Quadratmeter große Anlage – davon sind 7.000 Quadratmeter Solarpaneele – wandelt Sonnenenergie in 16,7-Hertz-Strom um und speist diesen direkt in das Oberleitungsnetz der ÖBB ein. Bis dato gab es keine Störungen, und der erwartete Ertrag von 1,10 GWh konnte, auch aufgrund günstiger

Wetterverhältnisse, sogar übertroffen werden.

Aufgrund dieser positiven Erfahrung wird ein Rollout-Konzept erarbeitet, das unter dem Motto „Sonnenkraft trifft Zugkraft“ die Errichtung weiterer Fotovoltaikanlagen zur Gewinnung von Bahnstrom vorsieht. Geprüft werden zudem Möglichkeiten und Standorte zur Erzeugung von 16,7-Hertz-Strom aus Windkraft.

Weniger Verbrauch, mehr Effizienz

Der beste Strom für das Klima ist der, der gar nicht erst verbraucht wird. Um Strom zu sparen, haben die ÖBB daher ein umfassendes Energieeffizienzprogramm aufgesetzt. Neben der Optimierung der Betriebsführung von Zügen liegt ein Schwerpunkt auf den Bahnhöfen, Werkstätten und Bürogebäuden der ÖBB. Durch thermische Sanierungen und Standortoptimierungen konnten auch schon in der Vergangenheit CO₂-Einsparungen erzielt werden. Eines der erfolgreichsten Stromsparprojekte der ÖBB ist die Rückspeisung der Bremsenergie in die

Seit dem Sommer 2018 stammt der Bahnstrom bei den ÖBB zu 100 Prozent aus erneuerbaren sowie aus heimischen Energiequellen.



ENERGIEGEWINNUNG. 30 Prozent des Bahnstroms der ÖBB kommt aus acht eigenen Wasserkraftwerken

Oberleitung, die im Schnitt eine Einsparung von 14 Prozent bringt. Unter anderem ist es den ÖBB damit gelungen, seit dem Jahr 2001 ihren Energiebedarf zu senken beziehungsweise bei steigender Transportleistung stabil zu halten.

Verkehr auf die Schiene bringen

Schließlich wollen die ÖBB mit einem umfassenden Paket an Maßnahmen auch eine wesentliche Verkehrsverlagerung vor allem von der Straße auf die Schiene erreichen. Dazu gehören attraktive und klimafreundliche Mobilitätslösungen – insbesondere für Pendlerinnen und Pendler und auch für Güterverkehrskunden. Neben der Verbesserung der Kosteneffizienz, um die Wettbewerbsfähigkeit zu erhöhen, können unter anderem der weitere Ausbau der Schieneninfrastruktur, Initiativen zur Multimodalität und zur integrierten Mobilität, der Ausbau von Rail&Drive- als auch Park & Ride-

Anlagen sowie die Initiative „30 by 2030“ der europäischen Güterverkehrsbahnen angeführt werden. Darüber hinaus wurde im Sommer 2018 eine Kooperation mit Greenpeace vereinbart. Im Fokus dieser Zusammenarbeit stehen Initiativen, um das Bahnfahren noch attraktiver zu machen und noch mehr Menschen zum Umstieg vom Auto auf öffentliche Verkehrsmittel zu motivieren, sowie Maßnahmen im Konzern, um

2.000

Kilometer ist das **110.000-Volt-Bahnstromnetz der ÖBB** lang und zieht sich durch ganz Österreich – großteils frei verlaufend, **85 Kilometer jedoch unter der Erde**, und zwar dort, wo es Berge wie die Tauern quert.

weniger Energie zu verbrauchen.

Aber auch Information zur Bewusstseinsbildung ist entscheidend. Dazu tourte im Sommer 2018 eine Wanderausstellung durch die großen Bahnhöfe in ganz Österreich. Bereits seit Juni 2018

wird die CO₂-Ersparnis bei Zugfahrten gegenüber dem Pkw zudem auf den ÖBB Einzeltickets, elektronischen Buchungsbestätigungen und Check-out-Screens ausgewiesen. Der Aufdruck zeigt also „schwarz auf weiß“, wie viel CO₂ mit jeder Zugreise für die Umwelt gespart wird. <

Pionierarbeit für saubere E-Mobilität

Die Bahn in Österreich zählt zu den Wegbereitern der Elektromobilität.

Bereits am 22. Oktober 1883 wurde hierzulande das erste Teilstück der ersten für den Dauerbetrieb bestimmten elektrischen Eisenbahn – von Mödling in die Hinterbrühl – dem Betrieb übergeben. Nach dem Ersten Weltkrieg wurde schließlich mit der Elektrifizierung der großen Strecken begonnen. So konnten um 1930 bereits 836 Kilometer oder fast 14 Prozent des gesamten Netzes elektrisch befahren werden.

Energieversorger

Der benötigte Bahnstrom (mit einer Frequenz von 16,7 Hertz statt der sonst üblichen 50 Hertz) wurde selbst produziert. Und das seit jeher bevorzugt in eigenen Wasserkraftwerken. Das älteste Wasserkraftwerk der ÖBB war das Kraftwerk Schönberg in Tirol, das ab 1912 Bahnstrom erzeugte. Aktuell haben die ÖBB zehn eigene Wasserkraftwerke. Davon erzeugen acht Bahnstrom mit 16,7 Hertz und zwei „herkömmlichen“ Drehstrom mit 50 Hertz – zur Versorgung der Bahnstrom-Kraftwerke, aber auch von anderen Anlagen und Gebäuden der ÖBB.

Daher haben die ÖBB – wie ein Energieversorger – auch ein eigenes Stromnetz, das sich über ganz Österreich zieht. Über 2.000 Kilometer ist das 110.000-Volt-Bahnstromnetz der ÖBB lang. Betrieben wird es von der ÖBB-Infrastruktur AG, die als Stromerzeuger die Rail Cargo Group, die ÖBB-Personenverkehr AG, jedoch auch andere Bahnbetreiber auf Österreichs Gleisen mit Bahnstrom versorgt.



ÖBB KRAFTWERKE. Rotor eines Bahnstromgenerators im ÖBB Kraftwerk Braz



BATTERIEBETRIEBEN. Der Cityjet eco wird auch auf nicht elektrifizierten Nebenstrecken mit Strom fahren

Der Akkuzug rollt an!

AKKUZUG. Für Strecken, die aktuell nicht zur Elektrifizierung vorgesehen sind, entwickeln ÖBB und Siemens einen Prototypen mit elektrohybridem Batterieantrieb.

Das große Ziel der ÖBB heißt CO₂-Neutralität, der wichtigste Weg dorthin ist die weitere Elektrifizierung der Bahnstrecken und die Reduzierung dieselgetriebener Garnituren und Züge. Allerdings ist die Elektrifizierung der meist wenig befahren Nebenstrecken aus ökonomischen Gesichtspunkten nicht zweckdienlich. Eine sinnvolle

Alternative ist es, über den Antrieb nachzudenken.

Mit einem Akku auf Nebenstrecken

Dabei herausgekommen ist der neue Cityjet eco, der auch international große Beachtung findet. Der neue Akkuzug wird von einem elektrohybriden Batterieantrieb bewegt. Dabei

nimmt der Zug auf elektrifizierten Strecken über seinen Stromabnehmer Energie auf und speichert diese in den mitgeführten Batterien. Sobald der Zug die elektrifizierte Strecke verlässt, holt sich der Antrieb des Zuges die benötigte Energie aus den Batterien.

In einem gemeinsamen Pilotprojekt von ÖBB und Siemens wird diese Technologie derzeit intensiv geprüft und zur Serienreife entwickelt. Zum Einsatz kommt dabei ein Siemens Desiro ML. Erstmals präsentiert wurde der sogenannte Cityjet eco im September 2018 in Wien. Bis zum Sommer 2019 folgen weitere Tests. <

Shuttle in die Zukunft

SHUTTLESERVICE für den ländlichen Raum: flexible Kleinbusse, die per App oder Handy angefordert werden und gerade Jugendliche oder SeniorInnen deutlich mobiler machen.

Fast die Hälfte der Fahrgäste des ÖBB-Konzerns ist mit dem Postbus unterwegs. Damit das Unternehmen weiter so wettbewerbsfähig bleibt, laufen besonders innovative Pilotprojekte. So wird seit 2018 ein Shuttleservice für den ländlichen Raum erfolgreich getestet: flexible Kleinbusse, die per App oder Handy angefordert werden und gerade Jugendliche oder SeniorInnen deutlich mobiler machen. Der ländliche Raum hat vielerorts ein Problem: Linienbusse fahren oft nur in großen Intervallen, die Menschen sind auf Autos angewiesen. Diese Versorgungslücke will Postbus schließen – mit dem Postbus-Shuttle, das genau dort verfügbar ist, wo der Bedarf gegeben ist. Das Projekt aus dem Bereich „Mikro-Öffentlicher Verkehr“ macht vor allem SeniorInnen, Jugendliche und UrlauberInnen am Land mobil – genau dort, wo es an öffentlicher Verkehrsanbindung fehlt. In Kärnten und Vorarlberg wurde das Shuttle bereits intensiv getestet, das Feedback und die Nutzungsraten waren äußerst vielversprechend. <



POSTBUS-SHUTTLE. Günstig zur gewünschten Haltestelle, und zwar zum Wunschtermin



WASSERSTOFFANTRIEB. Die Zukunft des öffentlichen Verkehrs ist emissionsfrei

Postbus macht Dampf fürs Klima

KLIMAVORREITER. Emissionsfreie Busse mit Wasserstoff- und Batterieantrieb sollen künftig die Flotte ergänzen und werden bereits intensiv getestet.

Postbus arbeitet konsequent daran, seine Fahrzeugflotte auf Klimakurs zu bringen. Das größte Busunternehmen Österreichs testet laufend neue CO₂-neutrale Technologien. So war im Oktober 2018 erstmals in Österreich ein wasserstoffbetriebener Bus im Linienverkehr im Einsatz. Auf der Strecke Wien – Flughafen Wien wurde diese innovative Technologie auf Herz und Nieren getestet. Die Vorteile der wasserstoffbetriebenen Busse: Sie bieten eine große Reichweite und sind daher auch für Überlandfahrten geeignet. Und sie fahren emissionsfrei sowie mit recyclingbaren Brennstoffzellen. Der benötigte Wasserstoff wird in Tanks gespeichert und dann eingesetzt, wenn die Energie tatsächlich benötigt wird. Wasserstoffbusse stellen

damit eine zukunftssträchtige Alternative zu dieselbetriebenen Fahrzeugen dar: Die Belastungen für die Umwelt sinken deutlich, der Lärmpegel für die Fahrgäste und AnrainerInnen ebenso.

E-Busse im Testlauf

Diese Vorteile besitzen auch die innovativen Elektrobusse, die Postbus weiterhin intensiv testet. In Kärnten, der Steiermark und Vorarlberg gibt es konkrete Projekte, die noch 2019 umgesetzt werden sollen. Die batteriebetriebenen E-Motoren haben ausreichend Reichweite, um auch im Überland-Linienbetrieb eingesetzt zu werden. Pro 12-Meter-E-Bus können dabei im Vergleich zu herkömmlichen Dieselnissen mehr als 110 Tonnen CO₂ pro Jahr eingespart werden. <

Sicherheit auf Schiene

JEDER UNFALL ist einer zu viel. Trotz vieler bestehender Maßnahmen zur laufenden Verbesserung der Sicherheit gibt es weiteren Handlungsbedarf, um Risiken noch weiter zu minimieren

DAS FUNDAMENT sämtlicher Aktivitäten des ÖBB-Konzerns ist die Sicherheit. 2018 wurden fortlaufend konkrete Maßnahmen gesetzt, um die Sicherheit im Bahnbetrieb weiter zu verbessern.

Thema Sicherheit. Damit steht und fällt alles bei der Bahn. Jeden Tag gilt es, 1,3 Millionen Fahrgäste der ÖBB (davon 0,7 Millionen im Zug) sicher an ihr Ziel zu bringen und dabei bei den mehr als 40.000 MitarbeiterInnen keine Arbeitsunfälle zuzulassen. Sicherheit ist das zentrale Leistungs- und Qualitätsversprechen der ÖBB. Sicherheit ist das Fundament, auf dem das Unternehmen tagtäglich aufbaut. Und: „Sicherheit ist eine Frage der Ehre für jede Eisenbahnerin und jeden Eisenbahner“, sagt CEO Andreas Matthä.

Beste Voraussetzungen

Bei der Sicherheit hat die Bahn im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln

deutlich die Nase vorne. Ähnlich sicher beziehungsweise sicherer ist nur der Flugverkehr. Bahnfahren ist damit also eine besonders sichere und gleichzeitig umweltfreundliche Form der Mobilität – und die ÖBB zählen zu den zuverlässigsten Bahnen Europas. Konkret zeigt die langfristige Betrachtung im europäischen Vergleich (UIC), dass die Sicherheitsleistung der ÖBB im oberen Mittelfeld liegt. Und das bei jährlich 154 Millionen zurückgelegten Kilometern auf der Schiene und besten Pünktlichkeitswerten.

Proaktive Steuerung der Sicherheit

Die Sicherheitsleistung der ÖBB ist einer Vielzahl an Maßnahmen, vor allem aber den Bemühungen und dem Einsatz aller am Betriebsgeschehen beteiligten MitarbeiterInnen zu verdanken. Die in den Teilkonzernen eingeführten zertifizierten Sicherheitsmanagementsysteme unterstützen zudem die Steuerung der Sicherheit. Erkenntnisse aus Vorfällen, Unfalluntersuchungen, interne Prüfungen sowie das Trendmonitoring münden in konzernweit abgestimmte Weiterentwicklungsmaßnahmen.

Das systematische Lernen aus Abweichungen, Fehlern und „Near Misses“ trägt dazu bei, Risiken rechtzeitig zu erkennen und gegensteuernde Maßnahmen einzuleiten. Einen wesentlichen Beitrag zum systematischen Ausbau der Sicherheit leisten auch die langfristigen Investitionen von mehr als 2,5 Milliarden Euro jährlich in den Neu-, Ausbau und die Instandhaltung unserer Infrastrukturanlagen sowie rund 50 Millionen Euro pro Jahr in die Modernisierung und in Summe circa 400 Millionen Euro in die Neubeschaffung von Fahrzeugen mit neuestem Stand der Technik.

Jeder Unfall ist einer zu viel

Und trotzdem: Im Zeitraum Dezember 2017 bis April 2018 kam es unerwartet zu einem messbaren Anstieg an Unfällen. Sie haben eines gezeigt: Ungeachtet eines funktionierenden Sicherheitsmanagementsystems (SMS) in allen Konzerngesellschaften, trotz vieler bestehender Maßnahmen zur laufenden Verbesserung der Sicherheit – es gibt weiteren Handlungsbedarf, um Risiken noch weiter zu minimieren. Denn jeder Unfall ist einer zu viel.

Zuverlässigkeit

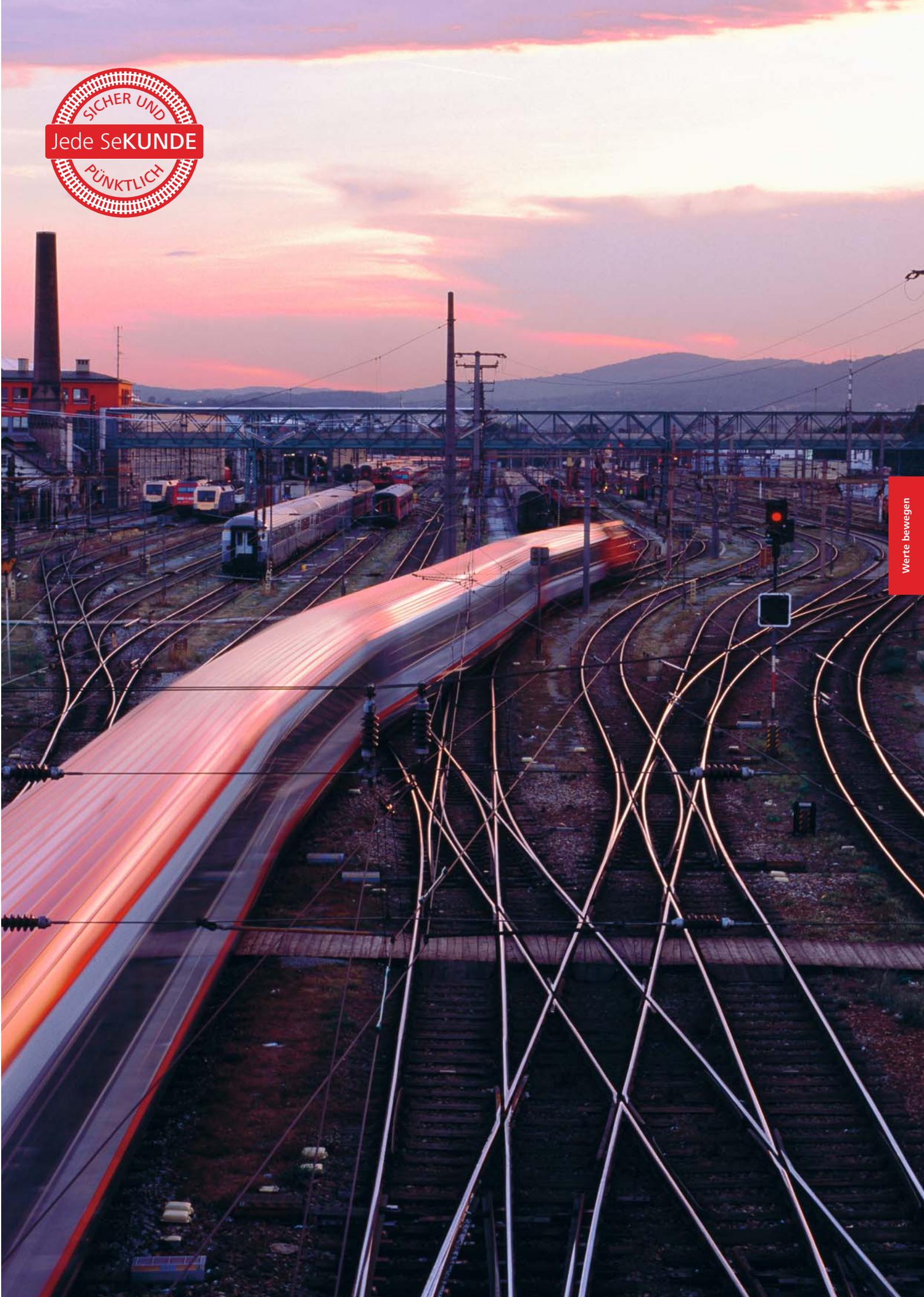
Bei der Sicherheit hat die Bahn im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln deutlich die Nase vorne. Ähnlich sicher bzw. sicherer ist nur der Flugverkehr. **Bahnfahren ist damit also eine besonders sichere und gleichzeitig umweltfreundliche Form der Mobilität – und die ÖBB zählen zu den zuverlässigsten Bahnen Europas.**

Die langfristige Betrachtung zeigt, dass die Sicherheitsleistung der ÖBB im europäischen Vergleich (UIC) im oberen Mittelfeld liegt.

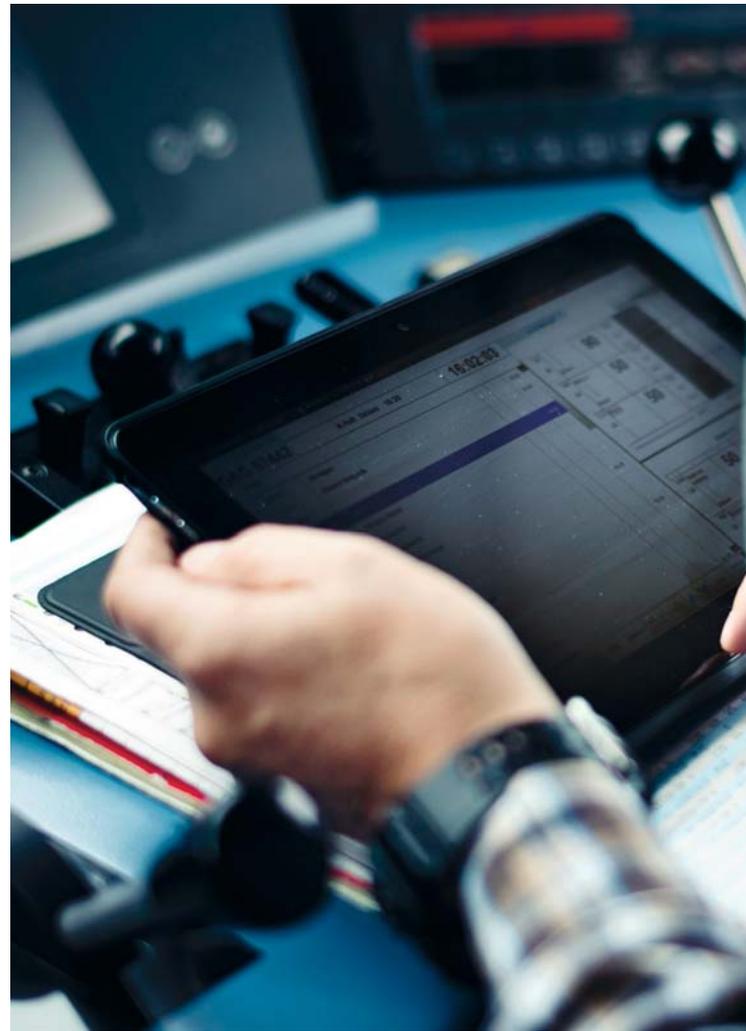
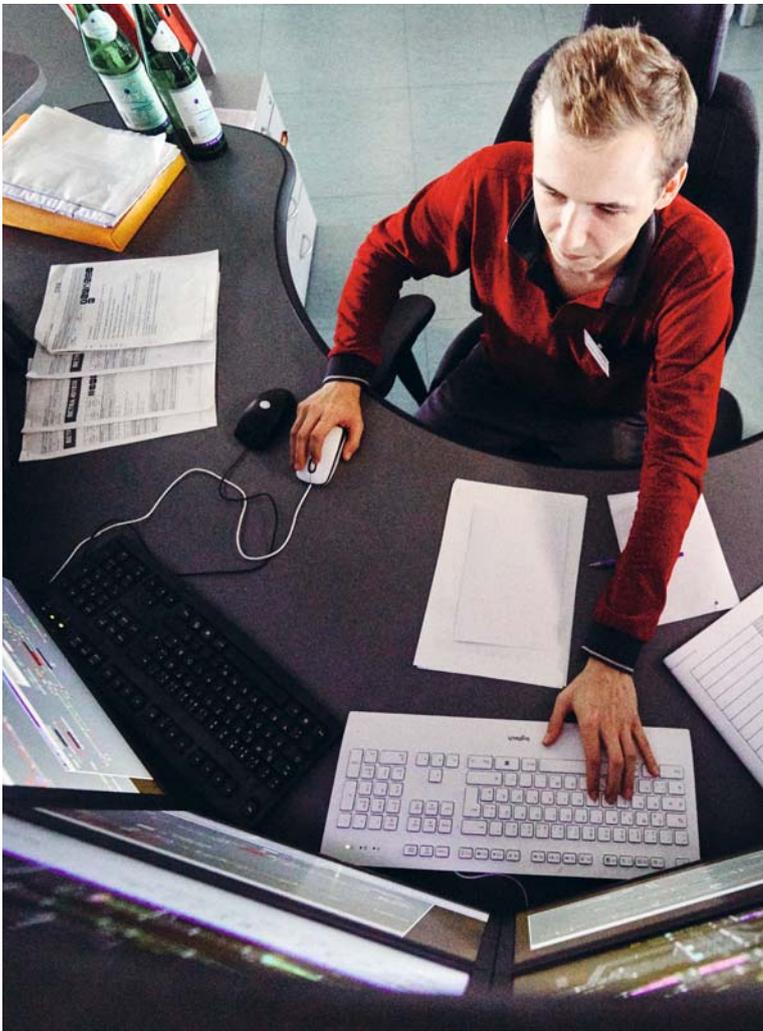
Eingehende Analysen

Nach diesen Vorfällen wurde umgehend das Programm „Sicherheit auf Schiene“ gestartet. Für die Programmleitung wurden ein

>



Werte bewegen



IM FOKUS. Der Konzentration der TriebfahrzeugführerInnen kommt eine Schlüsselrolle zu, daher muss sie gezielt trainiert und müssen mögliche Fehler unter-

international renommierter Sicherheitsexperte und ehemaliger Sicherheitschef der Schweizer Bahn SBB sowie ein aus der Chemiebranche kommender Experte für Sicherheitskultur an Bord geholt. Gemeinsam hinterfragen beide Routinen und vermeintlich Selbstverständliches – und bringen dabei mit dem Blick von Außen neue Erkenntnisse ein. Die beiden Spezialisten haben sich in vielen Gesprächen mit Führungskräften und MitarbeiterInnen ein Bild von der Sicherheitsleistung der ÖBB gemacht, Prozesse analysiert und das Betriebsgeschehen vor Ort genauestens beobachtet.

Hebel zur Optimierung

Neben ständiger **Verbesserung der technischen Ausrüstung** von Fahrzeugen und Infrastruktur steht die **Stärkung der Aufmerksamkeit und Sicherheitskultur der Mitarbeiter im Fokus.**

Erkenntnisse und zentrale Ansatzpunkte

Zusammengefasst ergab ihre Arbeit folgende zentrale Erkenntnisse:

Die ÖBB müssen ihre Aktivitäten stärker fokussieren und die konzernübergreifende Zusammenarbeit im Bereich Sicherheit weiter ausbauen. Strukturelle Verbesserungen sollen dazu führen, dass Schwerpunkte gezielt risikobasiert und im Interesse des Gesamtkonzerns abgestimmt werden. Die festgelegten Maßnahmen sollen nach Wirkungserwartung priorisiert und schneller umgesetzt werden, um die Stärkung der

Sicherheit effizient und effektiv voranzutreiben.

Hebel: Technik, Mensch, Organisation

Die Hebel liegen diesbezüglich bei der Technik, dem Faktor Mensch und der organisatorischen Aufstellung. So müssen einerseits die Infrastruktur und Fahrzeuge durch technische Ausrüstungen kontinuierlich weiter verbessert, aber auch die MitarbeiterInnen im Verhalten und in der Ausübung ihrer Aufgaben systematischer unterstützt und Abläufe und Prozesse weiter optimiert werden. Der Schwerpunkt liegt im betrieblichen Bereich, wo vor allem die Tätigkeiten und Arbeitsabläufe von LokführerInnen und VerschlussmitarbeiterInnen im Fokus stehen. Die Führungskräfte und MitarbeiterInnen müssen dabei auf allen Ebenen sensibilisiert werden. Es geht darum, die eigene Sicherheitskultur weiterzuentwickeln, das Vertrauen zu stärken und den Willen

Vorbildfunktion, tägliches Evaluieren der Abläufe und Handlungen in puncto Sicherheit sind ein zentrales Thema in der Führungsarbeit.



bunden werden

zur Verbesserung mitzutragen. Dazu kommen zahlreiche technische Sicherungsmaßnahmen wie etwa die Weiterentwicklung der Zugsicherungs- und Zugsteuerungsmaßnahmen. Außerdem werden über die nächsten Jahre 1,1 Milliarden Euro zielgerichtet investiert. <

Die Maßnahmen

Die zentralen Maßnahmen und aktuellen Schwerpunkte im Überblick

Konzentration und volle Aufmerksamkeit

Der Konzentration und Aufmerksamkeit der TriebfahrzeugführerInnen kommt eine Schlüsselrolle zu. Gleichzeitig stellen Ablenkungen in der Welt von heute eine große Herausforderung dar. Daher muss die Konzentration gezielt trainiert und müssen mögliche Fehler durch bewusstes Vorbauen unterbunden werden. Ergänzend haben sie die Möglichkeit, auf ihren Tablets eine Funktion zur Erinnerung an das Vorsicht zeigende Signal zu nutzen.



IM FOKUS. Die Konzentration der TriebfahrzeugführerInnen wird gezielt trainiert

Ausbau der Sicherheitskultur

Im Bereich Sicherheit spielen auch alle Führungskräfte eine wesentliche Rolle. Vorbildfunktion, tägliches Evaluieren der Abläufe der Handlungen und Sicherheit sind ein zentrales Thema in der Führungsarbeit. Im Rahmen einer konzernweiten Sicherheitskulturinitiative sollen diese Werte noch stärker vermittelt und täglich gelebt werden. Beim Umgang mit Fehlern und Abweichungen braucht es Transparenz und Offenheit, um systematisches Lernen zu ermöglichen. Gleichzeitig müssen klare Grenzen im Fall von sicherheitskritischem Verhalten gesetzt werden.

Unterstützende Warn-App

Im Laufe des Jahres 2019 wird auch eine Warn-App die LokführerInnen weiter unterstützen. Wenn sie gegen ein Halt zeigendes Signal anfahren, schlägt diese App Alarm. Bis Ende 2020 sollen sämtliche Führerstände damit ausgestattet sein.

Zusätzliche 500-Hz-Magnete

Aktuell sind im Netz der ÖBB 1.500 Stück 500-Hz-Magnete verbaut. Sie leiten eine Zwangsbremmung des Zuges ein, wenn bei der Annäherung an ein Halt zeigendes Hauptsignal eine bestimmte Geschwindigkeit überschritten wird. Bis 2022 werden 30 Millionen Euro in über 1.000 zusätzliche Magnete investiert. Als Sofortmaßnahme wurden bis Ende 2018 bereits 26 neue verbaut, bis Mitte 2019 folgen weitere 35 Magnete.

Technische Aufrüstung von Fahrzeugen

Bis Ende 2020 werden auch alle älteren E-Trieb- und Steuerwagen der ÖBB mit Warneinrichtung und Sicherungssystemen wie PZB 90, einem System mit automatischer Zwangsbremmung im Falle einer Signalüberfahung, nachgerüstet sein. Die Fernverkehrsflotte ist zusätzlich mit der noch höherwertigen ETCS-Technologie ausgerüstet.

Hemmschuhe, die nicht übersehen werden können

Ebenso um bessere Sichtbarkeit geht es bei den neuen, hochsichtbaren Hemmschuhen. Hemmschuhe dienen dazu, das gefährliche Entrollen von abgestellten Fahrzeugen zu verhindern. Werden sie aber vergessen und überfahren, können sie zu Entgleisungen führen. Die aktuellen Hemmschuhe werden daher gegen hochsichtbare, gelb reflektierende getauscht.

Blaues Licht für mehr Sicherheit

Wie wichtig der Input der operativen KollegInnen ist, zeigte der Hinweis eines Mitarbeiters. Dank seiner Idee werden für die Anzeige des Verschiebverbots nun blaue statt weißer Lichtpunkte verwendet. Dies erleichtert die Erkennbarkeit und Abgrenzung gegenüber anderen Signalen für die LokführerInnen. Der Probetrieb startet Mitte 2019.

Starke Bauprogramm für Österreich

INFRASTRUKTURAUSBAU.

Die Basis, um noch mehr Kundinnen und Kunden auf die Schiene zu bringen, ist eine moderne Infrastruktur.

Ziel der ÖBB ist es, mit modernen Bahnhöfen und leistungsfähiger Schieneninfrastruktur, Park & Ride-Anlagen und dem Ausbau des Mobilfunknetzes noch mehr Menschen für die Bahn zu begeistern. Im Jahr 2018 wurden entsprechend dem von der Regierung in Auftrag gegebenen Rahmenplan rund 1,9 Milliarden Euro investiert, um mit einer hochleistungsfähigen Bahninfrastruktur die Basis für eine moderne, klimafreundliche Mobilität zu schaffen und zu erweitern. Und der Staat bekommt viel zurück: Zwei Arbeitsplätze bei den ÖBB sichern einen weiteren Arbeitsplatz außerhalb des Konzerns, und dem Finanzminister fließen rund zwei Milliarden Euro an Steuereinnahmen zu (Quelle: Economica-Studie 2018). Sämtliche Großprojekte, wie der Semmering-Basistunnel oder die

Koralmbahn, der Brenner Basistunnel, die Pottendorfer Linie, wurden plangemäß weitergeführt und das Güterzentrum Wolfurt dem Betrieb übergeben. Die Fahrgäste werden nach Fertigstellung der Strecken etwa auf der Fahrt von Wien nach Klagenfurt mehr als zwei Stunden Fahrzeit einsparen.

Ostregion: große Pendleroffensive

Im Ballungsraum rund um Wien zählt die Bahn zu den zentralen Verkehrsmitteln im Schüler- und Pendlerverkehr. Alleine 250.000 Menschen nutzen täglich die S-Bahn auf dem Weg zur Schule oder in die Arbeit. Dem entsprechend liegen rund 40 Prozent des österreichischen Schienennetzes in den Bundesländern Wien, Niederösterreich und Burgenland.

Rund 641 Millionen Euro wurden hier 2018 investiert, 2019 wird es eine ähnlich hohe Summe werden. Ein Schwerpunkt der Investitionen floss in Streckenservice und -sicherheit sowie Lärmschutz und Park & Ride-Anlagen in der stark frequentierten Umgebung der Ballungsräume. Weitere Investitionen wurden für den Ausbau der Pottendorfer Linie sowie der Strecke Wien – Bratislava aufgewendet. Hier stehen der zweigleisige Ausbau sowie die Elektrifizierung der



KORLAMBAHN. Durch den ersten Tunneldurchschlag

Strecke vom Bahnhof Stadlau bis zur Staatsgrenze am Plan. 2018 wurde der Ausbau der S 80 bis Aspern Nord fertiggestellt.

Oberösterreich: Rekordinvestitionen

In Oberösterreich investierten die ÖBB 2018 rund 218 Millionen Euro in die Erneuerung, Modernisierung und Erhaltung von Bahnanlagen. So wurde letztes Jahr mit den Spatenstichen die Modernisierung der Bahnhöfe Braunau und Wernstein gestartet. Die Summerauer Strecke bekam auf mehreren Abschnitten neue Gleise, die Haltestelle Pulgarn ein neues Gebäude, die Bahnhöfe Lungitz und Gaisbach-Wartberg erhielten ein elektronisches Stellwerk, und der umgebaute Bahnhof Kefermarkt wurde im September eröffnet.

Salzburg: Bauen und Planen für mehr Qualität

In die Modernisierung des 234 Kilometer langen ÖBB Schienennetzes

»Mit modernen Bahnhöfen und einer leistungsfähigen Schieneninfrastruktur werden wir noch mehr Menschen für die Bahn begeistern.« ANDREAS MATTHÄ



sind die Steiermark und Kärnten nun endgültig ein Stück näher zusammengedrückt

in Salzburg wurden im letzten Jahr 64 Millionen Euro investiert, wobei hier der Schwerpunkt auf die Sicherung und den Ausbau der Streckenqualität gelegt wird. Im Flachgau entstand mit dem Ausbau des Bahnhofs Neumarkt-Kösten-dorf ein neuer Verkehrsknotenpunkt. Dazu wurde die Mattigtalbahn verlängert. Im Bereich Pass Lueg wurde die seit 100 Jahren bestehende Salzachbrücke zur Hälfte durch eine neue Eisenbahnbrücke ersetzt, 2019 folgt der zweite Teil.

Tirol: offensive Bahn-hofsmo-dernisierungen

2018 war für die ÖBB-Infrastruktur in Tirol wieder ein besonders arbeitsintensives Jahr. Insgesamt wurden rund 320 Millionen Euro (der Großteil davon für das Projekt Brenner Basistunnel) investiert. Ein Schwerpunkt lag auf der Modernisierung der Bahnhöfe. Im Frühjahr wurde der Bahnhof Kitzbühel fertig-

gestellt, im Sommer der Bahnhof Matrei am Brenner. Am Bahnhof Seefeld wurde auf Hochtouren gearbeitet, damit er Anfang 2019 für die Gäste der Nordischen Ski-WM bereit war. Die Fertigstellung erfolgte Mitte Dezember. Beim Brenner Basistunnel wurden 2018 die Vortriebs- und Ausbauarbeiten mit Nachdruck fortgesetzt.

Vorarlberg: Investitionen in Nah- und Güterverkehr

Laufende Qualitätsverbesserungen sichern auch in Vorarlberg das hohe Niveau des Bahnangebots auf dem 111-Kilometer-Netz, 2018 kamen Verbesserungen um rund 53 Millionen Euro hinzu.

In den ersten Monaten 2018 wurden die Umbauten der Bahnhöfe in Rankweil und Lustenau fertiggestellt, die zu modernen Mobilitätsdrehscheiben ausgebaut wurden. Mitte Oktober wurde das Güterzentrum Wolfurt dem Betrieb

Schneller & komfortabler

Umstieg erleichtern

... mit Park & Ride und Bike & Ride

Auch 2018 wurde wieder stark in Park & Ride-Anlagen investiert, samt ausreichend Platz für Zweiräder.

Osten: P&R Tullnerfeld, P&R Kittsee, P&R Platt/Zellerndorf oder B&R St. Pölten. 50 Park & Ride-Standorte werden mit E-Ladeinfrastruktur ausgerüstet, so kann man die Batterie von E-Autos aufladen, während man mit dem Zug weiterfährt.

Oberösterreich: P&R und B&R Braunau sowie neuer Busterminal, P&R Wels, P&R Kirchdorf a. d. Krems, Neuhofen a. d. Krems, Kematen a. d. Krems, Rohr-Bad Hall, Lengau und Taufkirchen a. d. Pram

Salzburg: Erweiterung P&R Golling-Abte-nau, Schwarzach-St. Veit

Tirol: P&R Matrei am Brenner, Kitzbühel, Telfs

Vorarlberg: P&R Lustenau, Erweiterung P&R Rankweil

Steiermark: rund 150 Stellplätze mehr

Kärnten: P&R in Pörschach, Maria Saal, im Gailtal, B&R in Klagenfurt Hbf

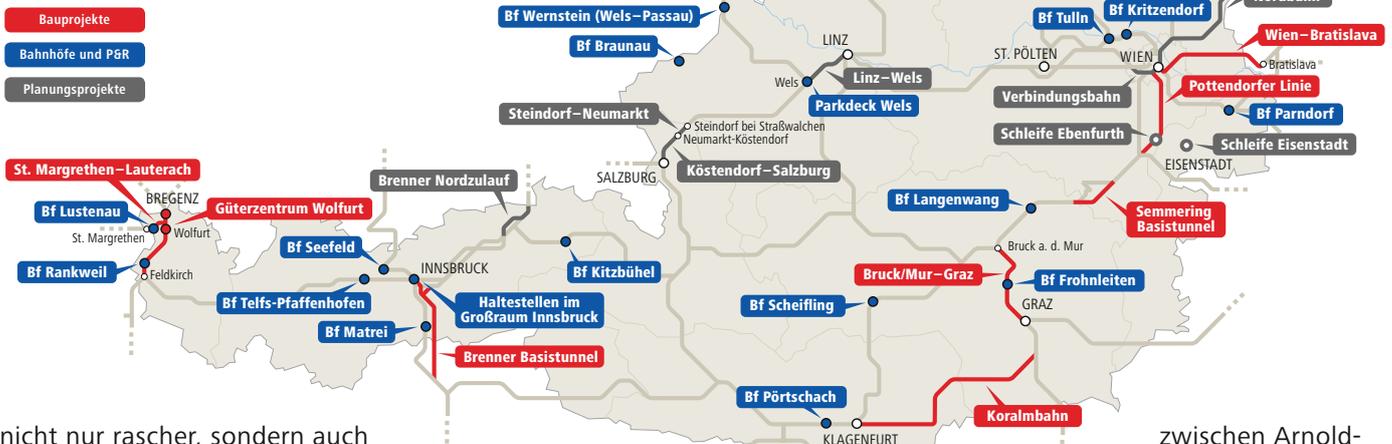


PARK & RIDE. Auto einfach abstellen für einen einfachen Umstieg auf die Bahn

übergeben und bietet seither der Wirtschaft zusätzliche Umschlagkapazitäten. Durch die Modernisierung der Gleisanlagen und neue Krananlagen erfolgt der Güterumschlag zwischen Straße und Schiene nun

Investieren für unsere KundInnen

Die aktuellen Bauprojekte im Bereich Schieneninfrastruktur, Bahnhöfe und Park & Ride-Anlagen sowie Planungsprojekte auf einen Blick



nicht nur rascher, sondern auch kostengünstiger.

Steiermark: Schwerpunkt Südstrecke und Koralmbahn

Nicht weniger als 408 Millionen Euro flossen im letzten Jahr in den Neu- und Ausbau des rund 750 Kilometer langen steirischen Schienennetzes. Auf der „neuen Südstrecke“ wurde an den Vorbereitungen der Bahnhofsprojekte zwischen Bruck/Mur und Graz gearbeitet. Des Weiteren wurden die Umbauten der Bahnhöfe in Langenwang und Scheifling fertiggestellt, und Ende des Jahres startete die Modernisierung des Bahnhofs Kapfenberg.

Beim Semmering-Basistunnel nahmen mittlerweile beide Tunnelbohrmaschinen ihre Arbeit vom Fröschnitzgraben – der Mitte des Tunnels – in Richtung Gloggnitz auf.

Koralmtunnel: Arbeiten im Plan

In der zweiten Jahreshälfte rückten die Steiermark und Kärnten endgültig näher zusammen: mit dem ersten Durchschlag in der Südöhre. Einen

zweiten, nicht weniger bedeutsamen Tunneldurchschlag gab es im Tunnel Untersammelsdorf, der zwei Jahre zuvor in geologisch schwierigem Gebiet errichtet wurde.

Die Bauarbeiten am neuen Bahnhof in der Weststeiermark bei Deutschlandsberg und an der freien Strecke zwischen Wettmannstätten und dem Koralm-Tunnel-Ostportal sind ebenfalls bereits voll im Gange.

Kärnten: Verbesserungen für den Nahverkehr

Um rund 241 Millionen Euro wurden 2018 Modernisierungsprojekte im Kärntner Bestandsnetz umgesetzt. Die Wörthersee-Bahnhöfe Velden und Pörschach wurden bereits barrierefrei fertiggestellt, in Krumpendorf begannen die Planungsarbeiten.

Als wichtiger Schritt zu einer noch grüneren Bahn wurden die beiden letzten noch mit Dieseltriebfahrzeugen betriebenen Bahnstrecken in Kärnten elektrifiziert. Letztes Jahr begannen die ersten Arbeiten zur Elektrifizierung der Gailtalstrecke

zwischen Arnoldstein und Hermagor, danach folgt die Strecke von Klagenfurt nach Weizelsdorf. Ab Ende 2019 sind dann alle Kärntner Bahnstrecken außer dem Abschnitt Bleiburg bis Holmec (Grenze zu Slowenien) elektrifiziert. <

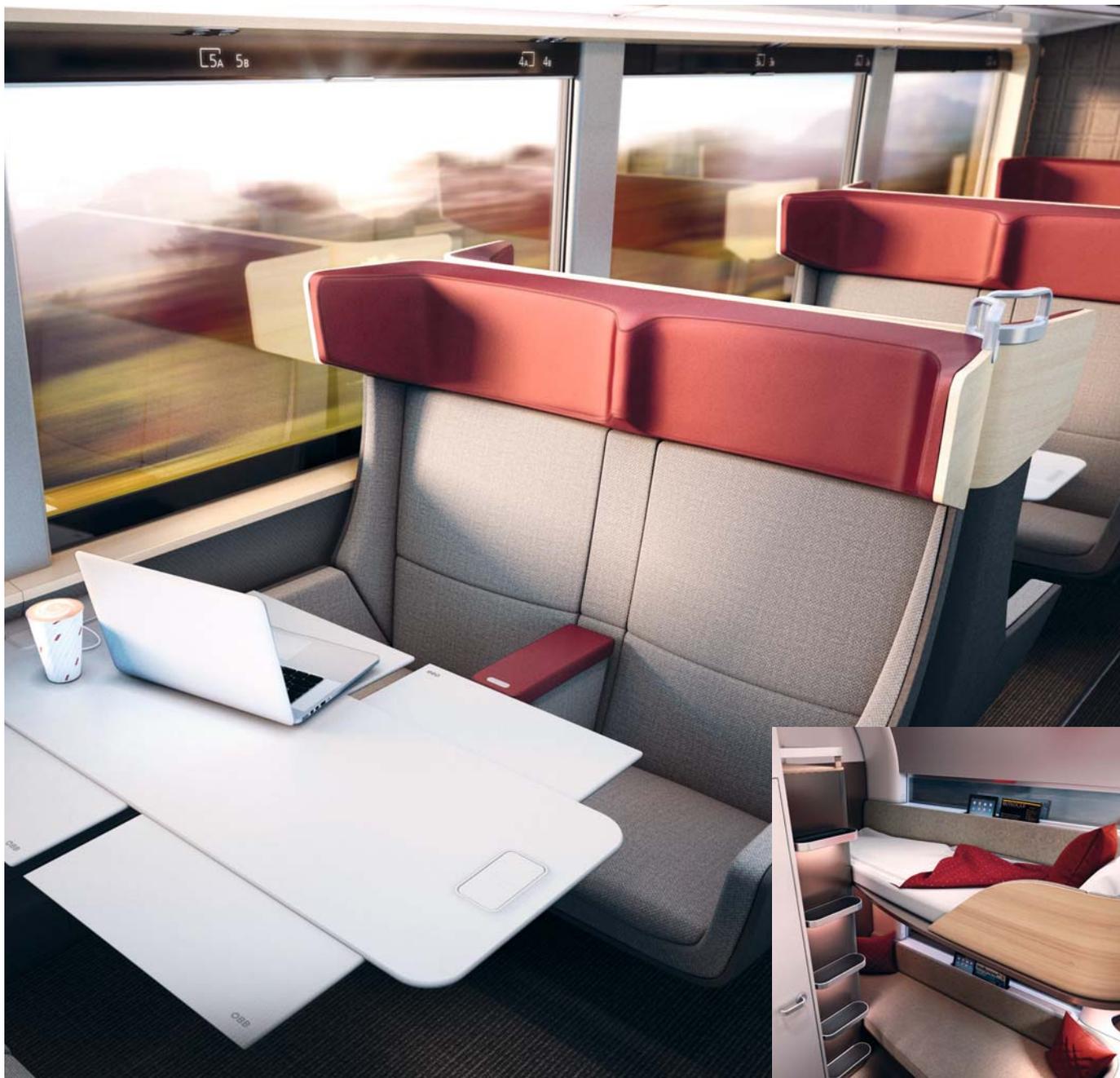
Kommunikation erleichtern

... mit einem besseren Mobilfunknetz Die Weststrecke Wien – Salzburg, die Wiener Schnellbahn und die Strecke zum Flughafen Wien sind bereits fertiggestellt. 2019 arbeiten die ÖBB an der Südstrecke Richtung Kärnten sowie an der Weststrecke Richtung Tirol. Die ÖBB planen, damit Ende 2019 fertig zu sein, und haben dann zusammen mit den Mobilfunkbetreibern 100 Millionen Euro investiert und 1.500 Kilometer Bahnstrecke mit Mobilfunk ausgerüstet. Damit können 95 Prozent der ÖBB KundInnen Mobilfunk im Zug nutzen. Der Ausbau von Hochleistungs-WLAN an den 75 größten Bahnhöfen Österreichs ist ebenfalls so gut wie abgeschlossen.



MOBILFUNKAUSBAU. 1.500 Kilometer Bahnstrecke mit Mobilfunk ausgerüstet

Die Basis, um noch mehr Fahrgäste und Güter auf die Schiene zu bringen, ist eine moderne und umweltfreundliche Infrastruktur.



BLICK IN DIE ZUKUNFT. Vorläufige Designstudien für die bereits bestellten Tag- und Nachtzüge

Der Zug der Zeit

WAGENMATERIAL. Die ÖBB investieren laufend in die Erneuerung ihres Fuhrparks. Topmoderne Züge für den Nah- und Fernverkehr sind im Anrollen.

Im Nahverkehr setzen die ÖBB auf hochmoderne und flexible Cityjets vom Typ TALENT3, hergestellt von Bombardier. Die ersten Züge dieser Reihe sind seit Spätherbst 2018 auf Österreichs Schienen im Testbetrieb unterwegs. Ab Mitte 2019 sollen 21 Cityjets in Vorarlberg im regulären Fahrgastbetrieb eingesetzt werden, ein Jahr später bis zu 25 weite-

re in Tirol. Die Züge bieten deutlich mehr Sitzplätze und Komfort – etwa durch barrierefreien Zugang, Steckdosen und Klimaautomatik. Ein modernes Fahrgastinformationssystem, Abstellplätze für Fahrräder, Kinderwagen oder Wintersportgeräte sowie Komfortsitze, WLAN und Mobilfunkfreundlichkeit zeichnen dieses Fahrzeug ebenfalls aus.

Tag- und Nachtverkehr

Auf top Wagenmaterial setzt man auch beim Fernverkehr. Die ÖBB haben 2018 21 neue Züge für den Tag- und Nachtverkehr bestellt, die bis Ende 2022 auf Schiene sein werden. Die acht Railjets (Niederflurgarnituren) und 13 Nightjets der neuen Generation von Siemens werden ab Frühjahr 2019 produziert und setzen in mehrfacher Hinsicht neue Maßstäbe: mit besonders komfortablen und verstellbaren Sitzen, kostenlosem WLAN, Steckdosen mit USB-Lademöglichkeit, verbesserten Mobilnetzverbindungen und vielem mehr. <

Turbo für das ganze Land

WIRTSCHAFTSFAKTOR.

Die ÖBB sind ein dynamischer Turbo für die Wirtschaft des Landes, setzen Impulse, schaffen nachhaltiges Wachstum, sichern Arbeitsplätze und sind ein starker Partner für zahlreiche heimische Betriebe.

Knapp fünf Milliarden Euro Wertschöpfung im Bereich des öffentlichen Verkehrs kommen von den ÖBB. Das ist mehr als die Hälfte dessen, was alle Bahnen und Verkehrsbetriebe in Österreich insgesamt erwirtschaften (rund acht Milliarden Euro). Zwei Milliarden pro Jahr investieren die ÖBB allein in Infrastruktur wie Gleisanlagen, Tunneln oder Bahnhöfe. Diese Zahlen zeigen klar: Die ÖBB setzen Impulse, die das ganze Land positiv verändern. Sie sind dynamischer Jobmotor, größter Bauherr Österreichs, der viele regionale Betriebe beauftragt, und sie leisten überdies einen entscheidenden Beitrag als Steuerzahler. Insgesamt

tragen die ÖBB 1,54 Prozent zur Bruttowertschöpfung Österreichs bei. Die ÖBB schaffen damit Wohlstand und leisten überdies einen wesentlichen Beitrag, die Klima- und Energieziele des Landes zu erreichen.

Gesamte Volkswirtschaft profitiert

Von den Infrastrukturinvestitionen profitieren nicht nur die Fahrgäste – zahlreiche baunahe Dienstleister und Bauunternehmen in den Bundesländern bekommen Aufträge von den ÖBB (direkte Effekte für die Volkswirtschaft). Aber auch bei vielen Zulieferern wird die Nachfrage gesteigert (indirekte Effekte). Denn die ÖBB sind einer der größten Auftraggeber der österreichischen Bau- und Bahnindustrie.

So trägt das Unternehmen entscheidend zu mehr Wertschöpfung und Beschäftigung in Österreich bei. Das wiederum sorgt für höheres Einkommen in Form von Löhnen, Gehältern und Gewinnen, und so bekommt auch der private Konsum durch die Ausbauprojekte der ÖBB einen kräftigen An Schub. Und insgesamt steigen so natürlich via Umsatz-, Lohnsteuer und Sozialabgaben die Rückflüsse ins Staatsbudget.

All das belegt die im Oktober 2018 publizierte Studie „Bahnsystem Österreich“ des unabhängigen Wirtschaftsforschungsinstitutes Economica.

Die ÖBB sind dynamischer Jobmotor, größter Bauherr Österreichs und leisten überdies einen wichtigen Beitrag als Steuerzahler.



NACHHALTIG. Unternehmen, Städte, Regionen und

Internationale Vorzeigeprojekte

Allein auf den Baustellen der Südstrecke beschäftigen die ÖBB 5.000 Menschen, die so ein sicheres Einkommen und Kaufkraft haben. Mit der Südstrecke setzen die ÖBB derzeit das größte Infrastrukturprojekt der Zweiten Republik um. Die mehr als 400 Kilometer lange Verbindung umfasst neun größere Vorhaben, darunter die Mega-projekte Semmering-Basistunnel und Koralmbahn. 2026 wird die gesamte Südstrecke fertiggestellt sein.



Menschen profitieren vom System Schiene

Mit den Aufträgen, die die ÖBB vergeben, schaffen sie auch die Basis des internationalen Erfolgs der Bahnindustrie. Das zeigt die aktuelle Studie ebenfalls deutlich. Österreich ist Heimmarkt für viele Weltmarktführer in der Eisenbahnbranche: voestalpine, Kapsch und viele andere kooperieren mit den ÖBB und reüssieren auch auf dem Weltmarkt.

Österreich wird attraktiver

Dort, wo die ÖBB investieren und moderne Verkehrsanbindungen schaffen, werden ganze Regionen

besser erreichbar und damit attraktiver für die Menschen. Ein Beispiel ist die Region St. Pölten: BahnfahrerInnen erreichen jetzt Wien-Meidling von der niederösterreichischen Landeshauptstadt aus in gut 20 Minuten.

Auch der neue Hauptbahnhof in Wien brachte neue Dynamik und pulsierendes Leben für einen ganzen Stadtteil. Als Nahversorgungseinrichtung für das neue Stadtviertel wurde im Bahnhofsgebäude ein Handels- und Dienstleistungszentrum mit 90 Betrieben eröffnet, das den Bezirk deutlich aufwertet.

2018 wurde aber etwa auch das Güterzentrum Wolfurt fertiggestellt, ein bedeutender Logistikknoten für Vorarlberg. Deutlich mehr Kapazität für den Warenumschatz und eine Verbesserung der Anbindung sind ein Gewinn für die Wirtschaft und die Umwelt. 62 Millionen Euro wurden in dieses Projekt investiert.

Toparbeitgeber

Ein weiterer Faktor, der die ÖBB zum Impulsgeber für ganz Österreich macht: Sie sind einer der führenden Arbeitgeber des Landes und Topausbildungsstätte. Rund 41.600 MitarbeiterInnen beschäftigt das Unternehmen direkt, weitere 20.500 Arbeitsplätze sind im Umfeld der ÖBB entstanden. Die Economica-Studie zeigt eindrucksvoll: Der Anteil an den Erwerbstätigen in Österreich liegt damit insgesamt bei 1,47 Prozent.

Und die dynamische Entwicklung geht weiter: Rund 10.000 neue Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter werden in den nächsten Jahren aufgenommen. Grund dafür sind zahlreiche pensionsbedingte Abgänge und das erfolgreiche Wachstum des Unternehmens.

Dazu kommen 1.900 Lehrlinge, die die ÖBB jedes Jahr ausbilden. Sie sind damit einer der größten Lehrlingsausbilder des Landes – auch das

mit vielen positiven Effekten für die gesamte heimische Industrie und den Arbeitsmarkt.

Das System Bahn in Zahlen

Totaler Beschäftigungseffekt:
100.000 Köpfe

Gesamter Bruttowertschöpfungseffekt:
8,19 Mrd. Euro

Anteil an der Bruttowertschöpfung Österreichs:
2,6 Prozent

Quelle: „Bahnland Österreich“, Integration der Gesamteffekte des Systems Bahn, Economica 2018

Wichtiger Steuerzahler

Mit einem weitverbreiteten Vorurteil räumt die aktuelle Economica-Studie ebenfalls auf: nämlich, dass die ÖBB die SteuerzahlerInnen teuer zu stehen kommen.

Tatsache ist vielmehr, dass das Unternehmen jährlich für eine Steuerleistung von rund zwei Milliarden Euro sorgt. Der Großteil davon sind Lohnsteuern und Beiträge zur Sozialversicherung. Dazu kommen Zahlungen für Umsatzsteuer und Energieabgaben sowie jene Steuerzahlungen, die durch Aufträge der ÖBB an andere Unternehmen zustande kommen.

Damit bringen die ÖBB dem Fiskus fast doppelt so viel, wie die Einnahmen aus der Grunderwerbssteuer oder der Versicherungssteuer in diesem Land ausmachen. Insgesamt beträgt der Anteil am Gesamtsteueraufkommen 1,41 Prozent. <



INTERKONTINENTAL. Die Rail Cargo Group plant für das Jahr 2019 insgesamt 600 Züge zwischen den Nachbarkontinenten zu führen

Am Landweg ins Reich der Mitte

CHINAZUG. Mit effizienten Gütertransporten bietet die RCG eine nachhaltige Alternative für den Landweg von China nach Europa.

Im April startete die erste Güterzug-Direktverbindung zwischen Chengdu und Wien. 14 Tage benötigte der 600 Meter lange Zug mit 44 Containern für die 9.800 Kilometer lange Strecke quer durch Asien und halb Europa. Damit bietet die Rail Cargo Group (RCG) nicht nur eine zeitsparende, sondern auch umwelt-

freundliche Alternative zum Gütertransport per Lkw oder Schiff: Denn Schienengüterverkehre sind umweltfreundlich, billiger als Luftfracht und schneller als Seefracht. Im Rahmen maritimer Kontinentalverkehre spielt für die RCG neben den Adria Häfen der Mittelmeerhafen Piräus eine bedeutende Rolle. Von dort werden

die Güter aus China via Schiene zum RCG-Terminal BILK in Budapest transportiert und weiter zu den jeweiligen Destinationen in Europa.

Chinaverkehre

2018 erreichte die RCG ihr ambitioniertes Ziel, insgesamt mehr als 400 Züge zwischen Asien und Europa abzuwickeln. Dabei wurden rund 35.000 Standardcontainer per Bahn transportiert. Regelmäßige Chinaverkehre wickelt die RCG vor allem auf den Strecken Chongqing – Duisburg und Xian – Budapest ab. Für 2019 plant die RCG, 600 Züge zwischen den Nachbarkontinenten zu führen. <



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

Intelligente Güterwagen

INNOVATIVE RCG. Die Digitalisierung hält auch im Güterverkehr Einzug. Moderne Telematik und Sensorik verbessern den Betrieb und die Wartung der Güterwagen der nächsten Generation.

13.700. So viele RCG-Güterwagen werden bis Ende 2020 mit modernster Telematik ausgestattet. Mithilfe von GPS kann der Standort des Wagens kontinuierlich abgerufen werden. Das ermöglicht eine lückenlose Lieferkettenüberwachung auch außerhalb des österreichischen Netzes, wo dies aufgrund von verschiedenen Standards nicht immer möglich war.

Der erste Schritt zum intelligenten Güterzug ist somit der Einbau von Telematikgeräten an allen Waggons, die im Eigentum von Rail Cargo Wagon stehen. Die Wagen

verfügen dadurch über Positionserkennung, Bewegungssensorik und Stoßerkennung. Darüber hinaus kann das System mittels Geofencing eine Sofortmeldung beim Überschreiten vorab festgelegter Zonen, wie etwa Landesgrenzen, senden.

Nächste Generation der Güterwagen

Leicht, robust und wandelbar: Den TransANT entwickelte die Rail Cargo Group

Intelligenter Güterzug

Die Wagen verfügen dadurch über **Positionserkennung, Bewegungssensorik und Stoßerkennung**. Darüber hinaus kann das System mittels Geofencing eine Sofortmeldung beim Überschreiten vorab festgelegter Zonen, wie etwa Landesgrenzen, senden.

Powerpaket Vectron

Mit der Lokomotivreihe 1293 von Siemens bekommen die ÖBB eine

neue Generation für den grenzüberschreitenden Güterverkehr.

Die Eckdaten der leistungsstarken Vectron: 6.400 Kilowatt, 90 Tonnen, 160 Stundenkilometer Höchstgeschwindigkeit, fast 19 Meter lang, über drei Meter breit, mehr als vier Meter hoch

und in unterschiedlichen Ländern einsetzbar – das ist das neue Powerpaket für die Rail Cargo Group. Mit den Multisystem-Lokomotiven für das europäische Wechsel- und Gleichstromnetz ist die Rail Cargo Group für die weitere internationale Expansion bestens gerüstet. <

Mit moderner Telematik und Sensorik ausgestattete Züge machen den Güterverkehr effizienter, kundenfreundlicher und attraktiver.

Transformationsprogramm „Nordstern“

PERSPEKTIVEN. Die ÖBB wollen ihre Zukunft als führender Mobilitäts- und Logistikanbieter nachhaltig erfolgreich gestalten. Mit dem Programm „Nordstern“ ist das Unternehmen auf dem richtigen Weg.

Seit mehr als 180 Jahren bringen die ÖBB Menschen und Güter sicher an ihr Ziel. Und auch 2018 war ein erfolgreiches Jahr. Mehr als eine Viertelmilliarde – so viele Menschen wie noch nie – sind in Österreich mit der Bahn gefahren. Beim Transport von Gütern konnten die ÖBB trotz teils widriger Marktbedingungen für die Schiene ein solides Ergebnis erzielen. International sind die ÖBB im Güterverkehr sogar die Nummer zwei in Europa. Dazu kommen modernes Wagenmaterial und eine leistungsfähige Infrastruktur. Diese starke Position ist die beste Ausgangslage, um sich jetzt mit den Herausforderungen der Zukunft zu beschäftigen und sich fit zu machen für einen voll liberalisierten Bahn-

markt mit neuen technologischen Grundlagen.

Der Markt verändert sich

Die gesamte Gesellschaft und auch unsere Mobilität befinden sich mitten in einem Umbruch. Im Personenverkehr entwickeln sich einerseits Fernbusangebote und andererseits digitale Vermittlungsplattformen zu starken Konkurrenten der Bahn. Die Digitalisierung bringt eine massive Veränderung: Informationen in Echtzeit, End-to-End-Service und „Convenience“ (Bequemlichkeit) beschreiben die künftigen Erwartungen der KundInnen. Dazu kommen technologische Entwicklungen wie das autonome Fahren oder auch Platooning (die elektronische Verknüpfung mehrerer Lkws zu einer Art Lkw-Zug auf der Straße). Diese machen den Güterverkehr auf der Straße nochmals günstiger. Nicht zuletzt ermöglicht die Digitalisierung die Entwicklung neuer Geschäftsmodelle und Vermittlungsplattformen rund um den Transport von Menschen und Waren, für die deren Anbieter mitunter nicht einmal eine Hardware brauchen.

Die ÖBB verändern sich

Doch nicht nur die Welt draußen entwickelt sich aktuell besonders schnell weiter. Die ÖBB stehen vor dem größten Generationenwechsel ihrer

Geschichte. In den nächsten Jahren werden altersbedingt Tausende MitarbeiterInnen – und damit auch ihr Wissen sowie ihre Erfahrungen – das Unternehmen verlassen. Dafür kommen rund 10.000 neue MitarbeiterInnen in die ÖBB, die neues Wissen, aber auch andere Vorstellungen von ihrer Arbeits- und Lebenssituation mitbringen.

Ein massiver Wechsel, der die ÖBB vor zwei zentrale Herausforderungen stellt: Wie gelingt der Wissenstransfer von der alten auf die neue Generation? Und: Auf welcher gemeinsamen Basis werden alle MitarbeiterInnen künftig zusammenarbeiten? Seit 2016 wird daran im Programm „Zukunft ÖBB“ gearbeitet. Das Ergebnis sind drei gemeinsame Werte, eine klare Führungskultur und ein Markenauftritt, der das, was die ÖBB ausmacht, nach außen tragen soll. Die neue Personalstrategie, die seit 2018 ausgerollt und umgesetzt wird, setzt zudem Maßnahmen für das Generationenmanagement, schafft Entwicklungsperspektiven im Talentmanagement und entwickelt neue Standards bei der Mitarbeitersuche.

„Nordstern“: Leitstern für die Zukunft

Die ÖBB stehen heute gut da. Damit das auch in zehn Jahren noch so ist, widmen wir uns heute den Herausforderungen, die unseren Markt und unser Unternehmen in den nächsten Jahren prägen werden.

1. Wettbewerbsfähigkeit und Wirtschaftlichkeit

Die ÖBB wollen die Veränderungen durch neue Technologien und

Diese starke Position ist die beste Ausgangslage, um sich jetzt mit den Herausforderungen der Zukunft zu beschäftigen.

Nordstern. Die vier Themenfelder



NORDSTERN. In diesem Jahr nimmt das Transformationsprogramm Fahrt auf. Bis zum Herbst soll ein detaillierter Umsetzungsplan vorliegen

Geschäftsmodelle aktiv mitgestalten und sich zu einem integrierten Logistik- und Mobilitätsanbieter entwickeln. Um weiterhin profitabel zu wachsen und im Wettbewerb führend zu bleiben, müssen daher weiterhin Kosten und Prozesse ständig optimiert werden.

2. Innovation und Digitalisierung

Innovation und Digitalisierung sind wesentlicher Treiber der Veränderungen, die den ÖBB in den nächsten Jahren bevorstehen. Damit gehen neue Technologien und auch Arbeitsweisen einher, die erst erkannt und erlernt werden müssen. Dort, wo Potenzial identifiziert wird, muss investiert werden, um neue Geschäftsmodelle zu entwickeln.

3. Unternehmenskultur und Organisation

In den nächsten Jahren werden die ÖBB rund 10.000 neue MitarbeiterInnen aufnehmen. Dafür müssen die besten KandidatInnen gefunden werden: Menschen mit den benötig-

ten Kompetenzen, aber auch mit der Begeisterung für die Bahn. Grundlage für den erfolgreichen Generationenwechsel sind eine gemeinsame Wertebasis und ein modernes Human-Ressource-Management.

4. Operative Exzellenz und Sicherheit

Woran die ÖBB nicht rütteln, ist ihr Leistungsversprechen. Doch auch dessen Erfüllung muss den Entwicklungen und sich verändernden Anforderungen angepasst werden. Neben dem großen Fokus auf Sicherheit fokussieren die ÖBB auch weiterhin auf Pünktlichkeit und Energieeffizienz. Und das Maß aller Dinge bleibt auch in Zukunft die Kundenzufriedenheit.

Weichenstellung für morgen

„Nordstern“ macht die ÖBB fit für

die nächste Generation. Daher sollen auch diejenigen an diesem Transformationsprozess beteiligt sein, um deren berufliche Zukunft es geht. So arbeiten in jeder ÖBB Gesellschaft junge ProjektleiterInnen gemeinsam mit erfahrenen Führungskräften an Aufgabenstellungen von „Nordstern“.

Ein Vorgehen, das sich in den ÖBB bewährt hat. Bereits in den 1990er-Jahren wurden (unter dem damaligen ÖBB Chef Helmut Draxler) generationsübergreifende Teams gebildet, um die ÖBB für die kommende Generation auszurichten. Mit Erfolg und mit einer „jungen Garde“, der auch ein gewisser Andreas Matthä angehörte. Es ist also vieles möglich. Und wer heute die richtigen Ziele setzt, kann morgen alles erreichen. Als MitarbeiterIn und als Unternehmen.

Die ÖBB wollen jedenfalls nicht weniger, als die erfolgreichste Bahn in Europa werden – als Qualitätsführer in ihrer Branche ebenso wie als wichtiger Logistik- und Mobilitätspartner für ihre KundInnen. Die ÖBB wollen aber auch ein attraktiver Arbeitgeber und ein Impulsgeber für die Wirtschaft sein. Und nicht zuletzt

wollen die ÖBB ein Unternehmen sein, das Verantwortung in der Gesellschaft sowie im Kampf gegen den Klimawandel übernimmt. Große Ziele, für die „Nordstern“ heute die entscheidenden Weichen stellt. <

»Wir sind Teil des modernen Lebensstils«

INTERVIEW. Ein Gespräch mit dem ÖBB CEO Andreas Matthä über Werte der ÖBB, das Transformationsprogramm „Nordstern“, den bevorstehenden Generationenwechsel, Innovation und seine persönliche Liebe zum Bahnfahren.

Herr Matthä, wie gut waren die ÖBB im Jahr 2018 unterwegs?

ANDREAS MATTHÄ: Mehr Fahrgäste als je zuvor, neue Angebote im Busverkehr und die Festigung unserer Position im Güterverkehr. Wir haben unsere Versprechen gehalten und sie zum Teil sogar übertroffen. Mit mehr als einer Viertelmilliarde Fahrgästen auf der Schiene haben wir neuerlich einen Rekord erzielt. Die Mengen im Cargobereich sind stabil. Und wenn wir uns die Zahlen ansehen, sind alle unsere Teilkonzerne positiv und gut unterwegs. Das alles trotz eines beinharten Wettbewerbs und, vor allem im Güterverkehr, teils unfairen Marktbedingungen.

Was sind die Konsequenzen daraus für die Zukunft? Und wohin kann die Reise gehen?

MATTHÄ: Wir haben uns klare Ziele gesetzt: Wir wollen die beste Bahn Europas werden mit den zufriedenste Kunden. Und wir wollen 500 Mil-

lionen Fahrgäste und 150 Millionen Tonnen Güter pro Jahr sicher ans Ziel bringen. Um das zu erreichen, müssen wir international weiter wachsen – im Personenverkehr genauso wie im Güterverkehr. Österreich ist unsere starke Wurzel, aber nicht unsere Grenze.

Die Österreicherinnen und Österreicher sind zum fünften Mal in Folge die fleißigsten Bahnfahrerinnen und -fahrer der EU und die zufriedensten. Trotzdem liegen die Schweizerinnen und Schweizer vor uns. Was machen die Schweizerinnen und Schweizer besser?

MATTHÄ: Wir sind die Nummer eins in der EU, sowohl bei gefahrenen Kilometern pro Einwohnerin und Einwohner als auch in der Zufriedenheit, nur die Schweiz schlägt uns in Teilbereichen. Das sehr dichte und zuverlässige Fahrplanangebot der SBB ist Vorbild für den österreichischen Taktfahrplan. Entscheidend ist aber, dass Bahnfahren in der Schweiz schon seit 20 Jahren voll im Trend liegt. In Österreich hat Bahnfahren erst in den letzten fünf Jahren einen starken Aufschwung erlebt und ist jetzt Teil des modernen Lebensstils geworden.

Wer von Wien nach Salzburg aufs Auto verzichtet und den Zug nimmt, vermeidet mehr als 50 Kilogramm CO₂. Wie können wir noch mehr Menschen überzeugen mit der Bahn zu fahren?

MATTHÄ: Der Umstieg auf die Schiene ist der beste Hebel für den Klimaschutz. Das gilt für den Individual-



ANDREAS MATTHÄ. „Mit mehr als einer Viertelmilliarde

verkehr, aber noch viel mehr für die Gütertransporte auf der Straße. Lkws verursachen 21-mal mehr und Luftfracht 31-mal mehr CO₂. Wir sind es der nächsten Generation schuldig, mit aller Kraft an dieser Verkehrswende zu arbeiten. Und klimafreundliche Mobilität geht ja eigentlich ganz einfach. Mit Fahrten und Transporten auf der Schiene sparen die Kunden der ÖBB jährlich 3,5 Millionen Tonnen CO₂ ein. Das ist so viel, wie ein Wald in der Größe von Vorarlberg aufnehmen kann.

Mit „Nordstern“ wurde ein umfassendes Transformationsprogramm gestartet. Warum müssen sich die ÖBB verändern?

MATTHÄ: Wir haben eine starke Marktposition in Europa und sind die Nummer eins bei der Kundenzufriedenheit. Auf diesen Erfolgen dürfen wir uns nicht ausruhen, sonst überholt uns der Markt. Neue Technologien werden das Bahngeschäft in den nächsten Jahren radikal verän-



Fahrgästen auf der Schiene haben wir neuerlich einen Rekord erzielt“

dern. Der Markt wird sich zwischen Billigstanbietern und Qualitätsführern aufteilen, das Mittelfeld verliert. Um die beste Bahn Europas zu werden, müssen wir uns auf Veränderung vorbereiten und uns fit machen für die Zukunft.

Was sind die großen Herausforderungen, die Sie mit „Nordstern beleuchten“?

MATTHÄ: Wir stehen am Markt vor großen Herausforderungen: Erstens, der Wettbewerb im Personenverkehr wird so hart werden wie der Wettbewerb im Güterverkehr. Da gilt es, bei den Kunden mit dem besten Service und den besten MitarbeiterInnen zu punkten. Und gleichzeitig müssen wir effizienter, schneller und günstiger bei unseren Prozessen werden. Zweitens, neue Technologien und Digitalisierung werden das System Bahn und unsere Geschäftsmodelle rasant verändern. Vor 100 Jahren hat die Elektrifizierung der Bahn einen ungeahnten Schub gegeben und sie

zum echten Massentransportmittel gemacht. Das ganze System Bahn, die Technik und die Berufsbilder haben sich damit komplett verändert. So ähnlich wird in den kommenden Jahren die Digitalisierung auf die Bahn wirken. Diese Entwicklung gilt es mitzugestalten, damit wir nicht den Anschluss verlieren.

Wie wirkt „Nordstern“ nach innen, hin zu den Mitarbeitern?

MATTHÄ: Wir erleben gerade einen Generationswechsel. Rund 13.000 Kolleginnen und Kollegen verlassen in den nächsten Jahren die ÖBB, wir erleben eine enorme Pensionswelle. Und gleichzeitig nehmen wir 10.000 neue Leute auf. Das wird nur funktionieren, wenn wir unsere Kultur und unsere Art der Zusammenarbeit verändern. Wir müssen uns

öffnen für den Stil und die Anliegen einer neuen, jungen Generation von Eisenbahnerinnen und Eisenbahnern.

Sie sagen, wir machen uns zukunftsfit und davon profitieren auch unsere Kundinnen und Kunden und Eigentümer. Wie?

MATTHÄ: Die ÖBB-Infrastruktur investiert über 19 Milliarden Euro in die Modernisierung und den Ausbau der Bahninfrastruktur. Zugleich werden wir um knappe drei Milliarden Euro neue Züge und Triebfahrzeuge anschaffen. Das tun wir, um unseren Kundinnen und Kunden mehr Komfort sowie mehr und bessere Verbindungen zu bieten. Wir verstehen uns als Qualitätsführer und als zuverlässiger Partner für unsere Auftraggeber und Eigentümer. Gemäß unserem Auftrag sind wir aber genauso der Wirtschaftlichkeit verpflichtet.

Mit welchen Innovationen dürfen wir 2019 im Personenverkehr rechnen?

MATTHÄ: Ganz klar setzen wir weiter auf Qualität – mit noch mehr Kundenservice und vielen attraktiven Angeboten. So gibt es seit Februar mit der neuen „Sparschiene Komfort“ günstige Tickets, die Sie bis 15 Tage vor Reiseantritt kostenlos stornieren können und bei denen die Sitzplatzreservierung im Preis bereits inkludiert ist. Auch bei unseren Zügen gibt es einige Neuerungen, die vor allem im Nahverkehr noch besseren

»Wir wollen international wachsen. Österreich ist unsere starke Wurzel, nicht unsere Grenze.«



Komfort und mehr Informationen für unsere Fahrgäste bringen. Außerdem neue Zugverbindungen, beispielsweise den Nightjet zwischen Wien und Berlin.

Welche Neuerungen sind im Güterverkehr zu erwarten?

MATTHÄ: Bis 2030 werden die Gütertransporte in der EU um 30 Prozent wachsen. Derzeit liegt der Marktanteil der Schiene in der EU bei 18 Prozent, in Österreich sind wir aktuell bei 30 Prozent. Da wollen und müssen wir im Sinne des Klimaschutzes weiter drauflegen. Die ÖBB tragen das Ihre dazu bei – mit neuen Streckenangeboten wie der Direktverbindung zwischen China und Europa, die wir 2018 eröffnet haben, aber auch mit einem flächendeckenden Netz an Door-to-Door-Logistik. Unsere Rail Cargo Group ist aktuell starke Nummer zwei in Europa und will die Position am Markt auf jeden Fall weiter stärken.

Und wie wollen Sie das erreichen?

MATTHÄ: Unter anderem mit unserem Projekt „Smart Cargo“, wo wir bis 2020 rund 13.700 Rail-Cargo-Waggons mit Telematik ausrüsten und unseren Logistikkunden damit End-to-End-Informationen und ganz neue Services anbieten können. Und wir verbessern damit auch unsere Wartungskoordination.

ANDREAS MATTHÄ. „Der Postbus ist für viele Menschen ein ganz wichtiger Mobilitätspartner“

Abseits der Schiene ist der Postbus ein Aushängeschild. Was macht die Marke so stark und wie kann es trotz des harten Wettbewerbs erfolgreich weitergehen?

MATTHÄ: Der Postbus ist für viele Menschen ein ganz wichtiger und verlässlicher Mobilitätspartner. Sehr oft kennen die Postbuslenkerinnen und -lenker ihre Fahrgäste beim Namen und wissen, ob eine Schülerin oder ein Schüler fehlt oder wo jemand aussteigen möchte. Diese regionale Verankerung macht die Marke so stark und ist für uns ein Auftrag. Wir bemühen uns, jede Ausschreibung zu gewinnen und auch bei der wirtschaftlichen Performance die Nummer eins zu bleiben.

Sie steuern die ÖBB mit drei zentralen Werten. Ist das bei den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern angekommen?

MATTHÄ: Werte kann man nicht einfach verordnen, Werte muss man leben und auch vorleben. Dazu gehört, dass wir positives Verhalten fördern, belohnen und vor den Vorhang holen. Da werden wir 2019 noch etwas nachschärfen.

Das Programm „Sicherheit auf Schiene“ hat sich ausgezahlt. Was waren die Knackpunkte, dass es 2018 besser lief?

MATTHÄ: Mit dem Programm „Sicherheit auf Schiene“ haben wir konkrete Maßnahmen auf den Weg gebracht, um unsere Sicherheit zu erhöhen. Wie beispielsweise die Warn-App für Triebfahrzeugführerinnen und Triebfahrzeugführer. Wir haben dabei aber gemerkt, dass es neben allen technischen Mitteln am Ende des Tages auch sehr stark um Veränderungen in unserer Sicherheitskultur geht. Sicherheit lässt sich nicht ein für allemal festlegen, man muss Tag für Tag daran arbeiten. Die Arbeitswelt verändert sich laufend, also müssen auch wir unsere Arbeitsabläufe immer wieder hinterfragen.

Was waren Ihre persönlichen „ÖBB Highlights“ im letzten Jahr?

MATTHÄ: Als CEO und aus Sicht des Unternehmens war der erste Direktzug aus der chinesischen Industriemetropole Chengdu im April 2018 ein historisches Highlight. Für 2019 plant die Rail Cargo Group, rund 600 Züge zwischen Europa und China abzuwickeln. Privat ist meine liebste Reise die mit dem Nachtzug nach Venedig. Du steigst in Wien um 21:30 Uhr abends ein und in Venedig um 8 Uhr ausgeschlafen aus. Und dann gibt es den ersten echten italienischen Espresso. <

»Mit unserem Projekt „Smart Cargo“ werden wir bis 2020 rund 13.700 Rail-Cargo-Waggons mit Telematik ausrüsten.«



DIE LETZTE MEILE. Mit einem modernen Carsharing für eine maßgeschneiderte Anschlussmobilität

An jedem Bahnhof beginnt eine neue Reise

RAIL&DRIVE. Die ÖBB sehen sich als Mobilitätsdienstleister. Die Aufgaben gehen weit über das Bahnfahren hinaus.

Im Wandel der 180-jährigen Geschichte hat sich auch das Selbstverständnis der Bahn geändert. Die ÖBB sehen ihre Aufgabe längst nicht mehr einzig darin, Menschen sicher und pünktlich von A nach B zu bringen: Zur Aufgabe eines modernen Mobilitätsanbieters gehört es auch, weiterzudenken und neue Lösungen zu finden.

Die ÖBB arbeiten an konkreten Angeboten, um ihre Fahrgäste smart und einfach zum Bahnhof oder von dort zu ihrem eigentlichen Ziel zu bringen. Kurz: Die Reise soll vom ersten bis zum letzten Me-

ter reibungslos und unkompliziert verlaufen.

Vom Bahnsteig ins Wunschauto

Mit Rail&Drive bieten die ÖBB den Menschen genau diesen Service. Modernes Carsharing für eine maßgeschneiderte Anschlussmobilität, und das Ende 2018 bereits an 25 Standorten in ganz Österreich. So geht es direkt vom Bahnsteig ins Wunschauto. Mit Rail&Drive lassen sich Reisen mit Bahn und Auto flexibel kombinieren. Genauso flexibel ist auch

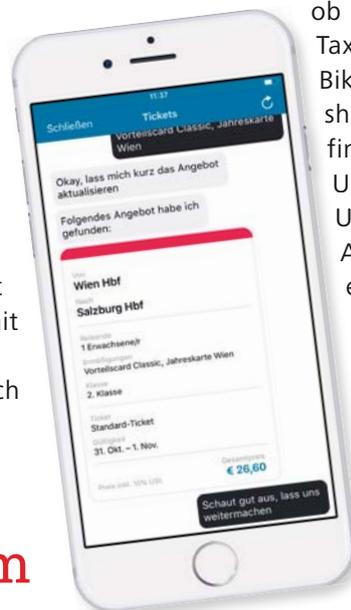
die Nutzung selbst: Nicht nur Bahnkundinnen und -kunden können das Angebot in Anspruch nehmen. Jahresgebühr gibt es keine, und die Kosten richten sich nach der individuellen Nutzung, also der Mietdauer und der Distanz. Mit dem Angebot soll das Reisen mit der Bahn noch attraktiver werden – auch der Umwelt zuliebe. An mehr als zehn Standorten bietet Rail&Drive deswegen mit Renault Zoe und dem VW e-Golf eine Elektroflotte der neuesten Generation. So werden die letzten Meter nicht nur äußerst bequem, sondern auch grün.

wegfinder-App

Um die ersten und letzten Meter dreht sich auch alles beim wegfinder des Start-ups iMobility GmbH – ein Tochterunternehmen der ÖBB. Die App bietet Routenplaner, Öffifahrplan, Ticketkauf und Mobilitätsvergleich in einer App für iOS und Android. Das Ziel: einfache, zeitgemäße Mobilität für alle. Egal,

ob Bus, Bahn, Taxi, Scooter-, Bike- oder Carsharing. wegfinder bietet den Userinnen und Usern sämtliche Alternativen auf einen Blick. <

WEGFINDER. Die App für einfache, zeitgemäße Mobilität für alle ist ein Produkt des Start-ups iMobility GmbH, die zum ÖBB-Konzern gehört



Die ÖBB arbeiten an Angeboten, um ihre Fahrgäste smart zu ihrem jeweiligen Ziel zu bringen.

Connected Mobility: digitale Zukunft der ÖBB

DIGITALISIERUNG ist weit mehr als eine App. Digitalisierung ist eine ganzheitliche Transformation, die die ÖBB mit einer digitalen Geschäftsstrategie aktiv mitgestalten wollen.

Das Uber ein „Taxiunternehmen“ ist, das selbst kein eigenes Auto besitzt, hat sich schon herumgesprochen. Uber ist aber nicht das einzige Beispiel dafür, wie Digitalisierung unsere Art zu arbeiten und zu leben gerade massiv verändert. Welches ist das am schnellsten wachsende TV-Netzwerk, das keinen Sender hat? Es ist Netflix. Und wer ist der größte Anbieter von Unterkünften weltweit, ohne auch nur ein einziges Hotel, ja nicht einmal eine kleine Pension zu besitzen? Richtig: Airbnb. Und wer wüsste besser als wir selbst, dass die „digitale Transformation“ längst passiert? Pro Sekunde (!) suchen wir mittlerweile zwei Millionen Mal etwas mit Google, laden weltweit 47.000 Apps herunter und teilen mehr als 600.000 Dinge mit Freunden im Internet. Die „UserInnen“, auch bekannt als

KundInnen, sind mit ihren steigenden Ansprüchen und neuen Erwartungen die großen Treiber der Digitalisierung. Für ein Unternehmen wie die ÖBB hat der technologische Wandel aber noch viel weiter reichende Auswirkungen. Und das in allen Bereichen des Konzerns. Um diesen aktiv zu begegnen, aber auch um die eigene Zukunft selbst planen und steuern zu können, haben die ÖBB eine digitale Geschäftsstrategie entwickelt. Deren Vision ist die vernetzte Mobilität: Connected Mobility. Was Taxiunternehmen, TV-Sender oder Hotelketten erleben, erreicht zunehmend auch die Schiene, Straße und den Flugverkehr. Unter den etablierten Teilnehmern verschärft sich der Wettbewerb, es drängen zusätzliche Mitbewerber auf den Markt und neue Geschäftsmodelle entstehen.

Darauf wollen die ÖBB nicht nur eine Antwort finden, sie wollen – und müssen – den Takt vorgeben. Digitalisierung und Innovation gehen dabei Hand in Hand und sind wichtige Mittel zum Zweck. Nur mit neuen Ideen und innovativen Lösungen werden die ÖBB ihre Rolle als führender Mobilitätsanbieter auch in Zukunft behaupten können. Die Basis des Kerngeschäfts bleibt aber weiter-

hin das Leistungsversprechen und dessen kompromisslose Erfüllung: Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit und Sicherheit sind auch in einer digitalen Welt Grundlage für einen nachhaltigen Erfolg.

Darüber hinaus geht es aber darum, Bestehendes zu verbessern und zu erweitern. Hier kann die Digitalisierung wertvolle Dienste leisten: von der Arbeitsvereinfachung und Verbesserung der Sicherheit über neue Formen der Aus- und Weiterbildung bis hin zur Entwicklung innovativer Produkte und Services, die den ÖBB Wachstumspotenziale und neue Geschäftsfelder eröffnen.

Was wollen die KundInnen?

An erster Stelle steht dabei immer die Frage: Was wollen die KundInnen? Und hier weist die Antwort eindeutig in Richtung vernetzte

und umfassende Mobilität. Die ÖBB wollen sich daher auch mithilfe von Innovation und Digitalisierung zu einem integrierten Mobilitätsanbieter entwickeln, der seine KundInnen oder deren Güter tatsächlich von A nach B bringt. Inklusive der ersten und der letzten Meile – und das so bequem und effizient wie nur möglich. Die Vision, um dieses Ziel zu erreichen, heißt Connected Mobility und lässt sich in fünf Schwerpunkte – sogenannte Connected Areas – gliedern, die tatsächlich alle Bereiche der ÖBB erfassen.



Mantra „simplify“

Drei Mantras fassen in Analogie zu den Unternehmenswerten den Sinn der Digitalisierung für alle MitarbeiterInnen der ÖBB zusammen. **Simplify** bedeutet Vereinfachen bei Produkten und Services ebenso wie bei Prozessen und in der Organisation.

Digitalisierung und Innovation gehen Hand in Hand und sind wichtige Mittel zum Zweck.



EINFACH REISEN mithilfe einer umfassenden Mobilitätsplattform. Bereits heute werden mehr als 30 Prozent der Tickets digital verkauft

Connected Traveler. Auf Basis des Leistungsversprechens Pünktlichkeit, Sicherheit und Zuverlässigkeit sollen für Reisende neue Produkte und Services sowie eine optimierte Vernetzung entstehen – bis hin zur umfassenden, digitalen Mobilitätsplattform.

Beispiel: Bereits heute werden mehr als 30 Prozent der Tickets digital verkauft. Ein großer Erfolg ist die 2017 eingeführte VORTEILSCARD 66, die ausschließlich online angeboten wurde. Und die Wegfinder-App weist den Weg zur „Smart Journey“, die es KundInnen ermöglicht, Reisen einfach und tatsächlich von A nach B zu planen – mit verschiedenen Verkehrsträgern und auch online buchbar.

Connected Logistics. Im Bereich Gütertransporte ist das Ziel die digitale Spedition. Diese umfasst eine voll integrierte Speditionskette, die Geschäftspartnern der ÖBB bestmögliche Konditionen samt

permanenter Nachvollziehbarkeit garantiert.

Beispiel: KISS ist ein Kundeninformations- und Sendungsverfolgungssystem, das gemeinsam mit der voestalpine Schienen GmbH als Pilotkunde entwickelt wird. Das System erfasst und visualisiert Daten aus verschiedenen Quellen. Eine Ampel (Rot-Gelb-Grün) gibt Auskunft über den Status einer Sendung, die erwartete Ankunftszeit sowie gegebenenfalls über die Notwendigkeit, Maßnahmen einzuleiten.

Connected Assets. Die Ein- und Anbindung von intelligenten Weichen und Sensoren, „Bahnhof as a Service“, aber auch die Vernetzung aller Strecken und Anlagen inklusive des rollenden Materials haben vor allem ein Ziel: Condition-based

Maintenance, vorausschauende Instandhaltung.

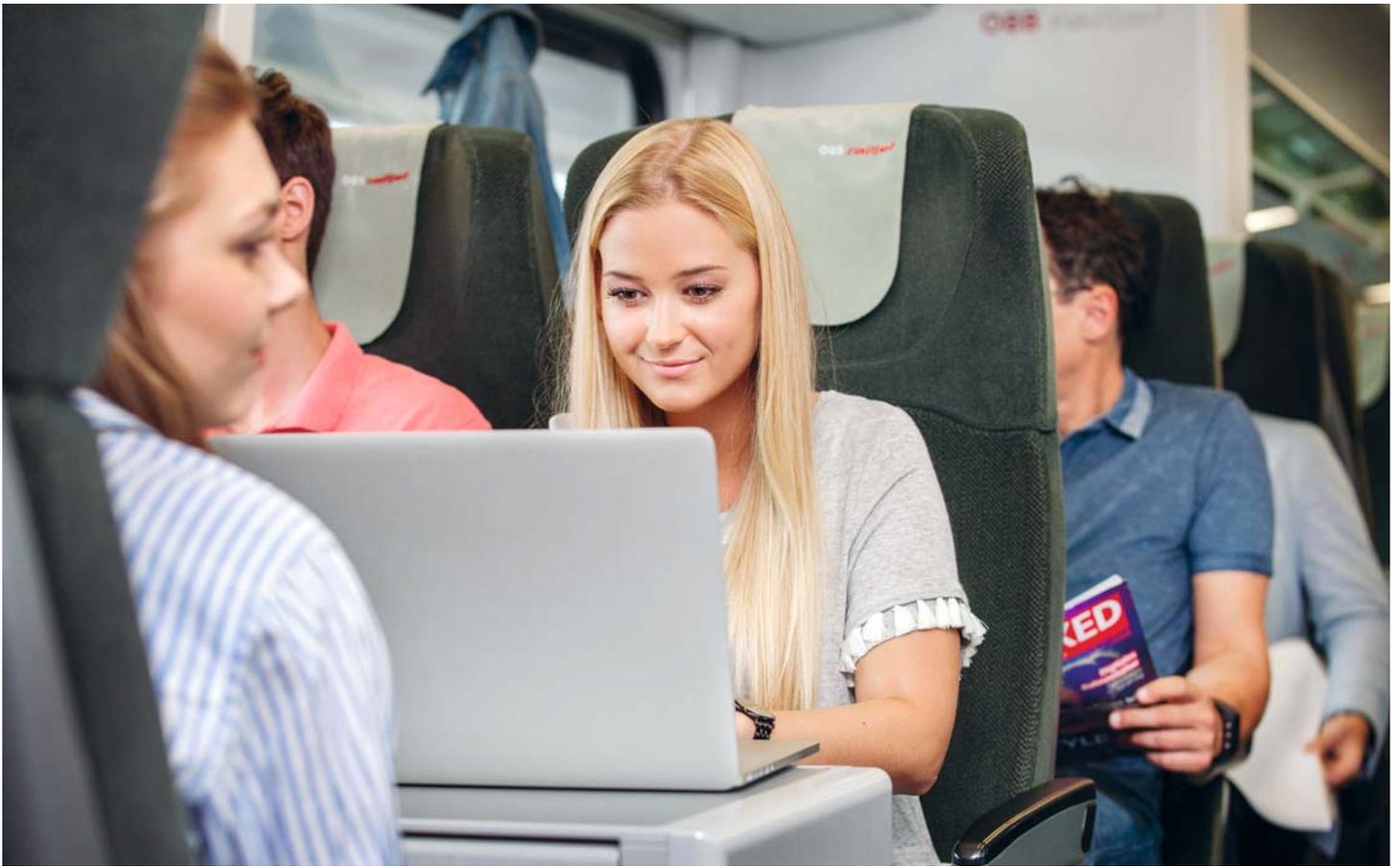
Beispiel: Eine Heißläuferortungsanlage ist ein Sensor, der in einem Gleis eingebaut ist und die Temperaturen der darüberfahrenden Achsen misst. Andere Detektoren messen die Wärme der Bremsen oder Lauflöcher in den Rädern. Digitale Daten, die – wenn sie beispielsweise mit dem Technischen Service geteilt werden – helfen, Schäden am Material zu reduzieren und die Sicherheit enorm zu verbessern.



Mantra „Connect“

Connect fokussiert auf Integrationsfähigkeit sowohl technisch über smartes Daten- und Informationsmanagement als auch kulturell über Produkte & Services, Mitarbeiter und Partner.

Connected Operations. Connected Assets und Big Data bilden die Grundlage für den Einsatz neuer Technologien wie autonomes Fahren und Arbeitsprozessautomatisierung (RPA). Deren Ziel ist es, die Auslastung zu erhöhen und auf Störungen



EFFIZIENT UND BEQUEM unterwegs mit dem integrierten Mobilitätsanbieter ÖBB auf Basis von Digitalisierung und Innovationen

schneller reagieren zu können.

Beispiel: Bereits heute nutzen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Technischen Service der ÖBB (TS) den 3-D-Druck, um bei der Wartung von Klimageräten am Railjet Taurus individuelle Kunststoffklemmen zu drucken. Dank dieser wird eine Fehlmontage verhindert. In Zukunft werden auch Ersatzteile, die nicht mehr verfügbar sind, 3-D-gedruckt.

Connected Company. Das vernetzte Unternehmen beinhaltet den effizienten Austausch zwischen den Gesellschaften. Aber auch neue Berufsbilder und Arbeitsmodelle sowie vernetzte MitarbeiterInnen machen die ÖBB schließlich zur Connected Company.

Beispiel: TIM, das „Triebfahrzeugführer-Informationen-Management“, ist nur eines der vielen digitalen Werkzeuge, die MitarbeiterInnen der ÖBB zur Verfügung stehen. Um ihre Arbeit zu vereinfachen, aber auch zur Aus- und Weiterbildung. In Zukunft soll jedenfalls jede Mitarbeiterin und jeder Mitarbeiter der ÖBB dazu online Zugang haben.

Simplify, Connect und Act

Die Umsetzung der Digitalisierungsstrategie macht die ÖBB insgesamt effizienter, sicherer und wettbewerbsfähiger. Damit verbunden sind naturgemäß große und viele kleine Veränderungen: Prozesse entwickeln sich neu, Berufsbilder verändern sich und manche Berufe werden künftig nicht mehr gebraucht. Auch diese Entwicklung wollen die ÖBB aktiv managen.

Der Umstand, dass mehr als ein Drittel der Belegschaft altersbedingt die ÖBB verlassen wird, erleichtert zwar den technologischen Wandel, trotzdem werden auch in Zukunft Know-how und Expertise von essenzieller Bedeutung sein. Umso wichtiger ist es daher, erfahrene MitarbeiterInnen in die digitale Zukunft „mitzunehmen“. Dazu dienen unter anderem die drei Mantras, die in Analogie zu den Unternehmenswerten den Sinn der Digitalisierung

für alle MitarbeiterInnen der ÖBB zusammenfassen: Simplify, Connect, Act.

Simplify bedeutet Vereinfachen in ALLEN Dimensionen – das heißt bei Produkten und Services ebenso

wie bei Prozessen und in der Organisation.

Connect heißt Vernetzung und ist ebenfalls „allumfassend“ – von der technologischen Integration über

Daten- und Informationsmanagement bis zur Vernetzung aller MitarbeiterInnen der ÖBB – untereinander, aber auch mit den KundInnen. Act schließlich

steht für Handeln und meint die Digitalisierung des Konzerns – durch Ausbildung und Qualifizierung ebenso wie durch neue Managementansätze und kürzere Entscheidungswege. Denn Ziel der Digitalisierung ist es vor allem, auch den MitarbeiterInnen der ÖBB mehr Zeit für ihre eigentlichen Tätigkeiten und für Interaktion zu verschaffen. <



Mantra „Act“

Act steht für Handeln und meint die Agilisierung des Konzerns – durch Ausbildung und Qualifizierung ebenso wie durch neue Managementansätze und kürzere Entscheidungswege.



ÖBB AWARD. Die Auszeichnung für die treibende Kraft im Unternehmen: die MitarbeiterInnen

Vor den Vorhang

MITARBEITERBEFRAGUNG. 2018 führten die ÖBB die vierte Mitarbeiterbefragung durch. Die Beteiligung erreichte eine Höchstmarke, die Ergebnisse haben sich weiter verbessert.

Die Meinung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ist dem Arbeitgeber ÖBB sehr wichtig: Im gesamten Konzern wurden sie im Frühsommer 2018 unter anderem zum Betriebsklima oder zur Vereinbarkeit von Job und Familie befragt. Mehr als 54 Prozent der Belegschaft oder 22.924 Personen haben den Fragebogen ausgefüllt, rund 2.600 mehr als bei der letzten Befragung. Besonders gut haben die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter die Gesamt-Arbeitszufriedenheit bewertet, noch besser schnitt das Arbeitsklima ab. Auch mit der Vereinbarkeit von

Berufs- und Privatleben zeigten sich die Befragten sehr zufrieden.

In all diesen Bereichen verbesserte sich das Ergebnis gegenüber der letzten Befragung 2016 teilweise deutlich. Am stärksten konnte aber der Bereich Führung zulegen.

Die Information im Unternehmen sahen die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in den letzten Jahren eher kritisch. Aber auch hier verzeichnen die Mitarbei-

terinnen und Mitarbeiter nun eine Verbesserung. Klar ist aber auch, dass die Führungskräfte des Unternehmens in puncto Informationsweitergabe noch einiges verbessern können.

Die Leistungen der MitarbeiterInnen würdigen

Als Zeichen der Wertschätzung verliehen die ÖBB im Juni 2018 außerdem zum ersten Mal im Rahmen eines Galaabends den ÖBB Award für außergewöhnliche Leistungen ihrer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. GewinnerInnen gab es in den sechs Kategorien: Lehrling des Jahres, Kollegin/Kollege des Jahres, Team des Jahres, Diversity – die gute Tat des Jahres, Innovation des Jahres und Bestes Service. Bis auf die letzten zwei Kategorien wurden

die SiegerInnen online oder per Stimmkarte von der ÖBB Belegschaft gewählt. Der Preis für die Innovation des Jahres wurde von einer Jury vergeben, über die Gewinnerin oder den Gewinner in der Kategorie Bestes Service konnte ganz Österreich mitbestimmen.

Eingereicht wurden mehr als 100 Personen und Gruppen. Sie stehen für all jene im Unternehmen, die ihren Beruf mit Begeisterung ausüben und täglich die ÖBB Werte leben. <

ÖBB Award

für **außergewöhnliche Leistungen der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter** in sechs Kategorien:

- Lehrling des Jahres,
- Kollegin/Kollege des Jahres,
- Team des Jahres,
- Diversity – die gute Tat des Jahres,
- Innovation des Jahres und
- Bestes Service

Besonders gut haben die MitarbeiterInnen die Gesamt-Arbeitszufriedenheit bewertet, noch besser schnitt das Arbeitsklima ab.



**MITARBEITER
WERBEN.** 13 MitarbeiterInnen aus den unterschiedlichsten Arbeitsfeldern schenken dem Unternehmen dazu ihr Gesicht und ihre persönliche Geschichte

Die vielen Gesichter der ÖBB

EMPLOYER-BRANDING. Wer in den kommenden Jahren rund 10.000 MitarbeiterInnen aufnehmen möchte, benötigt gute Ideen.

In den kommenden Jahren werden 10.000 neue KollegInnen gesucht. Als erster Schritt im Zuge des Employer-Brandings stand im vergangenen Jahr die umfassende „Helle Köpfe“-Kampagne im Zentrum der Arbeit. 13 MitarbeiterInnen aus den unterschiedlichsten Arbeitsfeldern der ÖBB schenken dem Unter-

nehmen dazu ihr Gesicht und ihre persönliche Geschichte. Sie waren sozusagen die lebenden Beweise für all die Möglichkeiten und Chancen, die sich aus der Vielfalt an Jobs bei den ÖBB ergeben.

Um zu zeigen, was man als MitarbeiterIn der ÖBB alles bewegen kann und weil Innovation ein

zentrales Thema im Unternehmen ist, wurden in der ersten Phase der Kampagne zwei Kollegen und eine Kollegin vor den Vorhang geholt: Sie arbeiten an der Entwicklung von „Grünem Beton“, sind für die neuen Ruhe- und Familienzonen in den Railjets verantwortlich oder widmen sich der Elektromobilität. Mit ihrer Innovationskraft stehen sie stellvertretend für alle KollegInnen im Konzern.

Was Menschen bei den ÖBB bewegen

Für einen nachhaltigen Effekt und um das Unternehmen emotional

in den Köpfen der KundInnen und potenziellen MitarbeiterInnen zu verankern, wurden in einer zweiten Phase die Teams hinter den Innovationen interviewt. Ihre Arbeit wurde ausführlich in redaktionellen Beiträgen in Zeitungen und im Onlinebereich vorgestellt. Und schließlich wurde in der dritten Phase zu den Berufsbildern übergeleitet, die in Zukunft verstärkt bei den ÖBB nachgefragt sind. Das sind unter anderem ZugbegleiterInnen, PostbusfahrerInnen und BauingenieurInnen. Dazu wurden Jobinserate geschaltet, mit dem Aufruf, sich bei den ÖBB zu bewerben. Wichtig war dabei der Schritt hin zu Interaktion und Dialog mit den Menschen. Menschen, die hoffentlich schon bald die ÖBB mit ihrem Know-how, ihrem Elan und ihrer Erfahrung auf dem Weg in die Zukunft begleiten. <



HELLE KÖPFE. Modernes Employer-Branding mit authentischen Geschichten



MODERNE AUSBILDUNGSSTÄTTE. In der neuen zentralen Lehrwerkstätte am Hebbelplatz

Ein Labor für die Zukunft

LEHRWERKSTÄTTE WIEN. Im Herbst 2018 wurden drei Wiener Lehrwerkstätten zu einer neuen zusammengefasst. Hier lernen unsere Lehrlinge das Arbeiten der Zukunft kennen.

Jedes Jahr nehmen die ÖBB über 500 junge Menschen zur Ausbildung auf, aktuell sind es insgesamt um 1.900 Jugendliche, die eine Lehre absolvieren. Gleisbautechnik, Metalltechnik – Maschinenbautechnik und Elektrotechnik – Anlagen- und Betriebstechnik, das sind die drei beliebtesten Ausbildungen in den neun österreichischen Lehrwerkstätten der ÖBB. Insgesamt bieten wir 22 Lehrberufe, mit einem klaren Fokus auf Technik. Die ÖBB nehmen ihre gesellschaftspolitische Rolle als größter Lehrlingsausbilder für technische Lehrberufe ernst und haben einen wichtigen Modernisierungsschritt unternommen. Im Oktober war es so weit. Das neue Wiener Ausbildungszentrum für ÖBB Lehrlinge wurde eröffnet: Am Hebbelplatz 7 im 10. Wiener Gemeindebezirk werden derzeit

650 Jugendliche in einem hochmodernen Gebäude ausgebildet. Am Hebbelplatz wurden die drei bisherigen, mittlerweile etwas in die Jahre gekommenen Lehrwerkstätten an einem Ort in einem Gebäude vereint. Die Räume sind hell, zum Unterrichten werden Smart-Boards, Tablets und Apps genutzt, und die Werkstätten sind mit den neuesten Maschinen ausgestattet.

Zukunftslabor und neueste Technologien

Einen wichtigen Schwerpunkt der Ausbildung bildet das sogenannte Zukunftslabor. Dort lernen die Lehrlinge die neuesten Technologien kennen und testen mit VR-Brille und 3-D-Drucker das Arbeiten der Zukunft. <

Visitenkarte für das Unternehmen

CALLCENTER. Ein funktionierendes Kundenservice gehört eben zur Bahn wie die LokführerInnen zur Lok – und das an sieben Tagen pro Woche rund um die Uhr. Ein Blick hinter die Kulissen.

Die Nacht von 26. auf 27. September 1988. Josef Schneider sitzt am Telefon und steht geduldig ratlosen, besorgten oder verärgerten KundInnen zur Seite. Es ist einer der ersten Nachtdienste in der Geschichte des 24/7-Kundenservice der ÖBB. „Stundenlang still war es nie“, erinnert sich Josef Schneider, „die Hauptzeit ging bis etwa zwei Uhr Früh, dann wurde es ruhiger. Mit den ersten PendlerInnen und Pendlern, so ab halb fünf, ging es dann wieder los.“ Heute ist Josef Schneider in der verdienten Altersteilzeit und überlässt die nächtlichen Telefondienste lieber anderen KollegInnen. Und auch sonst hat sich viel getan beim Kundenservice. Nur eines ist immer gleich geblieben: Die ÖBB sind für ihre KundInnen da. Immerhin sind eine telefonische Erreichbarkeit rund

um die Uhr und ein funktionierendes Beschwerdemanagement ein zentraler Bestandteil für den Erfolg eines Mobilitätsdienstleisters.

Ausgezeichnetes Kundenservice

Im Juni 2018 hat das ÖBB Kundenservice sogar den „Top Service Österreich“-Award und den ersten Platz in der Kategorie „B2C“ für exzellente Kundenorientierung gewonnen. Das ist der unermüdlichen Arbeit der 190 MitarbeiterInnen zu verdanken. Jährlich rund 1,3 Millionen Anrufe und etwa 700.000 schriftliche Anfragen werden hier in der Nähe des Wiener Pratersterns beantwortet. Entgegen den Erwartungen geht es im Kundenservice eher ruhig zu, die Atmosphäre ist angenehm – auch wenn es neben allgemeinen Fragen zu Abfahrtszeiten auch immer wieder Beschwerden gibt. Zu den häufigsten Beschwerden zählen übrigens Verspätungen, Anschlussversäumnisse und die Handhabung der Ticketautomaten. Dass die Callcenteragents und BeschwerdemanagerInnen hier trotzdem so gut gelaunt sind, liegt wohl daran, dass sie nicht nur Probleme lösen, sondern auch viel Lob und Anerkennung von den KundInnen bekommen; ein Zeichen, dass die aktuelle Aufstellung des Kundenservice sehr gut funktioniert. Sie besteht seit



MIT DEN KUNDEN IN KONTAKT. Die Callcenteragents

2012 und teilt sich grob in die Abteilungen „Sound“ und „Lyrics“ auf – also Telefondienste und schriftliche Beantwortung via E-Mail und Social Media. Die wichtigsten Eigenschaften für die MitarbeiterInnen im ÖBB Kundenservice sind Empathie, Sozialkompetenz und natürlich die Freude am Kommunizieren. Seit einigen Jahren verwendet das Lyrics-Team daher keine vorgefertigten Textbausteine mehr zur Beantwortung. Laut Lyrics-Teamleiter Christian Stubits würden die KundInnen das sehr wohl merken: „Ein individueller, empathischer Schreibstil macht sich bezahlt!“

Angestrebt werden Reaktionszeiten von 24 Stunden bei Beschwerdemails, 30 Minuten bei Postings – und es sollte nicht länger als 20 Sekunden dauern, bis sich ein/-e MitarbeiterIn telefonisch meldet. In allen Abteilungen behält eine Kollegin oder ein Kollege zur Qualitätskontrolle immer den Überblick über die aktuellen Servicelevel.

Ein funktionierendes Beschwerdemanagement ist ein zentraler Bestandteil für den Erfolg eines Mobilitätsdienstleisters.



und BeschwerdemanagerInnen gehen mit Empathie auf die Beschwerden und Probleme ein

Neue Services

„Im Sound-Bereich des ÖBB Kundenservice gilt ‚One call does it all‘ – mit einem Anruf soll alles erledigt sein“, sagt Robert Sluka, Teamleiter Sound. Unter diesem Motto sammeln sich seit 2017 neue Services. Zum Beispiel die „virtuelle Warteschlange“, die den KundInnen bei hohem Anrufaufkommen einen Rückruf anbietet und somit der echten Warteschlange am Telefon ein Ende gesetzt hat. Oder die Abschaffung der IVR, der „Interactive-Voice-Response“, welche die lästigen Untermenüs auf Rente schickte: Jede/-r AnruferIn auf der 05 1717 wird sofort mit dem nächsten freien Agenten verbunden. Neu ist auch das „Kundenservice.sofort“, bei welchem die MitarbeiterInnen im Anlassfall (verspätete Nachtzüge) ihren Arbeitsplatz verlassen und vor

Ort den KundInnen sofortige Hilfestellungen bieten. Im September 2018 wurde das „Kundenservice.direkt“ am Hauptbahnhof eröffnet, ein Kundenschalter für Fahrgastrechte,

Das ÖBB Kundenservice

**190 MitarbeiterInnen,
60 Lehrlinge**

**2 Mio. Kundenkontakte
pro Jahr,**

**1,3 Mio. Calls und 700.000
schriftliche Anfragen, da-
von rund 125.000 schrift-
liche Beschwerden**

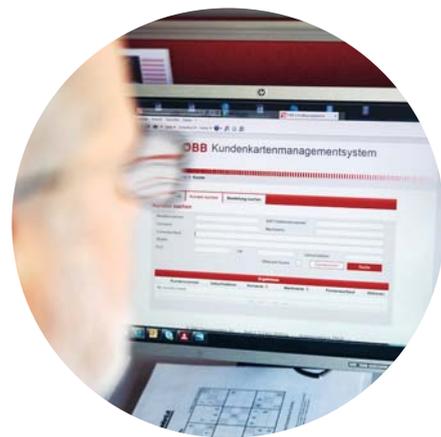
**Erreichbarkeit: 24 Stunden/
7 Tage die Woche**

Erstattungen, Beschwerden und alles, was Kundinnen und Kunden den ÖBB schon immer mal sagen wollten. Mitten im Onlinetrend setzen die ÖBB damit wieder auf direkten Kundenkontakt von Angesicht zu Angesicht. Zwei weitere „Kundenservice.direkt“-Schalter kamen mittlerweile in Graz

und Villach hinzu, noch drei weitere werden 2019 in Linz, Salzburg und Innsbruck eröffnet. All diese Services sollen die Lösungsrate beim ersten Kundenkontakt (First-Solution-Rate)

QUALITÄTSKONTROLLE. Monitore mit Servicelevel-Barometer für Telefonate und E-Mails betreffs Fahrgastrechte, für Kundenkarten, schriftliche Anfragen und Beschwerden in Echtzeit

steigern. Am Telefon beträgt diese mittlerweile 99 Prozent. Ein entscheidender Vorteil ist die Diversität des Teams: Die MitarbeiterInnen kommen aus ganz Europa, es wird neben Deutsch und Englisch auch Serbisch, Bosnisch, Kroatisch, Griechisch, Türkisch, Französisch und Italienisch gesprochen. Die älteste Mitarbeiterin ist 60, der jüngste Mitarbeiter 15 Jahre alt, ein Kollege sitzt im Rollstuhl – er kümmert sich um Anfragen zu barrierefreien Reisen. „Aber allen ist klar, was unsere wichtigste Gemeinsamkeit ist“, so ein Kollege, „nämlich die Kundinnen und Kunden. Uns geht es vor allem darum, zu wissen, was sie eigentlich bewegt.“ <



»Es ist ein extremer Imagewandel gelungen«

INTERVIEW. Nach über zehn Jahren als Finanzvorstand hat Josef Halbmayr am 1. April seine Ämten an Arnold Schiefer übergeben. Ein Gespräch über Zahlen, Erfolge, Chancen und Möglichkeiten sowie Vergangenheit und Zukunft.

Herr Halbmayr, seit 2008 waren Sie Finanzvorstand der ÖBB. Eine Zeit, in der sich viel getan hat.

Wie fällt Ihr Resümee aus?

HALBMAYR: Besonders freut mich, dass es uns gelungen ist, das Unternehmen insgesamt weiter nach vorne zu bringen. Qualität, Leistung und Performance der ÖBB haben sich in den letzten zehn Jahren spürbar verbessert. Dadurch sind die Reputation und das Ansehen stark gestiegen – und das auch bei Nicht-Bahnfahrerinnen und -fahrern. Da ist schon ein extremer Imagewandel passiert. Früher hat man sich fast geschämt, wenn im Lebenslauf ÖBB stand, heute ist jeder stolz, wenn er sagen kann: „Ich bin bei der Bahn.“

Was sind die Gründe für diesen Imagewandel?

HALBMAYR: Wir haben alle vom Wettbewerb gelernt und uns eine neue Einstellung erarbeitet. Heute wissen alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der ÖBB, dass die Kundin oder der Kunde die Wahl trifft. Daraus hat sich unser Verständnis für die Wünsche unserer Kundinnen und Kunden deutlich zum Positiven verändert. Die ÖBB sind heute ein modernes Unternehmen, das neuen Themen gegenüber aufgeschlossen ist. Auch der finanzielle Erfolg der ÖBB ist das Ergebnis der überzeugenden Leistung für unsere Kundinnen und Kunden. Und das wiederum ist ein gemeinsamer Erfolg aller Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der ÖBB.

Apropos finanzieller Erfolg.

Wie fällt Ihre Bilanz als CFO aus?

HALBMAYR: Die Banken sind mit unserer Berichterstattung sehr zufrieden, und auch die Wirtschaftsprüfer, deren Tätigkeit wir ja alle fünf Jahre neu ausschreiben, zeigen sich stets beeindruckt, auf welchem hohem Niveau wir hier arbeiten. Das ist für mich eine externe und wichtige Benchmark. Wir brauchen also keinen Vergleich zu scheuen. Persönlich bin ich vor allem stolz, dass wir die Finanzexperimente der Vergangenheit zu einem guten Ende bringen konnten.

»Die Reputation und das Ansehen der ÖBB sind stark gestiegen – und das auch bei Nicht-Bahnfahrerinnen und -fahrern.« JOSEF HALBMAYR



JOSEF HALBMAYR. „Steigende Kundenzahlen zeigen,

Am wichtigsten war da wohl der Ausstieg aus dem Cross-Border-Leasing?

HALBMAYR: In der zweiten Hälfte der 1990er-Jahre hatten sich die ÖBB auf Finanzinstrumente eingelassen, die heute unvorstellbar wären. Damals waren 35 Prozent aller je in Österreich abgeschlossenen Cross-Border-Leasing-Verträge mit den ÖBB. Mit einer Vertragssumme von 4,8 Milliarden US-Dollar. Wir haben diese Instrumente aber mit einem professionellen Risikomanagement durch die Finanzkrise gesteuert und bis dato daraus einen Barwertvorteil von mehr als 300 Millionen Euro erzielt. Es war also ein gutes Geschäft, aber das Risiko war enorm.

Risikant waren auch die Geschäfte mit der Deutschen Bank ...

HALBMAYR: Das stimmt. Aufgrund der Derivate mit der Deutschen Bank hatten wir bei meinem Einstieg als CFO ein Risikopotenzial von mehr als 600 Millionen Euro. Es ist uns aber



„dass unsere Investitionen wirken und das System Bahn noch attraktiver geworden ist“

auch da gelungen, dieses Risiko abzuwenden. Zu Zeiten der anschwellenden Finanzkrise durchaus eine Herausforderung.

Sie haben als CFO aber nicht nur Altlasten bereinigt, oder?

HALBMAYR: Nach der Bereinigung der Altlasten stand vor allem die Rundummodernisierung unserer Systeme im Finanz- und Rechnungswesen an. Da ist in den letzten Jahren viel geschehen. Wir haben ein neues Risikomanagement eingeführt, ein modernes Planungs- und Reportingssystem und vieles mehr. Und: Wir haben uns auf die neue SAP-Generation vorbereitet.

Kommen wir zum vergangenen Jahr, das Sie noch als CFO verantwortet haben. Wie sieht das Ergebnis aus?

HALBMAYR: Insgesamt haben wir wieder ein sehr gutes operatives Ergebnis erzielt, das sich an die Vorjahre anfügt. Alle Teilkonzerne behaupten

sich am Markt hervorragend, und wir sind im Wettbewerb jedenfalls robust aufgestellt.

Wie relevant ist das Erreichen der 250-Millionen-Kunden-Marke im Personenverkehr?

HALBMAYR: Die Bahn erhält für ihre Leistungen auch Steuergeld. Steigende Kundenzahlen zeigen, dass unsere Investitionen wirken und das System Bahn noch attraktiver geworden ist – durch schnellere Verbindungen, durch höhere Pünktlichkeit und neue Fahrzeuge, die zusätzlichen Komfort und mehr Informationen bieten.

Und wie gut war der Güterverkehr unterwegs?

HALBMAYR: Im Güterverkehr haben

wir die Situation, dass nicht nur der Wettbewerb zunimmt, sondern sich auch die Märkte verändern. Darauf wurde mit der Internationalisierung rechtzeitig und erfolgreich reagiert. Mittlerweile macht die Rail Cargo Group mehr als die Hälfte ihres Geschäfts im Ausland. 2008 haben wir mit dem Erwerb der Rail Cargo Hungaria den ersten Schritt gesetzt und heute eine Größe erreicht, bei der Kunden mit einem Partner mehrere Länder in Europa und sogar Asien bedienen können.

Herr Schiefer, als früherer Aufsichtsratsvorsitzender kennen Sie die ÖBB bereits sehr gut. Seit Anfang April sind Sie der Finanzchef – wie ist Ihr Bild?

SCHIEFER: Grundsätzlich sind die ÖBB sehr gut aufgestellt, auch international betrachtet. Wir brauchen da keinen Vergleich zu scheuen. Aber wir müssen Sorge tragen, dass wir den Vorsprung, den wir in einigen Bereichen haben, nicht verlieren. Denn die anderen schlafen bekanntlich auch nicht ...

Wie stehen aus Ihrer Sicht die Teilkonzerne da?

SCHIEFER: Der Güterverkehr befindet sich bereits länger im intensiven Wettbewerb. Da müssen wir alle in der ÖBB Familie dazu beitragen, die Kostenstruktur derart zu optimieren, >

»Wir brauchen international keinen Vergleich zu scheuen, aber wir müssen Sorge tragen, dass wir unseren Vorsprung halten.« ARNOLD SCHIEFER



ARNOLD SCHIEFER. „Die Zuwächse im Personenverkehr zeigen, dass unsere Leistung stimmt und unser Produkt immer stärker nachgefragt wird“

sodass es der Rail Cargo Group weiterhin gelingt, wettbewerbsfähige Angebote bereitzustellen. Im Personenverkehr müssen wir uns bis spätestens 2026 so organisieren, dass wir die dann anstehenden Ausschreibungen nicht zu fürchten brauchen. Auch hier gilt es, das interne Miteinander und unser gemeinsames Fitnessprogramm – Stichwort „Nordstern“ – konsequent umzusetzen.

Und der Postbus?

SCHIEFER: Der Postbus steht vor der schwierigen Situation, dass er mit seiner Kostenstruktur im Bussegment nur sehr schwer wettbewerbsfähig sein kann. Die Kolleginnen und Kollegen leisten dort aber eine hervorragende Arbeit, und ich glaube, unsere Auftraggeber, die Be-

steller, werden einsehen, dass man mit privatem „Cherry Picking“ keine flächendeckende Versorgung sicherstellen kann. Ich hoffe also, dass sich hier das Bestbieterprinzip gegenüber dem Billigstbieterprinzip durchsetzen wird.

Was sind für Sie die großen Herausforderungen für die ÖBB in den kommenden Jahren?

SCHIEFER: Eine der zentralen Herausforderungen ist der massive Generationenwechsel, vor dem wir stehen, und damit verbunden das Hinterfragen tradierter Strukturen. Für die ÖBB bietet sich die Chance, das Unternehmen etwas zu straffen und noch dynamischer aufzustellen, was auch vor dem Hintergrund der Digitalisierung erfolgsentscheidend sein wird.

Und was sind die Herausforderungen aus finanzieller Sicht?

SCHIEFER: Der positive Abschluss der Verkehrsdiensteverträge wird eine wichtige Basis für die Zukunft sein. Wir dürfen uns aber darauf alleine nicht verlassen. Denn der Wettbewerb wird künftig noch härter, und da müssen wir an allen Schrauben drehen, um noch effizienter zu werden. Aber: Die erfreulichen Zuwächse im Personenverkehr zeigen, dass unsere Leistung stimmt und unser Produkt immer stärker nachgefragt wird. Entsprechend orte ich auch seitens der Bundesregierung Verständnis und Wohlwollen für die ÖBB. Schließlich sind wir das größte Klimaschutzunternehmen Österreichs. Und ohne uns sind die Ziele in diesem Bereich nicht erreichbar.

Das Management des Generationenwechsels liegt in Ihrer Hand. Wo werden Sie die Schwerpunkte setzen?

SCHIEFER: Auf der einen Seite geht es darum, dass wir die richtigen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in die

»Der Wettbewerb wird noch härter, und da müssen wir an allen Schrauben drehen, um noch effizienter zu werden.« ARNOLD SCHIEFER

ÖBB holen. Also die, die eine positive Grundeinstellung zur Eisenbahn mitbringen. Auf der anderen Seite müssen wir alles tun, um den Kolleginnen und Kollegen, die altersbedingt ausscheiden, die Möglichkeit zu geben, ihr Wissen weiterzugeben. Eine Maßnahme wird daher sein, dass wir in wichtigen Funktionen Personal überlappend bereitstellen, damit dieser Transfer stattfinden kann.

Es wird immer wieder behauptet, die ÖBB liegen dem Steuerzahler auf der Tasche. Wie sehen Sie das und wie werden Sie in Zukunft darauf antworten?

SCHIEFER: Nirgendwo in Europa ist es möglich, das System Bahn ohne öffentliche Unterstützung zu betreiben. Wenn in Infrastruktur investiert wird, sprechen wir von Baumaßnahmen, die oft 50 bis 100 Jahre genutzt werden. Da ein wirtschaftliches Modell zu hinterlegen, ist für einen Privaten sehr schwer. Entsprechend kann unser Beitrag nur sein, so effektiv wie möglich zu arbeiten und dabei so wenig wie möglich zu kosten.

In Ihrem Verantwortungsbereich liegen auch die HR-Agenden der ÖBB. Worauf müssen sich die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in Zukunft einstellen?

SCHIEFER: Auf Pragmatismus und Humor ... Das heißt, ich möchte,



JOSEF HALBMAYR. „Persönlich bin ich vor allem stolz, dass wir die Finanzexperimente der Vergangenheit zu einem guten Ende bringen konnten“

dass trotz aller Optimierungsmaßnahmen, die vor uns liegen, die Kolleginnen und Kollegen Freude am Arbeiten haben. Dazu gehört auch, dass die HR-Abteilung in der Servicierung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter schneller werden muss. Ebenso wie im Recruiting. Denn wir stehen in einem Wettbewerb um die besten Kräfte, und die bekommt der, der diese Kräfte am besten und am schnellsten betreut. Da sind wir noch etwas zu administrativ und etwas zu langsam. Ich weiß aber, dass wir das können, und freue mich, gemeinsam mit meinem Team diese und andere Aufgaben anzugehen.

Warum würden Sie jungen Menschen zu einem Job bei den ÖBB raten?

SCHIEFER: Bei den ÖBB kann man das ganze Leben verbringen, wenn man bereit ist etwas zu leisten und immer neue Dinge zu machen. Vom Speditionsbereich, wo man auch international arbeitet, über Immobilienbewirtschaftung oder Verkauf mit direktem Kundenkontakt bis hin zu den klassischen Eisenbahnberufen.

Beruflich bieten die ÖBB eine Vielfalt wie kaum ein anderes Unternehmen, und wir sind ein verlässlicher Arbeitgeber.

Und wie charakterisieren Sie Ihren Managementstil?

SCHIEFER: Ich habe ja schon einige Jahre ÖBB Erfahrung, und da gibt es sicher Kolleginnen und Kollegen, die mich besser beschreiben können, aber ich würde sagen: hands-on, hemdsärmelig und frei von Kravatten und Eitelkeiten. Mir ist aber auch Kontinuität wichtig und Josef Halbmayr in jedem Fall ein Vorbild. Es ist nicht leicht, einen derart großen Konzern so lange ohne größere Probleme durch die Unternehmenslandschaft zu steuern. Das ist jedenfalls auch mein Ziel: gemeinsam mit Andreas Matthä dafür zu sorgen, dass die ÖBB weiter vorankommen.

Herr Halbmayr, zum Abschluss: Was werden Sie künftig am meisten vermissen?

HALBMAYR: Jedenfalls eine wunderbare Zeit mit interessanten Managementaufgaben und mit tollen Menschen, die ich kennenlernen durfte. Wenn man die ÖBB nur von außen kennt, weiß man nicht, wie spannend und vielseitig es ist, hier zu arbeiten. Und, ich bin ein begeisterter Bahnfahrer geworden. Das ist aber etwas, was ich weiterhin pflegen werde ... <

»Wenn man die ÖBB nur von außen kennt, weiß man nicht, wie spannend es ist, hier zu arbeiten.«

JOSEF HALBMAYR

Drei Werte für die Zukunft

UNTERNEHMENSWERTE.

Seit bald einem Jahr bestimmen drei zentrale Unternehmenswerte und die dazugehörigen Verhaltensstandards das Arbeiten bei den ÖBB. Sie verbessern die interne Zusammenarbeit, bieten Orientierungshilfe bei Entscheidungen und fördern die Identifikation mit dem Unternehmen.

Die ÖBB sind ein einzigartiges Unternehmen. Einzigartig deshalb, weil unsere Leistungen eine breite Öffentlichkeit berühren. Die bevorstehenden Herausforderungen und Ziele gaben Anlass dazu, die Weichen für die Zukunft zu stellen und sich zu fragen: Was sind die zentralen Werte der ÖBB? Der Zusammenhalt der mehr als 40.000 MitarbeiterInnen ist dafür essenziell. Gerade im Rückblick auf Vergangenes – 2017 feierte die Eisenbahn ihr 180-jähriges Bestehen – stellt sich auch die

Frage nach der Zukunft. Die neuen Ziele und Herausforderungen liegen auf der Hand. Die Digitalisierung ist in vollem Gange, Kundenwünsche und Marktgegebenheiten sind in ständigem Wandel, und zudem steht bei den ÖBB in den nächsten Jahren ein großer Generationenwechsel an: Rund ein Viertel der MitarbeiterInnen wird das Unternehmen altersbedingt verlassen. Die ÖBB müssen also 10.000 neue KollegInnen fürs Team gewinnen. All das macht es so wichtig, sich zu einer gemeinsamen Unternehmenskultur zu bekennen, an einem Strang zu ziehen, das gegenseitige Vertrauen zu stärken, um noch besser zusammenzuarbeiten.

Der Weg zu den Werten

Genau deswegen haben sich die ÖBB drei Werte erarbeitet. Sie dienen als Fundament und Anleitung für das Handeln jeder und jedes Einzelnen im Unternehmen. Wichtig war es dabei, die Definition dieser Werte keiner bestimmten Abteilung alleine zu überlassen oder diese einfach zu beschließen. Die Werte sollten aus dem Unternehmen heraus entstehen. Und was liegt da näher, als die MitarbeiterInnen selbst zu befragen?

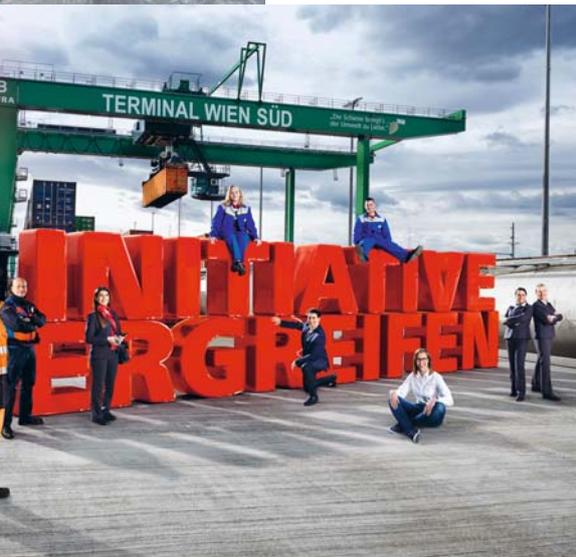
Im September und Oktober 2017 startete im Rahmen des Programms „Zukunft ÖBB“ als erster Schritt eine umfassende Onlinebefragung zur

ZUKUNFT ÖBB. in einer Onlinebefragung verrieten 650 KollegInnen, was ihnen wichtig ist und was aus ihrer persönlichen Sicht die ÖBB ausmacht. In vielen Schritten wurden daraus drei zentrale Werte abgeleitet

Kultur. 650 KollegInnen verrieten, was ihnen wichtig ist und was aus ihrer persönlichen Sicht die ÖBB ausmacht. In Bezug auf die Werte standen vor allem Vertrauen und Wertschätzung im Vordergrund. Bei den Führungskräften lag mit Themen wie Zusammenhalt und Wertschätzung ebenfalls das soziale Miteinander im Zentrum einer gewünschten Unternehmenskultur. Den MitarbeiterInnen war es aber auch wichtig, dass die KundInnen der ÖBB weiterhin bei allem Tun im Mittelpunkt stehen, und im alltäglichen Handeln wurde mehr Konsequenz gewünscht.

In Bezug auf die Werte steht bei den MitarbeiterInnen vor allem Vertrauen und Wertschätzung im Vordergrund.





Auf die Umfrage folgten knapp 100 Interviews mit MitarbeiterInnen und Führungskräften, in denen die subjektiven Sichtweisen zur ÖBB Kultur gesammelt wurden. In Fokusgruppen und Workshops wurden diese dann verdichtet und von MitarbeiterInnen quer durch das Unternehmen nach Wichtigkeit priorisiert und verwertet. Sämtliche Ergebnisse aus Interviews, Fokusgruppen, Workshops und der Onlinebefragung wurden danach von einem Projektteam aufbereitet. In Workshops mit dem Topmanagement kristallisierten sich schließlich die drei zentralen



Wir vor Ich

Werte und die dazugehörigen Verhaltensstandards heraus:

INITIATIVE ERGREIFEN

- Ich bin mir meiner Verantwortung bewusst, nutze meinen Handlungsspielraum und arbeite konsequent an der Erreichung unserer Ziele.
- Ich arbeite aktiv an Lösungen, wie es besser gehen könnte, und schaue dabei über den eigenen Tellerrand.
- Ich erkenne meine Fehler, stehe dazu und lerne daraus.
- Ich teile meine Erkenntnisse mit anderen.
- Für Neues bin ich offen, Veränderungen und Abweichungen erkenne ich frühzeitig und reagiere rasch und flexibel.
- Ich behandle anvertraute Werte wie mein Eigentum.

WIR VOR ICH

- Ich erkenne Erfolge von anderen an und freue mich mit ihnen.
- Ich bin stolz darauf, was wir als ÖBB für die Gesellschaft tun und kommuniziere dies aktiv.
- Ich helfe allen Kolleginnen und Kollegen, wenn sie Unterstützung benötigen.
- Ich behandle mein Gegenüber stets so, wie ich selbst behandelt werden will.
- Ich denke nicht nur an den Vorteil meines Bereiches, sondern immer auch an den wechselseitigen Nutzen.

ÜBERZEUGENDE LEISTUNGEN FÜR UNSERE KUNDEN

- Ich versetze mich in die Lage



Überzeugende Leistungen für unsere Kunden

unserer Kundinnen und Kunden und arbeite so, dass ich unser Leistungsversprechen erfülle.

- Ich bin den Kundinnen und Kunden gegenüber freundlich, wertschätzend und verbindlich.
- Ich mache im Umgang mit den Kundinnen und Kunden immer ein bisschen mehr, als von mir erwartet wird.

Die Werte (er)leben

Dafür, dass diese Werte ihren Weg in den gelebten Unternehmensalltag finden, sorgen und sorgen laufende Maßnahmen. So dienen die drei Werte in Form überlebensgroßer, roter Schriftzüge als beliebtes Fotomotiv, es gab eine Plakatsujetkampagne, regelmäßige Berichte im Intranet und Artikel in der Mitarbeiterzeitung, die jeweils KollegInnen vorstellten, die die Werte bereits erfolgreich in den Alltag integrieren. 2018 fanden erstmals auch die ÖBB Mitarbeiterawards im Rahmen einer Abendgala mit hochrangigen Gästen statt.

In Anlehnung an die drei Werte wurden Awards in unterschiedlichen Kategorien vergeben, ganz im Sinne von „Wir vor Ich“ wurde der Award von ÖBB MitarbeiterInnen designt und produziert.

Nach über einem Jahr gibt es einen positiven Grundtenor im Unternehmen: Die Maßnahmen sind angekommen, ein Großteil der MitarbeiterInnen identifiziert sich mit den Werten. Und trotzdem – die Arbeit an der Verankerung ist natürlich nie ganz abgeschlossen. Vielmehr wollen die Werte Tag für Tag aufs Neue gelebt werden. <

»Er hat mir nicht erst groß erklärt, wer er ist und welche Funktion er hat. Er hat einfach gesagt: Ich bin Eisenbahnerkollege und helfe dir.«

WOLFGANG WUCHERER. Der Zugbegleiter erhielt in einer Extremsituation Unterstützung von STEFAN URMANN, Leiter der Infra-Rechtsabteilung
(mehr zum Thema Unternehmenswerte ab Seite 48)



Wir vor Ich



Überzeugende
Leistungen für
unsere Kunden



Initiative
ergreifen

Corporate Governance

CORPORATE GOVERNANCE BERICHT*

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

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

BUNDES PUBLIC CORPORATE GOVERNANCE KODEX (B-PCGK)

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

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

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

* Die nachfolgenden Seiten enthalten einen Auszug aus dem Corporate Governance Bericht. Der vollständige Bericht ist auf unserer Internetseite unter www.oebb.at/cg2018 verfügbar.

ENTSPRECHENSERKLÄRUNG/ ABWEICHUNGEN

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

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

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

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

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

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

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

Regel	Beschreibung	K/C*	Konzerngesellschaft	Abweichung/Kommentierung
8.3.3.1	Haftpflichtversicherung für Geschäftsleitung und Überwachungsorgan	C	Alle mit Überwachungsorgan	Die Two-Tier-Trigger-Policy wird nicht angewendet.
11.2.1.2	Paritätische Zusammensetzung des Überwachungsorgans mit Frauen und Männern	C	Österr. Postbus AG, ÖBB-Business Competence Center GmbH, ÖBB-Technische Services-GmbH, ÖBB-Produktion GmbH, Mungos Sicher & Sauber GmbH, Rail Cargo Logistics-Austria GmbH, Q Logistics GmbH ČSAD AUTOBUSY České Budějovice a.s., Q Logistics GmbH sowie einige ausländische Gesellschaften des Teilkonzerns Rail Cargo Austria	Bei Österr. Postbus AG, ÖBB-Business Competence Center GmbH, ÖBB-Technische Services-GmbH, ÖBB-Produktion GmbH, Mungos Sicher & Sauber GmbH, Rail Cargo Logistics-Austria GmbH, Q Logistics GmbH und ČSAD AUTOBUSY České Budějovice a.s. sowie einigen ausländischen Gesellschaften des Teilkonzerns Rail Cargo Austria wird dies (Stichtag 31.12.2018/Basis Kapitalvertreter) nicht erfüllt.
11.2.2.3	Falls ein Mitglied des Überwachungsorgans in einem Geschäftsjahr an mehr als der Hälfte der Sitzungen nicht teilnimmt, soll dies in den Corporate Governance Bericht aufgenommen werden.	C	Postbus AG und Postbus GmbH	Bei Postbus AG und Postbus GmbH hat 2018 jeweils ein Mitglied (entschuldigt) an mehr als der Hälfte der Sitzungen des Aufsichtsrats nicht teilgenommen.
11.6.6	Ein Mitglied des Überwachungsorgans soll nicht gleichzeitig Mitglied der Anteilseignerversammlung sein.	C	Alle, außer ÖBB-Holding AG	Die Personalunion ist aktienrechtlich zulässig und ein für Konzerne anerkanntes und übliches Steuerungsinstrument. In diesem Sinn sind die Vorstandsmitglieder der ÖBB-Holding AG gleichzeitig Aufsichtsratsmitglieder in den Tochtergesellschaften und deren Vorstandsmitglieder sind wiederum Aufsichtsratsmitglieder in deren Tochtergesellschaften. Damit sind die Mitglieder der Aufsichtsräte auch gleichzeitig Mitglieder der jeweiligen Gesellschafterversammlung. Die Entlastungen erfolgen durch die jeweils anderen zwei Vorstands-/Geschäftsführungsmitglieder bzw. Prokuristen, sodass es zu keiner Selbstentlastung kommt.

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

BERÜCKSICHTIGUNG VON GENDERASPEKTEN IN DEN GESCHÄFTSLEITUNGEN UND ÜBERWACHUNGSORGANEN DES ÖBB-KONZERNS

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

Um das strategische Ziel, den Frauenanteil bis 2023 im Gesamtkonzern auf 16 Prozent zu erhöhen, werden zahlreiche Maßnahmen gesetzt, wie beispielsweise Kooperations- und Ausbildungsprogramme, Netzwerkprogramme sowie Coachingangebote für Frauen. Beiden Weiterbildungsprogrammen der ÖBBakademie beträgt der Frauenanteil inzwischen bereits über 25 Prozent; 37,5 Prozent der Aufsichtsratsmandate (AGs und GmbHs) wurden zum Bilanzstichtag von Frauen gehalten.

ÖBB-HOLDING AG

VORSTAND

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

CURRICULUM VITAE

Ing. Mag. (FH) Andreas Matthä	HTL Wien 1, Schellinggasse, Abteilung Tiefbau; Fachhochschule Wien, Unternehmensführung August 2008 bis Mai 2016: Vorstandsmitglied in der ÖBB-Infrastruktur AG
Mag. Arnold Schiefer	Studium der Betriebswirtschaftslehre in Wien und Innsbruck seit Oktober 2015 Vorstandsmitglied HETA ASSET RESOLUTION AG 2012/2013: Mitglied des Vorstands der Rail Cargo Austria AG 2011/2012: CFO Rail Cargo Hungaria Zrt. 2009/2010: Mitglied des Vorstands der ÖBB-Infrastruktur AG 2006–2009: Mitglied des Vorstands der ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG
Mag. Josef Halbmayr MBA	Studium der Betriebswirtschaftslehre, Johannes Kepler Universität, Linz; Absolvent Master of Business Administration an der University of Toronto, Kanada Seit 2008 Mitglied des Vorstands der ÖBB-Holding AG (CFO), davor Mitglied des Vorstands der ÖBB-Personenverkehr AG, Mitglied des Vorstands der Wiener Privatbank Immobilieninvest AG und der Österreichischen Post AG.

ARBEITSWEISE UND GESCHÄFTSVERTEILUNG

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

Ing. Mag. (FH) Andreas Matthä	Mag. Josef Halbmayr MBA
Konzernstrategie und Unternehmensentwicklung, Strategisches Konzernpersonalmanagement, Konzernkommunikation und Public Affairs, Konzernrecht und Vorstandssekretariat, strategischer Konzerneinkauf, Systemtechnik und Konzernproduktion, European and International Affairs	Konzernrechnungswesen, -bilanzierung und Steuern, Konzerncontrolling, Konzernfinanzen, strategisches Konzern-IT-Management
Compliance, Konzernrevision	

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

VERGÜTUNG DER UNTERNEHMENSLEITUNG (IN TEUR)

Das Vergütungssystem beinhaltet fixe und variable Gehaltsbestandteile. Die Auszahlung der variablen Bezüge erfolgt im Folgejahr, da die Zielerreichung erst mit Jahresabschluss festgestellt werden kann. Dargestellt sind daher die an die Unternehmensleitung im Jahr 2018 gewährten variablen Bezüge für das Geschäftsjahr 2017.

	Fixe Bezüge	Variable Bezüge	Gesamtbezüge
Ing. Mag. (FH) Andreas Matthä	446	202	648
Mag. Josef Halbmayr MBA	436	182	618

AUFSICHTSRAT

Die Grundlage für die Tätigkeit des Aufsichtsrats bilden in erster Linie das Aktiengesetz, die Satzung der Gesellschaft, die Geschäftsordnung für den Aufsichtsrat sowie der B-PCGK.

MITGLIEDER DES AUFSICHTSRATS

Name	Geburtsjahr	Erstbestellung	Ende Funktionsperiode
Mag. Gilbert Trattner Vorsitzender seit 07.12.2018	1949	06.04.2018	Hauptversammlung 2020
Mag. Arnold Schiefer Vorsitzender von 28.02.2018 bis 07.12.2018	1966	09.02.2018	31.03.2019
Dr. Kurt Weinberger Erster Stellvertreter des Vorsitzenden	1961	29.06.2015	Hauptversammlung 2020
Mag. Reichhardt Andreas Zweiter Stellvertreter des Vorsitzenden	1968	09.02.2018	Hauptversammlung 2020
Dr. Cattina Maria Leitner	1962	09.02.2018	Hauptversammlung 2020
DI Dr. Monika Forstinger	1963	09.02.2018	Hauptversammlung 2020
Dr. Barbara Kolm	1964	09.02.2018	Hauptversammlung 2020
Karl Ochsner	1974	09.02.2018	Hauptversammlung 2020
Roman Hebenstreit Belegschaftsvertreter Dritter Stellvertreter des Vorsitzenden	1971		Entsendung auf unbestimmte Zeit
Mag. Andreas Martinsich Belegschaftsvertreter	1964		Entsendung auf unbestimmte Zeit
Günter Blumthaler Belegschaftsvertreter	1968		Entsendung auf unbestimmte Zeit
Mag. Olivia Janisch Belegschaftsvertreterin	1976		Entsendung auf unbestimmte Zeit

Prüfungsausschuss:

Dr. Kurt Weinberger (Vorsitzender)

Mag. Arnold Schiefer (Stellvertreter des Vorsitzenden) bis 31.03.2019

Dr. Barbara Kolm

Karl Ochsner (bis 15.02.2019)

Roman Hebenstreit

Mag. Andreas Martinsich

AUFSICHTSRATSVERGÜTUNG

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

Vergütung	Sitzungsgeld
<ul style="list-style-type: none"> • 9.000 Euro jährliche Basisquote je Aufsichtsratsmitglied • Vorsitzender: Zuschlag 100% • Stellvertreter des Vorsitzenden: Zuschlag 50% • Mitgliedschaft in weiteren Aufsichtsräten des ÖBB-Konzerns: zusätzlich 50% der Basisquote je Gesellschaft, maximal 100% 	200 Euro je Aufsichtsratsmitglied für jede Sitzung des Aufsichtsrats, Präsidiums oder eines Ausschusses

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

Anzahl Sitzungen 2017 (Aufsichtsrat, Präsidium, Ausschüsse): 13

»Vielen Dank an
Herrn Andrej Perhoc
und an all jene,
die uns mit ihrer
Aufmerksamkeit
und Hilfsbereitschaft
Freude bereiten.«

Lob für ÖBB ZugbegleiterInnen in einem dreiseitigen handschriftlichen Brief
einer zufriedenen Bahnfahrerin (mehr zum Thema Unternehmenswerte ab Seite 48)



Wir vor Ich



Überzeugende
Leistungen für
unsere Kunden



Initiative
ergreifen

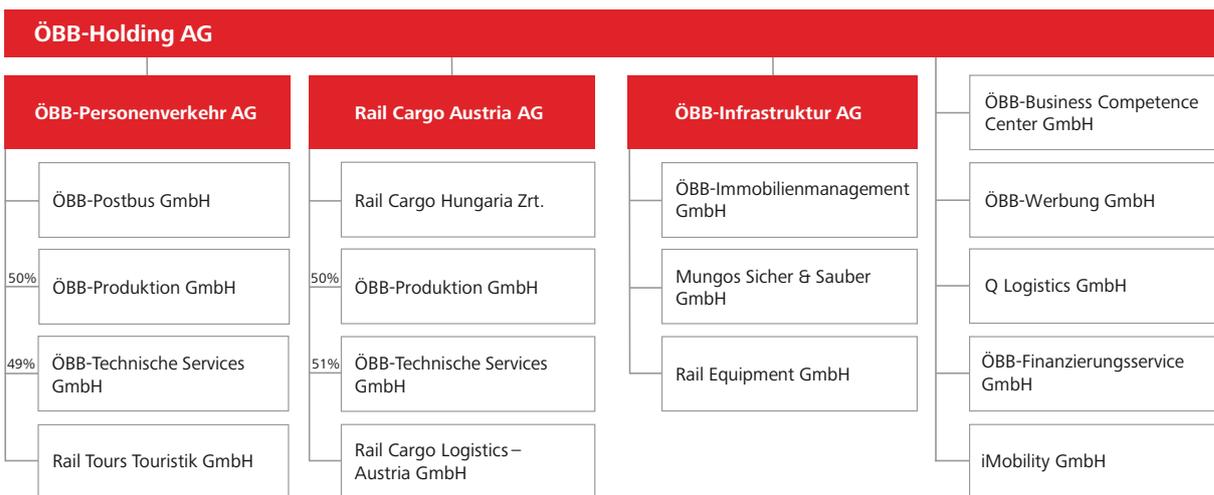
Konzernlagebericht

Konzernlagebericht

Dieser Lagebericht ergänzt den gem. § 244 UGB verpflichtend aufzustellenden Konzernabschluss der Österreichischen Bundesbahnen-Holding Aktiengesellschaft, Wien (fortan „ÖBB-Konzern“), der zum Firmenbuch unter FN 247642 f beim Handelsgericht Wien eingereicht wird. Der Konzernabschluss zum 31.12.2018 wurde gemäß § 245a (2) UGB in Übereinstimmung mit den vom International Accounting Standards Board („IASB“) verabschiedeten International Financial Reporting Standards („IFRS/IAS“), den Interpretationen des International Financial Reporting Interpretation Committee („IFRIC“) sowie den Interpretationen des Standards Interpretation Committee („SIC“) erstellt, die zum 31.12.2018 in Geltung und von der Europäischen Union übernommen waren. Darüber hinaus ist ein Tochterunternehmen der Österreichischen Bundesbahnen-Holding Aktiengesellschaft (fortan „ÖBB-Holding AG“), die ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft (fortan „ÖBB-Infrastruktur AG“) gemäß § 245 (3) UGB verpflichtet, einen Teilkonzernabschluss zu erstellen, da sie Anleihen ausgegeben hat, die an einem geregelten Markt zum Handel zugelassen sind. Der Teilkonzernabschluss der ÖBB-Infrastruktur AG wird zum Firmenbuch unter FN 71396 w beim Handelsgericht Wien eingereicht.

A. Struktur und Beteiligungen

ÖBB Konzernstruktur



Stand: 31.12.2018

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

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

Die Anteile am Unternehmen werden zu 100% von der Republik Österreich gehalten, die Anteilsrechte werden vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) ausgeübt.

Die ÖBB-Holding AG hält alle Anteile an der ÖBB-Personenverkehr AG, der Rail Cargo Austria AG und der ÖBB-Infrastruktur AG. Diese drei Aktiengesellschaften mit ihren Tochterunternehmen werden in weiterer Folge Teilkonzern ÖBB-Personenverkehr, Teilkonzern Rail Cargo Austria und Teilkonzern ÖBB-Infrastruktur genannt. Die Q Logistics GmbH tritt als direktes Tochterunternehmen der ÖBB-Holding AG am Markt auf und bietet Stückgut-, Teil- und Komplettladungsverkehr sowie Lagerlogistik-Lösungen an. Die ÖBB-Business Competence Center GmbH erbringt konzerninterne Dienstleistungen (Shared Services), insbesondere auf den Gebieten Personalwesen, Informations- und Kommunikationstechnologie, Einkauf und Beschaffungswesen sowie Rechnungswesen. Die ÖBB-Werbung GmbH ist interner Dienstleister für Marketingaktivitäten und extern für die Vermarktung aller ÖBB-Werbeflächen verantwortlich. Die ÖBB-Finanzierungsservice GmbH führt die Liquiditätssteuerung zwischen der ÖBB-Holding AG und den Gesellschaften – an denen die ÖBB-Holding AG mittelbar oder unmittelbar beteiligt ist – durch und erbringt Finanzierungsserviceleistungen im ÖBB-Konzern. Geschäftszweig der iMobility GmbH ist die Entwicklung und der Betrieb einer Mobilitätsinternetplattform.

Die Hauptaufgaben der **ÖBB-Holding AG** sind die Ausübung der Anteilsrechte, die einheitliche strategische Ausrichtung des ÖBB-Konzerns, die Gesamtkoordination der Erstellung und Umsetzung der Unternehmensstrategien der Gesellschaften sowie die Sicherstellung der Transparenz der eingesetzten öffentlichen Mittel. Darüber hinaus obliegen der ÖBB-Holding AG alle Maßnahmen, den konzerninternen Personalausgleich sicherzustellen.

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

Die **Rail Cargo Austria AG** ist die international agierende Güterverkehrstochter, die am Markt gemeinsam mit ihren Tochterunternehmen und Beteiligungen unter der Dachmarke Rail Cargo Group (RCG) auftritt. Ausgehend von den Heimmärkten Österreich und Ungarn ist es das Ziel, Marktführer in Österreich zu bleiben sowie die starke Marktposition als Nr. 2 im europäischen Schienengüterverkehr weiter auszubauen. Als Spezialist für Bahntransporte mit spezialisierten Zusatzleistungen gewährleistet der Teilkonzern Rail Cargo Austria ein umweltverträgliches, zuverlässiges sowie kosteneffizientes Transport- und Logistiksystem, verbunden mit professionellen und maßgeschneiderten Dienstleistungen.

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

Der Teilkonzern **ÖBB-Infrastruktur** betreibt in Österreich 1.061 Bahnhöfe und Haltestellen (Güter- und Personenverkehr) sowie die Schieneninfrastruktur, die neben konzernfremden Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) insbesondere von Unternehmen der Teilkonzerne ÖBB-Personenverkehr und Rail Cargo Austria genutzt werden.

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

Anzahl der Beteiligungen nach Teilkonzernen

	Teilkonzern			ÖBB-Konzern inkl. sonstige*
	ÖBB- Personenverkehr	Rail Cargo Austria	ÖBB- Infrastruktur	
Beteiligungen >50%	6	44	23	84
<i>davon im Ausland</i>	1	36	0	41
Beteiligungen 20-50%	3	11	3	17
<i>davon im Ausland</i>	0	8	1	10
Beteiligungen <20%	2	4	3	8
<i>davon im Ausland</i>	2	4	2	7
Summe	11	59	29	109
<i>davon im Ausland</i>	3	48	3	58

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

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

Außerhalb Österreichs hält der ÖBB-Konzern Beteiligungen an 58 Gesellschaften in 18 Ländern, die ihren Sitz in folgenden Staaten haben:



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 Das 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.

¹ Trading Economics.

² UNCTAD.

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

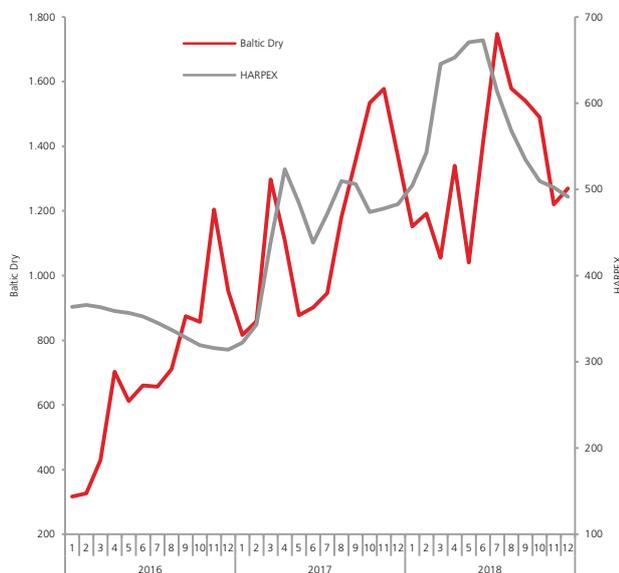
Die weltweite Wirtschaftsentwicklung der kommenden Jahre wird auch davon abhängen, ob die Zentralbanken einen möglichst reibungslosen Ausstieg aus der mehrjährigen Niedrigzinsphase schaffen. Die US-Notenbank hat, wie erwartet, den Leitzins auch im Jahr 2018 schrittweise erhöht. Die Europäische Zentralbank (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 USA und Europäischer 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.

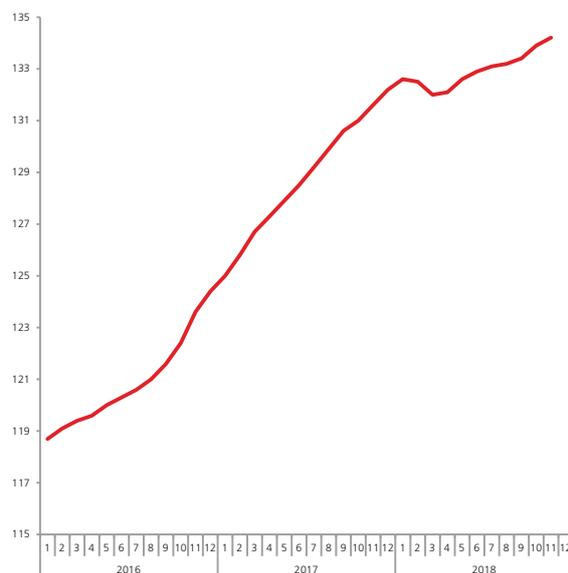
Entwicklung der weltweiten Schifffahrtsindizes (Index-Punkte)

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



Quelle: Baltic Exchange, Harper Petersen & Co.

RWI/ISL-Containerumschlag-Index



Quelle: RWI und ISL.

³ Macrotrends.

⁴ Handelsblatt 26.09.2018, manager magazin 13.09.2018.

⁵ Handelsblatt 04.04.2018.

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 Leitzins-Erhöhung 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.

In elf europäischen Ländern fährt die Rail Cargo Group in Eigentraktion: Österreich, Ungarn, Deutschland, Italien, Slowenien, Rumänien, Tschechien, Kroatien, Bulgarien, Slowakei und Griechenland sind daher die Kernmärkte des Schienengüterverkehrs der ÖBB. In fast allen Ländern (außer Bulgarien) wird für 2019 ein niedrigeres Wachstum erwartet als 2018.

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, jedoch hat der Schienengüterverkehr davon nicht profitiert.

Wirtschaftsentwicklung in Kernmärkten der RCG 2017 bis 2019 (Änderungen gegenüber dem Vorjahr in % real)

	Bruttoinlandsprodukt			Industrieproduktion		
	2017	2018	2019	2017	2018	2019
Österreich	2,6	2,7	2,0	3,9	4,2	2,3
Ungarn	4,4	4,4	2,9	5,3	4,2	6,9
Deutschland	2,5	1,6	1,6	3,3	2,1	1,9
Italien	1,6	1,0	0,6	3,7	1,2	0,6
Rumänien	6,8	4,1	2,7	8,6	5,8	5,0
Tschechien	4,5	2,8	2,6	7,0	3,2	3,1
Slowenien	5,3	4,5	3,7	7,7	5,7	4,9
Bulgarien	3,8	3,3	3,5	3,8	2,0	3,0
Kroatien	2,9	2,8	2,5	1,4	1,1	2,4
Slowakei	3,2	4,2	2,9	3,0	1,2	2,8
Griechenland	1,3	2,0	1,8	4,5	1,3	2,1

Quelle: Oxford Economics, WIFO.

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

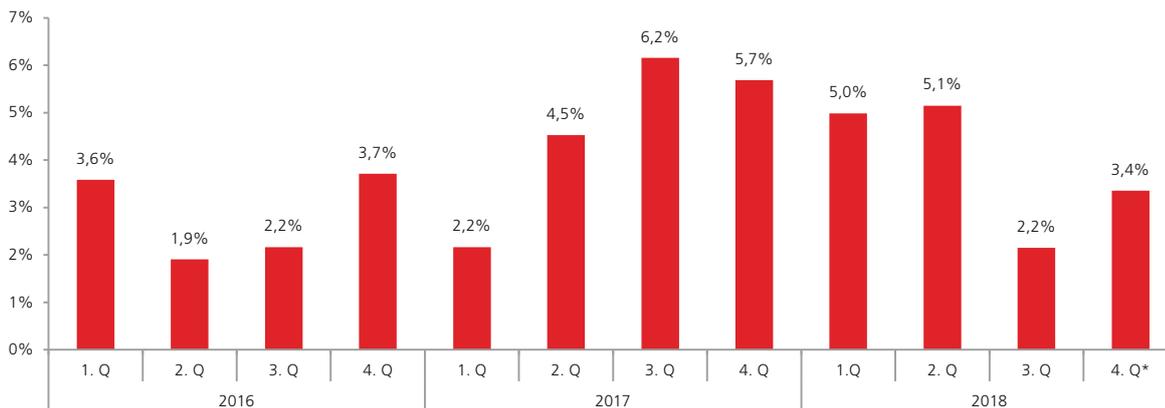
Kennzahlen und Prognosen zur Wirtschaftslage in Österreich

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.

¹⁰ WIFO.

Kapitalmärkte und Staatshaushalt

Seit Oktober 2016 nimmt die Österreichische Bundesfinanzierungsagentur (OeBFA) die erforderlichen Finanzmittel für die ÖBB-Infrastruktur AG am Kapitalmarkt auf. Die Finanzierungskosten sind daher durch das Zinsniveau von Bundesanleihen bestimmt. Emissionsrenditen lagen 2018 bei etwa 0,7% für Laufzeiten ab 10 Jahren. Eine Anleihe mit 35-jähriger Laufzeit wurde mit einer Rendite von 0,79% platziert. Darüber hinaus konnte auch Liquidität aus zwei Aufstockungen der 100-jährigen Anleihe des Bundes gewonnen werden, die mit einer Gesamrendite von 1,87% im Jahr 2018 platziert wurden. Die durchschnittliche Umlaufrendite der österreichischen Bundesanleihen ist 2018 gegenüber 2017 geringfügig von 0,2% auf 0,3% gestiegen. Für 2019 dürfte mit einem weiteren geringfügigen Anstieg zu rechnen sein.¹¹

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.¹²

B.2. Politische und regulatorische Rahmenbedingungen

Als Österreichs größter Mobilitätsanbieter verfolgen die ÖBB besonders intensiv alle relevanten Gesetzgebungsprozesse in Brüssel 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 „sichere, saubere und vernetzte 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.

¹¹ ÖNB.

¹² Trading Economics.

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 Infrastruktur-entgeltbestimmungen 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 externer Kosten erforderlich ist.

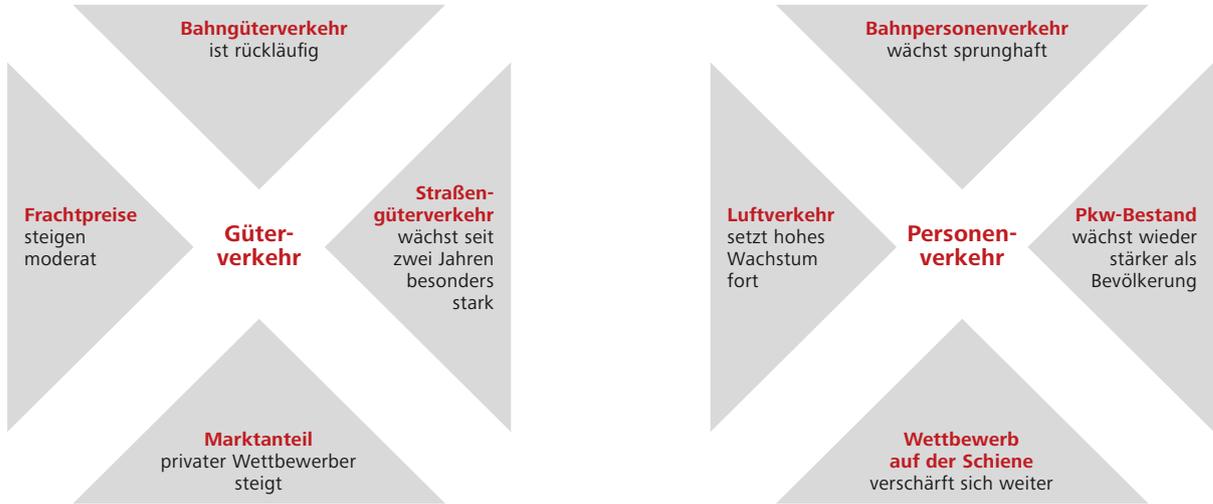
Schwerpunkt: Fahrgastrechte

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. So würde der etwaige Umbau der gesamten ÖBB Railjet-Flotte für künftig acht Fahrradstellplätze, wie vom EP gefordert, inkl. Erlösentgang im ersten Jahr nach Inkrafttreten der Richtlinie rd. 10,0 Mio. EUR Kosten verursachen. Mit einer Entscheidung ist nicht vor Ende 2019 zu rechnen.

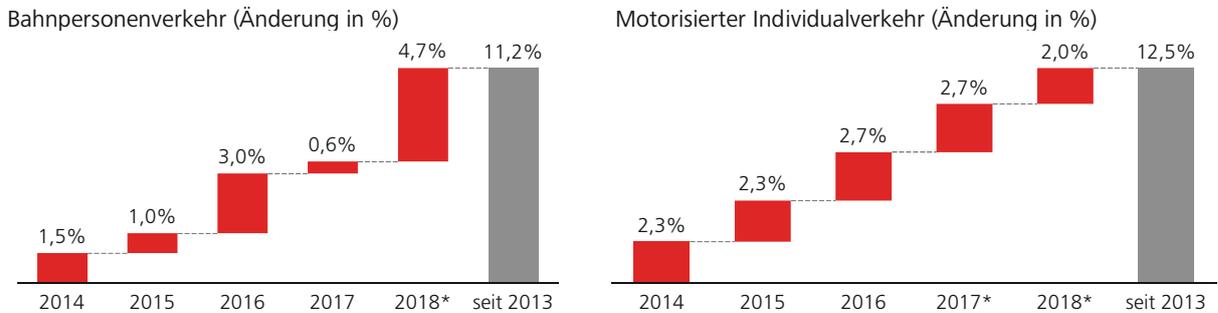
B.3. Marktumfeld



Marktumfeld Personenverkehr

Die Personenmobilität ist 2018 in Europa erneut gestiegen. Der motorisierte Individualverkehr steigt dabei seit Jahren schon mit bemerkenswert konstanten Wachstumsraten zwischen 2% und 3% an. Die Entwicklung des Bahnpersonenverkehrs entwickelt sich bedeutend volatiler – 2018 folgte dem relativ moderaten Wachstum 2017 ein starker Zuwachs von etwa 5%. Nach ersten Schätzungen ist 2018 daher ein leichter Modalanteilszuwachs für den Personenverkehr auf der Schiene zu erwarten.

Entwicklung der Personen-Transportleistung auf Schiene und Straße in Österreich



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

Auch andere Verkehrsmodi weisen Zuwächse auf, insbesondere der Luftverkehr. Nach einem Zuwachs von 4,4% im Jahre 2017 ist die Zahl der Fluggäste in den ersten drei Quartalen 2018 sogar um 6,5% gewachsen. Einerseits ist der Luftverkehr starker Konkurrent für den Fernverkehr der Bahn, andererseits ergeben sich Wachstumspotenziale für die Bahn als Flughafenzubringer. Im Fernbusmarkt zeigen sich hingegen gegenteilige Entwicklungen: In Deutschland folgte nach einigen Jahren expansiven Wachstums und anschließender Marktkonsolidierung seit 2015 eine Stagnation der Fahrgastentwicklung.¹³ Die Motorisierung steigt wie schon seit Jahren auch 2018 an: Der Pkw-Bestand nimmt seit drei Jahren um jährlich 1,5 bzw. 1,6% zu und wächst damit stärker als die österreichische Bevölkerung.

Kenngrößen des Personenverkehrs in Österreich (Änderung gegenüber dem Vorjahr in %)

Personenverkehr	2016	2017	2018
Luftverkehr (Fluggäste ohne Transitpassagiere)	1,5	4,4	6,5 *
Pkw-Bestand	1,5	1,6	1,6

* Nur 1. bis 3. Quartal 2018.
Quelle: Statistik Austria, eigene Berechnungen.

¹³ Statista.

Der Wettbewerb im Schienenpersonenverkehr hat sich 2018 weiter verstärkt: Zum einen hat der Mitbewerber WESTbahn auf der Strecke Wien – Salzburg ab Dezember 2017 sein Angebot erweitert und bietet nun auf dieser Strecke Verbindungen im Halbstundentakt an. Zusätzlich werden seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2017 auch Verbindungen nach Salzburg ab Wien Praterstern angeboten. Weiters ist im Dezember 2017 ein neuer internationaler Mitbewerber in den österreichischen Markt eingetreten: das tschechische Unternehmen RegioJet fährt in Kooperation mit der staatseigenen österreichischen Graz-Köflacher Bahn (GKB) viermal täglich auf der Strecke Wien – Prag. Diese Angebotsausweitungen und das Wachstum des ÖBB Personenverkehrs haben wesentlich zum starken Zuwachs des Schienenpersonenverkehrs insgesamt beigetragen. Nach ersten Schätzungen hat 2018 eine leichte Verschiebung des Marktes Richtung Privat- und Regionalbahnen stattgefunden.

Im internationalen Vergleich steht der Personenverkehr auf der Schiene mit seinen Transportleistungszuwächsen sehr gut da. Sowohl die DB als auch die SBB vermeldeten zum Halbjahr wesentlich geringere Zuwächse als die ÖBB: Während die Personenverkehrsleistung der DB um 2,2% stieg, sank jene der SBB sogar um etwa 0,8%.¹⁴

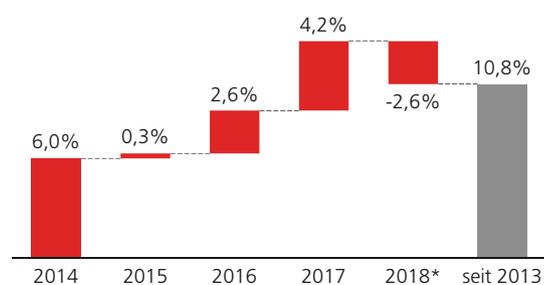
Marktumfeld Güterverkehr

Nachdem die Güterverkehrsleistung 2017 insgesamt einen äußerst starken Zuwachs von 5,8% zeigte, schwächte sich die Entwicklung 2018 etwas ab. Dies geht einher mit der Wirtschaftsentwicklung. Erste wirtschaftliche Frühindikatoren zeigten 2018 bereits eine Abflachung des Wirtschaftswachstums. Die Prognosen für die folgenden Jahre gehen von einer weiteren Abschwächung der Wachstumsdynamik aus.

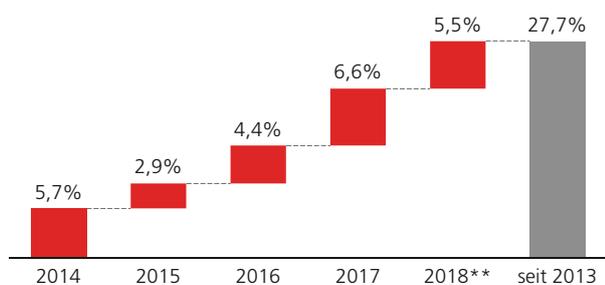
Die Abflachung der Konjunktur hat sich auf den Bahngüterverkehr ausgewirkt. Die Transportleistung auf der Schiene ist 2018 zum ersten Mal seit 2012 zurückgegangen. Der Güterverkehr auf der Straße ist hingegen nach Schätzungen zwar schwächer als im Vorjahr, jedoch noch immer über 5% gewachsen. Nach einem moderaten Rückgang des Schienenanteils am Modalsplit 2017 ist 2018 ein Rückgang von deutlich mehr als einem Prozentpunkt zu erwarten. Nach vorläufigen Berechnungen könnte der Modalanteil der Schiene auf unter 30% gefallen sein, womit sich eine langfristige Tendenz der Verlagerung von der Schiene auf die Straße fortsetzt.¹⁵ Bei gleichbleibenden Rahmenbedingungen, einer Fortsetzung der Wettbewerbsungleichheit zugunsten der Straße, ist auch keine Trendumkehr zu erwarten.

Entwicklung der Güter-Transportleistung auf Straße und Schiene in Österreich

Bahngüterverkehr (Änderung in %)



Straßengüterverkehr (Änderung in %)



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

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

Der Wachstumskurs des Straßengüterverkehrs spiegelt sich in der Entwicklung des Lkw-Bestands wieder. 2018 ist dieser um 4,3% gewachsen.

Kenngößen des Güterverkehrs in Österreich (Änderung gegenüber dem Vorjahr in %)

Güterverkehr	2016	2017	2018
Lkw-Bestand	3,0	3,8	4,3
davon schwere Lkw*	1,5	2,9	3,5

* Klasse N3 + Sattelzugfahrzeuge.

Quelle: Statistik Austria, eigene Berechnungen.

¹⁴ DB, SBB.

¹⁵ Bei ausschließlicher Berücksichtigung von Schienen- und Straßengüterverkehr ohne Binnenschiff und Pipelines.

Private Güterbahnen in Österreich, die fast ausschließlich Ganzzugsverkehre fahren, haben auch 2018 ihren Marktanteil erhöht. Nach ersten Schätzungen ging der Marktanteil der Rail Cargo Group an der produktiven Gütertransportleistung der Bahnen in Österreich im Jahr 2018 von 73,1% auf etwa 72% zurück.¹⁶

International entwickelte sich der Bahngüterverkehr uneinheitlich: Die DB verzeichnete im ersten Halbjahr 2018 einen relativ starken Rückgang von 6,7%. Die Staatsbahn der Schweiz und die PKP in Polen zeigten gegenteilige Tendenzen: Die SBB wuchs im ersten Halbjahr moderat um 1,0%, und auch die PKP Cargo erreichte in den ersten drei Quartalen 2018 einen Zuwachs von 1,5%.¹⁷

Nach einem Rekordtief Anfang 2017 stiegen die Transportpreise auf der Straße im Laufe des Jahres wieder an. Auch 2018 setzten sie einen volatilen Erholungskurs fort. Zurückführen lässt sich dies vor allem auf den Anstieg der Treibstoffpreise. Die Preise auf der Schiene zogen seit Anfang 2017 ebenfalls an, jedoch blieb die Preisentwicklung hinter jener der Straße zurück.¹⁸

Marktumfeld Schieneninfrastruktur

Die ÖBB-Infrastruktur AG konnte ihr umfangreiches, seit über zehn 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 geplanten 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.¹⁹

Der ÖBB-Infrastruktur-Rahmenplan 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.²⁰

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.²¹ 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.²²

¹⁶ Schienen-Control-Jahresbericht 2017, eigene Schätzung für 2018.

¹⁷ DB, SBB, PKP Cargo.

¹⁸ Capgemini Consulting und Transporeon; RCG; eigene Berechnungen.

¹⁹ BMVIT.

²⁰ ÖBB Infrastruktur, BMVIT.

²¹ BMNT, BMVIT.

²² DB und Vol.at 19.10.2018.

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.²³ Andererseits bleiben Gewichtseinsparungen auf der Zulaufstrecke via Marburg/Maribor nach Österreich vorerst bestehen.²⁴ 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.²⁵ Im Rahmen der Sanierung wird der Tunnel von zwei- auf eingleisig zurückgebaut.²⁶ 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.

C. Wirtschafts- und Prognosebericht

C.1. Umsatzentwicklung

Struktur der Umsatzerlöse nach Teilkonzernen in Mio. EUR	Veränderung			
	2018	2017	Veränderung	in %
Teilkonzern ÖBB-Personenverkehr	2.202,1	2.137,6	64,5	3%
Teilkonzern Rail Cargo Austria	2.304,3	2.199,8	104,5	5%
Teilkonzern ÖBB-Infrastruktur	2.104,8	2.101,4	3,4	0%
ÖBB-Holding AG und sonstige Gesellschaften	1.471,6	1.462,4	9,2	1%
Abzüglich Konsolidierung Teilkonzerne	-2.438,8	-2.379,4	-59,4	-2%
Umsatzerlöse gem. Konzernabschluss	5.644,0	5.521,8	122,2	2%
Summe sonstiger Erträge (konsolidiert)	1.324,9	1.233,1	91,8	7%
Gesamterträge	6.968,9	6.754,9	214,0	3%
Gesamterträge je MitarbeiterIn in TEUR	162	159	3	2%

Trotz eines Anstiegs des durchschnittlichen Personalstands von 42.378 auf 43.088 MitarbeiterInnen stieg die Kennzahl Gesamterträge pro MitarbeiterIn²⁷ auf rd. 162 TEUR (Vj: rd. 159 TEUR) an. Der Auslandsanteil an den konsolidierten Konzernumsatzerlösen beträgt mit rd. 1.340,9 Mio. EUR (Vj: rd. 1.283,1 Mio. EUR) etwa 24% (Vj: 23%).

Umsatzentwicklung des Teilkonzerns ÖBB-Personenverkehr

Überblick	Veränderung			
	2018	2017	Veränderung	in %
Umsatzerlöse in Mio. EUR	2.202,1	2.137,6	64,5	3%
<i>davon Verkehrsdienstbestellungen des Bundes</i>	<i>714,2</i>	<i>685,5</i>	<i>28,7</i>	<i>4%</i>
<i>davon Verkehrsdienstbestellungen der Länder und Gemeinden</i>	<i>396,0</i>	<i>360,9</i>	<i>35,1</i>	<i>10%</i>
Sonstige Erträge in Mio. EUR	25,1	35,2	-10,1	-29%
Gesamterträge in Mio. EUR	2.227,2	2.172,8	54,4	3%

Bei den Umsatzerlösen konnte im Geschäftsjahr 2018 ein Zuwachs um 3% auf rd. 2.202,1 Mio. EUR (Vj: rd. 2.137,6 Mio. EUR) verzeichnet werden. Der Auslandsanteil an den konsolidierten Umsatzerlösen betrug mit rd. 208,2 Mio. EUR (Vj: rd. 218,9 Mio. EUR) etwa 9% (Vj: 10%). Die im Ausland generierten Umsatzerlöse sanken damit um rd. 10,7 Mio. EUR oder 5%.

Rd. 714,2 Mio. EUR (Vj: rd. 685,5 Mio. EUR) der Umsatzerlöse resultieren aus Verkehrsdienstbestellungen des Bundes, rd. 396,0 Mio. EUR (Vj: rd. 360,9 Mio. EUR) aus Verkehrsdienstbestellungen von Ländern und Gemeinden.

²³ Budapest Business Journal 15.06.2018.

²⁴ International Railway Journal 12.08.2014.

²⁵ prognos et al.

²⁶ Kleine Zeitung 10.08.2018.

²⁷ Gesamterträge pro MitarbeiterIn: Gesamterträge/durchschnittliche Mitarbeiteranzahl (Köpfe).

Fahrgäste in Mio.	2018	2017	Veränderung	Veränderung in %
Fernverkehr Schiene	36,9	36,4	0,5	1%
Nahverkehr Schiene	224,5	209,2	15,3	7%
Summe Schiene	261,4	245,6	15,8	6%
Bus	212,8	213,5	-0,7	0%
Summe	474,2	459,1	15,1	3%

Der Teilkonzern ÖBB-Personenverkehr konnte bei einer Steigerung der Fahrgastanzahl im Schienenverkehr auf rd. 261,4 Mio. Personen (Vj: rd. 245,6 Mio. Personen) die Gesamterträge um 3% steigern. Die Fahrgastzahlen im Unternehmensbereich Bus verzeichneten einen geringfügigen Rückgang auf rd. 212,8 Mio. Personen (Vj: rd. 213,5 Mio. Personen).

Umsatzentwicklung des Teilkonzerns Rail Cargo Austria

Überblick	2018	2017	Veränderung	Veränderung in %
Beförderte Nettotonnen in Mio. Tonnen (konsolidiert)	113,0	115,2	-2,2	-2%
Umsatzerlöse in Mio. EUR	2.304,3	2.199,8	104,5	5%
<i>davon gemeinwirtschaftliche Leistungsaufträge des Bundes</i>	<i>86,2</i>	<i>91,1</i>	<i>-4,9</i>	<i>-5%</i>
Sonstige Erträge in Mio. EUR	43,1	40,9	2,2	5%
Gesamterträge in Mio. EUR	2.347,4	2.240,7	106,7	5%

Die Gesamterträge im Teilkonzern Rail Cargo Austria verzeichneten einen Anstieg auf rd. 2.347,4 Mio. EUR (Vj: rd. 2.240,7 Mio. EUR). Der Auslandsanteil an den konsolidierten Umsatzerlösen beträgt mit rd. 1.029,8 Mio. EUR (Vj: rd. 921,5 Mio. EUR) etwa 45% (Vj: 42%). Die im Ausland generierten Umsatzerlöse stiegen damit um rd. 108,3 Mio. EUR oder 12% an, im Vorjahr stiegen sie um rd. 80,3 Mio. EUR oder 10%.

In Summe verzeichneten die Umsatzerlöse des Teilkonzerns Rail Cargo Austria einen Anstieg auf rd. 2.304,3 Mio. EUR (Vj: rd. 2.199,8 Mio. EUR). Rd. 86,2 Mio. EUR oder 4% der Umsatzerlöse (Vj: rd. 91,1 Mio. EUR oder 4%) entfielen auf die Abgeltung des Bundes für die Erfüllung von gemeinwirtschaftlichen Leistungsaufträgen. Dem Bereich Technische Services sind rd. 414,5 Mio. EUR (Vj: rd. 416,1 Mio. EUR) zuzuschreiben.

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

Der Teilkonzern Rail Cargo Austria verzeichnete im Berichtsjahr einen leichten Rückgang des konsolidierten Güterverkehrsaufkommens gegenüber dem Vorjahr von rd. 115,2 Mio. auf rd. 113,0 Mio. Tonnen.

Beförderte Nettotonnen in Mio.	Konventioneller Wagenladungsverkehr		Unbegleiteter kombinierter Verkehr		Rollende Landstraße		Summe	
	2018	2017	2018	2017	2018	2017	2018*	2017
Rail Cargo Austria AG exkl. Ausland	58,2	60,4	14,5	15,8	5,9	6,7	78,6	82,9
Rail Cargo Austria AG im Ausland	19,7	16,9	5,3	5,9	0,5	0,6	25,5	23,4
Rail Cargo Hungaria Zrt.	30,0	30,8	2,0	2,4	0,0	0,0	32,0	33,2
Rail Cargo Carrier – Bulgaria EOOD	0,0	0,0	0,4	0,3	0,0	0,0	0,4	0,3
Rail Cargo Carrier – Croatia d.o.o.	1,3	0,7	0,1	0,3	0,0	0,0	1,4	1,0
Rail Cargo Carrier – Czech Republic s.r.o.	2,0	1,9	0,7	0,7	0,0	0,0	2,7	2,6
Rail Cargo Carrier – Germany GmbH	2,8	0,7	0,7	1,7	0,0	0,0	3,5	2,4
Rail Cargo Carrier – PCT GmbH	1,2	1,2	0,0	0,0	0,0	0,0	1,2	1,2
Rail Cargo Carrier – Italy s.r.l.	2,0	2,0	1,5	1,5	0,5	0,6	4,0	4,1
Rail Cargo Carrier – Romania s.r.l.	0,9	1,2	0,4	0,4	0,0	0,0	1,3	1,6
Rail Cargo Carrier – Slovakia s.r.o.	0,0	0,0	0,5	0,4	0,0	0,0	0,5	0,4
Rail Cargo Carrier – Slovenia d.o.o.	2,1	1,7	0,4	0,5	0,0	0,0	2,5	2,2
Summe nicht konsolidiert	120,2	117,5	26,5	29,9	6,9	7,9	153,6	155,3
abzüglich konzerninterner Verkehre	-29,4	-27,2	-10,2	-11,7	-1,0	-1,2	-40,6	-40,1
Summe konsolidiert	90,8	90,3	16,3	18,2	5,9	6,7	113,0	115,2

* In der Q Logistics GmbH und ihren Tochterunternehmen, die nicht dem Teilkonzern Rail Cargo Austria zuzuordnen sind, wurden weitere rd. 1,9 Mio. Nettotonnen befördert.

Umsatzentwicklung des Teilkonzerns ÖBB-Infrastruktur

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%
Sonstige Erträge in Mio. EUR	1.199,1	1.100,2	98,9	9%
Gesamterträge in Mio. EUR	3.303,9	3.201,6	102,3	3%

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

Im Vergleich zum Vorjahr stieg die Zugkilometerleistung auf rd. 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>

Im Geschäftsjahr 2018 sind die Gesamtbruttotonnenkilometer (GBTkm) um rd. 1.105,3 Mio. GBTkm angestiegen. 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>

Darüber hinaus werden Umsätze im Strom- und Immobilienbereich erzielt.

Der Strombereich entwickelte sich wie folgt:

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

In Kraftwerken, die im Besitz des Teilkonzerns ÖBB-Infrastruktur stehen, wurden im Geschäftsjahr 2018 rd. 678 GWh (Vj: rd. 611 GWh) Bahnstrom produziert.

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 inklusive 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 Teilkonzern ÖBB-Infrastruktur selbst genutzt oder betrifft Allgemeinflächen und Leerstand.

Verkehrsdienstbestellungen/Beiträge des Bundes, der Länder und Gemeinden

Verkehrsdienstbestellungen/Beiträge des Bundes, der Länder und Gemeinden in Mio. EUR	ÖBB- Personenverkehr	Rail Cargo Austria	ÖBB- Infrastruktur
Verkehrsdienstbestellungen/Gemeinwirtschaftliche Leistungsverträge des Bundes	714,2 (Vj: 685,5)	86,2 (Vj: 91,1)	-
Verkehrsdienstbestellungen der Länder und Gemeinden	396,0 (Vj: 360,9)	-	-
Betrieb Infrastruktur	-	-	494,4 (Vj: 514,3)
Instandhaltung und Investitionen	-	-	1.382,9 (Vj: 1.303,9)
Gesamtsumme	1.110,2 (Vj: 1.046,4)	86,2 (Vj: 91,1)	1.877,3 (Vj: 1.818,2)

Die Beiträge an den Teilkonzern ÖBB-Personenverkehr resultieren aus mit dem Bund über das Berichtsjahr hinaus geschlossenen Verkehrsdienstbestellungen für den Personennah- und -fernverkehr auf der Schiene, die im Berichtsjahr rd. 714,2 Mio. EUR (Vj: rd. 685,5 Mio. EUR) betragen, sowie aus Verkehrsdienstbestellungen der Länder und Gemeinden, die in Summe rd. 396,0 Mio. EUR (Vj: 360,9 Mio. EUR) ausmachten. Die gestiegene Leistungsabgeltung des Bundes ergab sich im Wesentlichen durch die Zusatzabgeltungen für den Cityjeteinsatz sowie die vertragliche Valorisierung der bestehenden Leistungen.

Die Beiträge an den Teilkonzern Rail Cargo Austria resultieren aus der Erbringung von Schienengüterverkehrsleistungen in den Produktionsformen des Einzelwagenverkehrs, des unbegleiteten kombinierten Verkehrs sowie der Rollenden Landstraße und basieren auf dem durch die EU notifizierten „Beihilfenprogramm für die Erbringung von Schienengüterverkehrsleistungen in bestimmten Produktionsformen in Österreich“. Die Zahlungen betragen im Berichtsjahr rd. 86,2 Mio. EUR (Vj: rd. 91,1 Mio. EUR).

Die Steigerung der Beiträge des Bundes an die ÖBB-Infrastruktur AG ist im Wesentlichen auf die Investitionstätigkeit zurückzuführen. Die ÖBB-Infrastruktur AG realisiert im Auftrag der Republik Österreich ein Bauprogramm von historischer Dimension. Gemäß Zuschussvertrag 2016 bis 2021 beträgt der durch den Bund zu übernehmende Anteil für Erweiterungs- und Reinvestitionen für die Jahre 2017 und 2018 80% der jährlichen Investitionsausgaben. Diese Zuzahlungen werden in Form einer auf 30 Jahre umgelegten Annuität geleistet. 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 die jeweils durchschnittliche Verzinsung der Langfristfinanzierungen der ÖBB-Infrastruktur AG herangezogen. Im Jahr 2018 beträgt dieser Beitrag des Bundes rd. 821,7 Mio. EUR (Vj: rd. 753,4 Mio. EUR). Für die Instandhaltung (Inspektion, Wartung, Entstörung und Instandsetzung) der Infrastruktur leistet der Bund einen Zuschuss in Höhe von rd. 561,2 Mio. EUR (Vj: rd. 550,5 Mio. EUR).

Darüber hinaus leistet der Bund für den Betrieb der Infrastruktur einen Zuschuss in Höhe von rd. 494,4 Mio. EUR (Vj: rd. 514,3 Mio. EUR). Dieser Beitrag wird insoweit und so lange gewährt, als die unter den jeweiligen Marktbedingungen von den Nutzern der Schieneninfrastruktur zu erzielenden Erlöse die bei sparsamer und wirtschaftlicher Geschäftsführung anfallenden Aufwendungen nicht abdecken. Performanceverbesserungen sowie Abgrenzungen führen zu einem Rückgang gegenüber dem Vorjahr.

C.2. Ertragslage

Ertragslage des ÖBB-Konzerns

Im Teilkonzern ÖBB-Personenverkehr konnte trotz Leistungsausweitung der Wettbewerber im Inland das Vorjahresergebnis übertroffen werden. Dies ist insbesondere auf gestiegene Fahrgasterlöse sowie höhere Bestellerentgelte aufgrund zusätzlicher Leistungsbestellungen zurückzuführen. Der Anstieg der Fahrgasterlöse im Inland war neben der allgemeinen Reiseentwicklung durch konsequentes Yield-Management getrieben. Die positive Entwicklung der Fahrgasterlöse im Auslandsverkehr ist vor allem dem ansteigenden Effekt aus der Ausweitung des Nachtreiseverkehrs zuzuschreiben. Die Gesamterträge der ÖBB-Postbus GmbH zeigen ausschreibungsbedingt eine rückläufige Entwicklung. Der europäische Schienengüterverkehrsmarkt stand 2018 im Zeichen eines konjunkturellen Hochs. Dies führte zu gesteigerten Nachfragen nach Logistikdienstleistungen auf der Straße und auf der Schiene. Der Teilkonzern Rail Cargo Austria konnte dementsprechend seine Umsätze gegenüber dem Vorjahr deutlich steigern, was insbesondere auf die gute Geschäftsentwicklung im Ausland zurückzuführen ist. Im Inland mussten hingegen rückläufige Mengen festgestellt werden, was zum Teil auf Einmalereignisse (Hochofensanierung des größten Kunden voestalpine), zum Teil aber auch auf den Verdrängungswettbewerb zurückzuführen ist. Der anhaltend hohe Preisdruck auf die Dienstleistungen des Teilkonzerns Rail Cargo Austria, stark gestiegene Faktorkosten und produktionsne Einschränkungen (Ressourcenengpässe, Baustellen im Eisenbahnnetz) führten dazu, dass das Ergebnis dieses Teilkonzerns 2018 jenes des Vorjahres nicht erreichen konnte. Der Teilkonzern ÖBB-Infrastruktur zeigt eine stabile Ergebnisentwicklung. Inflationäre Kostensteigerungen konnten durch Effizienzsteigerungen in der operativen Geschäftsabwicklung sowie einem besseren Finanzergebnis kompensiert werden.

Überblick	2018	2017	Veränderung	Veränderung in %
EBIT ²⁸ in Mio. EUR	787,7	790,1	-2,4	0%
EBIT-Marge ²⁹ in %	11,3%	11,7%	-0,4%	-3%
EBITDA ³⁰ in Mio. EUR	1.860,2	1.823,4	36,8	2%
EBT in Mio. EUR	150,9	176,3	-25,4	-14%
Eigenkapitalrentabilität ³¹ in %	6,0%	7,6%	-1,7%	-22%
Gesamtkapitalrentabilität ³² in %	2,7%	2,8%	-0,1%	-4%

Mit rd. 6.968,9 Mio. EUR (Vj: rd. 6.754,9 Mio. EUR) konnten die Gesamterträge gegenüber dem Vorjahr gesteigert werden. Das EBIT des ÖBB-Konzerns sank im Berichtsjahr auf rd. 787,7 Mio. EUR (Vj: rd. 790,1 Mio. EUR). Damit einhergehend verschlechterte sich die EBIT-Marge von 11,7% des Vorjahres auf 11,3%. Das EBITDA stieg im Berichtsjahr um 2% auf rd. 1.860,2 Mio. EUR (Vj: rd. 1.823,4 Mio. EUR). Nach einem Ergebnis von rd. 176,3 Mio. EUR im Vorjahr wird ein EBT von rd. 150,9 Mio. EUR ausgewiesen. Dies entspricht einem Rückgang von 14% gegenüber dem Vorjahr. Die Eigenkapitalrentabilität betrug 6,0% (Vj: 7,6%), die Gesamtkapitalrentabilität 2,7% (Vj: 2,8%).

Struktur der Konzern-Gewinn- und-Verlustrechnung in Mio. EUR	2018	in % der Gesamterträge	2017	in % der Gesamterträge	Veränderung	Veränderung in %
Umsatzerlöse	5.644,0	81%	5.521,8	82%	122,2	2%
Andere aktivierte Eigenleistungen	373,4	5%	359,5	5%	13,9	4%
Sonstige betriebliche Erträge und Veränderung des Bestandes	951,5	14%	873,6	13%	77,9	9%
Gesamterträge	6.968,9	100%	6.754,9	100%	214,0	3%
Materialaufwand	369,7	5%	350,7	5%	19,0	5%
Aufwendungen für bezogene Leistungen	1.618,5	23%	1.575,7	23%	42,8	3%
Personalaufwand	2.691,9	39%	2.543,2	38%	148,7	6%
Abschreibungen (inkl. Wertminderungen)	1.072,5	15%	1.033,3	15%	39,2	4%
Sonstiger betrieblicher Aufwand	428,6	6%	461,9	7%	-33,3	-7%
Gesamtaufwand	6.181,2	89%	5.964,8	88%	216,4	4%
EBIT	787,7	11%	790,1	12%	-2,4	0%
Finanzergebnis	-636,8	-9%	-613,8	-9%	-23,0	-4%
EBT	150,9	2%	176,3	3%	-25,4	-14%

²⁸ Das EBIT entspricht dem Betriebsergebnis (ohne Ergebnis aus nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmen) der Konzern-Gewinn-und-Verlust-Rechnung.

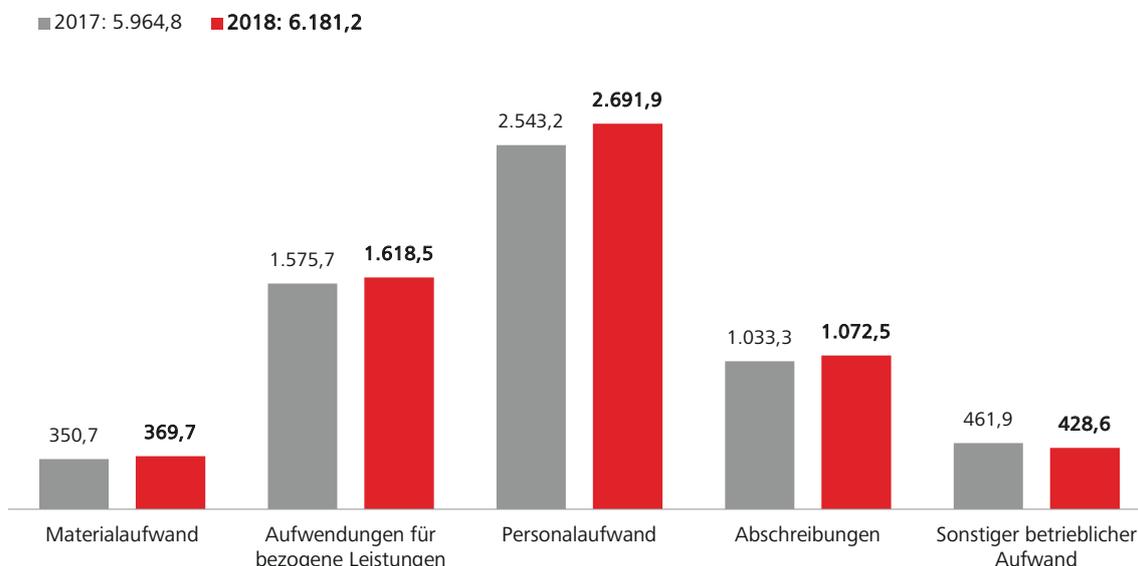
²⁹ EBIT-Marge: EBIT/Gesamterträge.

³⁰ EBITDA: EBIT + Abschreibungen.

³¹ Eigenkapitalrentabilität: EBT/Eigenkapital.

³² Gesamtkapitalrentabilität: EBIT/Gesamtkapital.

Entwicklung der betrieblichen Aufwendungen in Mio. EUR



Die Gesamtaufwendungen stiegen im Geschäftsjahr 2018 um rd. 216,4 Mio. EUR auf rd. 6.181,2 Mio. EUR (Vj: rd. 5.964,8 Mio. EUR).

Die Personalaufwendungen stiegen im Vergleich zum Vorjahr um 6% auf rd. 2.691,9 Mio. EUR (Vj: rd. 2.543,2 Mio. EUR) und bilden unverändert die größte Aufwandskategorie. Der durchschnittliche Personalaufwand pro MitarbeiterIn beläuft sich auf rd. 62 TEUR (Vj: rd. 60 TEUR). Die Personalintensität³³ – sie misst den Anteil der Personalaufwendungen an den Gesamterträgen – konnte mit 39% (Vj: 38%) nahezu konstant gehalten werden. Nähere Angaben zur Personalstruktur und Entwicklung der Mitarbeiteranzahl werden im Kapitel D.2. Personalbericht gemacht.

Die Materialaufwendungen verzeichneten einen Anstieg auf rd. 369,7 Mio. EUR (Vj: rd. 350,7 Mio. EUR). In diesem Posten enthalten sind Aufwendungen für extern bezogenen Traktionsstrom von rd. 92,1 Mio. EUR (Vj: rd. 78,5 Mio. EUR) sowie Aufwendungen für flüssige Treibstoffe in Höhe von rd. 79,6 Mio. EUR (Vj: rd. 73,4 Mio. EUR).

Mit rd. 1.618,5 Mio. EUR (Vj: rd. 1.575,7 Mio. EUR) bilden die Aufwendungen für bezogene Leistungen die zweitgrößte Aufwandskategorie. In diesem Posten sind vorwiegend Entgeltzahlungen für Fahrzeugmieten, Transportleistungen und Infrastrukturbenützung an Drittbahnen enthalten. Ebenfalls unter diesem Posten ausgewiesen werden sonstige bezogene Leistungen, die sich vorwiegend aus nicht aktivierungsfähigen Lieferungen und Leistungen im Zusammenhang mit Reparaturen, Instandhaltungen, Reinigungen und sonstigen Leistungen im Speditionsbereich zusammensetzen. Der Anteil der Summe aus Aufwendungen für Material und für bezogene Leistungen an den Gesamterträgen lag bei wie im Vorjahr bei 29%. Die Abschreibungsaufwendungen stiegen um rd. 39,2 Mio. EUR auf rd. 1.072,5 Mio. EUR (Vj: rd. 1.033,3 Mio. EUR).

Ein Rückgang konnte beim übrigen sonstigen Aufwand (-19% auf rd. 193,9 Mio. EUR) erzielt werden. Ein Anstieg musste hingegen bei den Betriebskosten (1% auf rd. 97,1 Mio. EUR), bei den Steuern und Abgaben (3% auf rd. 49,0 Mio. EUR), bei den Aufwendungen für Informationstechnologie und Büroerfordernisse (13% auf rd. 39,1 Mio. EUR), beim Miet-, Pacht-, Lizenz- und Leasingaufwand (9% auf rd. 36,5 Mio. EUR) sowie bei den Provisionen (14% auf rd. 13,0 Mio. EUR) verzeichnet werden. In Summe sanken die sonstigen betrieblichen Aufwendungen jedoch um rd. 33,3 Mio. EUR oder 7% auf rd. 428,6 Mio. EUR (Vj: rd. 461,9 Mio. EUR).

Für das Geschäftsjahr 2018 weist der ÖBB-Konzern ein negatives Finanzergebnis in Höhe von rd. 636,8 Mio. EUR (Vj: rd. 613,8 Mio. EUR) aus. Der Zinsaufwand beträgt rd. 647,9 Mio. EUR (Vj: rd. 654,1 Mio. EUR).

³³ Personalintensität: Personalaufwand/Gesamterträge.

Ertragslage des Teilkonzerns ÖBB-Personenverkehr

Überblick	2018	2017	Veränderung	Veränderung in %
Umsatzerlöse in Mio. EUR	2.202,1	2.137,6	64,5	3%
Gesamterträge in Mio. EUR	2.227,2	2.172,8	54,4	3%
Gesamtaufwand in Mio. EUR	-2.101,0	-2.063,9	-37,1	-2%
EBIT in Mio. EUR	126,3	108,9	17,4	16%
EBIT-Marge in %	5,7%	5,0%	0,7%	14%
EBITDA in Mio. EUR	282,5	253,8	28,7	11%
Finanzergebnis in Mio. EUR	-35,4	-22,2	-13,2	-59%
EBT in Mio. EUR	90,9	86,7	4,2	5%
Eigenkapitalrentabilität in %	9,1%	9,5%	-0,4%	-4%
Gesamtkapitalrentabilität in %	3,4%	3,1%	0,3%	10%

Der Teilkonzern ÖBB-Personenverkehr konnte im Berichtsjahr eine Steigerung der Umsatzerlöse um 3% auf rd. 2.202,1 Mio. EUR (Vj: rd. 2.137,6 Mio. EUR) erzielen.

Der Personalaufwand des Teilkonzerns verzeichnete im Geschäftsjahr 2018 mit rd. 402,8 Mio. EUR (Vj: rd. 389,0 Mio. EUR) einen Anstieg um rd. 13,8 Mio. EUR. Der durchschnittliche Personalaufwand pro MitarbeiterIn beträgt rd. 57 TEUR (Vj: rd. 55 TEUR). Der Anteil des Personalaufwands an den Gesamterträgen beträgt wie im Vorjahr rd. 18%. Im Materialaufwand von rd. 119,5 Mio. EUR (Vj: rd. 113,8 Mio. EUR) sind unter anderem Aufwendungen für Traktionsstrom in Höhe von rd. 38,4 Mio. EUR (Vj: rd. 34,6 Mio. EUR) sowie rd. 45,7 Mio. EUR (Vj: rd. 42,8 Mio. EUR) für flüssige Treibstoffe enthalten. Die bezogenen Leistungen erhöhten sich im Vorjahresvergleich um 2% auf rd. 1.230,6 Mio. EUR (Vj: rd. 1.211,6 Mio. EUR). In diesem Posten sind Entgelte für Fahrzeugmieten in Höhe von rd. 89,4 Mio. EUR (Vj: rd. 82,8 Mio. EUR), Transportleistungen mit rd. 445,8 Mio. EUR (Vj: rd. 441,2 Mio. EUR) und Infrastrukturbenutzungsentgelte an Drittbahnen im Ausmaß von rd. 347,8 Mio. EUR (Vj: rd. 347,4 Mio. EUR) erfasst. Der Anteil der Summe aus Aufwendungen für Material und für bezogene Leistungen an den Gesamterträgen machte wie im Vorjahr 61% aus.

Ertragslage des Teilkonzerns Rail Cargo Austria

Überblick	2018	2017	Veränderung	Veränderung in %
Umsatzerlöse in Mio. EUR	2.304,3	2.199,8	104,5	5%
Gesamterträge in Mio. EUR	2.347,4	2.240,7	106,7	5%
Gesamtaufwand in Mio. EUR	-2.294,3	-2.183,4	-110,9	-5%
EBIT in Mio. EUR	53,1	57,3	-4,2	-7%
EBIT-Marge in %	2,3%	2,6%	-0,3%	-12%
EBITDA in Mio. EUR	123,9	128,2	-4,3	-3%
Finanzergebnis in Mio. EUR	-29,6	-15	-14,6	-97%
EBT in Mio. EUR	23,5	42,3	-18,8	-44%
Eigenkapitalrentabilität in %	15,6%	28,7%	-13,1%	-46%
Gesamtkapitalrentabilität in %	2,8%	3,0%	-0,2%	-7%

Der Teilkonzern Rail Cargo Austria verzeichnete im Berichtsjahr einen Rückgang des EBIT auf rd. 53,1 Mio. EUR (Vj: rd. 57,3 Mio. EUR). Dies entspricht einer Verschlechterung um rd. 4,2 Mio. EUR. Bei einem Anstieg der Gesamterträge auf rd. 2.347,4 Mio. EUR (Vj: rd. 2.240,7 Mio. EUR) errechnet sich eine EBIT-Marge von 2,3% nach 2,6% im Vorjahr. Das Finanzergebnis verzeichnete einen Rückgang von rd. -15,0 Mio. EUR des Vorjahres auf rd. -29,6 Mio. EUR. Damit einhergehend wird für 2018 ein EBT in Höhe von rd. 23,5 Mio. EUR (Vj: rd. 42,3 Mio. EUR) ausgewiesen. Die Gesamtkapitalrentabilität betrug 2,8% (Vj: 3,0%) und das EBITDA rd. 123,9 Mio. EUR (Vj: rd. 128,2 Mio. EUR).

Die Gesamtaufwendungen des Teilkonzerns Rail Cargo Austria waren mit rd. 2.294,3 Mio. EUR um 5% höher als im Vorjahr (Vj: rd. 2.183,4 Mio. EUR). Die größte Aufwandskategorie bilden die Aufwendungen für bezogene Leistungen, die im Berichtsjahr um 5% auf rd. 1.440,1 Mio. EUR (Vj: rd. 1.367,6 Mio. EUR) angestiegen sind. In diesem Posten enthalten sind Aufwendungen für Transportleistungen, für Infrastrukturbenutzung inkl. Gemeinschaftsdienst und Personalanmietung, Mieten für Schienen- und Straßenfahrzeuge und sonstige Leistungen. Der Personalaufwand stieg im Berichtsjahr auf rd. 435,0 Mio. EUR (Vj: rd. 402,1 Mio. EUR), der durchschnittliche Personalaufwand pro MitarbeiterIn von rd. 47 TEUR des Vorjahres auf rd. 49 TEUR. Der Anteil des Personalaufwands an den Gesamterträgen betrug 19% (Vj: 18%). Die Summe der Aufwendungen für Material und bezogene Leistungen entspricht wie im Vorjahr 69% der Gesamterträge.

Ertragslage des Teilkonzerns ÖBB-Infrastruktur

Überblick	2018	2017	Veränderung	Veränderung in %
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%
Gesamtaufwand in Mio. EUR	-2.700,8	-2.606,0	-94,8	-4%
EBIT in Mio. EUR	603,1	595,6	7,5	1%
EBIT-Marge in %	18,3%	18,6%	-0,3%	-2%
EBITDA in Mio. EUR	1.379,8	1.347,2	32,6	2%
Finanzergebnis in Mio. EUR	-557,8	-548,5	-9,3	-2%
EBT in Mio. EUR	45,3	47,1	-1,8	-4%
Eigenkapitalrentabilität in %	3,2%	3,5%	-0,3%	-9%

Die Gesamterträge des Teilkonzerns ÖBB-Infrastruktur beliefen sich im Berichtsjahr auf rd. 3.303,9 Mio. EUR (Vj: rd. 3.201,6 Mio. EUR), je MitarbeiterIn bedeutet das bei einem durchschnittlichen Mitarbeiterstand von 18.137 MitarbeiterInnen (Vj: 17.975 MitarbeiterInnen) einen Ertrag von rd. 182 TEUR (Vj: rd. 178 TEUR). Dies entspricht einem Anstieg der Gesamterträge um rd. 102,3 Mio. EUR oder 3% gegenüber dem Jahr 2017.

Der Teilkonzern ÖBB-Infrastruktur erzielte 2018 ein EBIT von rd. 603,1 Mio. EUR (Vj: rd. 595,6 Mio. EUR) mit einer EBIT-Marge von 18,3% (Vj: 18,6%).

Im Teilkonzern ÖBB-Infrastruktur wurde im Berichtsjahr ein negatives Finanzergebnis von rd. 557,8 Mio. EUR (Vj: rd. 548,5 Mio. EUR) erzielt. Das EBT 2018 betrug rd. 45,3 Mio. EUR (Vj: rd. 47,1 Mio. EUR).

Die Gesamtaufwendungen des Teilkonzerns verzeichneten 2018 einen Anstieg von 4% auf rd. 2.700,8 Mio. EUR (Vj: rd. 2.606,0 Mio. EUR).

Den größten Aufwandsposten 2018 bildet der Personalaufwand, der um 5% auf rd. 1.182,8 Mio. EUR (Vj: rd. 1.126,3 Mio. EUR) anstieg. Der durchschnittliche Personalaufwand pro MitarbeiterIn betrug rd. 65 TEUR (Vj: rd. 63 TEUR). Daraus errechnet sich ein Anteil von 36% (Vj: 35%) der Personalaufwendungen an den Gesamterträgen des Teilkonzerns.

Den zweitgrößten Aufwandsposten bilden aufgrund der operativen Zuständigkeit des Teilkonzerns die Abschreibungen. Aufgrund der verstärkten Investitionstätigkeit in den Vorjahren verzeichnete diese Position im Berichtsjahr einen Anstieg von 3% auf rd. 776,7 Mio. EUR (Vj: rd. 751,6 Mio. EUR).

Auf Materialaufwendungen und Aufwendungen für bezogene Leistungen entfielen 13% (Vj: 12%) der Gesamterträge.

C.3. Vermögens- und Finanzlage

Vermögens- und Finanzlage des ÖBB-Konzerns

Überblick	31.12.2018	31.12.2017	Veränderung	Veränderung in %
Bilanzsumme in Mio. EUR	29.709,9	28.351,0	1.358,9	5%
Sachanlagenintensität ³⁴ in %	90%	90%	0%	0%
Sachanlagendeckungsgrad ³⁵ in %	9%	9%	0%	0%
Sachanlagendeckungsgrad II ³⁶ in %	93%	101%	-8%	-8%
Working Capital ³⁷ in Mio. EUR	-260,8	11,8	-272,6	<-100%
Eigenkapitalquote ³⁸ in %	8,5%	8,1%	0,4%	5%
Zahlungswirksame Veränderung der Fondsmittel in Mio. EUR	-43,8	-31,4	-12,4	39%

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
Sachanlagen	24.385,7	25.575,6	90%	26.808,7	90%	1.233,1
Übrige langfristige Vermögenswerte	1.491,1	1.507,6	5%	1.577,3	5%	69,7
Kurzfristige Vermögenswerte	1.467,3	1.267,8	5%	1.323,9	5%	56,1
Bilanzsumme	27.344,1	28.351,0	100%	29.709,9	100%	1.358,9
Eigenkapital	2.093,1	2.305,9	8%	2.528,7	9%	222,8
Finanzschulden	22.798,8	23.549,3	83%	24.146,3	81%	597,0
Übrige Schulden	2.452,2	2.495,8	9%	3.034,9	10%	539,1

Aktiva

Vorwiegend bedingt durch die Investitionen in das Sachanlagevermögen erhöhte sich im Berichtsjahr die Bilanzsumme des ÖBB-Konzerns um 5% auf rd. 29.709,9 Mio. EUR (Vj: rd. 28.351,0 Mio. EUR).

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

Der Sachanlagendeckungsgrad betrug per 31.12.2018 wie im Vorjahr 9%. Unter Berücksichtigung des langfristigen Fremdkapitals errechnet sich ein Sachanlagendeckungsgrad II von 93% (Vj: 101%).

Das Working Capital beläuft sich auf rd. -260,8 Mio. EUR (Vj: rd. 11,8 Mio. EUR).

³⁴ Sachanlagenintensität: Sachanlagevermögen/Gesamtvermögen.

³⁵ Sachanlagendeckungsgrad: Eigenkapital/Sachanlagevermögen.

³⁶ Sachanlagendeckungsgrad II: (Eigenkapital + langfristiges Fremdkapital)/Sachanlagevermögen.

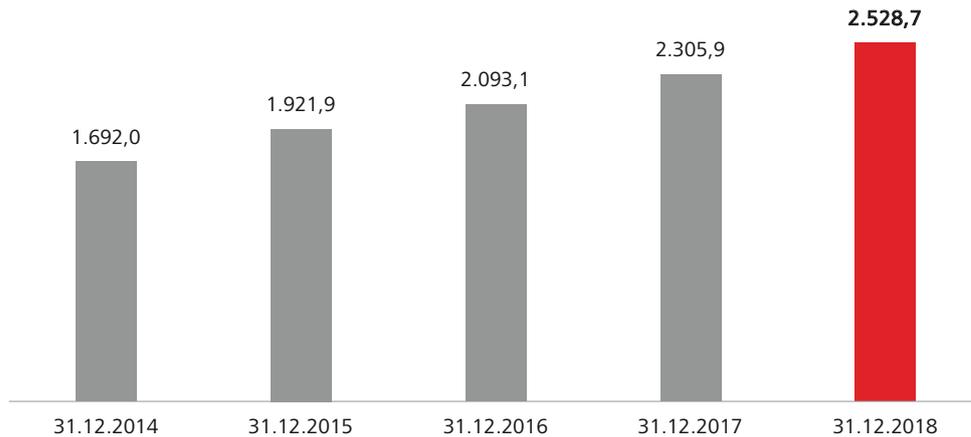
³⁷ Working Capital: Vorräte (exkl. Verwertungsobjekte und geleistete Anzahlungen auf Bestellungen) + Ford. Aus Lieferungen u. Leistungen – Verb. aus Lieferungen u. Leistungen.

³⁸ Eigenkapitalquote: Eigenkapital/Gesamtkapital.

Passiva

Der ÖBB-Konzern weist per 31.12.2018 eine Eigenkapitalquote von 8,5% (Vj: 8,1%) aus. Auf der Passivseite ist der Anstieg der Bilanzsumme vorwiegend auf die gestiegenen Finanzschulden zurückzuführen.

Entwicklung des Eigenkapitals in Mio. EUR

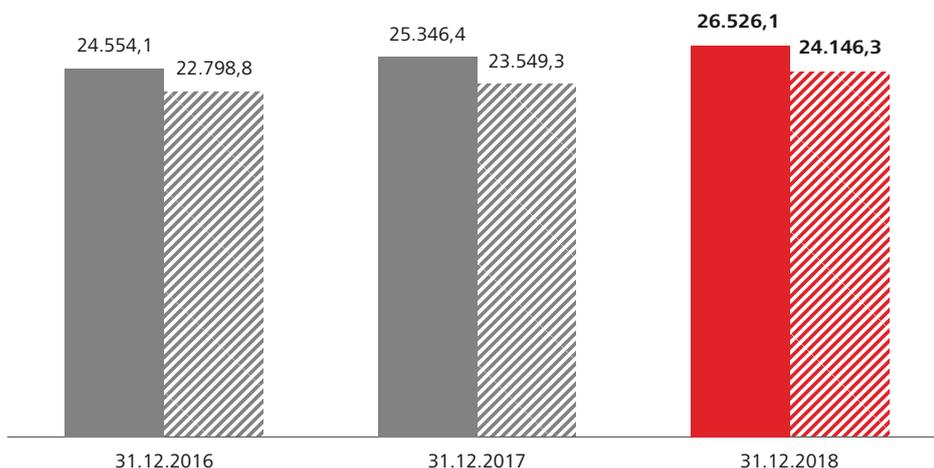


Die Verbindlichkeiten des ÖBB-Konzerns beliefen sich per 31.12.2018 auf rd. 26.526,1 Mio. EUR (Vj: rd. 25.346,4 Mio. EUR). Die Fremdfinanzierung des ÖBB-Konzerns erfolgte bis 2015 unter anderem über eigene Anleiheemissionen am Kapitalmarkt. Diese Anleihen werden von der ÖBB-Infrastruktur AG in Höhe von rd. 14.260,0 Mio. EUR bilanziert (Vj: rd. 14.256,2 Mio. EUR).

Der ÖBB-Konzern 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. Der ÖBB-Konzern AG zählt gemäß Eurostat-Kriterien zum Sektor Staat. Alle bestehenden Anleihen der ÖBB-Infrastruktur AG und deren Garantien durch die Republik Österreich bleiben von dieser Erweiterung der Finanzierungsinstrumente der ÖBB-Infrastruktur AG unberührt.

Unter den Finanzverbindlichkeiten des ÖBB-Konzerns werden alle Verbindlichkeiten aus Anleihen sowie Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten und der Eurofima Europäische Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmaterial AG summiert. In Summe stiegen die Finanzverbindlichkeiten im Berichtsjahr um 3% oder rd. 597,0 Mio. EUR auf rd. 24.146,3 Mio. EUR (Vj: rd. 23.549,3 Mio. EUR) an.

Verbindlichkeiten in Mio. EUR davon Finanzverbindlichkeiten in Mio. EUR



Die Fälligkeiten der Verbindlichkeiten sind der folgenden Tabelle zu entnehmen:

Fälligkeitsstruktur der Verbindlichkeiten in Mio. EUR	Gesamt	davon kurzfristig	in %	davon langfristig	in %
Finanzverbindlichkeiten	24.146,3	2.424,4	10%	21.721,9	90%
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.022,2	1.022,2	100%	0,0	0%
Sonstige Verbindlichkeiten	1.357,6	1.311,8	97%	45,8	3%

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

Erläuterungen zur Konzern-Geldflussrechnung

Der Free Cashflow³⁹ stieg im Berichtsjahr auf rd. -582,5 Mio. EUR (Vj: rd. -1.005,9 Mio. EUR) an. Die zahlungswirksame Veränderung der Fondsmittel entwickelte sich von rd. -31,4 Mio. EUR zu rd. -43,8 Mio. EUR.

Auszug aus der Konzern-Geldflussrechnung in Mio. EUR	31.12.2018	31.12.2017	Veränderung
Geldfluss aus der betrieblichen Tätigkeit	1.634,0	1.229,0	405,0
Geldfluss aus der Investitionstätigkeit	-2.219,1	-2.234,9	15,8
Free Cashflow	-585,1	-1.005,9	420,8
Geldfluss aus der Finanzierungstätigkeit	541,3	974,5	-433,2
Zahlungswirksame Veränderung der Fondsmittel	-43,8	-31,4	-12,4

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

Vermögens- und Finanzlage des Teilkonzerns ÖBB-Personenverkehr

Überblick	31.12.2018	31.12.2017	Veränderung	Veränderung in %
Bilanzsumme in Mio. EUR	3.774,8	3.470,2	304,6	9%
Sachanlagenintensität in %	72%	72%	0%	0%
Sachanlagendeckungsgrad in %	38%	37%	1%	3%
Sachanlagendeckungsgrad II in %	117%	115%	2%	2%
Eigenkapitalquote in %	27%	26%	1%	4%

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	2.618,2	3.003,8	87%	3.241,6	86%	237,8
Kurzfristige Vermögenswerte	334,4	466,4	13%	533,2	14%	66,8
Bilanzsumme	2.952,6	3.470,2	100%	3.774,8	100%	304,6
Eigenkapital	820,9	912,5	26%	1.032,5	27%	120,0
Langfristiges Fremdkapital	1.647,1	1.954,6	56%	2.153,7	57%	199,1
Kurzfristiges Fremdkapital	484,6	603,1	18%	588,6	16%	-14,5

Die Bilanzsumme des Teilkonzerns ÖBB-Personenverkehr stieg im Berichtsjahr um rd. 304,6 Mio. EUR auf rd. 3.774,8 Mio. EUR (Vj: rd. 3.470,2 Mio. EUR) an. Der Anteil des Sachanlagevermögens am Gesamtvermögen (Sachanlagenintensität) wurde zum Bilanzstichtag wie im Vorjahr mit 72% beziffert. Der Sachanlagendeckungsgrad lag zu diesem Zeitpunkt bei 38% (Vj: 37%), der Sachanlagendeckungsgrad II bei 117% (Vj: 115%). Das Working Capital belief sich auf rd. -122,2 Mio. EUR (Vj: rd. -86,4 Mio. EUR). Nach einer Erhöhung des Eigenkapitals um rd. 120,0 Mio. EUR auf rd. 1.032,5 Mio. EUR (Vj: rd. 912,5 Mio. EUR) errechnet sich eine Eigenkapitalquote von 27% (Vj: 26%).

Die Verbindlichkeiten des Teilkonzerns ÖBB-Personenverkehr verzeichneten in Summe einen Anstieg von 9% auf rd. 2.570,2 Mio. EUR (Vj: rd. 2.352,7 Mio. EUR). Die Finanzverbindlichkeiten stiegen im Berichtsjahr um rd. 198,1 Mio. EUR oder 10% auf rd. 2.195,9 Mio. EUR (Vj: rd. 1.997,8 Mio. EUR).

³⁹ Cashflow aus der betrieblichen Tätigkeit+ Cashflow aus der Investitionstätigkeit.

Vermögens- und Finanzlage des Teilkonzerns Rail Cargo Austria

Überblick	31.12.2018	31.12.2017	Veränderung	Veränderung in %
Bilanzsumme in Mio. EUR	1.927,1	1.890,3	36,8	2%
Sachanlagenintensität in %	36%	37%	-1%	-3%
Sachanlagendeckungsgrad in %	22%	21%	1%	5%
Eigenkapitalquote in %	8%	8%	0%	0%

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	1.152,7	1.146,9	61%	1.139,2	59%	-7,7
Kurzfristige Vermögenswerte	688,0	743,4	39%	787,9	41%	44,5
Bilanzsumme	1.840,7	1.890,3	100%	1.927,1	100%	36,8
Eigenkapital	122,1	147,8	8%	151,0	8%	3,2
Langfristiges Fremdkapital	827,7	1.015,3	54%	909,1	47%	-106,2
Kurzfristiges Fremdkapital	890,9	727,2	38%	867,0	45%	139,8

Die Bilanzsumme des Teilkonzerns erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr um rd. 36,8 Mio. EUR oder 2% auf rd. 1.927,1 Mio. EUR (Vj: rd. 1.890,3 Mio. EUR). Der Anteil des Sachanlagevermögens am Gesamtvermögen (Sachanlagenintensität) lag zum Bilanzstichtag bei 36% (Vj: 37%). Der Sachanlagendeckungsgrad belief sich auf 22% (Vj: 21%). Das Working Capital betrug rd. 279,0 Mio. EUR (Vj: rd. 300,0 Mio. EUR). Nach einem Anstieg des Eigenkapitals um rd. 3,2 Mio. EUR auf rd. 151,0 Mio. EUR (Vj: rd. 147,8 Mio. EUR) errechnet sich wie im Vorjahr eine Eigenkapitalquote per 31.12. von 8%.

Die Verbindlichkeiten des Teilkonzerns stiegen in Summe um rd. 40,9 Mio. EUR oder 2% auf rd. 1.696,0 Mio. EUR (Vj: rd. 1.655,1 Mio. EUR). Die Finanzverbindlichkeiten sanken auf rd. 1.282,5 Mio. EUR (Vj: rd. 1.291,0 Mio. EUR).

Vermögens- und Finanzlage des Teilkonzerns ÖBB-Infrastruktur

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 in %	93%	93%	0%	0%
Sachanlagendeckungsgrad in %	6%	6%	0%	0%
Sachanlagendeckungsgrad II in %	90%	99%	-9%	-9%
Eigenkapitalquote in %	6%	6%	0%	0%

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

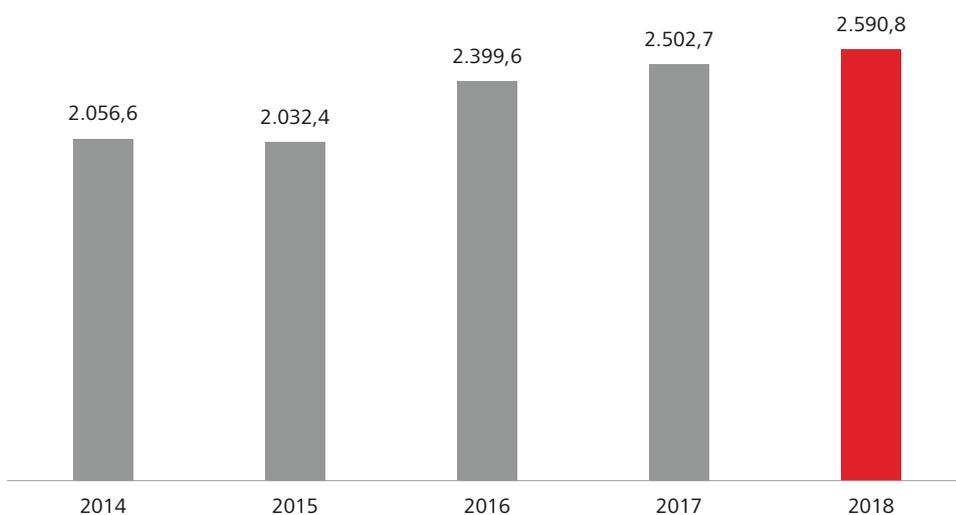
Die Bilanzsumme des Teilkonzerns ÖBB-Infrastruktur weist per 31.12.2018 einen Anstieg von 4% auf rd. 24.166,2 Mio. EUR (Vj: rd. 23.155,0 Mio. EUR) aus. Die Sachanlagenintensität beläuft sich wie im Vorjahr auf 93%. Der Sachanlagendeckungsgrad beträgt zum Bilanzstichtag wie im Vorjahr 6%. Unter Berücksichtigung des langfristigen Fremdkapitals errechnet sich ein Sachanlagendeckungsgrad II von 90% (Vj: 99%). Das Working Capital lag bei rd. -473,3 Mio. EUR (Vj: rd. -309,4 Mio. EUR). Nach einem Anstieg des Eigenkapitals um rd. 89,2 Mio. EUR auf rd. 1.427,0 Mio. EUR (Vj: rd. 1.337,8 Mio. EUR) errechnet sich wie im Vorjahr eine Eigenkapitalquote von 6%.

Die Verbindlichkeiten des Teilkonzerns ÖBB-Infrastruktur erhöhten sich im Berichtsjahr in Summe um 4% auf rd. 22.406,4 Mio. EUR (Vj: rd. 21.483,0 Mio. EUR). Nach einem Anstieg der Finanzverbindlichkeiten um 2% auf rd. 20.673,3 Mio. EUR (Vj: rd. 20.221,4 Mio. EUR) entfallen 92% (Vj: 94%) aller Verbindlichkeiten auf diese Kategorie.

C.4. Investitionen und Finanzierungsmaßnahmen

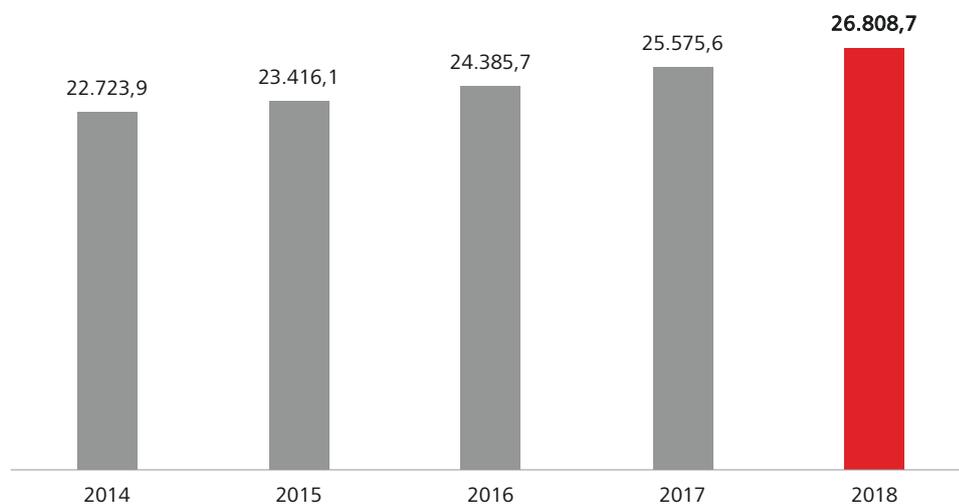
Überblick	2018	2017	Veränderung	Veränderung in %
Investitionen in Mio. EUR	2.590,8	2.502,7	88,1	4%
Sachanlageninvestitionsquote der Gesamterträge in %	35%	35%	0%	0%
Sachanlageninvestitionsquote der Buchwerte in %	10%	10%	0%	0%

Investitionen in Mio. EUR



Im Berichtsjahr tätigte der ÖBB-Konzern Investitionen – sie werden als Zugänge zum Anlagevermögen zu Anschaffungskosten definiert – in das Sachanlagevermögen und in das immaterielle Vermögen mit einem Gesamtvolumen von rd. 2.590,8 Mio. EUR (Vj: rd. 2.502,7 Mio. EUR). Dieser Wert wurde unter Berücksichtigung der Investitionen im Rahmen von Unternehmenserwerben ermittelt und entspricht wie im Vorjahr einer Sachanlageninvestitionsquote von 35% der Gesamterträge bzw. 10% gemessen an den Buchwerten zum 01.01. Die Berechnung erfolgt von den Bruttoinvestitionen vor Abzug der Kostenbeiträge.

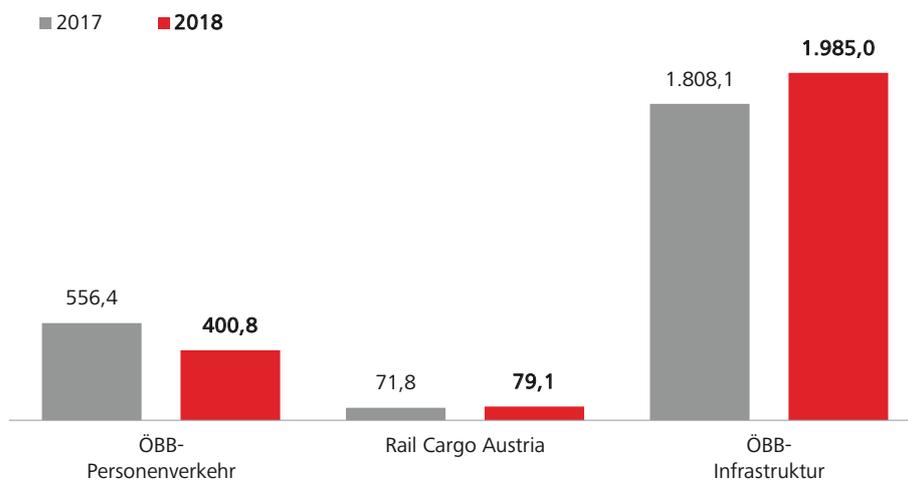
Sachanlagevermögen in Mio. EUR



Von den Investitionen in Höhe von rd. 2.590,8 Mio. EUR (Vj: rd. 2.502,7 Mio. EUR) entfällt mit rd. 1.985,0 Mio. EUR (Vj: rd. 1.808,1 Mio. EUR) das Hauptvolumen der Investitions- und Finanzierungsmaßnahmen auf den Teilkonzern ÖBB-Infrastruktur. Das Sachanlagevermögen dieses Teilkonzerns mit seinen Buchwerten von rd. 22.537,4 Mio. EUR (Vj: rd. 21.614,5 Mio. EUR) beläuft sich auf etwa 84% (Vj: 85%) des gesamten Sachanlagevermögens des ÖBB-Konzerns, das in Summe rd. 26.808,7 Mio. EUR (Vj: rd. 25.575,6 Mio. EUR) beträgt.

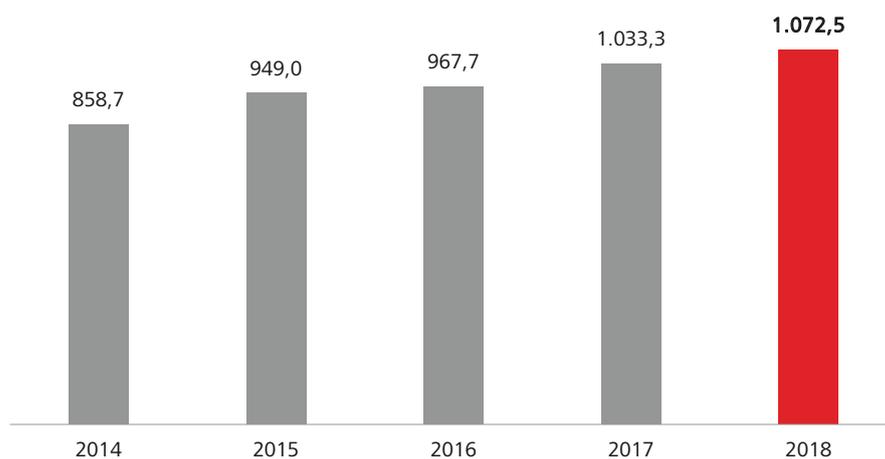
Übersicht der Investitionen nach Teilkonzernen

in Mio. EUR (vor Konsolidierung auf Konzernebene)



Die Abschreibungsaufwendungen stiegen um rd. 39,2 Mio. EUR auf rd. 1.072,5 Mio. EUR (Vj: rd. 1.033,3 Mio. EUR).

Entwicklung der Abschreibungen des ÖBB-Konzerns in Mio. EUR



Investitionen des Teilkonzerns ÖBB-Personenverkehr

Überblick	2018	2017	Veränderung	Veränderung in %
Investitionen in Mio. EUR	400,8	556,4	-155,6	-28%
Sachanlageninvestitionsquote der Gesamterträge in %	18%	25%	-7%	-28%
Sachanlageninvestitionsquote der Buchwerte in %	16%	26%	-10%	-38%

Im Berichtsjahr wurden im Teilkonzern ÖBB-Personenverkehr Investitionen in das immaterielle Vermögen und Sachanlagevermögen im Ausmaß von rd. 400,8 Mio. EUR (Vj: rd. 556,4 Mio. EUR) getätigt. Dies entspricht einer Sachanlageninvestitionsquote von 18% (Vj: 25%) der Gesamterträge oder 16% (Vj: 26%) gemessen an den Buchwerten zum 01.01.

Investitionen	Betrag in Mio. EUR
Nahverkehrsinvestitionen	281,6
Fernverkehrsinvestitionen	104,8
Technische Anlagen und Maschinen	1,0
Sonstige Sachanlageninvestitionen	13,2
Immaterielles Anlagevermögen	0,2
Summe Investitionen	400,8

Investitionen des Teilkonzerns Rail Cargo Austria

Überblick	2018	2017	Veränderung	Veränderung in %
Investitionen in Mio. EUR	79,1	71,8	7,3	10%
Sachanlageninvestitionsquote der Gesamterträge in %	3%	2%	1%	50%
Sachanlageninvestitionsquote der Buchwerte in %	11%	8%	3%	38%

Im Berichtsjahr tätigte der Teilkonzern Rail Cargo Austria Investitionen in das immaterielle Vermögen und Sachanlagevermögen in Höhe von rd. 79,1 Mio. EUR (Vj: rd. 71,8 Mio. EUR). Dieses Volumen entspricht einer Sachanlageninvestitionsquote von 3% (Vj: 2%) der Gesamterträge oder 11% (Vj: 8%) gemessen an den Buchwerten zum 01.01.

Investitionen	Betrag in Mio. EUR
Sachanlagevermögen	79
Rollendes Material	18,6
Werkstätten	28,7
Sonstiges Sachanlagevermögen	31,7
Immaterielles Vermögen	0,1
Gesamt	79,1

Investitionen des Teilkonzerns ÖBB-Infrastruktur

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

In Summe investierte der Teilkonzern ÖBB-Infrastruktur 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.

Auf den Teilkonzern ÖBB-Infrastruktur entfallen mit einem Buchwert von rd. 22.537,4 Mio. EUR (Vj: rd. 21.614,5 Mio. EUR) etwa 84% (Vj: 85%) des gesamten Sachanlagevermögens des ÖBB-Konzerns.

Investitionsschwerpunkte 2018

Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern 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, Auflösungen, Ersatzmaßnahmen wie z. B. Unter- oder Überführung
- Errichtung von Park & Ride-Anlagen
- Umfassende Reinvestitionen wie z. B. Gleis- und Weichenneuanlagen
- E-Ladeinfrastruktur an Bahnhöfen
- Ausbau des Mobilfunks

Meilensteine Großprojekte

Rd. 120 km der 130 km langen Koralmbahn zwischen Graz und Klagenfurt sind bereits in Bau oder fertiggestellt. Herzstück dabei ist der 33 km lange, zweiröhrige Koralmtunnel, in dem im August 2018 der erste Durchschlag in der Südröhre stattfand - ein historischer Meilenstein beim Bau des sechstlängsten Eisenbahntunnels der Welt. Nach den Durchschlägen bei den weiteren Tunneln der Koralmbahn in Untersammelsdorf (Tunnelkette St. Kanzian), Lind, Stein, Srejach (Tunnelkette St. Kanzian) und Langer Berg (Granitzaltunnel) konnten somit alle Vortriebsarbeiten auf Kärntner Seite erfolgreich abgeschlossen werden.

Beim Semmering-Basistunnel herrscht auf vier Tunnelbaustellen Hochbetrieb. 2019 kommt eine fünfte Baustelle dazu, wenn die Arbeiten für das Westportal und den Bahnhof in Mürzzuschlag starten. Von niederösterreichischer Seite in Gloggnitz ist der Tunnel bereits rd. 3.500 m gegraben. Auch der Zugang in Göstritz (Zwischenangriff) ist fertiggestellt. In der Mitte des Tunnels, auf der Baustelle Fröschnitzgraben, hat 2018 der erste von zwei Tunnelbohrern seine Arbeit aufgenommen. Auf der Baustelle Grautschenhof in der Steiermark ist der Tunnel von den Zugangsschächten aus mittlerweile mehr als einen halben Kilometer in beide Richtungen gegraben.

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 am Baulos Pfons-Brenner haben am 19.11.2018 begonnen. Vortriebsbeginn war im Februar 2019. Aktiv in Bearbeitung ist auch das Baulos Tulfes-Pfons, das Ende 2018 bereits eine Vortriebsleistung von rd. 39 km Tunnel bzw. Stollen aufweist. Der Vortrieb in diesem Projektabschnitt wird 2019 abgeschlossen. Auf italienischem Staatsgebiet sind die Baulose Eisackunterquerung und Mault 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.

Bis 2023 entsteht durch die Pottendorfer Linie 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. 2018 wurde der neue Bahnhof Hennesdorf eröffnet. Auch in Achau und Münchendorf gingen nach der Sommersperre 2018 neue Bahnsteige in Betrieb.

Mit Hochdruck wurde im Jahr 2018 am Streckenausbau Wien – Bratislava (abschnittsweise zweigleisiger Ausbau und die Elektrifizierung der bestehenden ÖBB Strecke vom Bahnhof Stadlau bis zur Staatsgrenze nahe Marchegg) gearbeitet, der ab 2023 eine Fahrzeitverkürzung von bis zu 25 Minuten zwischen den beiden Hauptstädten ermöglicht. Der Wiener Abschnitt wurde 2018 fertiggestellt, die S80 fährt nun bis zur neu errichteten Haltestelle Wien Aspern Nord.

Darstellung der gesamten Rahmenplan- und sonstigen Investitionsprojekte

Projekt	Investitionen 2018	Voraussichtliche bzw. erfolgte Fertigstellung
Bahnsum- und -neubauten		
Bahnhof Fehring	2,1	2020
Gailtalbahn (Herstellung Barrierefreiheit Nötsch – Hermagor)	2,1	2019
Bahnhof Gänsersdorf	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. Altmansdorf; 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 Pottendorferlinie ⁴⁾	78,6	2023
Wampersdorf – Wiener Neustadt; Streckenattraktivierung	11,0	2023
Gloggnitz – Mürzzuschlag; Neubaustrecke (Semmeringbasistunnel)	248,5	2026
Gloggnitz – Mürzzuschlag; Erneuerung Bestandsstrecke	15,4	2020
Bruck a. d. Mur – Graz; Bahnhofsumbauten	15,4	2027
Graz – Klagenfurt; Koralmbahn	293,3	2025
Pyhrn-Schober-Achse		
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 WLV-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.

⁷⁾ Bf. Rankweil Fertigstellung 2018.

C.5. Unternehmensstrategie

Der Markt und die Anforderungen der KundInnen sind in konstantem Wandel. Durch volle Liberalisierung bis 2029 wird der Preiswettbewerb weiter steigen. Zudem wirken sich die Digitalisierung und neue Technologien spürbar auf gewohnte Prozesse und Geschäftsmodelle aus. Neue Player wie digitale Plattformen werden den Mobilitätssektor nachhaltig verändern und die Wertschöpfungskette beeinflussen.

Diese Entwicklungen wirken sich auch auf das Verhalten und die Anforderungen der KundInnen aus. Echtzeitinformationen zu Fahrplänen oder Ausfällen, mobile Buchung und Verfügbarkeit von Tickets und Güterwagen oder Rund-um-die-Uhr Kundenservices zählen dabei zu den Mindestanforderungen. Zusammen mit dem Innovationsdruck aus dem Straßenverkehr – zum Beispiel durch autonomes Fahren – steht der Schienenverkehr zwar vor großen Herausforderungen. Die Digitalisierung wird aber auch eine Chance sein, das gesamte System Bahn positiv zu verändern.

Unter diesen Rahmenbedingungen wird sich der Mobilitätsmarkt konsolidieren. Daraus werden einerseits die Billigstbieter und andererseits die Qualitätsführer als starke internationale Bahnunternehmen hervorgehen. Die ÖBB wollen dabei das beste Mobilitätsunternehmen Europas werden und den Wandel aktiv mitgestalten. Das heißt: Die Transformation zum wettbewerbsfähigen Mobilitätsdienstleister und verlässlichen Logistikpartner mit dem besten Service und Topqualität für die KundInnen ist voranzutreiben.

Dafür und für weiteres Wachstum wollen und brauchen die ÖBB die besten Köpfe am Markt. Die ÖBB müssen trotz Generationenwandel ihre Expertise erhalten und neue, gute MitarbeiterInnen für das Unternehmen begeistern, um künftig zu den Top-10-ArbeitgeberInnen des Landes zu zählen. Gleichzeitig gilt es, produktiver zu werden, die Ressourcen effizienter einzusetzen sowie Qualität und Sicherheit auf möglichst hohem Niveau zu bieten. Dabei wollen die ÖBB als Österreichs Klimaschutzunternehmen Nr. 1 mit laufenden Initiativen beitragen, den CO₂-Ausstoß im Verkehrssektor weiter zu verringern.

Konkrete Ziele und sechs strategische Dimensionen unterstützen die Erreichung der Unternehmensvision:

KundInnen

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

KundInnen/Unternehmen stellen stetig steigende Anforderungen an die Mobilitätsdienstleistung und Logistiklösungen. Sie evaluieren laufend das Angebot am Markt. Dabei ist Durchgängigkeit und Zuverlässigkeit entlang aller Kundenberührungspunkte von besonderer Bedeutung. Das Angebot wird durch überzeugende Maßnahmen zum einfachen Zugang zu öffentlich nutzbaren Mobilitätsleistungen, dem Management von integrierten Mobilitätsplattformen und einer umfassenden Serviceorientierung aller MitarbeiterInnen laufend kundengerecht weiterentwickelt.

Es ist das erklärte Ziel, für alle KonsumentInnen in Österreich ein passendes und attraktives Angebot bereit- und einen kundenfreundlichen, integrierten sowie effizienten Vertrieb auf einer gemeinsamen Kundenbasis sicherzustellen und somit den Öffentlichen Verkehr (ÖV) nachhaltig zu stärken.

In Abstimmung mit dem BMVIT und den relevanten Verkehrs- und Vertriebspartnern (Verbänden, Städten, EVUs...) wird im Rahmen des Projektes „ÖV2022“ an einer gemeinsamen Vertriebsinfrastruktur für den Öffentlichen Verkehr in Österreich gearbeitet.

Damit bieten die ÖBB ihren KundInnen die Möglichkeit, mit einer einzigen Buchung eine ganze Reisekette zu bestellen. In diesem Angebot steht der öffentlich zugängliche Verkehr im Fokus. Um den KundInnen die letzte Meile anbieten zu können, betreiben die ÖBB u. a. „Rail&Drive“, ein stationsbasiertes Carsharingangebot an allen größeren österreichischen Bahnhöfen. Mit dem Postbus ist ein bedarfsorientiertes „On Demand“-Shuttle in Erprobung, das mit Sommer 2019 live gehen wird und vor allem die letzte Meile im ländlichen Bereich bedienen soll.

In der multimodalen Plattform „wegfinder“ haben die KundInnen zudem die Möglichkeit, sich auch über individuelle Angebote wie E-Scooter, Fahrräder, freefloating Carsharing etc. zu informieren und diese zu buchen.

Wirtschaftlichkeit

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

Ein wirtschaftlicher Ressourceneinsatz schafft nachhaltigen Mehrwert. Die Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit und Wirtschaftlichkeit ist essenziell: Die ÖBB stehen heute schon im Wettbewerb mit flexiblen, schlagkräftigen Eisenbahnverkehrsunternehmen und Mobilitätsanbietern mit Straßeninfrastruktur. Dieser Wettbewerb wird aber stetig wachsen. In vielen Unternehmensbereichen wie der RCG oder im Postbus ist der Druck vom Markt bereits deutlich spürbar. Es gilt, die Veränderungen durch neue Technologien und Geschäftsmodelle aktiv mitzugestalten und weiterhin profitabel zu wachsen, um letzten Endes den KundInnen ein attraktives Angebot unterbreiten und somit mehr Menschen für Bahn und Bus begeistern zu können. Es gilt:

- Die Transformation in ein schlagkräftiges, agiles Unternehmen zu bewerkstelligen
- Weiter an der Effizienzsteigerung und Optimierung der Kostenstruktur zu arbeiten
- Strukturen und Prozesse zu verschlanken
- Eine wettbewerbsfähige Markt-, Produkt- und Dienstleistungsstrategie zu entwickeln

Innovation und Digitalisierung

Innovation und Digitalisierung sind ein entscheidender Katalysator zur Erreichung der strategischen Ziele.

Nur die erfolgreiche Umsetzung von kunden- und marktrelevanten Ideen sowie gleichzeitige Effizienzsteigerung im operativen Betrieb sichert und verbessert nicht nur die Marktposition, sondern macht die ÖBB für die KundInnen attraktiver.

Innovation und Digitalisierung gestalten auch interne Prozesse und Zusammenarbeit leichter, effizienter und moderner. Das bedeutet jedoch auch, dass neue Technologien und Arbeitsweisen erlernt werden müssen. Innovation und Digitalisierung sind wesentliche Treiber der Veränderungen, die uns in den nächsten Jahren bevorstehen, und wirken übergeordnet auf verschiedene Initiativen im gesamten Konzern ein. Dabei sind folgende Themenbereiche relevant:

- Entwicklung und Einsatz neuer Geschäftsmodelle
- Technologie als Enabler für Effizienzsteigerungen und (Kosten-)Optimierung
- Neue digitale Services für KundInnen
- Arbeitsplatz der Zukunft

Unternehmenskultur und Organisation

Die ÖBB verbinden Leistung mit Leidenschaft und begeistern als Toparbeitgeber.

Altersbedingt wird in den nächsten Jahren rd. ein Viertel der MitarbeiterInnen die ÖBB verlassen – die Weitergabe von Wissen an neue MitarbeiterInnen ist in diesem Zusammenhang von großer Bedeutung. Darüber hinaus stellen jüngere Generationen neue Anforderungen an ihren Job. Die Integration von Beruf und Familie rückt stärker als bisher in den Vordergrund, geradlinige Karrierewege verlieren an Bedeutung, Weiterbildung und berufliche Auszeiten gewinnen an Relevanz. Disloziertes Arbeiten wird stärker nachgefragt, einer modernen Arbeitsumgebung mehr Bedeutung beigemessen. Neue Technologien, steigende Kundenanforderungen und die Wettbewerbssituation erfordern neue Kompetenzen und Jobprofile im Unternehmen.

Operative Exzellenz und Sicherheit

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

Für die KundInnen wollen die ÖBB weiterhin der zuverlässige und sichere Mobilitätspartner sein. Die qualitativen Anforderungen werden dabei laufend weiterentwickelt. Dabei stehen folgende Handlungsfelder im Fokus:

- Abläufe und Prozesse verbessern sowie Zusammenarbeit stärken
- Verbesserung bei Qualität und Zuverlässigkeit
- Sicherheit des Systems Bahn weiter steigern bzw. weiterentwickeln
- Aus-/Weiterbildung auf die neuen Anforderungen ausrichten

Klimaschutz, Ressourceneffizienz und gesellschaftliche Verantwortung

Die ÖBB sind Österreichs größtes Klimaschutzunternehmen.

Die ÖBB leben ihre gesellschaftliche Verantwortung und stehen für eine nachhaltige und umweltbewusste Mobilität.

Bahn und Bus als nachhaltige und klimafreundliche Verkehrsmittel werden einen maßgeblichen Beitrag zur Erreichung der Klimaziele leisten. Gleichzeitig werden Maßnahmen gesetzt, um die Folgen des Klimawandels bewältigen zu können. Neben effizientem Umgang mit Ressourcen (Energie, Flächen ...) und Reduktion von Emissionen (Lärm, Schadstoffe ...) übernehmen die ÖBB ihre Verantwortung gegenüber Mensch, Umwelt und Gesellschaft (Sicherung von Arbeitsplätzen, Wirtschaftswachstum, regionale Wertschöpfung, Umgang mit sozialen Randgruppen ...).

Transformationsprogramm „Nordstern“

Die Ziele des Konzerns sind ambitioniert, aber erreichbar und notwendig, um die gute Marktposition halten zu können. Mit „Nordstern“ bereiten sich die ÖBB auf umfangreiche Veränderungen im Wettbewerbsumfeld, in der Technik und im Personalsektor vor. Der Generationenwechsel wirkt dabei zeitgleich als Chance, um die Organisation erfolgreich für die Zukunft aufzustellen. Als Geschäftsbasis spielt hohe Qualität eine wesentliche Rolle.

Im konzernübergreifenden Transformationsprogramm „Nordstern“ werden die Weichen für eine erfolgreiche Zukunft gestellt. In einer ersten Etappe werden wesentliche laufende Initiativen im Konzern gebündelt, priorisiert und neue Maßnahmen entwickelt, die auf die Erreichung der Unternehmensziele einzahlen.

Das Programm hat dabei folgende vier Themenfelder im Fokus:

- Wettbewerbsfähigkeit und Wirtschaftlichkeit: effizienter und profitabler Mobilitäts- und Logikdienstleister mit dem besten Service und Topqualität für die KundInnen
- Innovation und Digitalisierung: Innovation und Digitalisierung als Kernerfolgswort für künftige Wettbewerbsfähigkeit und Marktposition
- Unternehmenskultur und Organisation: erfolgreiche Gestaltung des Generationenwechsels und Etablierung einer modernen Unternehmenskultur
- Operative Exzellenz und Sicherheit: Top 5 in Europa bezüglich Sicherheit und Beibehaltung hoher Pünktlichkeit

„Nordstern“ sorgt in den kommenden Jahren für eine einheitliche Ausrichtung auf übergeordnete Ziele und stellt die Umsetzung der Unternehmensvision sicher, um die ÖBB gemeinsam weiterzuentwickeln und auf die Herausforderungen von morgen vorzubereiten.

C.6. Sonstige wichtige Vorgänge und Ausblick

Rahmenbedingungen und Herausforderungen

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 Teilkonzern ÖBB-Infrastruktur 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.

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.

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

Das gesamte Investitionsvolumen in Sachanlagen und immaterielle Vermögensgegenstände beläuft sich im Planungszeitraum auf rd. 21,7 Mrd. EUR.

D. Nicht finanzielle Leistungsindikatoren

D.1. Immobilienmanagement

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

Sie entwickelt und verwertet nicht betriebsnotwendige Liegenschaften und betreut ein umfassendes Portfolio von rd. 5.000 Gebäuden sowie 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. Rd. 800 MitarbeiterInnen sorgen österreichweit für die professionelle und effiziente Abwicklung des umfassenden Leistungsportfolios.

Für den Teilkonzern ÖBB-Infrastruktur 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.

D.2. Personalbericht

Der ÖBB-Konzern zählt zu den größten ArbeitgeberInnen Österreichs mit vielfältigen Jobprofilen. Per 31.12.2018 waren konzernweit 41.641 (Vj: 41.107) aktive MitarbeiterInnen (ohne Lehrlinge) beschäftigt. Dies bedeutet im Vergleich zum Vorjahr einen geringfügigen Anstieg des Personalstands, mit welchem dem bevorstehenden Generationenwechsel entgegengetreten werden soll. Der ÖBB-Konzern zählt zu den größten Ausbildungseinrichtungen Österreichs, zum Jahresende 2018 wurden 1.770 (Vj: 1.743) Lehrlinge angestellt, zusätzlich waren im Berichtsjahr 127 (Vj: 157) Lehrlinge über die Allgemeine Privatstiftung für berufliche Bildung beschäftigt. Das Durchschnittsalter lag im Inland (exkl. Lehrlinge) wie im Vorjahr bei rd. 46,1 Jahren. Der Frauenanteil (inkl. Lehrlingen) betrug 12,8% (Vj: 12,3%).

Die Mitarbeiterstruktur im ÖBB-Konzern

Anzahl MitarbeiterInnen Köpfe	31.12.2018	31.12.2017	Veränderung		Durchschnitt	
			Stichtag	in %	2018	2017
Angestellte	13.059	12.302	757	6%	12.776	11.968
ArbeiterInnen	7.885	7.087	798	11%	7.466	6.747
MitarbeiterInnen mit Definitivstellung	20.697	21.718	-1.021	-5%	21.210	22.101
Gesamt aktive MitarbeiterInnen	41.641	41.107	534	1%	41.452	40.816
Lehrlinge*	1.770	1.743	27	2%	1.636	1.562
Gesamt mit Lehrlingen	43.411	42.850	561	1%	43.088	42.378
<i>davon Ausland</i>	<i>4.274</i>	<i>4.083</i>	<i>191</i>	<i>5%</i>	<i>4.219</i>	<i>3.974</i>

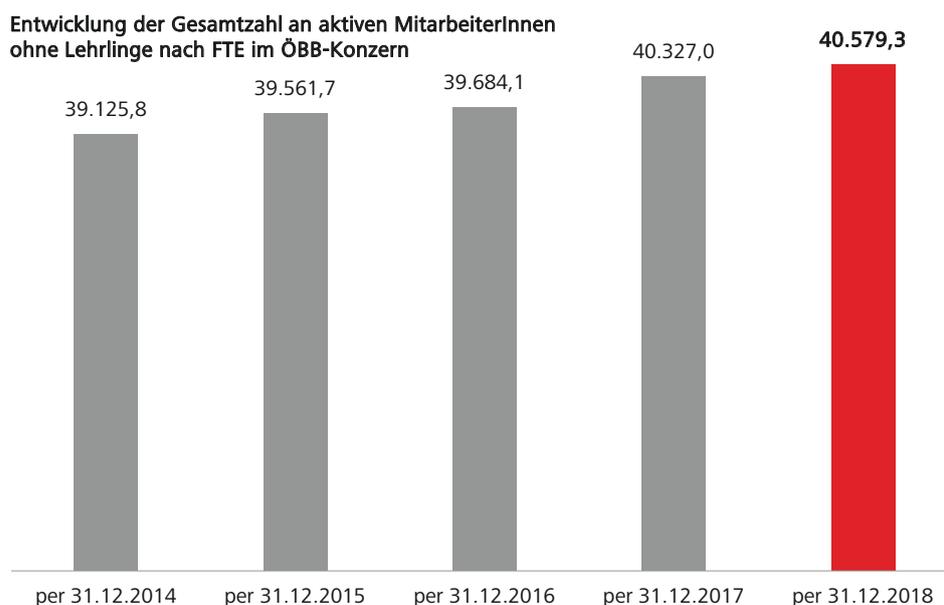
*Zusätzlich waren im Geschäftsjahr 2018 über die Allgemeine Privatstiftung für berufliche Bildung 127 Lehrlinge beschäftigt.

Anzahl MitarbeiterInnen FTE	31.12.2018	31.12.2017	Veränderung		Durchschnitt	
			Stichtag	in %	2018	2017
Angestellte	12.753,5	12.020,9	732,6	6%	12.482,7	11.709,6
ArbeiterInnen	7.787,1	7.013,9	773,2	11%	7.382,6	6.684,5
MitarbeiterInnen mit Definitivstellung	20.038,7	21.292,2	-1.253,5	-6%	20.662,8	21.731,1
Gesamt aktive MitarbeiterInnen	40.579,3	40.327,0	252,3	1%	40.528,1	40.125,2
Lehrlinge*	1.770,0	1.743,0	27,0	2%	1.636,4	1.562,1
Gesamt mit Lehrlingen	42.349	42.070	279	1%	42.165	41.687
davon Ausland	4.249,0	4.063,6	185,4	5%	4.194,8	3.954,5

*Zusätzlich waren im Geschäftsjahr 2018 über die Allgemeine Privatstiftung für berufliche Bildung 127 Lehrlinge beschäftigt.

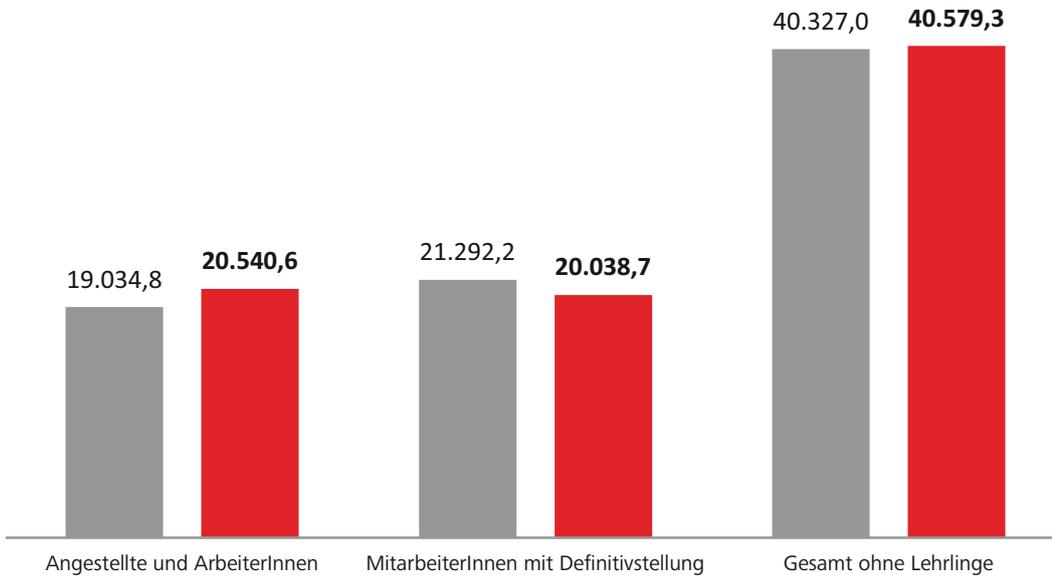
MitarbeiterInnen mit Definitivstellung sind ÖBB Angestellte, die den „Allgemeinen Vertragsbedingungen für Dienstverträge bei den Österreichischen Bundesbahnen“ (AVB) unterliegen, vor dem 01.01.1995 eingetreten und aufgrund der Bestimmungen der AVB unkündbar sind. Im hier gebräuchlichen Sinne werden unter dem Begriff auch die ehemaligen Postbeamten beim Postbus verstanden. 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.



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

■ per 31.12.2017 ■ per 31.12.2018



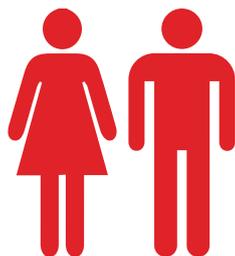
ÖBB-Holding AG
und sonstige Gesellschaften
8.994



Teilkonzern
Rail Cargo Austria
9.048



Teilkonzern
ÖBB-Personenverkehr
7.054



Teilkonzern
ÖBB-Infrastruktur
18.315

Die personalintensivste Unternehmenseinheit bildete zum 31.12.2018 der Teilkonzern ÖBB-Infrastruktur, auf den 42% aller MitarbeiterInnen (mit Lehrlingen) entfielen.

Die neue Konzern-Personalstrategie

Das Strategische Konzernpersonalmanagement hat gemeinsam mit allen Teilkonzernen des ÖBB-Konzerns mit einer neuen Personalstrategie die Weichen Richtung Zukunft gestellt: Mit einem authentischen und zielgerichteten Arbeitgeberauftritt, einem Fokus auf die wesentlichen Werte der Unternehmenskultur, einem ganzheitlichen Talentmanagementansatz und einem konzernweiten Generationenmanagement bereitet sich ein moderner ÖBB-Konzern als attraktiver Arbeitgeber auf die Herausforderungen der Zukunft vor.

Als Teil eines geschlossenen strategischen Konzepts für ein starkes und modernes Unternehmen bildet die neue Personalstrategie einen wertvollen Beitrag zur Zukunft der ÖBB als führendes österreichisches Mobilitätsunternehmen. Die Personalstrategie umfasst vier Schwerpunkte:

- Attraktiver Arbeitgeber
- Kultur(-entwicklung)
- Talentmanagement
- Generationenmanagement

Attraktiver Arbeitgeber

Neben sich verändernden externen Rahmenbedingungen ist es vor allem eine unternehmensinterne Entwicklung, die Handlungsbedarf hervorruft: Rund ein Viertel der Belegschaft wird das Unternehmen – allein aus Altersgründen – verlassen. Es gilt, in den nächsten Jahren rd. 10.000 neue MitarbeiterInnen für die ÖBB zu begeistern.

Employer-Branding

Ein Schwerpunkt des Programms „Zukunft ÖBB“, das 2017 konzipiert und 2018 umgesetzt wurde, beschäftigte sich mit der Neuausrichtung der Arbeitgebermarke ÖBB. In einem partizipativen Prozess von mehr als 150 ÖBB MitarbeiterInnen aus allen Gesellschaften und Berufsgruppen wurde die Arbeitgebermarke in Begleitung eines externen Beraters entwickelt. Die Ausrollung der neuen Arbeitgebermarke ist 2019 geplant. Damit wollen die ÖBB die besten MitarbeiterInnen gewinnen und nachhaltig für die ÖBB zu begeistern.

ÖBB-Mitarbeiterbefragung

Im Juni 2018 wurde zum vierten Mal eine konzernweite Mitarbeiterbefragung durchgeführt. Erstmals erhielten rd. 9.000 KollegInnen keinen Papierfragebogen mehr, sondern per E-Mail einen Link zum Onlinefragebogen. Die Beteiligung war mit 54,1% die höchste, seit die ÖBB die Mitarbeiterbefragungen durchführen. Die Arbeitszufriedenheit ist neben vielen anderen Bereichen spürbar gestiegen. Insbesondere drei Themenbereiche erzielten in Summe außerordentlich gute Ergebnisse: das Arbeitsklima mit einem Index von 75 Punkten, die Vereinbarkeit mit 74 Punkten und die Führung mit 71 Punkten.

Gleichstellungs-/Diversity-Management im ÖBB-Konzern

Der ÖBB-Konzern sorgt mit einem institutionalisierten System von regionalen Gleichstellungsbeauftragten für die Einhaltung des Gleichbehandlungsgesetzes und für die Gleichbehandlung aller MitarbeiterInnen. Das Diversity-Management setzt darüber hinaus weitere strategische Akzente zur Anhebung der Vielfalt im Unternehmen.

Diversity-Charta 2023

Um das strategische Ziel Erhöhung des Frauenanteil bis 2023 im Gesamtkonzern auf 16% zu erreichen, werden zahlreiche Maßnahmen gesetzt, wie beispielsweise Kooperations- und Ausbildungsprogramme, Netzwerkprogramme sowie Coachingangebote für Frauen.

Die Programme sind erfolgreich: Der Gesamtanteil der Frauen hat sich um 0,6% im Vergleich zum Vorjahresstichtag erhöht und liegt nun bei 12,8%. Bei Lehrlingen hat sich der Anteil um 0,8% gesteigert und liegt aktuell bei 17,2%. 32,9% der Aufsichtsratsmandate der Aktiengesellschaften wurden zum Bilanzstichtag von Frauen gehalten. Auch bei den Führungskräften zeigt sich eine Steigerung um 2,0% von 9,9% auf 11,9% im Vergleich zum Vorjahr. Bei den Weiterbildungsprogrammen der ÖBB *akademie* liegt der Frauenanteil bei 26,0%.

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

Programm MitarbeiterInnen mit Behinderungen

Eine weitere Initiative zur kontinuierlichen Erhöhung der Vielfalt und Nutzung interner Ressourcen ist die erfolgreiche Umsetzung des Programms „MitarbeiterInnen mit Behinderungen“. Die erste Umsetzungsphase konzentriert sich auf die innerbetrieblichen Rahmenbedingungen, die Prozesse und die Kultur der Zusammenarbeit. Ein „CompetenceCenterDisability“ wurde etabliert und institutionell verankert.

Interkulturelle Kompetenz

Die Erschließung des Arbeitskräftepotenzials mit multikulturellem Hintergrund ist angesichts des Generationenwandels im Unternehmen und der soziodemografischen Bevölkerungsentwicklung in Österreich eine zentrale Herausforderung und ein ökonomisches Ziel – bei der Zusammensetzung der Belegschaft gleichermaßen wie bei der Bearbeitung des Mobilitätsmarktes. Die Erhöhung der interkulturellen Fitness erfolgt auf unterschiedlichen Ebenen. Dazu zählen Kooperationen (wie z. B. die „Lange Nacht des interkulturellen Dialogs“, Lesungen etc.), Diskussionsveranstaltungen, Trainings für Führungskräfte und Workshopreihen für MitarbeiterInnen.

Kultur(-entwicklung)

Ein essenzieller Baustein der Personalstrategie ist das gemeinsame Bekenntnis zu den Unternehmenswerten:

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

In einem nächsten Schritt wurden klare und in der Handhabung einfache Führungsgrundsätze im Rahmen der Kulturentwicklung erarbeitet. Die auf Basis „Selbst-, Mitarbeiter- und Unternehmensführung“ aufbauenden Führungsgrundsätze dienen als Handlungsrichtlinien sowie als Versprechen an zukünftige Generationen.

Gesundheit, Arbeitssicherheit und Soziales

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

Die ÖBB Gesundheitsstrategie wurde in Abstimmung mit den ÖBB Führungskräften und den VertreterInnen des Kooperationspartners, der Versicherungsanstalt für Eisenbahnen und Bergbau, entwickelt. Sie basiert auf den drei Säulen „Gesundheitsförderung und Prävention“, „Gesundheit als Führungsaufgabe“ und „Betriebliche Wiedereingliederung“. Zum Thema „Gesundheit als Führungsaufgabe“ wurde neben der Einführung des Präsenzmanagements ein Handbuch „Gesundes Führen, was tun ...“ erarbeitet, das Führungskräfte in schwierigen Gesprächssituationen zu Themen der psychischen Gesundheit unterstützen soll. „Betriebliche Wiedereingliederung“ begleitet und unterstützt erkrankte und/oder verunfallte MitarbeiterInnen bei der Wiedererlangung ihrer Arbeitsfähigkeit und bei ihrer Rückkehr in den Beruf. Die Unterstützung erfolgt durch ein interdisziplinäres Team mit hoher Fachkompetenz. 2018 war das Angebot für rd. 50% der MitarbeiterInnen zugänglich.

Arbeitnehmerschutz ist durch den Steuerkreis Arbeitssicherheit in die Konzernsicherheitsstrategie eingebunden.

Arbeit und Alter

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

Hervorzuheben ist diesbezüglich das Modell der „Altersgerechten Teilzeitarbeit“, das gemeinsam mit der Belegschaftsvertretung erarbeitet wurde und älteren, definitivgestellten MitarbeiterInnen schon vor dem Zugang zur gesetzlichen Altersteilzeit im Sinne des § 27 AIVG ein Ausgleiten aus dem Erwerbsleben unter gleichzeitiger Erhaltung ihrer Leistungsfähigkeit ermöglichen soll. Die „Altersgerechte Teilzeitarbeit“ kann ab 01.01.2019 von Männern grundsätzlich mit 54 Jahren, von Frauen mit 52,5 Jahren in Anspruch genommen werden.

Die in den ÖBB vorhandenen Arbeitszeitmodelle werden von den MitarbeiterInnen aller Konzerngesellschaften bei Vorliegen der Voraussetzung und entsprechender Vereinbarung mit dem Arbeitgeber in Anspruch genommen. Zum Stichtag 31.12.2018 nahmen 1.004 MitarbeiterInnen die gesetzlich mögliche Altersteilzeit gem. § 27 AIVG in Anspruch.

Talentmanagement

Unter der Maxime „Attraktiv ist nur ein Arbeitgeber, wenn er seinen MitarbeiterInnen fachliche und persönliche Entwicklungsmöglichkeit bietet“ legen die ÖBB großen Wert darauf, die Talente aller MitarbeiterInnen zu fördern und fördern. Auch dadurch genießt der Bereich Talentmanagement im Unternehmen einen sehr hohen Stellenwert. Dieser umfasst die Lehrlingsausbildung, die Talentförderung durch die ÖBB akademie und die Führungskräfteentwicklung.

Lehrlingsausbildung im ÖBB-Konzern

Der ÖBB-Konzern bietet als einer der größten Lehrlingsausbilder österreichweit 22 Lehrberufe an. Aktuell bilden die ÖBB rd. 1.900 junge Menschen zu hochqualifizierten FacharbeiterInnen aus. Während die Teilkonzerne ÖBB-Personenverkehr und Rail Cargo Austria Lehrlinge überwiegend in kaufmännischen Lehrberufen ausbilden, sind es bei der ÖBB-Infrastruktur AG und der ÖBB-Postbus GmbH vorrangig technische Berufsfelder. Die Ausbildung ist staatlich ausgezeichnet, und die LehrabsolventInnen erreichen jährlich zahlreiche Preise und Auszeichnungen bei Berufswettbewerben. So hat die ÖBB zum Beispiel das Wiener Qualitätssiegel „TOP-Lehrbetrieb“ bereits seit 2015, Lehrlinge in Niederösterreich und Tirol wurden Landessieger im Bereich Elektrotechnik – Anlagen- und Betriebstechnik sowie in Wien im Bereich Mechatronik, und auch bei den Bürokaufleuten konnten die Wiener einen 1. Platz beim Berufswettbewerb erreichen. Hinzu kommen zahlreiche 2. und 3. Plätze.

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

Mit der Kampagne nasicher.at wollen die ÖBB junge Menschen für die ÖBB begeistern. Im Oktober 2018 wurde im 10. Bezirk in Wien eine neue Lehrwerkstätte der ÖBB-Infrastruktur AG eröffnet. Die Lehrwerkstätte bietet 650 Lehrlingen optimale Bedingungen zum Erlernen eines technischen Berufs auf modernstem Standard.

Auch in die anderen Standorte wird investiert: In den nächsten Jahren werden um rd. 37,0 Mio. EUR die Lehrwerkstätten Feldkirch, Innsbruck und Knittelfeld sowie das Lehrlingsheim in St. Pölten neu- bzw. umgebaut.

ÖBB akademie (HR Entwicklung und Bildungsmanagement)

Die Konzernpersonalentwicklung bündelt strategisch relevante Weiterbildungsaktivitäten für unterschiedliche Managementebenen, ExpertInnen sowie MitarbeiterInnen und unterstützt damit den Know-how-Aufbau und die konzernweite Vernetzung. In Zusammenarbeit mit dem strategischen Konzerntalentmanagement erarbeitet und implementiert die ÖBB akademie im BCC bedarfsgerechte und zielgruppenspezifische Lern- und Entwicklungsangebote im Konzern.

Im Rahmen der ÖBB akademie wurden 2018 insgesamt 16 Lehrgänge für Führungskräfte, TeamkoordinatorInnen, ArbeitsgruppenleiterInnen und ExpertInnen abgeschlossen. Im September 2018 startete mit 15 BerufseinsteigerInnen das nunmehr achte Programm „trainees für mobilität“ für HochschulabsolventInnen mit technischer oder betriebswirtschaftlicher Ausbildung.

Das zwölf Monate dauernde Programm „SAP Juniors“ konnte im September erfolgreich abgeschlossen werden. In diesem speziellen Traineeprogramm wurden JungakademikerInnen in den ÖBB-Konzern integriert und ausgebildet.

Das Team ÖBB bildung bietet im ÖBB Bildungskatalog mit rd. 160 verschiedenen Kurstiteln eine breite Bandbreite an berufsbezogenen und fachübergreifenden Trainings an und konnte im Jahresverlauf rd. 9.000 TeilnehmerInnen unterstützen.

Um Führungskräften bestmögliche Unterstützung bei den zentralen Themen Gesundheit, Arbeitsfähigkeit sowie Arbeitssicherheit der MitarbeiterInnen anbieten zu können, werden seit Juni 2018 konzernweite Trainings für alle Führungskräfte und TeamkoordinatorInnen zum Thema „Gesundes Führen und Betriebliche Suchtprävention“ angeboten.

Im Jahr 2018 wurden 27 E-Learning-Programme entwickelt und ausgerollt. Die Bandbreite war groß und reichte von konzernweiten E-Learnings zu den Themen „Datenschutzgrundverordnung“ oder „Compliance“ bis zu fachspezifischen Themen wie „Gesundheitsmanagement“ oder „Kunde meldet Mangel“ für ZugbegleiterInnen des Personenverkehrs. Konzernweit wurden rd. 12.000 Schulungsstunden in Form von E-Learnings absolviert.

Führungskräfteentwicklung

Die strategische Ausrichtung der Führungskräfteentwicklung erfolgt auf Basis

- der Werte,
- der Führungsgrundsätze,
- der definierten Schwerpunktsetzungen sowie
- auf Basis der Evaluierungen von allgemeinen Entwicklungsfeldern im Rahmen der Entwicklungskonferenz.

Führungskräfte des ÖBB-Konzerns richten ihr Führungsverhalten an den Unternehmenswerten und den konzernweit gültigen Führungsgrundsätzen aus. Es ist die Basis eines gemeinsamen Führungsverständnisses. Ein Agieren gemäß der Werte und Führungsgrundsätze wird einerseits im Mitarbeitergespräch (MaG) evaluiert, andererseits in der Entwicklungskonferenz adressiert.

Die Entwicklungskonferenz bildet die Plattform zur professionellen und konstruktiven Diskussion über die Leistungen, Potenziale sowie Weiterbildungsmöglichkeiten unserer Führungskräfte bzw. Talente. Die Entwicklungskonferenz als Performance-Management-Instrument dient dazu, Transparenz über die Potenziale in unserem Unternehmen herzustellen. Dadurch wird eine gezielte Potenzialförderung und Nachfolgeplanung ermöglicht.

Organisationsentwicklung

Die Struktur des ÖBB-Konzerns ist komplex. Durch verbindliche Standards zur Darstellung, Erstellung und Änderung von Organisationselementen soll ein einheitliches Verständnis im Konzern geschaffen werden. Die Konzern-Organisationsentwicklung treibt hierbei das Thema „Aufbauorganisation“ im ÖBB-Konzern voran, setzt sich für klare und effiziente Strukturen ein und unterstützt bei aktuellen Organisationsänderungen beratend. Um bei den ÖBB eine transparente und effiziente Organisation und eine Einheitlichkeit beim Organisations-Änderungsprozess zu gewährleisten, wurde gemeinsam mit den Teilkonzernen und Gesellschaften ein konzernweites Bild geschaffen. Überdies wurde der interne Organisationsmanager an aktuelle Trends und Herausforderungen der Organisationsentwicklung angepasst. Daneben wurde der Fokus auf das Generationenmanagement und Empowerment gelegt.

Empowerment

Da die Mitarbeiterbindung vor allem in Zeiten des Fachkräftemangels einen zentralen Hebel darstellt, haben sich die ÖBB das Ziel gesetzt, die MitarbeiterInnen an das Unternehmen stärker zu binden. Es hat sich gezeigt, dass insbesondere der persönliche und wertschätzende Austausch mit der Führungskraft die Bindung positiv beeinflusst – insbesondere für die im Konzern nachrückenden Generationen. Die Konzern-Organisationsentwicklung hat sich daher mit der Frage auseinandergesetzt, wie sich der Konzern an die Wünsche der neuen Generationen anpassen kann, um die Bindung an das Unternehmen langfristig zu steigern. Einer der Schwerpunkte wurde daraufhin auf die Prüfung der Wiederbestellung der Berichtsebene 4 (Empowerment) gerichtet. Im Zuge dessen wurden die Themen der einheitlichen Führungskräfte-Verantwortung bei den ÖBB, Hierarchietiefen und Führungskräfte-spannen genauer betrachtet und bearbeitet. In einem weiteren Schritt wurden zwei Pilotprojekte im Bereich der TriebfahrzeugführerInnen und BetriebsmanagerInnen konzipiert, um den direkten Kontakt mit der Führungskraft zu erhöhen. Zusätzlich wurden die einzelnen Funktionen der TeamkoordinatorInnen im Konzern analysiert, um diese einheitlicher zu gestalten und deren Rolle aufzuwerten.

Generationenmanagement

In den kommenden Jahren steht den ÖBB ein Generationenwandel bevor: MitarbeiterInnen werden in den Ruhestand treten und neue Generationen mit anderen Erwartungen und Bedürfnissen an den Arbeitgeber in das Unternehmen nachrücken. Um wettbewerbsfähig zu bleiben, müssen die ÖBB ihr erfolgskritisches Wissen sichern und an die nächsten Generationen weitergeben. Daher hat sich die Organisationsentwicklung intensiv mit dem Generationenmanagement auseinandergesetzt.

Insgesamt wurden fünf Handlungsfelder zum Generationenmanagement konzernweit definiert: Organisation, Führung und Kultur, Arbeitsgestaltung, Entwicklung und Lernen, Wissenstransfer und Gesundheit.

Derzeit wird der Schwerpunkt auf die Weitergabe des vorhandenen Wissens – den Wissenstransfer – gesetzt. Die ÖBB haben insgesamt fünf Bausteine festgelegt, entlang derer zukünftig das Thema Wissensmanagement und Wissenstransfer vorangetrieben werden soll: Identifikation erfolgskritischer Mitarbeitergruppen, Wissenstransfer-Tandems, Wissenstransfer-Coaches, ÖBB Wissenstransfer-Toolbox, Sensibilisierung Führungskräfte und MitarbeiterInnen.

Bei der Weitergabe des ÖBB-spezifischen Wissens an die nächste Generation sollen Wissenstransfer-Tandems und die Ausbildung von Wissenstransfer-Coaches unterstützend wirken.

D.3. Forschungsbericht

Die laufende Weiterentwicklung des Gesamtsystems Eisenbahn mit dem Fokus auf den Kundennutzen und der betrieblichen Effizienzsteigerung hat im ÖBB-Konzern eine zentrale Bedeutung. Die ÖBB sind sich dabei ihrer wichtigen Rolle als Innovationsmotor der österreichischen Bahnindustrie sowie Mobilitätsbranche bewusst. Die Tätigkeiten im Bereich Forschung und Entwicklung (F&E) orientieren sich an strategischen Zielen des Konzerns, aktuellen Trends sowie an zukünftigen Bedarfen. Technische Schwerpunkte umfassen aktuell die Themen Automatisierung, alternative Antriebstechnologien, die Generierung neuer Services für KundInnen sowie die Implementierung von neuartigen Prozessen der Instandhaltung. Eines der Highlights aus dem Jahr 2018 ist die Entwicklung des Cityjet eco, der zukünftig neue Maßstäbe auf nicht elektrifizierten Strecken im Nah- und Regionalverkehr setzen soll. Das elektro-hybride Fahrzeug kann auf elektrifizierten Strecken Energie über seinen Stromabnehmer aufnehmen und gleichzeitig in den mitgeführten Batterien speichern. Diese Energie kann für den Betrieb auf nicht elektrifizierten Strecken genutzt werden. Weitere F&E Projekte der ÖBB umfassen im Bereich der Infrastruktur beispielsweise Predictive Maintenance. Der erstmalige Einsatz eines Wasserstoffbusses durch den ÖBB-Postbus auf der Strecke der Vienna Airport Lines gehört zu den weiteren Höhepunkten des Jahres 2018.

Nach der erfolgreichen Implementierung der Innovationslandkarte im Jahr 2017, die eine Übersicht, Orientierung und Priorisierung der Ziele der ÖBB darstellt, bereitet sich der ÖBB-Konzern derzeit intensiv auf internationale Forschungsrahmenprogramme wie etwa „Horizon Europe“ oder „Shift2Rail“ vor. Auf nationaler Ebene erfolgt dabei eine intensive Zusammenarbeit mit dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) sowie der Österreichischen Forschungsförderungsgesellschaft (FFG). Durch die geplante Teilnahme an nationalen und internationalen Forschungsprojekten soll auch in Zukunft die Rolle der ÖBB als nationaler und internationaler Innovationsmotor aber auch die Wettbewerbsfähigkeit der ÖBB sichergestellt werden.

Neben der konventionellen Forschung und Entwicklung werden anhand von ÖBB Open-Innovation-Challenges aktuelle Themenstellungen durch Interaktion mit KundInnen, Partnern, Start-ups, MitarbeiterInnen, Universitäten und FHS bearbeitet. Des Weiteren bietet die ÖBB Ideenwerkstatt als betriebliches Vorschlagswesen die Möglichkeit für MitarbeiterInnen, mit eigenen Ideen einen persönlichen Beitrag zur Weiterentwicklung des Unternehmens zu leisten. Seit dem Bestehen der Ideenwerkstatt im Jahr 2015 wurden 3.761 Ideen eingereicht, 574 wurden davon erfolgreich umgesetzt. Die Themenvielfalt der eingereichten und umgesetzten Ideen reicht dabei von der Vereinfachung von Prüfverfahren für technische Geräte über Lösungen zu Office-Anwendungen bis hin zu automatisierten Vegetationserkennungen durch Oberbau-Messfahrzeuge. Darüber hinaus wurde mit DIGI@ttack ein Kompetenzzentrum für digitale Innovationen in der ÖBB-Business Competence Center GmbH innerhalb der ÖBB geschaffen. Die autonom organisierte Einheit begleitet und forciert gesamthaft den digitalen Wandel von der Idee über Prototypen und Lean-Products bis zu marktreifen Produkten und Services und neuen Geschäftsmodellen. DIGI@ttack hat beispielsweise den Einsatz von Augmented, Mixed und Virtual Reality für Trainings und Schulungen ebenso wie zur Arbeitsunterstützung (Remote-Assistance) evaluiert und entwickelt. Diese Ansätze ermöglichen es, Entscheidungen auf besserer Basis zu treffen, MitarbeiterInnen besser und effizienter auszubilden und MitarbeiterInnen in täglichen Aufgaben massiv zu unterstützen. Ein weiteres Beispiel ist der Aufbau einer Kompetenz in Data-Science und Predictive Maintenance, die sich beispielsweise in der Analyse von Radsätzen und der Prognose der verbleibenden Nutzbarkeit zeigt. Bei diesen Themen ist nicht die Technik allein ausschlaggebend, sondern das gesamthafte Verständnis und eine integrierte Vorgangsweise, die DIGI@ttack bereitstellt, um so langfristige Entwicklungen wie prognosebasierte Geschäftsprozesse zu ermöglichen.

2018 befanden sich im ÖBB-Konzern 99 F&E-Projekte in Bearbeitung. Das aktuelle Projektportfolio hat ein Gesamtvolumen von rd. 28,0 Mio. EUR (für alle aktuell laufenden Projekte über die jeweiligen Laufzeiten bis inklusive 2021 ohne Abzug von Förderungen).

D.4. Umweltbericht

Als größter Mobilitätsanbieter Österreichs trägt der ÖBB-Konzern eine besondere Verantwortung gegenüber den zukünftigen Generationen. Nachhaltige Werte schaffen sowie Umwelt und Wirtschaftlichkeit „zusammen denken“ lautet daher der zentrale Ansatz. Ob grüner Bahnstrom in den Zügen, Hybrid-Loks, Elektrobusse im Stadtverkehr, Rollende Landstraßen im Güterverkehr, klimaneutrale Bahnhöfe oder neue klimafreundliche Kundenangebote und Mobilitätsapps: Die ÖBB verstehen Klimaschutz als 360-Grad-Aufgabe.

Das Klimaschutzabkommen von Paris ist ein wichtiger Meilenstein für die Reduzierung der weltweiten Treibhausgase. Um die Klimaziele von Paris und die damit verbundenen Klimaziele der Bundesregierung mit Mission 2030 im Verkehrssektor zu erreichen, ist eine Stärkung des emissionsarmen Schienenverkehrs unabdingbar. Schon heute sparen die KundInnen der ÖBB 3,5 Mio. t CO₂ pro Jahr, indem sie die Schiene als sauberstes Verkehrsmittel wählen. Die ÖBB sind somit schon jetzt das größte Klimaschutzunternehmen Österreichs.

Bis 2030 müssen in Österreich 36,4 Mio. t CO₂ pro Jahr eingespart werden, davon 7,2 Mio. t CO₂ im Transport- und Mobilitätsbereich. Als Vorreiter im Bereich umweltfreundlicher Mobilität haben sich die ÖBB mit der ÖBB Klimaschutzstrategie das ambitionierte Ziel gesetzt, bis 2050 komplett klimaneutral zu werden und auf diesem Wege die Erreichung von Österreichs Klimazielen maßgeblich zu unterstützen.

Im Jahr 2018 wurden im ÖBB-Konzern wieder zahlreiche Umwelt- und Klimaschutzaktivitäten gesetzt.

Seit Juli 2018 stammt der ÖBB Bahnstrom, also der Strom, mit dem die Züge angetrieben werden, zu 100% aus erneuerbaren Energien – und zwar überwiegend aus Wasserkraft. Da schon jetzt über 90% der ÖBB-Verkehrsleistungen auf der Schiene mit elektrischem Antrieb erbracht werden, ist dies ein weiterer bedeutender Schritt in Richtung klimaneutraler Mobilität. Neben dem Ausbau des Anteils der erneuerbaren Energien soll auch die Eigenerzeugung weiter forciert und langfristig auf über 40% erhöht werden. Zur Erhöhung der Bahnstromeigenerzeugung sind neben dem weltweit ersten Bahnstrom-Solkraftwerk in Wilfleinsdorf weitere Fotovoltaikanlagen, eine Windkraftanlage sowie die Optimierung und der Ausbau der Wasserkraftwerksanlagen geplant.

Auch auf den nicht elektrifizierten Bahnstrecken (aktuell sind bereits 73% aller Strecken elektrifiziert, dieser Anteil soll bis 2030 auf 85% steigen) lancieren die ÖBB gezielt Projekte, um klimafreundlicher zu werden. Für Strecken, die aus ökonomischen Gesichtspunkten nicht zur Elektrifizierung vorgesehen sind, entwickelten die ÖBB und Siemens mit dem Cityjet eco einen Prototypen mit elektrohybridem Batterieantrieb. 2019 fährt der Cityjet eco im Praxistest.

Die ÖBB sind mit ihrem Schienenverkehr einer der größten Elektromobilitätsanbieter Österreichs. Aber auch im Busverkehr der ÖBB-Postbus GmbH und bei der Pkw-Fahrzeugflotte steht Elektromobilität im Fokus. Der geplante und in Umsetzung befindliche Einsatz von vier batterieelektrisch betriebenen Bussen im oberen Rheintal in Vorarlberg sowie die geplante Ausweitung auf bis zu 20 Busse in den nächsten beiden Jahren, der geplante und in Umsetzung befindliche E-Bus-Einsatz in Kärnten und der E-Solar-Citybus im Stadtverkehr Judenburg beschreiben das Engagement der ÖBB im Bereich der klimafreundlichen Mobilität auf der Straße.

Eine weitere alternative Antriebstechnologie kam im Herbst 2018 auf der Flughafenlinie (VAL) zum Einsatz: der erfolgreiche Probetrieb eines Wasserstoffbusses.

Die Erhöhung der E-Fahrzeugquote ist auch bei ÖBB-Rail Equipment Programm. Ziel für die Pkw-Flotte ist die mittelfristige Erhöhung des Anteils an Elektrofahrzeugen auf 10%. Im Jahr 2018 waren bereits 32 Elektrofahrzeuge im Einsatz. Durch die Mobilitätsverknüpfung von Bahn und E-Carsharing soll ein CO₂-neutrales Gesamtmobilitätsangebot ermöglicht werden. Neben der Erweiterung der Rail&Drive-Flotte setzen die ÖBB an 50 Bahnhöfen in Österreich auch den Ausbau von neuen E-Tankstellen an Park & Ride-Anlagen kontinuierlich fort. Klimafreundliche Mobilität ist das Ziel – die multimodale Vernetzung eine Grundvoraussetzung.



Die Schwerpunkte der ÖBB Klimaschutzstrategie 2030 – als erste Phase auf dem Weg bis 2050 – bestehen aus sechs wesentlichen Dimensionen:

- **Elektrifizierung – E-Mobilitätsoffensive**: Aktuell sind 73% der Bahnstrecken elektrifiziert. Mittels mehrstufiger Elektrifizierungsstrategie soll der Elektrifizierungsgrad bis 2030 auf 85% angehoben werden.
- **Alternative Antriebe – Schiene**: Etwa 90% der ÖBB Verkehrsleistungen auf der Schiene werden schon jetzt mit Elektrotraction durchgeführt. Auf Nebenstrecken, die aus wirtschaftlichen Gründen nicht elektrifiziert werden, wird die Entwicklung alternativer Antriebstechnologien vorangetrieben, wie beispielsweise der akkubetriebene Siemens Cityjet eco.
- **Klimafreundliche Mobilität – Straße**: Alternative Antriebstechnologien werden auch am ÖBB Straßenverkehrssektor forciert, in Bezug auf den ÖBB-Postbus (z.B. E-Busse) wie auch beim innerbetrieblichen Verkehr.
- **Erneuerbare Energie – Ausbau**: Der Strom für die Züge der ÖBB stammt zur Gänze aus erneuerbaren Energiequellen. Auch in anderen Sektoren soll der Anteil der erneuerbaren Energien erhöht bzw. die Eigenproduktion durch den Bau neuer Kraftwerke forciert werden.
- **Energieeffizienz – Energiesparen**: Am meisten CO₂ spart Energie, die nicht verbraucht wird. Neben der Optimierung der Betriebsführung von Zügen liegt ein Schwerpunkt daher auch auf den österreichweiten Standorten der ÖBB (Gebäudesanierung, LED-Beleuchtung).
- **Verkehrsverlagerung – Integrierte Mobilität**: Attraktive und klimafreundliche Mobilitätslösungen sollen eine nachhaltige Verkehrsverlagerung bewirken und auch in Zukunft Marktanteile sichern. Als Beispiele können die Initiative „30 by 2030“ der europäischen Güterverkehrsbahnen, Initiativen zur Multimodalität sowie der Ausbau von Rail&Drive als auch Park & Ride-Anlagen angeführt werden.

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

D.5. Barrierefreiheit

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

Im Jahr 2006 hat die ÖBB-Holding AG zusammen mit Verantwortlichen der Teilkonzerne und ExpertInnen der Behindertenorganisationen einen Etappenplan gemäß § 19 Bundes-Behindertengleichstellungsgesetz (BGStG) entwickelt und die Maßnahmen des ÖBB-Konzerns gesamthaft darstellt. 2016 haben die Konzerngesellschaften ihre strategischen Überlegungen überprüft und neue Umsetzungspläne für weitere Bahnhöfe und für die Fahrzeugflotte bis 2025 erstellt. Dieser Bericht wurde im Februar 2016 den ÖBB Stakeholdern präsentiert. Im Oktober 2018 wurde den ÖBB Stakeholdern der gegenwärtige Status quo vorgestellt.

Ticketkauf

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

Nah- und Fernverkehr

Die Barrierefreiheit der Züge wird laufend durch neues Wagenmaterial verbessert: So wurde beim neuen Nahverkehrs zug ÖBB Cityjet besonderer Wert auf bequeme Niederflureinstiege, breite Portale, offene Übergänge und stärkere Farbkontraste für Reisende mit Sehbehinderung gelegt. 2018 kamen im Nahverkehr bereits 133 Cityjet-Garnituren, 187 Talent-Garnituren, 60 Desiro-Garnituren und 67 Doppelstockwagen als barrierefreie Niederflurfahrzeuge zum Einsatz. Im Fernverkehr waren 60 Railjet-Garnituren im Einsatz. Diese verfügen über einen fahrzeuggebundenen Hebelift sowie drei Plätze für RollstuhlfahrerInnen, die auch mit Steckdosen zum Laden für Rollstuhlbatterien ausgestattet sind. Für Reisende mit Sehbehinderung sind taktile Elemente vorhanden. Darüber hinaus ist für den Blindenführhund ein eigener Platz vorgesehen. Mit den 27 ÖBB Multifunktionswagen ist es auch für Reisende im Rollstuhl möglich, im Nachtreiseverkehr in einem Liegewagenabteil mit Begleitperson zu verreisen.

Postbus

Alle neu beschafften Niederflurfahrzeuge sind mit mechanischer bzw. elektrischer Klapprampe ausgestattet. Die Hochflurbusse haben einen Hebelift im Fahrzeug, mit dem der Einstieg für KundInnen im Rollstuhl in den Bus ermöglicht wird. Die Sondernutzungsfläche ist mit einem Rückhaltesystem ausgestattet. Die Ausstattung eines Sitzplatzes für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste gehört bereits zum Standard. 2018 sind rd. 85% des Busfuhrparks barrierefrei.

Intercitybusse

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

Infrastruktur

Seit Ende 2018 profitieren 80% aller Reisenden in rd. 230 Bahnhöfen von modernen, barrierefreien Stationen. Im Jahr 2027 werden bereits 90% der Reisenden im Netz der ÖBB-Infrastruktur AG barrierefrei unterwegs sein können.

Jährlich werden rd. zehn weitere Bahnhöfe barrierefrei gestaltet. 2018 lagen die Schwerpunkte in Oberösterreich, Niederösterreich, Kärnten und Tirol. Dieser Weg der Modernisierung von Bahnhöfen und Haltestellen wird auch 2019 konsequent fortgesetzt. Dabei sind den ÖBB die Errichtung und Erweiterung von Park & Ride-Anlagen samt Pkw-Behindertenparkplätzen im Nahbereich der Zugänge ein besonderes Anliegen.

Ebenfalls 2018 wurden die erfolgreichen „Stakeholder-Dialoge“, ein bundesländerweise direkter Austausch mit Menschen mit Behinderungen und Interessensvertretungen, durchgeführt. Diese Praxiserfahrungen sind für die ÖBB-Infrastruktur AG wertvolle Anregungen, um zukünftig noch bessere Lösungen zu finden. Denn oft sind es zusätzliche, kleine Maßnahmen, die Menschen mit Behinderungen die Benützung der Bahn leichter machen.

D.6. Sicherheit

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

Bei allen Aktivitäten im ÖBB-Konzern steht daher Sicherheit immer an oberster Stelle. Die in den Teilkonzernen eingeführten zertifizierten Sicherheitsmanagementsysteme unterstützen die Steuerung der Sicherheitsleistung.

Erkenntnisse aus Vorfällen, Unfalluntersuchungen, internen Prüfungen (Sicherheitskontrollen, Audits etc.) sowie dem Trendmonitoring münden in konzernweit abgestimmte Maßnahmen. Die Sicherheitsmanagementsysteme, das Trendmonitoring sowie die Unterstützung von pro-aktivem Lernen aus Fehlern und Beinaheunfällen tragen wesentlich dazu bei, Sicherheitsrisiken rechtzeitig zu erkennen, gegensteuernde Maßnahmen abzuleiten und Restrisiken zu beherrschen.

Jährliche Investitionen von über rd. 2,5 Mrd. EUR in Neu-, Ausbau- und Instandhaltung der Infrastrukturanlagen sowie in neue Fahrzeuge mit modernsten Zugsicherungsanlagen unterstützen zudem die Gewährleistung einer sicheren Betriebsführung.

Da es Anfang 2018 zu einer Häufung von Vorfällen kam, wurden ergänzend zu den bereits laufenden und geplanten Sicherheitsaktivitäten zusätzliche Maßnahmen gesetzt und das konzernweite Programm „Sicherheit auf Schiene“ gestartet. Für die Programmleitung konnte ein in der internationalen Bahnbranche anerkannter Sicherheitsexperte hinzugezogen werden. Gemeinsam mit allen Sicherheitsverantwortlichen im Konzern wurde ein Konzept für strukturelle Verbesserungen zur Stärkung der Sicherheit erarbeitet. Darüber hinaus wurde die Umsetzung prioritärer Maßnahmen, wie zum Beispiel der Einbau von zusätzlichen 500-Hz-Magneten oder die Umsetzung einer Warn-App zur Vermeidung von Signalüberfahrungen, beschleunigt. Ein wesentlicher Schwerpunkt ist die „Weiterentwicklung der Sicherheitskultur“ im Konzern, die mit einem Experten aus der Industrie in die Wege geleitet wurde. In diesem Zusammenhang werden sich die ÖBB in den kommenden Jahren intensiv mit der Sensibilisierung zu sicherem Verhalten und dem Ausbau des systematischen Lernens im Konzern auseinandersetzen. Im Sinne der Unternehmenswerte „Wir vor ich“, „Überzeugende Leistungen für unsere KundInnen“ und „Initiative ergreifen“ arbeiten die ÖBB konzernübergreifend daran, ihr Sicherheitsversprechen täglich gegenüber KundInnen sowie gegenüber MitarbeiterInnen zu erfüllen und sich stetig zu verbessern.

D.7. Pünktlichkeit

Eines der Fundamente des ÖBB-Konzerns ist der pünktliche und zuverlässige Bahnbetrieb. Pünktlichkeit trägt wesentlich zur Qualität des Angebotes bei. Teil der täglichen Aufgabe ist es, das Kundenversprechen Pünktlichkeit zu erfüllen und unter Berücksichtigung der sich verändernden Rahmenbedingungen die Betriebsqualität weiterzuentwickeln. Im Jahr 2018 waren 86,8 % der ÖBB Züge im Fernverkehr und 96,4 % der ÖBB Züge im Nahverkehr pünktlich. Die Züge der Rail Cargo Austria verkehrten im ÖBB Netz mit einer Pünktlichkeit von 79,7%. Damit zählen die ÖBB zu den pünktlichsten Bahnen in Europa.

Grundlage zur Verbesserung und Erreichung der Pünktlichkeitswerte im Jahr 2018 war ein umfangreiches Maßnahmenprogramm, das neben einer laufenden Verbesserung der Anlagen- und Fahrzeugstabilität auch eine zuverlässigere Prognose der Auswirkungen von Bauarbeiten sowie dazugehörige Gegensteuerungsmaßnahmen umfasste. Auch die enge Zusammenarbeit mit Nachbarbahnen zeigte im Jahr 2018 positive Wirkung auf die Pünktlichkeit im grenzüberschreitenden Verkehr.

Zu den Herausforderungen für eine weitere Steigerung der Pünktlichkeit zählen die weitere Erhöhung der Zuverlässigkeit von Anlagen und Fahrzeugen. Durch die Zuhilfenahme neuer Technologien und Innovationen, sowie die laufende Erneuerung der Anlagen und des Fuhrparks wird wesentlich in Pünktlichkeit und Fahrgastkomfort investiert.

Mit Blick auf die mittelfristigen Ziele muss die Pünktlichkeit konzernübergreifend weiter verbessert werden. Daher wurde ein gemeinsamer Maßnahmenkatalog entwickelt. Die Wirkung der Initiativen sowie die Gewährleistung der dafür notwendigen finanziellen Mittel werden laufend evaluiert, um eine nachhaltige Weiterentwicklung in Sachen Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit im Spannungsfeld von Qualität und Wirtschaftlichkeit zu garantieren.

Die Optimierung und Automatisierung von Betriebsabläufen sowie die perfekte Planung und Abwicklung von Bautätigkeiten im Netz der ÖBB stellen einen weiteren wichtigen Baustein zur Gewährleistung hoher Betriebsqualität dar.

Einen wesentlichen Anteil an unpünktlichen Zügen verursachen Nachbarbahnen. Durch intensive Zusammenarbeit und Koordination im Vorfeld von Bauarbeiten soll der Einfluss auf das Netz der ÖBB möglichst geringgehalten werden.

E. Chancen- und Risikobericht

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

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

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

Prozess Chancen- und Risikomanagement



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

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

Strategie

Es wird ein regelmäßiges Controlling der strategischen Maßnahmen durchgeführt.

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

Unter Einbindung aller Konzerngesellschaften wird an einem Konzept gearbeitet, welches diese umfassende Transformation einleitet und das Unternehmen auf wesentliche Herausforderungen und Risiken, die sich insbesondere aus dem verschärften Wettbewerbsdruck und dem technologischen Wandel in den nächsten zehn Jahren ergeben, vorbereitet. Das Fundament der operativen Exzellenz wird weiter gestärkt werden.

Operativer Betrieb

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

Absatz und Vertrieb

Risiken bestehen vor allem durch einen steigenden Wettbewerb. Die Beobachtung und Analyse des Kundenverhaltens sowie eine gezielte Anpassung des Angebots mindern diese Risiken. Durch diese Maßnahme wird auch die Chance erhöht, neue Kunden zu gewinnen und das Marktpotenzial bestehender Kunden weiter auszuschöpfen.

Die langfristigen wirtschaftlichen Auswirkungen des Austritts Großbritanniens aus der Europäischen Union sind derzeit noch nicht abschätzbar, der Einfluss wird aber von den meisten Wirtschaftsexperten eher als gering eingestuft. Sollte sich das Wirtschaftswachstum in Europa in Folge dessen jedoch deutlich verringern, so könnte dies einen negativen Einfluss auf die Geschäftsentwicklung des ÖBB-Konzerns haben. Das direkte Geschäftsvolumen des ÖBB-Konzerns mit Unternehmen aus Großbritannien ist mit Umsatzerlösen in Höhe von rd. 2,1 Mio. EUR jedoch als sehr gering einzustufen.

Personal, Führung und Organisation

Hier besteht das Risiko, dass durch Nicht- bzw. Teilumsetzung von geplanten Maßnahmen, wie z. B. Effizienzsteigerungen oder Recruiting und Wissenstransfer, Personalmehraufwand entsteht. Um dieses Risiko zu mindern, erfolgt ein umfassendes 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 (z. B. durch neue technische oder organisatorische Vorgaben). Dementsprechend sorgfältig werden die Entwicklungen auf mögliche Auswirkungen untersucht, um frühzeitig reagieren zu können.

Entsprechend dem Verbandverantwortlichkeitsgesetz gilt auch für den ÖBB-Konzern, dass Unternehmen für gerichtlich strafbare Taten ihrer MitarbeiterInnen oder Entscheidungsträger verantwortlich gemacht und bestraft werden können. Um diesem Risiko zu begegnen, werden im Rahmen des rechtlichen Risikomanagements strafrechtlich bedeutsame Bereiche identifiziert, etwa im Bereich der Fahrlässighkeits-, 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 Verantwortlichkeitsbereiche 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 sorgen der Konzern „Chief Information Security Officer“ gemeinsam mit den Ansprechpersonen in Teilkonzernen und Gesellschaften mit organisatorischen Maßnahmen für eine konzernweite einheitliche Steuerung und Überwachung (Security-Governance) der Informationssicherheit. Die Security-Governance 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.

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

Der Großteil der konzernweit eingesetzten Derivate (wie im Vorjahr rd. 97% nach Nominale) sind nicht strukturierte Standardabsicherungsgeschäfte (Plain-Vanilla-Zinsswaps). Wie im Vorjahr entfällt ein Anteil von 3% des Nominales 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 Marktinsänderungen 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. Nur die Gesellschaften in Ungarn und in der Tschechischen Republik haben anteilmäßig sehr geringe Finanzierungen in lokaler Währung aufgenommen.

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

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

Kontrahentenrisiko

Das Kontrahentenrisiko erfasst das Schadenspotenzial hinsichtlich Nichterfüllung finanzieller Verpflichtungen durch Geschäftspartner (vorwiegend Geldmarktgeschäfte, Veranlagungen, barwertig positive Swapgeschäfte). 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. Im Jahr 2016 wurden zwei Transaktionen unter Erhaltung des Nettobarwertvorteils vorzeitig beendet, zwei weitere 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

Strom

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.

Diesel

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

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

Die ÖBB-Postbus GmbH ist Marktführer im öffentlichen Regionalverkehr auf der Straße. Um die benötigten Mengen Diesel abzudecken, schließt die ÖBB-Postbus GmbH mit mehreren Lieferanten Rahmenverträge ab. Die Bestellung des Treibstoffes erfolgt auf Basis der in den Verträgen festgelegten Konditionen (Platts Notierung Rotterdam) zuzüglich einem im Vertrag definierten Aufschlag für die Transportlogistik. Der Aufschlag für den Transport kann je Einlieferstelle unterschiedlich sein. Der Aufschlag war in den Verträgen bis Ende des Jahres 2018 fix geregelt und danach bis zum Vertragsende indiziert.

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

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

Internes Kontrollsystem

Die Vorstände und Geschäftsführer der Konzerngesellschaften sind sich der Verpflichtung zur Ausgestaltung eines angemessenen internen Kontrollsystems (IKS) bewusst und nehmen diese Verantwortung entsprechend wahr. Zum IKS ist ein 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 Überprüfungstätigkeit weisungsfrei agiert. Ein weiterer wesentlicher Aspekt der Compliancetätigkeit liegt in der Umsetzung von Präventivmaßnahmen.

Information und Kommunikation

Unabhängig von der konzernweit wirkenden Harmonisierung weist jeder Teilkonzern der dezentralen Konzernstruktur entsprechend ein angemessenes, wirksames IKS nach; die Einrichtung und Aufrechterhaltung erfolgt somit eigenverantwortlich ebendort.

Seit 2012 ist die in ihren Mindestausprägungen vereinheitlichte Dokumentation des IKS in Form eines konzernweit gültigen Mindeststandards zur Umsetzung veröffentlicht, der regelmäßig evaluiert und gegebenenfalls angepasst wird. 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.

F. Anmerkungen zum Lagebericht

Dieser Lagebericht enthält Aussagen und Prognosen, die sich auf die zukünftige Entwicklung des Konzerns und seines wirtschaftlichen Umfelds beziehen. Sämtliche Prognosen wurden auf Basis der zum Erstellungszeitpunkt zur Verfügung stehenden Informationen erstellt. Es können daher die tatsächlich eintretenden Entwicklungen von den im Lagebericht geschilderten Erwartungen abweichen.

Wien, am 29.03.2019

Der Vorstand

Mag. (FH) Ing. Andreas Matthä

Mag. Josef Halbmayr MBA

»Ich persönlich mache das, um für unsere Kundinnen und Kunden da zu sein. Damit der Betrieb möglichst schnell wieder geradlinig weiterläuft.«

ROLAND SCHMID, Zugbegleiter und Feuerwehrmann, über seine Mitarbeit im Team ÖBB
(mehr zum Thema Unternehmenswerte ab Seite 48)



Wir vor Ich



Überzeugende
Leistungen für
unsere Kunden



Initiative
ergreifen

Konzernabschluss

Konzernabschluss

Konzern-Gesamtergebnisrechnung 2018

Konzern-Gewinn-und-Verlust-Rechnung 2018

	Erläuterung	2018 in TEUR	2017 in TEUR
Umsatzerlöse	4	5.643.962,0	5.521.844,0
Bestandsveränderungen		446,4	694,8
Andere aktivierte Eigenleistungen	5	373.360,3	359.528,7
Sonstige betriebliche Erträge	6	951.169,3	872.793,0
Gesamterträge		6.968.938,0	6.754.860,5
Aufwendungen für Material und bezogene Leistungen	7	-1.988.237,7	-1.926.352,4
Personalaufwand	8	-2.691.937,6	-2.543.232,0
Abschreibungen	9	-1.072.537,5	-1.033.276,7
Sonstige betriebliche Aufwendungen	10	-428.554,2	-461.905,0
Betriebsergebnis (EBIT ohne Ergebnis aus nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmen)		787.671,0	790.094,4
Ergebnis aus nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmen	17	2.970,6	3.030,6
Zinserträge	11	20.663,1	30.131,1
Zinsaufwendungen	11	-647.907,6	-654.126,5
Sonstiger Finanzertrag	12	13.045,4	49.373,1
Sonstiger Finanzaufwand	12	-25.553,0	-42.206,0
Finanzergebnis inkl. Ergebnis aus nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmen		-636.781,6	-613.797,7
Ergebnis vor Ertragsteuern (EBT)		150.889,4	176.296,7
Ertragsteuern	13	52.210,1	-9.122,1
Konzernjahresergebnis		203.099,5	167.174,6
Konzernjahresergebnis anteilig zugerechnet:			
dem Aktionär des Mutterunternehmens		212.391,2	175.812,4
den nicht beherrschenden Gesellschaftern		-9.291,7	-8.637,8

Konzern-Gesamtergebnisrechnung 2018

Sonstiges Ergebnis 2018

	Erläuterung	2018 in TEUR	2017 in TEUR
Konzernjahresergebnis		203.099,5	167.174,6
Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste	24	1.842,7	2.994,2
Posten, die in künftigen Perioden nicht in die Gewinn-und-Verlust-Rechnung umgegliedert werden		1.842,7	2.994,2
Cashflow Hedges	24	32.835,4	25.906,7
Available-for-Sale-Rücklage	24	0,0	-2.014,0
Unrealisiertes Ergebnis aus der Währungsumrechnung	24	-7.607,8	-234,3
Posten, die in künftigen Perioden in die Gewinn-und-Verlust-Rechnung umgegliedert werden		25.227,6	23.658,4
Sonstiges Ergebnis		27.070,3	26.652,6
Konzerngesamtergebnis		230.169,8	193.827,2
Konzerngesamtergebnis anteilig zugerechnet:			
dem Aktionär des Mutterunternehmens		239.461,5	202.465,0
den nicht beherrschenden Gesellschaftern		-9.291,7	-8.637,8

Konzern-Bilanz per 31.12.2018

Vermögen	Erläuterung	31.12.2018 in TEUR	31.12.2017 in TEUR
Langfristige Vermögenswerte			
Sachanlagen	14	26.808.685,7	25.575.630,7
Immaterielle Vermögenswerte	15	769.253,1	744.663,0
Als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien	16	154.920,3	158.772,4
Nach der Equity-Methode bilanzierte Unternehmen	17	64.457,0	61.331,0
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	18	324.402,4	310.510,5
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	20	146.814,1	156.629,7
Latente Steueransprüche	13	117.466,9	75.689,4
		28.385.999,5	27.083.226,7
Kurzfristige Vermögenswerte			
Vorräte	21	257.388,5	244.206,6
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	20	549.800,4	564.456,5
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	20	358.827,3	309.525,5
Forderungen aus Ertragsteuern	13	758,5	489,6
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	18	62.515,2	35.471,7
Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte	19	125,1	979,5
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	22	94.475,1	112.617,1
		1.323.890,1	1.267.746,5
		29.709.889,6	28.350.973,2
Eigenkapital und Schulden			
Eigenkapital			
Grundkapital	23	1.900.000,0	1.900.000,0
Kapitalrücklagen	24	260.812,2	260.812,2
Andere Rücklagen	24	-86.568,2	-106.933,7
Erwirtschaftetes Ergebnis	24	441.887,5	244.094,0
dem Aktionär des Mutterunternehmens zurechenbares Eigenkapital		2.516.131,6	2.297.972,5
Anteile nicht beherrschender Gesellschafter	23	12.531,3	7.915,4
		2.528.662,9	2.305.887,9
Langfristige Schulden			
Finanzverbindlichkeiten	25	21.721.976,0	22.839.416,6
Rückstellungen	26	512.980,1	513.235,7
Sonstige Verbindlichkeiten	27	45.717,5	51.222,1
Latente Steuerschulden	13	11.028,5	13.287,7
		22.291.702,1	23.417.162,1
Kurzfristige Schulden			
Finanzverbindlichkeiten	25	2.424.370,1	709.870,9
Rückstellungen	26	131.162,1	172.198,8
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	27	1.022.191,8	748.510,0
Sonstige Verbindlichkeiten	27	1.311.800,6	997.343,5
		4.889.524,6	2.627.923,2
		29.709.889,6	28.350.973,2

Konzern-Geldflussrechnung 2018

	Erläuterung	2018 in TEUR	2017 in TEUR
Ergebnis vor Ertragsteuern (EBT)		150.889	176.297
Unbare Aufwendungen und Erträge			
+ Abschreibung auf Sachanlagen, immaterielle Vermögenswerte und als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	9	1.242.517	1.208.778
+ Abschreibung / - Zuschreibung auf langfristige finanzielle Vermögenswerte		5	158
- Auflösung von Kostenbeiträgen von Dritten	9	-172.118	-175.502
+ Verluste / - Gewinne aus dem Abgang von Sachanlagen, immateriellen Vermögenswerten und als Finanzinvestition gehaltene Immobilien		-54.888	-50.189
+ Verluste / - Gewinne aus dem Abgang von finanziellen Vermögenswerten		-20	0
- Wechselkursbedingte Gewinne / + Wechselkursbedingte Verluste		3.254	327
- Sonstige zahlungsunwirksame Erträge / + Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen		2.361	410
+ Zinsaufwand	11	647.908	654.127
- Zinsertrag	11	-20.663	-30.131
Veränderungen der Vermögenswerte und Schulden			
- Zunahme / + Abnahme von Vorräten	21	-13.040	-25.051
- Zunahme / + Abnahme der Forderungen aus L+L sowie anderer Vermögenswerte		8.994	-32.408
+ Zunahme / - Abnahme der Verbindlichkeiten aus L+L sowie anderer Schulden und Abgrenzungen		599.702	204.604
+ Zunahme / - Abnahme von Rückstellungen	26	-44.374	2.158
- Gezahlte Zinsen		-716.199	-718.629
+ Erhaltene Zinsen		9.745	21.692
- Gezahlte Ertragsteuern	13	-10.119	-7.632
Geldfluss aus der betrieblichen Tätigkeit a)		1.633.953	1.229.009
+ Einzahlungen aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten		40.055	93.523
- Auszahlungen für Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	14, 15	-2.384.677	-2.449.522
+ Einzahlungen aus dem Abgang von finanziellen Vermögenswerten		643	35
- Auszahlungen für Investitionen in finanzielle Vermögenswerte		-1.040	-2.518
+ Einzahlungen / - Rückzahlungen von Kostenbeiträgen von Dritten	14, 15	126.833	133.601
- Auszahlungen für den Erwerb von konsolidierten Unternehmen und sonstigen Geschäftseinheiten		0	-11.515
+ Erhaltene Dividenden		95	1.502
+ Tilgung von gewährten Krediten (aus Investitionstätigkeit)		-958	3
Geldfluss aus der Investitionstätigkeit b)		-2.219.049	-2.234.891
- Auszahlungen an nicht beherrschende Gesellschafter		-7.061	-970
+ Einzahlungen aus der Begebung von Anleihen und Aufnahme von Finanzkrediten	25	955.838	3.270.084
- Auszahlungen für die Tilgung von Anleihen und Finanzkrediten		-394.017	-2.168.298
- Auszahlungen für Finance-Lease-Finanzierungen		-14.943	-13.723
+ Einzahlung aus Gewährung / - Auszahlung für Tilgung von sonstigen Darlehen		1.468	-112.602
Geldfluss aus der Finanzierungstätigkeit c)		541.285	974.491
<i>Liquide Mittel zum Periodenbeginn</i>		<i>104.709</i>	<i>135.832</i>
Foreign Currency Translation		-125	269
Veränderungen der liquiden Mittel aus den Geldflüssen (Cashflow) (a+b+c)		-43.811	-31.392
Liquide Mittel zum Periodenende		60.773	104.709

Hinsichtlich der Zusammensetzung des Fonds wird auf Erläuterung 34 verwiesen.

Aufstellung der Veränderung des Konzern-Eigenkapitals 2018

dem Aktionär des Mutterunternehmens zurechenbares Eigenkapital									
Andere Rücklagen									
in TEUR	Grundkapital	Kapitalrücklagen	Cashflow-Hedge-Rücklage	Available-for-Sale-Rücklage	Währungsdifferenzen	Erwirtschaftetes Ergebnis	Summe Eigenkapital	Anteile nicht beherrschender Gesellschafter	Gesamtes Eigenkapital
Stand 01.01.2017	1.900.000,0	260.812,2	-94.715,0	6.876,0	-42.753,0	57.378,0	2.087.598,2	5.520,5	2.093.118,7
Konzernjahresergebnis						175.812,4	175.812,4	-8.637,8	167.174,6
Sonstiges Ergebnis			25.906,7	-2.014,0	-234,3	2.994,2	26.652,6		26.652,6
Konzerngesamtergebnis			25.906,7	-2.014,0	-234,3	178.806,6	202.465,0	-8.637,8	193.827,2
Ausschüttungen an nicht beherrschende Gesellschafter								-1.167,3	-1.167,3
Effekte aus Kapitalkonsolidierungen						7.909,3	7.909,3	12.200,0	20.109,3
Stand 31.12.2017	1.900.000,0	260.812,2	-68.808,4	4.862,0	-42.987,3	244.094,0	2.297.972,5	7.915,4	2.305.887,9

dem Aktionär des Mutterunternehmens zurechenbares Eigenkapital									
Andere Rücklagen									
in TEUR	Grundkapital	Kapitalrücklagen	Cashflow-Hedge-Rücklage	Available-for-Sale-Rücklage	Währungsdifferenzen	Erwirtschaftetes Ergebnis	Summe Eigenkapital	Anteile nicht beherrschender Gesellschafter	Gesamtes Eigenkapital
Stand 01.01.2018	1.900.000,0	260.812,2	-68.808,4	4.862,0	-42.987,3	244.094,0	2.297.972,5	7.915,4	2.305.887,9
Anpassungen aus der erstmaligen Anwendung von IFRS 9, nach Steuern				-4.862,0		-1.285,2	-6.147,2		-6.147,2
Angepasster Stand zum 01.01.2018	1.900.000,0	260.812,2	-68.808,4	0,0	-42.987,3	242.808,8	2.291.825,3	7.915,4	2.299.740,7
Konzernjahresergebnis						212.391,2	212.391,2	-9.291,7	203.099,5
Sonstiges Ergebnis			32.835,4	0,0	-7.607,8	1.842,7	27.070,3		27.070,3
Konzerngesamtergebnis			32.835,4	0,0	-7.607,8	214.233,9	239.461,5	-9.291,7	230.169,8
Ausschüttungen an nicht beherrschende Gesellschafter								-1.247,6	-1.247,6
Effekte aus dem Erwerb von Anteilen von nicht beherrschender Gesellschafter						-15.155,2	-15.155,2	15.155,2	0,0
Stand 31.12.2018	1.900.000,0	260.812,2	-35.973,0	0,0	-50.595,1	441.887,5	2.516.131,6	12.531,3	2.528.662,9

Die Anzahl der Aktien beträgt unverändert 190.000 Stück.

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

Erläuterungen zum Konzernabschluss per 31.12.2018

A. GRUNDLAGEN UND METHODEN

Die Österreichische Bundesbahnen-Holding Aktiengesellschaft (fortan kurz ÖBB-Holding AG) und ihre Tochtergesellschaften bilden den Konzern der Österreichischen Bundesbahnen-Holding Aktiengesellschaft (fortan ÖBB-Konzern).

Bei der ÖBB-Holding AG handelt es sich um eine Aktiengesellschaft, die entsprechend § 2 (1) Bundesbahngesetz i. d. F. Bundesbahnstrukturgesetz BGBl. I Nr. 138/2003 im Jahre 2004 als nunmehr oberste Konzerngesellschaft des ÖBB-Konzerns gegründet wurde, ihren Sitz in Wien hat und deren Anteile zu 100% dem Bund vorbehalten sind. Die Verwaltung der Anteile obliegt dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie. Die Adresse des eingetragenen Firmensitzes lautet: Am Hauptbahnhof 2, 1100 Wien, Österreich. Der ÖBB-Konzern ist im Firmenbuch unter FN 247642 f beim Handelsgericht Wien eingetragen. Dort wird auch der Konzernabschluss hinterlegt.

Der ÖBB-Konzern präsentiert sich mit der ÖBB-Holding AG als strategischer Leitgesellschaft, die alle Anteile an den drei Aktiengesellschaften (Teilkonzernen) ÖBB-Personenverkehr Aktiengesellschaft, Rail Cargo Austria Aktiengesellschaft und ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft hält (fortan AG anstelle Aktiengesellschaft). Die Teilkonzerne werden fortan Teilkonzern ÖBB-Personenverkehr, Teilkonzern Rail Cargo Austria und Teilkonzern ÖBB-Infrastruktur genannt. Im Rahmen der Segmentberichterstattung werden die Teilkonzerne nachfolgend beschrieben.

Ein Tochterunternehmen der ÖBB-Holding AG, die ÖBB-Infrastruktur AG, ist gemäß § 189a Z 1 lit a UGB ein Unternehmen von öffentlichem Interesse und somit verpflichtet, einen Teilkonzernabschluss gemäß IFRS zu erstellen, da von ihr ausgegebene Anleihen am geregelten Markt an der Börse von Wien zum Handel zugelassen sind. Der Teilkonzernabschluss der ÖBB-Infrastruktur AG wird zum Firmenbuch unter FN 71396 w beim Handelsgericht Wien hinterlegt.

1. Rechnungslegungsgrundsätze

Die ÖBB-Holding AG ist gemäß § 244 Unternehmensgesetzbuch (UGB) verpflichtet, einen Konzernabschluss zu erstellen. Der Konzernabschluss zum 31.12.2018 wurde gemäß § 245a (2) UGB i. V. m der „IFRS-Verordnung“ in Übereinstimmung mit den vom International Accounting Standards Board („IASB“) verabschiedeten International Financial Reporting Standards („IFRS“, „IAS“) und den Interpretationen des International Financial Reporting Interpretation Committee („IFRIC“, „SIC“), welche zum 31.12.2018 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-Holding AG gemäß § 245a UGB einen befreienden Konzernabschluss nach international anerkannten Rechnungslegungsgrundsätzen auf.

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

Erläuterungen zu den geänderten oder neuen IFRS-Regelungen

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

Überarbeitete und geänderte Standards/ Interpretationen		Geltend ab 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-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 aufgrund untergeordneter Höhe Vertragsvermögenswerte (Fertigungsaufträge) unverändert in den Forderungen auf Lieferungen und Leistungen (Erläuterung 20) bzw. Vertragsverbindlichkeiten unverändert in den sonstigen Verbindlichkeiten (Erläuterung 27) ausgewiesen werden. 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 in diesen Bereichen 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-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-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 Eigenkapitalinstrumente, 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 Eigenkapitalinstrumente 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 entweder 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 aufgrund des IFRS 9. Da im ÖBB-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-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**

<i>Wertberichtigung zum 31.12.2017 nach IAS 39</i>	<i>39,2</i>
zusätzlicher Wertminderungsaufwand zum 01.01.2018 aus:	
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	40,7

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-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 resultieren 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.

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
	Available for Sale (at Cost)	FVtPL (EK-Instrumente)	11,0	10,5 ^{*)}
Finanzielle Vermögenswerte	Loans and Receivables	zu fortgeführten Anschaffungskosten	237,0	236,9
	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	86,1	86,0
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	Loans and Receivables	zu fortgeführten Anschaffungskosten	555,9	554,7
Zahlungsmittel- und Zahlungsmitteläquivalente	Cash (Loans and Receivables)	zu fortgeführten Anschaffungskosten (Cash)	112,6	112,6
Summe Buchwert je Kategorie			1.100,6	1.094,5

^{*)} 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
Finanzverbindlichkeiten	At Amortised Cost	zu fortgeführten Anschaffungskosten	23.310,5	23.310,5
	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	101,9	101,9
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	Finance Lease	zu fortgeführten Anschaffungskosten (Finance Lease)	122,7	122,7
	At Amortised Cost	zu fortgeführten Anschaffungskosten	726,6	726,6
Sonstige Verbindlichkeiten	At Amortised Cost	zu fortgeführten Anschaffungskosten	753,0	753,0
	Finance Lease	zu fortgeführten Anschaffungskosten (Finance Lease)	9,7	9,7
Summe Buchwert je Kategorie			25.038,6	25.038,6

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

Finanzielle Vermögenswerte zum 01.01.2018 in Mio. EUR	Buchwert 31.12.2017 nach IAS 39	Reklassifizierungen	Neubewertungen - Wertminderungen	Neubewertungen - sonstige Änderungen	Buchwert 01.01.2018 nach IFRS 9
bewertet zu amortised cost	991,6				1.054,8
Finanzielle Vermögenswerte lfr.	225,6	69,5 ^{a)}	-0,2	-4,9 ^{a)}	290,1
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte lfr.	0,3				0,3
Finanzielle Vermögenswerte kfr.	11,4		-0,0		11,4
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen kfr.	555,9		-1,2		554,7
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte kfr.	85,8		-0,1		85,7
Zahlungsmittel- und Zahlungsmitteläquivalente	112,6				112,6
bewertet zu Available for Sale	80,5				0,0
Finanzielle Vermögenswerte lfr.	80,5	-80,5 ^{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				10,5
Finanzielle Vermögenswerte lfr.	0,0	10,4 ^{e)}		0,2 ^{f)}	10,5 ^{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	1.100,6	0,0	-1,5	-4,7	1.094,5

a) Bisher als Available-for-Sale (at Fair Value) ausgewiesene Wertpapiere werden ab dem 01.01.2019 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.

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).

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	-1,5
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. Die möglichen Auswirkungen der neuen und geänderten Standards werden zurzeit evaluiert.

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 Notesangaben.

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. 72,8 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. 381,8 Mio. EUR sowie die Schulden um rd. 401,3 Mio. EUR erhöhen. Der aus heutiger Sicht erwartete Differenzbetrag in Höhe von rd. 19,5 Mio. EUR wird mit dem Eigenkapital der Eröffnungsbilanz zum 01.01.2019 verrechnet. Um rd. 4,0 Mio. EUR wird sich das EBIT verbessern, das Finanzergebnis wird sich um rd. 4,0 Mio. EUR verschlechtern. Der

Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit erhöht sich bzw. der Cashflow aus Finanzierungstätigkeit verringert sich um rd. 73,0 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. Konsolidierung und Konsolidierungskreis

Konsolidierungsgrundsätze

Bilanzstichtag

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

Währungsumrechnung

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

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. Nichtmonetäre Posten, die zu historischen Anschaffungs- und Herstellungskosten in einer Fremdwährung bewertet werden, werden mit dem Kurs am Tag des Geschäftsvorfalles umgerechnet. Nichtmonetäre Posten, die mit ihrem beizulegenden Zeitwert in einer Fremdwährung bewertet werden, werden mit dem Kurs umgerechnet, der zum Zeitpunkt der Ermittlung des beizulegenden Zeitwerts gültig ist.

Die in den Konzernabschlüssen einbezogenen Jahresabschlüsse der ausländischen Tochtergesellschaften werden wie folgt umgerechnet: Die Vermögenswerte und Schulden werden mit den Fremdwährungs-Referenzkursen der Österreichischen Nationalbank (OeNB) des Bilanzstichtags bewertet. Die Umrechnung der Posten der Gewinn- und Verlust-Rechnung erfolgt mit Jahresdurchschnittskursen. Differenzen aus der Währungsumrechnung werden im sonstigen Konzernergebnis erfasst. Solange das Tochterunternehmen in den Konsolidierungskreis einbezogen wird, erfolgt die Fortführung der Umrechnungsdifferenzen im sonstigen Ergebnis und damit im Konzerneigenkapital. Scheiden Tochterunternehmen aus dem Konsolidierungskreis aus, werden die entsprechenden Umrechnungsdifferenzen im Konzernjahresergebnis erfasst.

Nachdem das Hauptabsatzgebiet des ÖBB-Konzerns in Österreich liegt, werden die Umsätze nur zu einem geringen Teil in anderen Währungen getätigt. Die Wechselkurse wesentlicher Währungen haben sich wie folgt entwickelt (Quelle: Referenzkurse der Europäischen Zentralbank [EZB] gemäß www.oenb.at):

in EUR gerundet	Stichtagskurs		Jahresdurchschnittskurs	
	31.12.2018	31.12.2017	2018	2017
Bosnien und Herzegowina Mark (BAM)	1,956	1,956	1,956	1,956
Bulgarischer Lew (BGN)	1,956	1,956	1,956	1,956
Kroatische Kuna (HRK)	7,413	7,440	7,418	7,464
Neue Türkische Lire (TRY)	6,059	4,546	5,708	4,121
Polnische Zloty (PLN)	4,301	4,177	4,262	4,257
Rumänische Leu (RON)	4,664	4,659	4,654	4,569
Russische Rubel (RUB)	79,715	69,392	74,042	65,938
Tschechische Kronen (CZK)	25,724	25,535	25,647	26,326
Ungarische Forint (HUF)	320,980	310,330	318,890	309,190
US-Dollar (USD)	1,145	1,199	1,181	1,130

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-Konzern einheitlich von allen Tochtergesellschaften angewendet.

Unternehmenszusammenschlüsse

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

Erwirbt der Konzern ein Unternehmen, beurteilt er die geeignete Klassifizierung und Designation der finanziellen Vermögenswerte und übernommenen Schulden in Übereinstimmung mit den Vertragsbedingungen, wirtschaftlichen Gegebenheiten und den zum Erwerbszeitpunkt vorherrschenden Bedingungen. Dies beinhaltet auch eine Trennung der in Basisverträgen eingebetteten Derivate. Bei sukzessiven Unternehmenszusammenschlüssen wird der vom Erwerber zuvor an dem erworbenen Unternehmen gehaltene Eigenkapitalanteil zum beizulegenden Zeitwert zum Erwerbszeitpunkt neu bestimmt und der daraus resultierende Gewinn oder Verlust erfolgswirksam erfasst. Eine vereinbarte bedingte Gegenleistung wird zum Erwerbszeitpunkt zum beizulegenden Zeitwert erfasst. Nachträgliche Änderungen des beizulegenden Zeitwerts einer bedingten Gegenleistung, die einen Vermögenswert oder eine Schuld darstellen, werden in Übereinstimmung mit IFRS 9 „Finanzinstrumente“ entweder in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung oder im sonstigen Ergebnis erfasst. Eine bedingte Gegenleistung, die als Eigenkapitalinstrument eingestuft ist, wird nicht neu bewertet, ihre spätere Abgeltung wird im Eigenkapital bilanziert.

Der Geschäfts- oder Firmenwert wird bei erstmaligem Ansatz zu Anschaffungskosten 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.

Transaktionen mit nicht beherrschenden Gesellschaftern ohne Verlust der Beherrschung

Transaktionen mit nicht beherrschenden Gesellschaftern ohne Verlust der Beherrschung werden wie Transaktionen mit Eigenkapitaleignern des Konzerns behandelt. Ein aus dem Erwerb eines nicht beherrschenden Anteils entstehender Unterschiedsbetrag zwischen der gezahlten Leistung und dem betreffenden Anteil am Buchwert des Nettovermögens des Tochterunternehmens wird im Eigenkapital erfasst. Gewinne und Verluste, die bei der Veräußerung von nicht beherrschenden Anteilen entstehen, werden ebenfalls im Eigenkapital erfasst.

Assoziierte Unternehmen

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

Anteile an assoziierten Unternehmen werden im Konzernabschluss unter Anwendung der Equity-Methode einbezogen, soweit diese nicht als zur Veräußerung gehalten (IAS 39) klassifiziert werden oder ab dem 01.01.2018 als Eigenkapitalinstrumente bewertet zum beizulegenden Zeitwert eingestuft werden. Die erstmalige Erfassung erfolgt zu Anschaffungskosten. Diese werden in der Folge um die Veränderungen des Anteils des ÖBB-Konzerns am Reinvermögen nach dem Erwerbszeitpunkt sowie um Verluste durch Wertminderungen angepasst. Verluste, die den Anteil des ÖBB-Konzerns an assoziierten Unternehmen übersteigen, werden nicht erfasst, wenn keine Verpflichtung zu Nachschüssen besteht.

Übersteigen die Anschaffungskosten des durch den ÖBB-Konzern erworbenen Anteils die beizulegenden Zeitwerte der identifizierbaren Vermögenswerte und Schulden des assoziierten Unternehmens zum Erwerbszeitpunkt, wird der Unterschiedsbetrag als Geschäfts- oder Firmenwert im Rahmen des Beteiligungsansatzes bilanziert. Unterschreiten die Anschaffungskosten des durch den ÖBB-Konzern erworbenen Anteils die beizulegenden Zeitwerte der identifizierbaren Vermögenswerte und Schulden zum Erwerbszeitpunkt, wird der Unterschiedsbetrag in der Periode des Erwerbs ertragswirksam erfasst.

Gemeinschaftsunternehmen

Eine gemeinsame Vereinbarung ist eine Vereinbarung, bei dem 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 Anlagenherstellungen im ÖBB-Konzern werden die darauf entfallenden Umsatzerlöse unter Berücksichtigung der Zwischenergebniseliminierung in aktivierte Eigenleistungen umgegliedert.

Zwischenergebniseliminierung

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

Zusammensetzung und Veränderung des Konsolidierungskreises

Der Konsolidierungskreis umfasst neben der ÖBB-Holding AG 69 (Vj: 72) weitere vollkonsolidierte sowie elf (Vj: acht) assoziierte Unternehmen und ein (Vj: ein) Gemeinschaftsunternehmen, die nach der Equity-Methode einbezogen werden, somit insgesamt 82 (Vj: 82) Unternehmen. Die in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen sind in Erläuterung 35 angeführt.

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

Änderung des Konsolidierungskreises in den Jahren 2017 und 2018

Der Konsolidierungskreis hat sich wie folgt entwickelt:

Konsolidierungskreis	Voll-konsolidierung	Konsolidierung nach der Equity-Methode	Gesamt
Stand 01.01.2017	66	10	76
<i>davon ausländische Gesellschaften</i>	<i>33</i>	<i>7</i>	<i>40</i>
Änderung der Konsolidierungsart nach Zukauf	1	-1	0
Änderung des Konsolidierungskreises	5	0	5
Zugang (Kauf)	1	0	1
Stand 31.12.2017	73	9	82
<i>davon ausländische Gesellschaften</i>	<i>36</i>	<i>6</i>	<i>42</i>
Erstkonsolidierung	0	3	3
Änderung des Konsolidierungskreises	-1	0	-1
Abgang	-2	0	-2
Stand 31.12.2018	70	12	82
<i>davon ausländische Gesellschaften</i>	<i>36</i>	<i>7</i>	<i>43</i>

Im Jahr 2018 wurde die ÖBB-Güterzentrum Wien Süd Betriebsgesellschaft m.b.H. endkonsolidiert und die ÖBB-Güterzentrum Wien Süd Betriebsgesellschaft m.b.H. & Co KG nach Anwachsung aller Vermögensgegenstände und Verbindlichkeiten sowie Rechte und Pflichten an die ÖBB-Infrastruktur AG gelöscht. Die ÖBB-Fernbus GmbH wurde rückwirkend per 01.01.2018 auf die ÖBB-Personenverkehr AG verschmolzen.

Daneben wurden per 01.01.2018 die Breitspur Planungsgesellschaft mbH, die HAELA Abfallverwertung GmbH sowie die Terminal Brno, a.s. erstmals unter Anwendung der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen. In Erläuterung 35 werden weitere Angaben zum Konsolidierungskreis angeführt.

Die Darstellung der Firmenwerte ist aus dem Anlagenspiegel in Erläuterung 15 ersichtlich. Die Effekte aus den Endkonsolidierungen von Tochterunternehmen und von Anteilen an Tochterunternehmen sind im sonstigen betrieblichen Ertrag, im sonstigen betrieblichen Aufwand sowie im Ergebnis aus nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmen ertragswirksam erfasst.

Unternehmenskäufe

Die ÖBB-Technische Services-GmbH bildete gemeinsam mit der Stadler Rail AG, Bussnang (CH) das Joint Venture ÖBB STADLER Service GmbH, Linz. Der Konzern erwarb mit Wirkung vom 04.07.2017 60% der Anteile an der ÖBB STADLER Service GmbH, die bis zu diesem Zeitpunkt im alleinigen Eigentum der Stadler Rail AG stand. Die im Jahr 2011 gegründete Gesellschaft ist im Geschäftsbereich Wartungs- und Instandhaltungsleistungen an Schienenfahrzeugen tätig.

Dem Kaufpreis von rd. 9,4 Mio. EUR, der anhand von Zahlungsmitteln beglichen wurde, stand zum 01.08.2017, dem Zeitpunkt der Erstkonsolidierung, ein anteiliges Eigenkapital von rd. 1,6 Mio. EUR, anteilige Kundenbeziehungen abzüglich darauf entfallende latente Steuern in Höhe von rd. 7,5 Mio. EUR und ein daraus resultierender Unterschiedsbetrag nach Zeitwertanpassung in Höhe von rd. 0,2 Mio. EUR gegenüber. Der beizulegende Zeitwert wurde aufgrund der finalen Verteilung des Kaufpreises auf die Vermögenswerte und Schulden mittels der Partial-Goodwill-Methode ermittelt. Der verbleibende Unterschiedsbetrag wurde nicht als Firmenwert aktiviert, sondern ergebnisvermindernd ausgebucht. Den Anteilen nicht beherrschender Gesellschafter wurden Buchwerte in Höhe von rd. 6,1 Mio. EUR zugewiesen.

Die Summe des erworbenen Aktivnettovermögens zum beizulegenden Zeitwert zuzüglich zu den oben angeführten Kundenbeziehungen und den darauf entfallenden latenten Steuern, die zum Erwerbszeitpunkt angesetzt wurden, beträgt rd. 15,3 Mio. EUR. Darin sind Kundenbeziehungen in Höhe von rd. 16,8 Mio. EUR berücksichtigt.

Sukzessiver Erwerb

Per 01.01.2017 wurde der Teilbetrieb „Stückgut“ der Quehenberger Logistics GmbH, Straßwalchen durch die Q Logistics GmbH, Wien im Wege einer Einbringung erworben. Als Gegenleistung wurde ein Teilgeschäftsanteil an der Q Logistics GmbH, der einer Beteiligung am Stammkapital der Q Logistics GmbH von 40% entspricht veräußert. Dadurch hat sich per 01.01.2017 der Anteil des Konzerns an der Q Logistics GmbH von 100% auf 60% verringert. Zudem wurde eine Joint Venture Vereinbarung abgeschlossen. Per 01.01.2017 wurden identifizierte Kundenbeziehungen in Höhe von rd. 6,1 Mio. EUR aktiviert.

Am 16.11.2018 wurden 19,1% und am 17.12.2018 die restlichen 20,1% der Geschäftsanteile zurückerworben, womit die ÖBB-Holding AG Alleingesellschafterin der Q Logistics GmbH geworden ist. Zeitgleich wurde der Joint-Venture-

Vertrag aufgelöst. Der Kaufpreis betrug jeweils 1 EUR. Die im Zuge der Transaktion angefallenen Transaktionskosten sind in den sonstigen betrieblichen Aufwendungen enthalten.

Es handelt sich dabei um eine Transaktion zwischen Eigentümern. Es findet auf der Grundlage des Einheitsgrundsatzes in der Bilanz lediglich eine Wertverschiebung zwischen Mehrheitsgesellschaftern und Minderheiten innerhalb des Eigenkapitals statt. Die Anteile Minderheiten verringern sich um rd. 4.333 TEUR.

Im Laufe des Jahres 2018 haben sich die Marktbedingungen weiter verändert, sodass der im Zeitpunkt des Erwerbs gebildete Firmenwert per 31.12.2018 nach einem Werthaltigkeitstest komplett abgeschrieben werden musste. Daraus ergibt sich im Berichtsjahr ein Aufwand in Höhe von rd. 7.381 TEUR (Vj: rd. 4.200 TEUR) (Erläuterung 3 und 15). 2017 wurde der vorjährige Bewertungsverlust anteilig in Höhe von rd. 1.680 TEUR den Minderheiten zugewiesen.

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

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 wirtschaftliche Nutzungsdauer berechnet und in der Position Abschreibungen in der Konzern-Gewinn- und Verlust-Rechnung ausgewiesen. Geleaste Sachanlagen (Finanzierungsleasing) und Einbauten in fremden Gebäuden werden ebenfalls über die geschätzte Nutzungsdauer oder über die kürzere Vertragslaufzeit abgeschrieben. Ausgaben, die im Buchwert einer Sachanlage während ihrer Erstellung anfielen, werden als „Anlagen in Bau“ ausgewiesen.

Die wirtschaftlichen Nutzungsdauern betragen im Geschäftsjahr 2018:

	Jahre
Bauten	
Unterbau	20–150
<i>Kraftwerksanlagen</i>	80
<i>Tunnel und Galerien</i>	80 bzw. 150
<i>Bahnkörper</i>	100
Sonstige Unterbauanlagen	20 bzw. 80
Hochbau	10–50
Oberbau	35–40
Fahrpark	5–25
Technische Anlagen und Maschinen	
Sicherungs- und Fernmeldeanlagen	5–30
Starkstrom- und Beleuchtungsanlagen	5–50
Geräte und Werkzeuge	4–20
Maschinen und maschinelle Anlagen	9–15
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	2–8

Restbuchwerte und Restnutzungsdauern werden jährlich zum Bilanzstichtag überprüft.

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

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

Firmenwerte und sonstige immaterielle Vermögenswerte

Firmenwert

Der Firmenwert stellt den Überschuss der Anschaffungskosten des Unternehmenserwerbs über den beizulegenden Zeitwert der Anteile des ÖBB-Konzerns am Nettovermögen des erworbenen Unternehmens zum Erwerbszeitpunkt dar. Ein durch Unternehmenserwerb entstandener Firmenwert wird unter den immateriellen Vermögenswerten bilanziert. Der bilanzierte Firmenwert wird einem jährlichen Werthaltigkeitstest unterzogen und mit seinen ursprünglichen Anschaffungskosten abzüglich kumulierter Wertminderungen bewertet. Wertaufholungen sind unzulässig. Der Firmenwert wird zum Zweck des Werthaltigkeitstests auf zahlungsmittelgenerierende Einheiten aufgeteilt. Die Aufteilung erfolgt auf diejenigen zahlungsmittelgenerierenden Einheiten und Gruppen von zahlungsmittelgenerierenden Einheiten, von denen erwartet wird, dass sie aus dem Zusammenschluss bei dem der Firmenwert entstand, Nutzen ziehen.

Sonstige immaterielle Vermögenswerte

Der ÖBB-Konzern bilanziert keine wesentlichen sonstigen immateriellen Vermögenswerte mit unbestimmter Nutzungsdauer. Abschreibbare immaterielle Vermögenswerte werden zu Anschaffungskosten, vermindert um lineare Abschreibungen, angesetzt.

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

Den planmäßigen linearen Abschreibungen liegen im Geschäftsjahr 2018 folgende Nutzungsdauern zugrunde:

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

Kostenbeiträge werden grundsätzlich über die Nutzungsdauer des bezuschussten Vermögenswerts abgeschrieben.

Wertminderung von Sachanlagen, immateriellen Vermögenswerten und als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien

Methodischer Aufbau

Sachanlagen, immaterielle Vermögenswerte und als Finanzinvestition gehaltene Immobilien mit bestimmter Nutzungsdauer werden auf Wertminderungen untersucht, wenn Ereignisse oder Änderungen der Verhältnisse darauf hinweisen, dass der Buchwert eines Vermögenswerts über dem erzielbaren Betrag liegt. Die Werthaltigkeitsprüfung wird dabei für alle Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerte durchgeführt. Entsprechend den Vorschriften des IAS 36 „Wertminderung von Vermögenswerten“ wird ein Aufwand aus Wertminderung erfasst, wenn der Buchwert über dem höheren Wert, der sich aus beizulegendem Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten oder dem Nutzungswert ergibt, liegt. Der beizulegende Zeitwert nach Abzug von Veräußerungskosten entspricht jenem Betrag, der in einer fremdüblichen Verkaufstransaktion erzielbar ist. Der Nutzungswert entspricht den geschätzten künftigen abgezinsten

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-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 dem die zahlungsmittelgenerierende Einheit tätig ist. Nach Maßgabe von § 42 (7) Bundesbahngesetz muss ein sechsjähriger Rahmenplan erstellt werden, der einen wesentlichen Bestandteil der Geschäftsplanung darstellt. Die sechsjährigen Geschäftspläne werden für die Werthaltigkeitsprüfung herangezogen.

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

Gibt es einen Anhaltspunkt dafür, dass eine Wertminderung von Vermögenswerten nicht mehr vorliegt, dann hat der ÖBB-Konzern die Wertminderung ganz oder teilweise im Konzernjahresergebnis maximal bis zu den fortgeführten Anschaffungs- oder Herstellungskosten rückgängig zu machen. Bei Firmenwerten ist eine Wertaufholung nicht zulässig.

Nach Verabschiedung der Mittelfristplanungen im Aufsichtsrat wird regelmäßig überprüft, ob ein auslösendes Ereignis für eine Wertminderung vorliegt. Sollten unterjährig aktuelle Erkenntnisse aus der Geschäftsentwicklung oder Prämissenveränderungen eine wesentliche Veränderung des Nutzungswertes vermuten lassen, werden zusätzliche Überprüfungen vorgenommen.

Struktur der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten (CGU) und Berechnungsprämisse

Jede zahlungsmittelgenerierende Einheit besteht aus einem Teil oder einer Anzahl von rechtlich selbstständigen Unternehmen. Die Abgrenzungskriterien für die zahlungsmittelgenerierenden Einheiten orientieren sich an der Struktur des operativen Geschäfts und entsprechen den Geschäftsfeldern und Geschäftstätigkeiten. Eine kurze Beschreibung dieser Geschäftsfelder ist in Erläuterung 33 (Segmentberichterstattung) zu finden. Die ÖBB-Produktion GmbH wird anteilig beim Segment Rail Cargo Austria und beim Segment ÖBB-Personenverkehr mitgerechnet.

Zahlungsmittelgenerierende Einheiten der ÖBB-Personenverkehr AG

Der ÖBB-Personenverkehr-Konzern besteht aus zwei zahlungsmittelgenerierenden Einheiten, der ÖBB-Personenverkehr, die sich mit dem Personenverkehr auf der Schiene befasst, und der ÖBB-Postbus, die sich mit dem Personenverkehr mit Bussen befasst. Jede zahlungsmittelgenerierende Einheit besteht aus einer Anzahl von rechtlich selbstständigen Unternehmen. Die Abgrenzungskriterien für die zahlungsmittelgenerierenden Einheiten orientieren sich somit an der Struktur des operativen Geschäfts und entsprechen den Geschäftsfeldern und Geschäftstätigkeiten des ÖBB-Personenverkehr-Konzerns.

Im Berichtsjahr wurden für den österreichischen Teil der zahlungsmittelgenerierenden Einheit ÖBB Postbus Indikatoren für eine mögliche Wertminderung festgestellt, weshalb ein Wertminderungstest durchgeführt wurde. Als Vermögenswert wurden der gesamte Fuhrpark sowie die für den operativen Betrieb notwendigen Immobilien der Postbus AG angesetzt.

Zur Diskontierung wird ein gewichteter durchschnittlicher Kapitalkostensatz herangezogen, der den Verzinsungsanspruch des Kapitalmarkts für die Überlassung von Fremd- und Eigenkapital gegenüber den zahlungsmittelgenerierenden Einheiten des ÖBB-Personenverkehr-Konzerns widerspiegelt. Risiken und Steuern werden durch verschiedene Abschläge berücksichtigt.

Für die Cashflow-Prognosen nach dem Planungszeitraum (Ansatz einer ewigen Rente) wurden je CGU Wachstumsraten anhand des Wachstumsmodells von Gordon/Shapiro angewendet, welches das Wachstum wie folgt definiert: Wachstum = langfristige Rendite * Thesaurierung. Die langfristige Rendite wurde unabhängig von der CGU auf einer Rendite in Höhe der Kapitalkosten festgelegt. Als Diskontierungszinssatz vor Steuern für den Zeitraum 2019 — 2023 bzw. für die Ewige Rente wurde 4,89% angesetzt. Die Kapitalkosten (und damit implizit die langfristigen Renditen) der CGU wurden im Rahmen der Analysen bei 3,67% (nach Steuern, Basis Österreich) ermittelt.

Die Vor-Steuerdiskontierungssätze wurden mittels der Methode des internen Zinsfußes ermittelt. Die Ermittlung des Nutzungswertes der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten basiert auf den Nach-Steuerdiskontierungssätzen. Die angegebenen Vor-Steuerdiskontierungssätze werden nur zu Informationszwecken angeführt.

In den Cashflow-Prognosen sind konzerninterne Transferpreise auf Basis marktgerechter Einschätzungen der beteiligten Gesellschaften berücksichtigt. Der Kapitalkostensatz wurde eigens für den ÖBB-Personenverkehr-Konzern unabhängig vom übrigen ÖBB-Konzern ermittelt. Es wurde kein Risiko- und Ressourcenverbund mit dem restlichen ÖBB-Konzern unterstellt und kein konzernerneinheitlicher Kapitalkostensatz verwendet.

Für die zahlungsmittelgenerierende Einheit ÖBB-Personenverkehr konnte zum 31.12.2018 kein Indikator für eine mögliche Wertminderung oder Wertaufholung festgestellt werden, womit diesbezüglich kein Wertminderungstest durchgeführt wurde. Hinsichtlich in beiden Berichtsjahren erfassten Wertminderungen im Zusammenhang mit bestimmten Wendezugsteuer(zwischen)wagen und sonstigen Garnituren wird auf die Ausführungen unter „Verwendung von Schätzungen und Ermessensausübungen b) Einschätzungen der Nutzungsdauer der Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerte“ verwiesen.

Zahlungsmittelgenerierende Einheiten der Rail Cargo Austria AG

Jede zahlungsmittelgenerierende Einheit besteht aus einer, einem Teil oder einer Anzahl von rechtlich selbstständigen Unternehmen. Die Abgrenzungskriterien für die zahlungsmittelgenerierenden Einheiten orientieren sich an der Struktur des operativen Geschäfts und entsprechen den Geschäftsfeldern und Geschäftstätigkeiten der Rail Cargo Group.

Folgende Eckpunkte wurden für die Weiterentwicklung und Steuerung der RCG definiert:

- Strategische Gesamtsteuerung der Gruppe im Vordergrund
- Berichtswesen für das Monitoring und die Steuerung basiert auf Teilkonzernsicht („RCG“ bzw. „RCG ohne TS“)
- Ressourcenallokation findet auf Teilkonzernenebene statt, getrennt nach Güterverkehr und Technische Services
- Einsatz der Güterwagen
 - Langfristig übergreifende Nutzung innerhalb der Cargo-Business-Units und Investition in universell einsetzbare Wagen (Innowagen und TransANT)
 - Weitgehend überschneidungsfreie Nutzung von Wagen für Business-Unit Intermodal
- Triebfahrzeuge werden für die gesamte Produktion im Güterverkehr im In- und Ausland eingesetzt (Mischproduktion)

Auf Basis dieser Rahmenbedingungen bezüglich Steuerung wurden folgende zahlungsmittelgenerierenden Einheiten festgelegt: CGU Cargo, CGU Intermodal und CGU TS. Der gesamte Pool an Triebfahrzeugen wird gruppenübergreifend gemeinschaftlich genutzt und im Rahmen der Werthaltigkeitsprüfung als gemeinschaftlicher Vermögenswert angesetzt. Die Güterwagen und anderen Vermögensgegenstände wurden gemäß ihrer Nutzung den CGUs zugeordnet.

Zur Diskontierung wird ein gewichteter durchschnittlicher Kapitalkostensatz herangezogen, der den Verzinsungsanspruch des Kapitalmarkts für die Überlassung von Fremd- und Eigenkapital gegenüber den zahlungsmittelgenerierenden Einheiten der Rail Cargo Group widerspiegelt. Risiken und Steuern werden durch verschiedene Abschläge berücksichtigt.

Für die Cashflow-Prognosen nach dem Planungszeitraum (Ansatz einer ewigen Rente) wurden je CGU Wachstumsraten anhand des Wachstumsmodells von Gordon/Shapiro angewendet, welches das Wachstum wie folgt definiert: Wachstum = langfristige Rendite * Thesaurierung. Die langfristige Rendite wurde unabhängig von der CGU auf einer Rendite in Höhe der Kapitalkosten festgelegt. Die Kapitalkosten (und damit implizit die langfristigen Renditen) der CGUs wurden im Rahmen der Analysen bei maximal 6% (nach Steuern, Basis Österreich — Ungarn höher aufgrund Länderaufschlag) ermittelt. Beruhend auf der Annahme, dass das langfristige Wachstum der CGUs unter der EZB-Inflationserwartung von 2% liegt, wurde die Thesaurierungsquote einheitlich mit 20% und damit das Wachstum mit etwa 0,8% — 1,7% bestimmt. Nähere Angaben sind aus der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen.

Folgende Diskontierungssätze wurden angewendet:

Für die zahlungsmittelgenerierenden Einheiten der Rail Cargo Austria AG	Cargo *)	Intermodal *)	TS *)
zum 31.12.2018			
Österreich			
Vor Steuern			
Zinssatz 2019 – 2024	6,4%	9,0%	5,6%
Zinssatz Ewige Rente	5,4%	8,0%	4,8%
<i>Wachstum Ewige Rente</i>	<i>1,0%</i>	<i>1,1%</i>	<i>0,8%</i>
Nach Steuern			
Zinssatz 2019 – 2024	4,9%	5,3%	4,0%
Zinssatz Ewige Rente	3,9%	4,2%	3,2%
Ungarn			
Vor Steuern			
Zinssatz 2019 – 2024	7,7%	8,3%	6,4%
Zinssatz Ewige Rente	6,3%	6,8%	5,2%
<i>Wachstum Ewige Rente</i>	<i>1,4%</i>	<i>1,5%</i>	<i>1,2%</i>
Nach Steuern			
Zinssatz 2019 – 2024	7,2%	7,6%	5,9%
Zinssatz Ewige Rente	5,7%	6,0%	4,7%

*) Für Tschechien, Russland und Slowakei wurden eigene Zinssätze verwendet, die jedoch aufgrund der untergeordneten Bedeutung nicht angeführt werden.

Für die zahlungsmittelgenerierenden Einheiten der Rail Cargo Austria AG	Cargo	Intermodal	TS *)
zum 01.01.2018			
Österreich			
Vor Steuern			
Zinssatz 2018 – 2023	5,9%	6,2%	5,2%
Zinssatz Ewige Rente	5,0%	5,3%	4,4%
<i>Wachstum Ewige Rente</i>	<i>0,9%</i>	<i>0,9%</i>	<i>0,8%</i>
Nach Steuern			
Zinssatz 2018 – 2023	4,5%	4,7%	3,8%
Zinssatz Ewige Rente	3,6%	3,8%	3,0%
Ungarn			
Vor Steuern			
Zinssatz 2018 – 2023	6,8%	7,7%	5,9%
Zinssatz Ewige Rente	5,5%	6,4%	4,8%
<i>Wachstum Ewige Rente</i>	<i>1,2%</i>	<i>1,3%</i>	<i>1,1%</i>
Nach Steuern			
Zinssatz 2018 – 2023	6,2%	6,6%	5,3%
Zinssatz Ewige Rente	5,0%	5,3%	4,3%

*) Für die Slowakei wurde ein eigener Zinssatz verwendet, der aufgrund der untergeordneten Bedeutung nicht angeführt wird.

Die dargestellten Vor-Steuerdiskontierungssätze wurden mithilfe der Methode des internen Zinsfußes ermittelt. Die Ermittlung des Nutzungswerts der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten basiert auf den Nach-Steuerdiskontierungssätzen. Die angegebenen Vor-Steuerdiskontierungssätze werden nur zu Informationszwecken angeführt.

In den Cashflow-Prognosen sind konzerninterne Transferpreise auf Basis marktgerechter Einschätzungen der beteiligten Gesellschaften berücksichtigt. Der Kapitalkostensatz wurde eigens für den Teilkonzern Rail Cargo Austria unabhängig vom übrigen ÖBB-Konzern ermittelt. Es wurde kein Risiko- und Ressourcenverbund mit dem restlichen ÖBB-Konzern unterstellt und kein konzern einheitlicher Kapitalkostensatz verwendet.

Zahlungsmittelgenerierende Einheiten der ÖBB-Infrastruktur AG

Es wurden weder 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.“

Weitere Angaben sind in Erläuterung 9, 14 und 15 enthalten.

Wertminderung von Anteilen an assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen

Im Anschluss an die Fortschreibung des Buchwerts der nach der At-Equity-Methode bilanzierten Beteiligung ist gemäß IAS 28.40 und IFRS 11 zu jedem Bilanzstichtag zu überprüfen, ob objektive Hinweise für eine Wertminderung des Buchwerts vorliegen. Bei Vorliegen von Indikatoren ist der erzielbare Betrag der Beteiligung gemäß IAS 36 zu ermitteln. Ist eine Wertminderung eingetreten, ist die Beteiligung entsprechend abzuwerten. Sollte die Wertminderung assoziierte Unternehmen oder Gemeinschaftsunternehmen betreffen, wird diese im Posten „Ergebnis aus nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmen“ ausgewiesen. Hinsichtlich etwaiger Wertminderungen der Galleria di Base del Brennero – Brenner Basistunnel BBT SE wird auf den vorigen Absatz betreffend § 42 Bundesbahngesetz verwiesen.

Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte

Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte werden mit dem Buchwert oder dem niedrigeren beizulegenden Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten bewertet. Vermögenswerte, die als zur Veräußerung gehalten eingestuft werden, werden keiner weiteren Abschreibung unterzogen und als gesonderter Posten in der Bilanz ausgewiesen. Gewinne oder Verluste aus dem Verkauf dieser Vermögenswerte werden zusammen mit den Gewinnen und Verlusten aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten als sonstiger betrieblicher Ertrag oder Aufwand bzw. im übrigen Finanzergebnis, soweit es sich um Beteiligungen handelt, ausgewiesen. Nähere Informationen sind in Erläuterung 19 angeführt.

Finanzinstrumente

Allgemeine Angaben

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

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

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

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

Ab 01.01.2018 anzuwendende Rechnungslegungsvorschriften (IFRS 9)

Klassifizierung und Bewertung von finanziellen Vermögenswerten

Ab 01.01.2018 stuft der ÖBB-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-Konzern klassifiziert Schuldinstrumente nur dann um, wenn sich das Geschäftsmodell zur Steuerung solcher Vermögenswerte ändert. Da im ÖBB-Konzern derzeit keine Schuldinstrumente erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert gehalten werden, entfällt eine weitere Erläuterung.

Schuldinstrumente bewertet zu fortgeführten Anschaffungskosten

Ein Schuldinstrument wird zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet, wenn die beiden nachfolgenden Voraussetzungen erfüllt werden:

- Der Vermögenswert wird im Rahmen eines Geschäftsmodells gehalten, dessen Zielsetzung darin besteht, aus den gehaltenen Vermögenswerten vertragliche Cashflows zu vereinnahmen.
- Die Vertragsbedingungen des finanziellen Vermögenswertes führen zu festgelegten Zeitpunkten zu Cashflows, die ausschließlich Tilgungs- und Zinszahlungen auf den ausstehenden Kapitalbetrag darstellen.

Zinserträge aus diesen finanziellen Vermögenswerten werden unter Anwendung der Effektivzinsmethode im Finanzergebnis ausgewiesen.

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, sonstige Forderungen sowie finanzielle Vermögenswerte (z. B. Wertpapiere) werden zu fortgeführten Anschaffungskosten abzüglich Wertminderungen bewertet.

Zahlungsmittel- und Zahlungsmitteläquivalente

Der ÖBB-Konzern weist Kassenbestände und Guthaben bei Kreditinstituten mit Restlaufzeiten seit Erwerbszeitpunkt von bis zu drei Monaten als Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente aus. Geldmarktveranlagungen mit Laufzeiten von über drei Monate werden zusammen mit Wertpapieren als kurzfristige sonstige finanzielle Vermögenswerte ausgewiesen. Die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente fließen in den Finanzmittelfonds für die Geldflussrechnung ein. Nähere Ausführungen finden sich unter Erläuterung 34.

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen werden ab dem Zeitpunkt, zu dem sie entstanden sind angesetzt. Jeder unbedingte Anspruch auf den Erhalt einer Gegenleistung wird als Forderung ausgewiesen. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen ohne wesentliche Finanzierungskomponente werden beim erstmaligen Ansatz zum Transaktionspreis bewertet.

Eigenkapitalinstrumente bewertet erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert

Der Konzern bewertet alle gehaltenen Eigenkapitalinstrumente erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert.

Schuldinstrumente bewertet erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert

Ein Schuldinstrument, das weder zu fortgeführten Anschaffungskosten noch erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet wird, wird erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet. Außer Derivate hält der ÖBB-Konzern keine Schuldinstrumente, welche erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bilanziert werden.

Derivate

Die derivativen Finanzinstrumente werden zum beizulegenden Zeitwert bewertet. Änderungen des beizulegenden Zeitwerts von derivativen Finanzinstrumenten werden erfolgswirksam oder im sonstigen Ergebnis erfasst, je nachdem, ob das derivative Finanzinstrument zur Absicherung der beizulegenden Zeitwerte von Bilanzposten („Fair Value Hedge“) oder zur Fluktuation von künftigen Zahlungsströmen („Cashflow Hedge“) eingesetzt wird. Bei derivativen Finanzinstrumenten, die Bilanzposten absichern, werden Veränderungen des beizulegenden Zeitwerts des abgesicherten Risikos und des derivativen Finanzinstruments ergebniswirksam erfasst. Bei derivativen Finanzinstrumenten, die als Cashflow Hedge qualifiziert sind, werden Veränderungen des beizulegenden Zeitwerts des effektiven Teils des 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. 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.

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 beschrieben, wenn nach angemessener Einschätzung eine Realisierbarkeit nicht mehr erwartet wird. Wurden Forderungen beschrieben, werden Vollstreckungsmaßnahmen fortgesetzt, um die fällige Forderung noch zu realisieren. Realisierte Beträge werden im Gewinn oder Verlust erfasst.

Finanzinstrumente mit niedrigem Kreditrisiko

Der ÖBB-Konzern wendet für Schuldinstrumente mit niedrigem Kreditrisiko, die ein Investment-Grade-Rating besitzen, die Erleichterungsbestimmung von der Stufenzuordnung an und ordnet diese stets der Stufe 1 zu. Der ÖBB-Konzern sieht dies bei einem Rating von BBB- oder höher bei Standard & Poor's als gegeben an.

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

Vereinfachtes Wertminderungsmodell

Für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen wendet der ÖBB-Konzern den vereinfachten Ansatz an, dem zufolge die über die Laufzeit erwarteten Kreditverluste ab dem erstmaligen Ansatz der Forderungen zu erfassen sind. Nach dem vereinfachten Wertminderungsmodell ist für alle Instrumente unabhängig von ihrer Kreditqualität, eine Risikovorsorge in Höhe der erwarteten Verluste über die Restlaufzeit zu erfassen. Das heißt, es erfolgt eine pauschale Zuordnung zu Stufe 2 bei Zugang und ein Transfer in Stufe 3, soweit objektive Hinweise auf Wertminderung vorliegen. Das vereinfachte Verfahren ist auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen oder Vermögenswerte, die in den Anwendungsbereich von IFRS 15 fallen und die keine signifikante Finanzierungs Komponente 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-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.

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-Konzern als zur Veräußerung verfügbar (Available for Sale; AfS) eingestuft und zum beizulegenden Zeitwert bilanziert.

Der ÖBB-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 entsprach. 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 sind und damit zwingend als Handelsbestand (Held for Trading) klassifiziert werden mussten. Ein aus der Folgebewertung resultierender Gewinn oder Verlust wurde erfolgswirksam in der Konzern-Gewinn-und-Verlust-Rechnung erfasst.

Derivative Finanzinstrumente wurden vom ÖBB-Konzern zur Absicherung der aus Finanztransaktionen resultierenden Zins-, Kredit- und Währungsrisiken 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 Sicherungsinstrumente gemäß

IAS 39 designierten derivativen Finanzinstrumenten wurden erfolgswirksam in der Konzern-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 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 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 im übrigen Finanzergebnis erfasst.

Gab es einen Anhaltspunkt dafür, dass eine Wertminderung nicht mehr vorlag, dann hatte der ÖBB-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, ist eine Wertaufholung nicht zulässig. Bei als available for sale eingestuften Eigenkapitalinstrumenten, die zum beizulegenden Zeitwert bilanziert wurden, wurde jede Erhöhung des beizulegenden Zeitwertes im sonstigen Ergebnis erfasst.

Beizulegender Zeitwert von Finanzinstrumenten

Bei liquiden Mitteln, Forderungen und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie Forderungen und Verbindlichkeiten gegenüber nahestehenden Unternehmen entsprechen die Buchwerte annähernd den beizulegenden Zeitwerten. Mit Ausnahme der liquiden Mittel handelt es sich um die Fair Value Hierarchieebene 3.

Der beizulegende Zeitwert langfristiger Finanzforderungen, sonstiger finanzieller Vermögenswerte ohne Börsenkurs, Finanzverbindlichkeiten und Swap-Vereinbarungen basiert auf dem Barwert der künftig zu erwartenden Zahlungsströme, abgezinst mit dem vom ÖBB-Konzern geschätzten aktuellen Zinssatz, zu dem vergleichbare Finanzinstrumente abgeschlossen werden können. Ein etwaiges Kreditrisiko wird bei der Ermittlung der beizulegenden Zeitwerte berücksichtigt. Es handelt sich dabei um Fair Value der Hierarchieebene 2.

Der beizulegende Zeitwert von börsennotierten Wertpapieren und Anleihen wird entweder der Fair Value Hierarchieebene 1 oder 2 zugeordnet (Erläuterung 29.5).

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

Vorräte

Die Vorräte umfassen einerseits Materialbestände und Ersatzteile, die 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 ermittelt. Eigengefertigte Vorräte sowie aufgearbeitete wiederverwendbare Materialien werden zu Herstellungskosten aktiviert. Für nicht gängiges Vorratsmaterial und überhöhte Herstellungskosten aus Eigenfertigungen werden entsprechende Wertberichtigungen vorgenommen. Für Ersatzteile und Materialien stellen Wiederbeschaffungskosten die beste verfügbare Bewertungsgrundlage für den Nettoveräußerungspreis dar.

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

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

Rückstellungen

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

Der angesetzte Rückstellungsbetrag ist der beste Schätzwert, der sich am Abschlussstichtag für die hinzugebende Leistung ergibt, um die gegenwärtige Verpflichtung zu erfüllen. Dabei sind 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-Konzern als Mieter im Wesentlichen alle mit dem Eigentum verbundenen Risiken und Chancen eines Vermögenswerts übertragen werden, wurden als Finanzierungsleasing eingestuft. Andernfalls liegt ein operatives Leasingverhältnis vor. Sachanlagen, die im Zuge von Finanzierungsleasingverträgen erworben wurden, werden in Höhe des beizulegenden Zeitwerts des Leasinggegenstands oder des niedrigeren Barwerts der Mindestleasingzahlungen zu Beginn des Leasingverhältnisses abzüglich Abschreibungen und Wertminderungsaufwendungen angesetzt.

Wenn im Wesentlichen alle mit dem Eigentum verbundenen Risiken und Chancen dem ÖBB-Konzern als Vermieter zurechenbar sind, wird der Leasinggegenstand vom ÖBB-Konzern bilanziert. Der Leasinggegenstand wird nach den auf den Vermögenswert anwendbaren Regeln in Übereinstimmung mit IAS 16 angesetzt. Die Angabe zur Bilanzierungs- und Bewertungsmethode der Cross-Border-Leasing-Transaktionen ist in Erläuterung 30.3 enthalten.

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

Verpflichtungen gegenüber ArbeitnehmerInnen

Der ÖBB-Konzern ist lediglich einzelvertraglich gewährte Pensionsverpflichtungen eingegangen, unter anderem für ein ehemaliges Vorstandsmitglied. Darüber hinaus gibt es nur beitragsorientierte Versorgungspläne für Pensionen. In diesem

Fall leistet der ÖBB-Konzern aufgrund gesetzlicher oder vertraglicher Verpflichtungen Zahlungen in privatwirtschaftliche oder öffentlich-rechtliche Pensionssysteme und Mitarbeitervorsorgekassen. Außer der Beitragszahlung bestehen keine weiteren Verpflichtungen. Die regelmäßigen Beitragsleistungen werden als Personalaufwand in der jeweiligen Periode erfasst.

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

Infolge einer gesetzlichen Änderung unterliegen MitarbeiterInnen, deren Dienstverhältnis in Österreich nach dem 01.01.2003 begonnen hat, bezüglich der Verpflichtungen aus Abfertigungen einem beitragsorientierten Versorgungsplan. Es werden Beiträge in einen beitragsorientierten Versorgungsplan eingezahlt.

Weitere Informationen sind in Erläuterung 26.1. enthalten.

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

Die Anschaffungskosten von Sachanlagen umfassen gemäß IAS 16 „Sachanlagen“ auch die erstmals geschätzten Kosten für die Demontage und das Entfernen des Gegenstands sowie die Wiederherstellung des Standorts, an dem er sich befindet. Rückstellungen für Entsorgungs-, Wiederherstellungs- und ähnliche Verpflichtungen werden nach den Vorschriften von IAS 37 „Rückstellungen, Eventualverbindlichkeiten und Eventualforderungen“ bewertet. Auswirkungen von Bewertungsänderungen von bestehenden Rückstellungen für Entsorgungs-, Wiederherstellungs- und ähnliche Verpflichtungen werden gemäß IFRIC 1 bilanziert. Die Vorschriften sehen vor, dass jede Erhöhung derartiger Verpflichtungen, die den Zeitablauf widerspiegeln, ergebniswirksam zu erfassen ist. Bewertungsänderungen, die auf Änderungen der geschätzten Fälligkeit oder Höhe des Abflusses von Ressourcen, die zur Erfüllung der Verpflichtung erforderlich 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 den Buchwert nicht übersteigen. Wenn die Anpassung zu einem Zugang zu den Anschaffungskosten eines Vermögenswerts führt, hat der ÖBB-Konzern zu überprüfen, ob dies ein Anhaltspunkt dafür ist, dass der neue Buchwert des Vermögenswerts nicht voll erzielbar sein könnte. Liegt ein solcher Anhaltspunkt vor, ist auf Wertminderung zu prüfen und ein etwaiger Wertminderungsaufwand zu erfassen.

Vertragsvermögenswerte und Vertragsverbindlichkeiten (ab 01.01.2018)

Vertragsvermögenswerte beziehen sich auf bedingte Ansprüche des ÖBB-Konzerns auf eine Gegenleistung für die vollständige Erfüllung der vertraglichen Leistungen. Ansprüche aus Vertragsvermögenswerten werden abzüglich der bereits an den Kunden verrechneten Beträge ebenfalls in der Position Forderungen aus Lieferungen und Leistungen ausgewiesen. Die Verrechnung an den Kunden erfolgt, wenn der Konzern seine Leistungsverpflichtung erbracht hat.

Vertragsverbindlichkeiten beziehen sich auf Zahlungen, die vorzeitig, also vor Erfüllung der vertraglichen Leistungsverpflichtung, erhalten wurden. Diese werden als Umsatzerlöse erfasst, sobald der ÖBB-Konzern die vertragliche Leistungsverpflichtung erbringt. Vertragsverbindlichkeiten enthalten Anzahlungen sowie andere vorzeitig erhaltene Einzahlungen auf Erlöse für Folgeperioden und werden gemeinsam mit den sonstigen Verbindlichkeiten ausgewiesen werden.

Im Berichtsjahr wurden Vertragsvermögenswerte und Vertragsverbindlichkeiten identifiziert, die unter den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen bzw. sonstigen Verbindlichkeiten ausgewiesen werden. Nähere Angaben werden in Erläuterung 20 und 26 gemacht.

Ertragsrealisierung

Der ÖBB-Konzern erfasst 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-Konzern hat im Berichtsjahr keine Verträge identifiziert, bei denen der Zeitraum zwischen der Übertragung des versprochenen Guts bzw. der Dienstleistung auf den Kunden und die Zahlung durch den Kunden ein Jahr überschreitet. Entsprechend wird die zugesagte Gegenleistung nicht um den Zeitwert des Geldes angepasst.

Sollten im wesentlichen Umfang aktivierbare Kosten im Rahmen der Vertragsanbahnung oder im Zusammenhang mit der Erfüllung eines Vertrags mit einem Kunden entstehen, und die Vertragslaufzeit mehr als ein Jahr betragen, werden diese aktiviert. Der ÖBB-Konzern hat keine derartigen Verträge identifiziert, bei denen die Vertragslaufzeit ein Jahr überschreitet und bei deren Vertragsanbahnung oder bei deren Vertragserfüllung aktivierbare Kosten, die nicht schon aufgrund von IAS 16 aktiviert wurden, im wesentlichen Umfang angefallen sind. Entsprechend wurden keine Vertragsanbahnungs- oder Vertragserfüllungskosten aktiviert.

Beschreibung der wesentlichsten Erlösposten aus Verträgen mit Kunden

Segment ÖBB-Infrastruktur

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

Bundeszuschüsse gemäß § 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 der Bundeszuschüsse 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 Teilkonzern ÖBB-Infrastruktur 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 Teilkonzern ÖBB-Infrastruktur 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 wird.

Infrastrukturbenützung

Für die Benutzung der Schieneninfrastruktur des Teilkonzerns ÖBB-Infrastruktur wird den Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVUs) Weegeentgelt verrechnet. Die Verträge zwischen dem Teilkonzern ÖBB-Infrastruktur 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 Teilkonzerns ÖBB-Infrastruktur 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 Infrastrukturbenützungsentgelte (Weegeentgelte) 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 Weegeentgelte wurden in 2016 im Produktkatalog „Zugtrasse, Zugfahrt und sonstige Leistungen 2018 der ÖBB-Infrastruktur AG“ gesetzeskonform veröffentlicht. Auf Basis der in diesem Produktkatalog veröffentlichten Weegeentgelte bestellen die EVUs 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 Teilkonzerns ÖBB-Infrastruktur besteht in der Lieferung von Bahnstrom zur Versorgung von Triebfahrzeugen, von Hilfsbetrieben, bei Hinterstellung von Wagenmaterial und von ortsfesten Anlagen der Kunden. Es werden Jahresbestellmengen, Nachbestellmengen und Kurzfristbestellmengen unterschieden. Des Weiteren wird das Bahnstromnetz des Teilkonzerns ÖBB-Infrastruktur zur Belieferung mit Bahnstrom zur Verfügung gestellt. Die Verrechnung des Netznutzungsentgelts erfolgt gemäß den jeweils gültigen Schienennetznutzungsbedingungen. Die Entgelte werden jährlich von der ÖBB-Infrastruktur AG gesetzeskonform veröffentlicht.

Der Transaktionspreis wird in den Verträgen festgelegt. Die fest kontrahierte Menge wird für Hochzeit- und Niederzeittarife sowie für Rückspeisung ermittelt und zwar aufgrund der Bekanntgabe durch die Kunden. Für diese Hochzeit- und Niederzeittarife wird der Energiepreis je MWh festgelegt. Für zum Beispiel Nach- und Kurzfristbestellungen werden Zuschläge verrechnet. Für die bereits fix bestellte Menge des zweiten und dritten Lieferjahres wurde eine Preisobergrenze vereinbart.

Bei den vereinbarten Tarifen handelt es sich um den Stand Alone Selling Price. Das ist der jeweilige Preis zu dem diese Leistung des Teilkonzerns ÖBB-Infrastruktur auch an alle anderen Kunden verkauft wird. Insbesondere beim Netzentgelt handelt es sich um regulierte Preise von denen nicht abgewichen werden kann. Alle Leistungsverpflichtungen werden zeitgleich mit der Energielieferung erbracht, weshalb eine Aufteilung des Transaktionspreises nicht erfolgen muss.

Die Lieferung des Bahnstroms und die Dienstleistung der Netznutzung und Umformung erfolgt kontinuierlich, das heißt den Kunden fließt der Nutzen aus der Leistung des Unternehmens zu und sie nutzen die Leistung, während diese erbracht wird. Der Kontrollübergang erfolgt mit dem Verbrauch durch die Kunden.

Die Stromlieferungen werden monatlich akontiert und zwar in Höhe eines Zwölftels der bestellten Menge. Nach dem Jahresende erfolgt die Abrechnung aufgrund der tatsächlich bezogenen Strommenge im Vergleich zur Bestellmenge inklusive allfälliger Zu- und Abschläge. Die Abrechnung wird noch im Lieferjahr erfasst.

Mieterlöse

Mieterlöse fallen für die Vermietung und die Verpachtung von Immobilien und von Pkws an. Es handelt sich um Festpreisverträge, bei denen die Erlöse in der Berichtsperiode, in der die Dienstleistungen erbracht werden, erfasst werden. Der Kunde erhält und verbraucht den Nutzen zeitgleich. Mieten werden periodengerecht entsprechend den Vertragskonditionen erfasst. Umsatzmieten sind Mieten, die in Abhängigkeit von den vom Mieter erzielten Umsätzen verrechnet werden, und werden dann realisiert, wenn die Höhe der Erträge hinreichend verlässlich bestimmt werden kann.

Erlöse aus Verwertungsobjekten

Die Verwertungsobjekte betreffen jene Liegenschaften, welche betrieblich nicht mehr genutzt und für den späteren Verkauf entwickelt werden. Es handelt sich um ehemalige Bahnhofs- und Eisenbahnanlagen, die dem dauernden Betrieb dienen. Betroffen sind wesentliche Projekte, wie zum Beispiel die Flächen des ehemaligen Südbahnhofes und des Frachtenbahnhofes 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.

Segment Rail Cargo Group

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.

Der Umsatz der Teilkonzerns Rail Cargo Austria mit externen Kunden wird überwiegend mit Güterverkehrsleistungen, gemeinwirtschaftlichen Leistungen und der Vermietung von Fahrzeugen erzielt.

Güterverkehrsleistungen sind Transportleistungen von Gütern in Güterwagen auf der Schiene oder Speditionsleistungen, wobei allen Leistungen durchwegs Verträge zu Grunde liegen.

Die Transportleistungen auf der Schiene erfolgen je nach Umfang des Transportauftrages als Einzelwagenverkehr oder als Ganzzug. Grundlage der Schienentransporte sind Frachtbriefe. Dabei handelt es sich um Beförderungspapiere die alle relevanten Daten vom Versand- und Empfangsort über die Güterart, das Gewicht bis hin zum Kundentarif enthalten. Die Rechnungslegung an die Kunden wird direkt nach erfolgter Leistungserbringung mittels eines integrierten automatischen Abrechnungsprogrammes durchgeführt. Die Basis für die Abrechnung stellt das Kundenabkommen dar. In einem sogenannten Kundentarif werden die Abrechnungskonditionen wie beispielsweise Mengen- und Entfernungskomponenten sowie die dazugehörigen Preise vereinbart. Der Zahlungseingang erfolgt zu über 60 % unmittelbar nach Rechnungslegung, der Rest nach maximal 30 Tagen.

Speditionsleistungen enthalten neben den Schienentransporten noch Zusatzleistungen wie Vor- und Nachläufe mit LKWs, Hübe von Containern, Zwischenlagerungen, Verzollungen, etc.. Die Rechnungslegung erfolgt dabei unmittelbar nach der vertraglichen Leistungserbringung. Rechnungen sind innerhalb von 30 bis 45 Tagen zahlbar.

Gemeinwirtschaftliche Leistungen umfassen Erträge aus vertraglich mit der Republik Österreich vereinbarten Entgelten für Leistungen in den Produktionsformen Einzelwagenverkehr, unbegleiteter Kombiniertes Verkehr und Rollende Landstraße. Die Zahlungen erfolgen als monatliche Anzahlungen, die Jahresendabrechnung erfolgt im Folgejahr.

Bei den Erlösen aus Vermietungen von Fahrzeugen handelt es sich um die Verwendung von konzerneigenen Güterwagen durch andere Bahnverwaltungen im Rahmen des RIV-Abkommens für den internationalen Austausch von Güterwagen (Regolamento Internazionale die Veicoli). Die internationale Abrechnung erfolgt in den Folgemonaten.

Segment ÖBB-Personenverkehr

Tariferlöse

Kunden können Fahrkarten erwerben, die sie dazu berechtigt die Leistungen der ÖBB-Personenverkehr AG in Anspruch zu nehmen. Das betrifft Reisen mit den ÖBB mit Bus und Bahn ins In- und Ausland. Die Rechnung der Fahrkarte ist gemäß dem „Handbuch für Reisen mit den ÖBB in Österreich“ in der Regel sofort fällig. Entscheiden sich Kunden für eine Kundenkarte, ist die Rechnung je nach Vertragsart, zu unterschiedlichen Zeitpunkten fällig. Der Teilkonzern ÖBB-Personenverkehr grenzt die zugeordneten Beträge ab und verbucht die tatsächlich in der Periode abgefahren Kilometer, wenn es wahrscheinlich ist das der Kunde die Fahrkarte eingelöst hat. Kunden haben die Möglichkeit Kundenkarten mit

einer verlängerten Gültigkeitsdauer (bis zu einem Jahr) zu erwerben. Erlöse aus den Kundenkarten werden mit einem bestimmten Schlüssel den einzelnen Regionen, auf die einzelnen Perioden eines Jahres, zugeschrieben.

Gemeinwirtschaftliche Leistungsabteilung Bund

Die Verkehrsdienstbestellungen des Bundes resultieren aus den mit der Schieneninfrastruktur Dienstleistungsgesellschaft mbh (SCHIG) gemäß § 48 BBG auf Grundlage der VO (EG) 1370/2007 ab 2010 geschlossene gemeinwirtschaftlichen Leistungsverträgen. Die Abgeltungen sind zumeist bis zum jeweils 10 eines Folgemonats zu leisten. Unterjährig werden die Erträge erfasst, wenn die Rechnungslegung erfolgt. Eine Jahresendabrechnung berücksichtigt die tatsächlich gefahrene Leistung zuzüglich Qualitäts-Bonus abzüglich Leistungsstörung.

Erträge aus Verkehrsdienstbestellungen der Länder/Gemeinden

Die Verkehrsdienstbestellungen der Länder und Gemeinden umfassen Erträge aus vertraglich mit Ländern und Gemeinden vereinbarten Entgelten für Verkehrsdienstbestellungen. Rechnungen werden Großteils (über 85% des Umsatzvolumens) monatlich gelegt (einzelne Verträge weichen davon ab und sehen jährliche, halbjährliche oder quartalsweise Zahlung vor) und sind innerhalb von maximal 30 Tage zahlbar. Unterjährig werden Erträge erfasst, wenn die Rechnungslegung erfolgt. Einnahmen werden auf der Passivseite abgegrenzt, soweit sie Ertrag für eine bestimmte Zeit nach diesem Tage sind.

Mieten und Pachten

Die ÖBB-Personenverkehr AG erhält für die Nutzung von Wagenmaterial durch Dritt-EVUs im Rahmen der RIC (Regolamento Internazionale delle Carrozze; deutsch: Vereinbarung über den Austausch und die Benutzung der Reisezugwagen im internationalen Verkehr) eine Abgeltung auf Basis der gefahrenen Kilometer. Die Abrechnung erfolgt überwiegend auf Basis der gefahrenen Laufleistungskilometer und werden monatlich in Rechnung gestellt. Erlöse werden erfasst, wenn die Rechnungslegung erfolgt. Einnahmen werden auf der Passivseite abgegrenzt, soweit sie Ertrag für eine bestimmte Zeit nach diesem Tage sind.

Instandhaltung / Wartung

Erlöse aus Instandhaltung / Wartung resultieren aus Erlösen der Buswerkstätten mit Dritten. Es werden Reparaturen für den Kunden durchgeführt und danach an den Kunden fakturiert. Die Rechnung wird nach Beendigung des Reparaturauftrages an den Kunden gelegt. Die Erfassung der Erlöse erfolgt laufend, während Reparaturarbeiten. Von der Abfassung aus dem Lager bis zur Arbeitszeit. Wenn der Auftrag erledigt ist, kann eine Rechnungserstellung im EDV-System durchgeführt und abgewickelt werden. Einnahmen werden auf der Passivseite abgegrenzt, soweit sie Ertrag für eine bestimmte Zeit nach diesem Tage sind.

Sonstige Umsatzerlöse

Die sonstigen Umsatzerlöse enthalten Umsatzerlöse aus Telekommunikationsleistungen, Reparaturleistungen, Reinigungs- und Sicherheitsleistungen und Leistungen im Zusammenhang mit dem Betrieb der Container-Terminals, Provisionen aus Fahrkartenausgaben, Leistungen aus dem Bereich Reisebüro am Bahnhof sowie Erträge aus Leistungen in Gemeinschafts- und Übergangsbahnhöfen und der Behebung von Schadensfällen mit internen und externen Partnern. Rechnungen werden gemäß den vertraglichen Vereinbarungen gestellt. Erlöse werden erfasst, wenn die Rechnungslegung erfolgt. Einnahmen werden auf der Passivseite abgegrenzt, soweit sie Ertrag für eine bestimmte Zeit nach diesem Tage sind.

Bis 31.12.2017 angewandte Rechnungslegungsmethode im Zusammenhang mit der Ertragsrealisierung

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-Konzern zufließt.

Erfolgsbezogene und vermögensbezogene Zuwendungen

Dem ÖBB-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 (Annuitätzuschuss) handelt es sich 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 ausgewiesen (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.

Forschungs- und Entwicklungsaufwendungen

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

Ertragsteuern

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

Im Wesentlichen wurden folgende Bereiche der ÖBB-Infrastruktur AG als ertragsteuerpflichtig eingestuft:

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

Im Dezember 2005 wurde ein Gruppenvertrag mit der ÖBB-Holding AG als Gruppenträger und den meisten Gesellschaften des ÖBB-Konzerns als Gruppenmitgliedern abgeschlossen. Bis dato befindet sich keine ausländische Gesellschaft in der körperschaftsteuerlichen Gruppe. Es wurden zwischen dem Gruppenträger und den Gruppengesellschaften Regelungen über den Steuerausgleich vereinbart. Die nach diesen Bestimmungen ermittelten positiven Steuerumlagen werden nach der Stand-alone-Methode (geht von der steuerlichen Selbständigkeit der einzelnen Gruppenmitglieder für die Berechnung der Umlage aus) berechnet. Ein positives steuerliches Ergebnis wird grundsätzlich mit dem geltenden Körperschaftsteuertarif des Abschlussjahres belastet. Im Falle eines negativen Ergebnisses hat der Gruppenträger insoweit eine Steuerumlage an das Gruppenmitglied zu leisten, als das negative steuerliche Ergebnis des Gruppenmitglieds effektiv genutzt werden kann. Basis für die steuerlichen Ansprüche und Verpflichtungen aus der Gruppenvereinbarung bildet das laufende steuerliche Ergebnis des jeweiligen Gruppenmitglieds.

Es gilt das Primat der Teilkonzernbetrachtung und der Grundsatz der Gleichbehandlung der Teilnehmer an der Unternehmensgruppe innerhalb des jeweiligen Teilkonzerns bei der Nutzung der steuerlichen Verluste; darüber hinaus gilt der Grundsatz der Gleichbehandlung der Teilnehmer an der Unternehmensgruppe bei teilkonzernübergreifender Nutzung steuerlicher Verluste.

Latente Steuern

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

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

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

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

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

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

Verwendung von Schätzungen und Ermessensausübungen

Im Zuge der Erstellung des Konzernabschlusses muss der Vorstand Schätzungen vornehmen und Annahmen treffen, 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-Konzerns hat der Vorstand Schätzungen vorgenommen. Weiters hat der Vorstand zum Bilanzstichtag wichtige zukunftsbezogene Annahmen getroffen und wesentliche Quellen von Schätzungsunsicherheiten zum Bilanzstichtag identifiziert, die mit dem Risiko einer wesentlichen Änderung der Buchwerte von Vermögenswerten und Schulden im nächsten Geschäftsjahr behaftet sind.

Die Nutzungsdauern wurden überprüft. Dem wirtschaftlichen Risiko wurde korrekt Rechnung getragen, indem die Rückstellungen sorgfältig und in erforderlicher Höhe bemessen wurden. Die Angemessenheit der Wertberichtigungen wurde überprüft. Die Parameter für die Wertminderungstests der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten wurden entsprechend der Zinsentwicklung und den branchenüblichen Benchmarks aktualisiert. Die versicherungs- und finanzmathematischen Festlegungen für die Bewertung der Abfertigungs- und Jubiläumsgeldansprüche wurden verantwortungsvoll festgelegt. Die Aktivierung von Firmenwerten erfolgt ausschließlich auf Basis von Gutachten externer Sachverständiger.

a. Versorgungspläne für ArbeitnehmerInnen

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

Werthaltigkeitsprüfungen von immateriellen Vermögenswerten und Sachanlagen basieren grundsätzlich auf geschätzten künftigen abgezinsten Netto-Zahlungsströmen, die aus der fortgesetzten Nutzung eines Vermögenswerts und seinem Abgang am Ende der Nutzungsdauer zu erwarten sind. Faktoren wie geringere Umsatzerlöse und daraus resultierende niedrigere Netto-Zahlungsströme sowie Änderungen der verwendeten Abzinsungsfaktoren können zu einer Wertminderung führen. Es wurden zu den Bilanzstichtagen Wertminderungsprüfungen durchgeführt, die letztmalig 2010 zu Aufwendungen aus Wertminderungen geführt haben, nachdem damals der Nutzungswert in manchen Fällen unter den aktuellen Buchwerten lag.

Die Sensitivitätsanalyse für 2018 und das Vorjahr kann der untenstehenden Tabelle entnommen werden, wobei positive Werte einen Zuschreibungsbedarf und negative Werte einen Wertminderungsbedarf anzeigen.

(-) Wertminderungs-/ (+) Zuschreibungsbedarf (Sensitivitätsanalyse)		Erhöhung des Parameters in Mio. EUR				Reduktion des Parameters in Mio. EUR			
		Veränderung der Annahmen in %	CGU Cargo	CGU Intermodal	CGU TS	CGU Postbus	CGU Cargo	CGU Intermodal	CGU TS
Annahmen									
Zinssatz	+/-0,25	-63,5 (Vj: -38,3)	-11,7 (Vj: -6,2)	-14,0 (Vj: -30,2)	-9,9	67,0 (Vj: 86,0)	15,3 (Vj: 13,2)	35,4 (Vj: 25,5)	11,4
Ewige Rente	EBIT +/-2,5% und Wachstum +/-0,1%	0,0 (Vj: 44,8)	7,8 (Vj: 8,2)	20,0 (Vj: 6,0)	7,2	-28,3 (Vj: -3,5)	-5,4 (Vj: 0,0)	0,0 (Vj: -14,3)	-6,8

Vom Firmenwert über insgesamt rd. 183,5 Mio. EUR (Vj: rd. 196,2 Mio. EUR) entfallen rd. 180,2 Mio. EUR (Vj: rd. 185,5 Mio. EUR) auf die CGU Cargo, rd. 3,3 Mio. EUR (Vj: rd. 3,4 Mio. EUR) auf die CGU Intermodal und rd. 0,0 Mio. EUR (Vj: rd. 7,5 Mio. EUR) auf sonstige Tochterunternehmen.

c. Einschätzungen der Nutzungsdauern der Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerte

Die Nutzungsdauern werden nach den Gegebenheiten des Unternehmens bei üblicher Instandhaltung festgelegt. Die tatsächliche Nutzung kann von diesen Einschätzungen abweichen. Eine Sensitivitätsanalyse ergab, dass sich die Abschreibung bei einer Veränderung der Nutzungsdauer um +/- 1 Jahr um rd. 134,2 Mio. EUR (Vj: rd. 130,4 Mio. EUR) erhöht oder um rd. 111,5 Mio. EUR (Vj: rd. 108,7 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. Für die Folgejahre ergibt sich eine jährliche Auswirkung in vergleichbarer Größenordnung.

Eine Re-Evaluierung der Restwerte im „Fahrpark“ ergab 2018 eine Zuschreibung in Höhe von rd. 1,2 Mio. EUR und eine Abschreibung in Höhe von rd. 9,7 Mio. EUR auf „Fahrpark“ sowie eine Abschreibung in Höhe von rd. 0,5 Mio. EUR auf „Leasing Fahrpark“. 2017 wurden Buchwerte auf errechnete Werte gemäß diverser Gutachten reduziert, was zu einer zusätzlichen Abschreibung in Höhe von rd. 8,3 Mio. EUR geführt hat.

d. Rückstellungen

Die Rückstellungen werden nach der bestmöglichen Schätzung bemessen, das heißt mit dem Betrag, den das Unternehmen bei vernünftiger Betrachtung zur Erfüllung der Verpflichtung zum Bilanzstichtag oder zur Übertragung der Verpflichtung auf einen Dritten am Bilanzstichtag zahlen müsste. 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-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 Rückbauszenerarien 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.

Verfahren der Wettbewerbsbehörden

Für rechtliche Risiken wurden entsprechende Vorsorgen gebildet. Diese beinhalten auch Vorsorgen für Risiken aus den gegenwärtig laufenden wettbewerbsrechtlichen Ermittlungen gegen Konzernunternehmen. Diese Ermittlungen werden voraussichtlich einige Zeit dauern. Der Betrag für gegebenenfalls zu entrichtende Geldbußen und entstehende Ansprüche Dritter ist mit Unsicherheiten behaftet. Zur Minimierung des Prozessrisikos unterbleibt eine weitere Aufschlüsselung.

e. Latente Steuern

Latente Steueransprüche wurden für temporäre Differenzen zwischen der Steuerbasis und den Buchwerten von Vermögenswerten und Schulden sowie für Verlustvorträge gebildet. Sollte sich die steuerliche Einschätzung über die Qualifizierung der Teilbereiche der ÖBB-Holding AG als steuerfrei und steuerpflichtig ändern oder sollten in der Zukunft nicht ausreichende steuerpflichtige Ergebnisse zu Verfügung stehen, kann dies erhebliche Auswirkungen auf die Höhe der latenten Steueransprüche haben. Bei der Beurteilung der Werthaltigkeit latenter Steueransprüche trifft der Vorstand eine Einschätzung hinsichtlich der voraussichtlichen Nutzung innerhalb des steuerlichen Planungszeitraums von fünf Jahren (siehe Erläuterung 13).

f. Cross-Border-Leasing

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

g. Finanzielle Verpflichtungen

Gegen oder von der ÖBB-Holding AG und deren Tochtergesellschaften sind im Rahmen der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit verschiedene Verfahren, Prozesse sowie sonstige Ansprüche anhängig. Diese Sachverhalte sind mit zahlreichen Unsicherheiten behaftet, und die Ergebnisse der Verhandlungen und Prozesse lassen sich nicht mit Sicherheit voraussagen. Demzufolge ist der Vorstand nicht in der Lage, den Gesamtbetrag möglicher finanzieller Verpflichtungen und Forderungen oder deren Auswirkung auf die Finanzlage des ÖBB-Holding-Konzerns zum 31.12.2018 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 werden gemäß IAS 12 als langfristig ausgewiesen. 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 erläutert.

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 Lieferanten oder Kreditgebern, deren plötzlicher Ausfall den Geschäftsbetrieb maßgeblich beeinträchtigen könnte. Des Weiteren besteht keine Konzentration von Personaldienstleistungen oder Anbietern sonstiger Dienstleistungen, Franchise- und Lizenzrechten oder sonstigen Rechten, auf die der ÖBB-Konzern angewiesen ist und deren plötzlicher Wegfall den Geschäftsbetrieb ernsthaft gefährden könnte. Der ÖBB-Konzern veranlagt seine liquiden Mittel bei Kredit- und Finanzinstituten mit guter Bonität. Hinsichtlich der von der Republik Österreich gewährten Finanzierungen und Zuschüsse sowie Zuschussvereinbarungen wird auf die Ausführung unter Erläuterung 32 verwiesen.

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

4. Umsatzerlöse

	2018 in Mio. EUR	2017 in Mio. EUR
Personen- und Gepäckverkehr	2.059,8	1.982,4
<i>davon Verkehrsdienstbestellungen Bund</i>	714,2	685,5
<i>davon Verkehrsdienstbestellungen Länder, Gemeinden</i>	396,0	360,9
Güterverkehr	1.934,3	1.896,6
<i>davon gemeinwirtschaftliche Leistungsaufträge des Bundes</i>	86,2	91,1
Beitrag des Bundes gemäß § 42 Bundesbahngesetz für den Betrieb der Infrastruktur	1.055,5	1.064,8
Mieten und Pachten	215,6	206,5
Verwertungsobjekte	50,7	63,4
Infrastrukturbenützung	56,7	54,4
Instandhaltung und Wartung	58,7	49,9
Energielieferungen und Netznutzungsentgelte	32,9	27,8
Traktionsleistungen	22,2	22,1
Sonstige Umsatzerlöse	157,6	153,9
Gesamt	5.644,0	5.521,8

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

Die Verkehrsdienstbestellungen des Bundes resultieren aus den mit dem Bund oder der SCHIG gemäß § 48 Bundesbahngesetz auf Grundlage der VO (EG) 1370/2007 für 2016 geschlossenen gemeinwirtschaftlichen Leistungsverträgen.

Die Zusammensetzung der Umsatzerlöse nach Unternehmensbereichen und nach geografischen Gesichtspunkten ist aus Erläuterung 33 (Segmentberichterstattung) ersichtlich. Die Umsatzerlöse aus Verträgen mit Kunden können für die drei Segmente Rail Cargo Group, Personenverkehr und Infrastruktur in nachfolgende Kategorien gegliedert werden. Es werden nur Umsätze angeführt, die unter IFRS 15 fallen:

Segment Rail Cargo Group in Mio. EUR	2018 Umsatzerlöse gem. IFRS 15	Laufzeit des Vertrags		Zeitpunkt der Übertragung der Dienstleistungen		geographischer Markt	
		kurzfristig	langfristig	zeitpunkt- bezogen	zeitraum- bezogen	Österreich	sonstige Länder
Güterverkehr	1.773,6	1.773,6	0,0	1.759,3	14,3	874,3	899,3
Instandhaltung und Wartung	414,1	135,9	278,2	414,1	0,0	391,6	22,5
Traktionsleistungen	8,5	8,5	0,0	8,5	0,0	6,1	2,4
Sonstige Umsatzerlöse	57,8	51,3	6,5	57,8	0,0	29,3	28,5
Gesamt	2.254,0	1.969,3	284,7	2.239,7	14,3	1.301,3	952,7

Segment Personenverkehr in Mio. EUR	2018 Umsatzerlöse gem. IFRS 15	Laufzeit des Vertrags		Zeitpunkt der Übertragung der Dienstleistungen		Vertriebskanäle	
		kurzfristig	langfristig	zeitpunkt- bezogen	zeitraum- bezogen	Direkt- verkauf	Zwischen- händler
Personen- und Gepäckverkehr	976,6	770,2	206,4	736,5	240,2	864,3	112,3
Verkehrsdienstbestellungen Bund	714,2	0,0	714,2	0,0	714,2	714,2	0,0
Verkehrsdienstbestellungen Länder, Gemeinden	396,0	0,0	396,0	0,0	396,0	396,0	0,0
Mieten und Pachten	2,1	0,9	1,2	0,2	1,9	2,1	0,0
Instandhaltung / Wartung	3,3	3,3	0,0	0,0	3,3	3,3	0,0
Sonstige Umsatzerlöse	60,4	60,4	0,0	52,3	8,1	51,1	9,3
Gesamt	2.152,6	834,8	1.317,8	789,0	1.363,7	2.031,0	121,6

Segment Infrastruktur in Mio. EUR	2018 Umsatzerlöse gem. IFRS 15	Laufzeit des Vertrags		Zeitpunkt der Übertragung der Dienstleistungen		Vertriebskanäle	
		kurzfristig	langfristig	zeitpunkt- bezogen	zeitraum- bezogen	Direkt- verkauf	Zwischen- händler
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
Infrastrukturbenützung	535,0	535,0	0,0	0,0	535,0	535,0	0,0
Energielieferungen und Netznutzungsentgelte	181,3	181,3	0,0	0,0	181,3	181,3	0,0
Erlöse aus Verwertungsobjekten	50,7	50,7	0,0	50,7	0,0	50,7	0,0
Sonstige Umsatzerlöse	133,4	133,4	0,0	32,7	100,7	133,4	0,0
Gesamt	1.955,9	1.955,9	0,0	83,4	1.872,5	1.955,9	0,0

Überleitung der Kategorisierung nach Segmenten auf die Werte gem. Konzernabschluss in Mio. EUR	Segment Personen- verkehr	Segment Rail Cargo Group	Segment Infra- struktur	Segment Sonstige	Summe Segment- erlöse	Umsätze, die nicht unter IFRS 15 fallen	Ertragseli- minierung zwischen den Segmenten	
							2018	2018
Personen- und Gepäckverkehr	2.086,8				2.086,8	0,0	-27,0	2.059,8
Güterverkehr		1.773,6		242,4	2.016,0	0,9	-82,6	1.934,3
Beitrag des Bundes gemäß § 42 Bundesbahngesetz für den Betrieb der Infrastruktur			1.055,5		1.055,5	0,0	0,0	1.055,5
Mieten und Pachten	2,1				2,1	255,7	-42,2	215,6
Instandhaltung und Wartung	3,3	414,1		4,5	421,9	0,4	-363,6	58,7
Infrastrukturbenützung			535,0		535,0	0,0	-478,3	56,7
Verwertungsobjekte			50,7		50,7	0,0	0,0	50,7
Energielieferungen und Netznutzungsentgelte			181,3	15,0	196,3	0,4	-163,8	32,9
Traktionsleistungen		8,5		771,6	780,1	1,5	-759,4	22,2
Sonstige Umsatzerlöse	60,4	57,8	133,4	381,6	633,2	3,2	-478,8	157,6
Umsätze, die unter IFRS 15 fallen	2.152,6	2.254,0	1.955,9	1.415,1	7.777,6	262,1	-2.395,7	5.644,0
Umsätze, die nicht unter IFRS 15 fallen	49,6	50,4	148,8	13,3	262,1			
Umsatzerlöse des Segments gem. Segmentberichterstattung	2.202,2	2.304,4	2.104,7	1.428,4	8.039,7			

Das Auftragsvolumen aus Kundenverträgen mit vertraglich fest bestimmten ausstehenden Erlösen (sogenannten gesicherte Erlöse, bei denen nicht variable Zahlungen vereinbart worden sind) verteilt sich wie folgt:

in Mio. EUR	langfristige Leistungs- verpflichtung	Leistungs- verpflichtung innerhalb 2019	Leistungs- verpflichtung innerhalb 2020	Leistungs- verpflichtung innerhalb 2021	Leistungs- verpflichtung nach 2021
	Gesamt				
Personen- und Gepäckverkehr	472,1	151,9	73,6	60,9	185,7
Güterverkehr	8,5	8,5	0,0	0,0	0,0
GWL des Bundes	802,1	802,1	0,0	0,0	0,0
Verkehrsdienstbestellungen	841,9	360,8	135,0	102,9	243,1
Mieten und Pachten	3,7	1,2	0,9	0,8	0,8
Gesamt	2.128,3	1.324,5	209,5	164,6	429,6

Die übrigen Erlöse betreffen Zeiträume von höchstens einem Jahr oder werden mit einem festen Leistungssatz abgerechnet. Wie nach IFRS 15 zulässig, wird der Transaktionspreis, der diesen nicht erfüllten Leistungsverpflichtungen zugeordnet wird, nicht offengelegt.

5. Andere aktivierte Eigenleistungen

Bei der Ermittlung der im Zusammenhang mit der Herstellung von Anlagen zu aktivierenden Eigenleistungen wurden direkt zurechenbare Personalaufwendungen, Materialaufwendungen und angemessene Teile der Materialgemeinkosten sowie Fertigungsgemeinkosten eingerechnet. Unter diesem Posten werden auch aktivierte Eigenleistungen ausgewiesen, die konzernintern von einem Tochterunternehmen für andere verbundene Unternehmen erstellt werden. Aktivierte Eigenleistungen fallen im Wesentlichen in Zusammenhang mit der Errichtung oder Erweiterung der Eisenbahninfrastruktur an.

6. Sonstige betriebliche Erträge

	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	74,7	65,5
Schadensvergütungen	8,1	10,7
Kursdifferenzen	5,1	3,7
Übrige sonstige betriebliche Erträge	41,6	39,6
Gesamt	951,2	872,8

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

In den übrigen sonstigen betrieblichen Erträgen sind unter anderem Erträge aus Pönalen, Lehrlingsförderungen und Ausbuchungen von Altverbindlichkeiten enthalten.

7. Aufwendungen für Material und bezogene Leistungen

	2018 in Mio. EUR	2017 in Mio. EUR
Aufwendungen für Material und bezogene Leistungen		
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	166,2	166,5
Strom	92,1	78,5
Sonstiger Materialaufwand	111,4	105,7
Zwischensumme Materialaufwand	369,7	350,7
Transportleistungen durch Dritte	809,6	783,0
Mieten für Schienen- und Straßenfahrzeuge	188,7	173,5
Infrastrukturbenützung	100,3	98,7
Sonstige bezogene Leistungen	519,9	520,5
Zwischensumme Aufwendungen für bezogene Leistungen	1.618,5	1.575,7
Gesamt	1.988,2	1.926,4

Im sonstigen Materialaufwand sind vor allem Aufwendungen für flüssige Kraftstoffe enthalten. Die Aufwendungen für sonstige bezogene Leistungen betreffen im Wesentlichen Speditionsleistungen, Eingangs- und Zollabgaben sowie nicht aktivierungsfähige Lieferungen und Leistungen im Zusammenhang mit Reparaturen, Instandhaltungen, Reinigungen und sonstigen Leistungen. Die im Aufwand erfassten Herstellungskosten der verkauften Verwertungsobjekte betragen rd. 4,1 Mio. EUR (Vj: rd. 4,5 Mio. EUR).

8. Personalaufwand und Beschäftigte

	2018 in Mio. EUR	2017 in Mio. EUR
Löhne und Gehälter	2.092,7	1.966,9
Gesetzlich vorgeschriebene Sozialabgaben	547,3	527,6
Aufwendungen für Altersversorgung	27,8	27,4
Aufwendungen für Abfertigungen	18,0	15,7
Sonstige Sozialaufwendungen	6,2	5,6
Gesamt	2.691,9	2.543,2

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

Die Mitarbeiterstruktur setzt sich wie folgt zusammen:

Anzahl MitarbeiterInnen Köpfe	31.12.2018	31.12.2017	Veränderung		Durchschnitt	
			Stichtag	in %	2018	2017
Angestellte	13.059	12.302	757	6%	12.776	11.968
ArbeiterInnen	7.885	7.087	798	11%	7.466	6.747
MitarbeiterInnen mit Definitivstellung	20.697	21.718	-1.021	-5%	21.210	22.101
Gesamt aktive MitarbeiterInnen	41.641	41.107	534	1%	41.452	40.816
Lehrlinge	1.770	1.743	27	2%	1.636	1.562
Gesamt mit Lehrlingen	43.411	42.850	561	1%	43.088	42.378

Anzahl MitarbeiterInnen FTE	31.12.2018	31.12.2017	Veränderung		Durchschnitt	
			Stichtag	in %	2018	2017
Angestellte	12.753,5	12.020,9	732,6	6%	12.482,7	11.709,6
ArbeiterInnen	7.787,1	7.013,9	773,2	11%	7.382,6	6.684,5
MitarbeiterInnen mit Definitivstellung	20.038,7	21.292,2	-1.253,5	-6%	20.662,8	21.731,1
Gesamt aktive MitarbeiterInnen	40.579,3	40.327,0	252,3	1%	40.528,1	40.125,2
Lehrlinge	1.770,0	1.743,0	27,0	2%	1.636,4	1.562,1
Gesamt mit Lehrlingen	42.349,3	42.070,0	279,3	1%	42.164,5	41.687,3

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

9. Abschreibungen

	2018 in Mio. EUR	2017 in Mio. EUR
Abschreibungen auf Sachanlagen	1.171,1	1.139,5
<i>davon geringwertige Vermögenswerte</i>	<i>6,7</i>	<i>6,7</i>
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte	69,8	65,4
Abschreibungen auf als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien	3,8	3,9
abzüglich Auflösung Kostenbeiträge	-172,1	-175,5
Abschreibung Gesamt	1.072,5	1.033,3

10. Sonstige betriebliche Aufwendungen

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

	2018 in Mio. EUR	2017 in Mio. EUR
Betriebskosten	97,1	96,5
Reise- und sonstige Aufwandsentschädigungen	51,5	50,1
Betriebliche Steuern	49,0	47,7
Miet-, Pacht- und Lizenzaufwand	36,5	33,5
Marketing, Vertrieb und Kundenservice	35,3	35,7
Verluste aus Anlagenabgängen	17,6	15,3
Rechts- und Beratungsaufwendungen	12,7	9,9
Wertminderungen zu Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	6,9	9,3
Übrige sonstige betriebliche Aufwendungen	122,0	163,9
Gesamt	428,6	461,9

In den übrigen sonstigen betrieblichen Aufwendungen werden insbesondere Aufwendungen für Büroerfordernisse, Aus- und Fortbildung, Post-, Bank und Fernsprechggebühren, Versicherungen und Instandhaltungen durch Dritte ausgewiesen.

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

	2018 in TEUR	2017 in TEUR
Gesamthonorar der Wirtschaftsprüfer		
Konzern- und Jahresabschlussprüfung	1.588	1.617
Andere Bestätigungsleistungen	37	0
Steuerberatung	4	4
Sonstige Leistungen	174	143
Gesamt	1.803	1.764

Die oben angeführten Aufwendungen für Abschlussprüfer beinhalten das Honorar für sämtliche im Konzern tätigen Abschlussprüfer. Auf den Abschlussprüfer des ÖBB-Konzerns entfallen folgende Aufwendungen:

	2018 in TEUR	2017 in TEUR
Honorar des Konzernabschlussprüfers		
Konzern- und Jahresabschlussprüfung	439	470
Andere Bestätigungsleistungen	37	0
Sonstige Leistungen	49	26
Gesamt	525	496

Die Jahres- und Konzernabschlussprüfung des Geschäftsjahres 2018 wurde wie im Vorjahr von der BDO Austria GmbH Wirtschaftsprüfungs- und Steuerberatungsgesellschaft durchgeführt.

11. Zinserträge und Zinsaufwendungen

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

	2018 in Mio. EUR	2017 in Mio. EUR
Zinsergebnis		
Zinserträge	20,7	30,1
Zinsaufwendungen	-647,9	-654,1
Gesamt	-627,2	-624,0

Die erhaltenen Zinsen aus Swapverträgen werden in Höhe von rd. 0,1 Mio. EUR (Vj: rd. 0,1 Mio. EUR) 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 Depots aus Cross-Border-Leasing-Transaktionen.

Die Zinsaufwendungen betreffen mit rd. 489,6 Mio. EUR (Vj: rd. 490,5 Mio. EUR) Anleihen. Darüber hinaus fallen Zinsaufwendungen für EUROFIMA-, OeBFA-Darlehen, für sonstige Kreditaufnahmen, für Cross-Border-Leasing-Transaktionen und derivative Finanzinstrumente an. Von den gesamten Zinsaufwendungen wurden rd. 94,6 Mio. EUR (Vj: rd. 79,6 Mio. EUR) gemäß IAS 23 Zinsen auf Herstellungskosten qualifizierter Vermögenswerte aktiviert.

12. Sonstiges Finanzergebnis

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

	2018 in Mio. EUR	2017 in Mio. EUR
Sonstiges Finanzergebnis		
Sonstige Finanzerträge	13,0	49,4
<i>davon aus Bewertungs- und Kursdifferenzen</i>	<i>10,5</i>	<i>40,0</i>
<i>davon Erträge aus dem Abgang von und der Zuschreibung zu finanziellen Vermögenswerten</i>	<i>0,3</i>	<i>0,0</i>
<i>davon Erträge aus Beteiligungen</i>	<i>1,4</i>	<i>0,4</i>
Sonstige Finanzaufwendungen	-25,6	-42,2
<i>davon aus Bewertungs- und Kursdifferenzen</i>	<i>-16,4</i>	<i>-37,5</i>
Gesamt	-12,6	7,2

Die sonstigen Finanzerträge betreffen neben Kursdifferenzen Bewertungsgewinne aus Derivaten sowie Erträge aus der Bewertung von zu Handelszwecken gehaltenen Stromderivaten.

Die sonstigen Finanzaufwendungen betreffen neben Kursdifferenzen insbesondere Änderungen des beizulegenden Zeitwerts von derivativen Finanzinstrumenten.

13. Ertragsteuern

Der Posten Ertragsteuern setzt sich wie folgt zusammen:

	2018 in Mio. EUR	2017 in Mio. EUR
Laufende Steuern vom Einkommen	-1,6	-3,8
Latenter Steueraufwand/-ertrag	53,8	-5,3
Ertragsteuern	52,2	-9,1

Die inländischen Steuern werden mit 25% des geschätzten steuerpflichtigen Gewinns für das Geschäftsjahr berechnet. Die Besteuerung im Ausland wird zu den jeweils dort geltenden Steuersätzen berechnet.

Die Veränderungen der latenten Steuern setzen sich wie folgt zusammen:

	2018 in Mio. EUR	2017 in Mio. EUR
<i>Bilanzansätze 01.01.</i>	<i>62,4</i>	<i>75,2</i>
Veränderung latenter Steuer		
<i>davon erfolgswirksam</i>	<i>53,8</i>	<i>-5,3</i>
<i>davon im sonstigen Konzernergebnis</i>	<i>-9,7</i>	<i>-7,5</i>
Bilanzansätze 31.12.	106,5	62,4
<i>davon latente Steueransprüche</i>	<i>117,5</i>	<i>75,7</i>
<i>davon latente Steuerschulden</i>	<i>-11,0</i>	<i>-13,3</i>

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

	2018 in Mio. EUR	2017 in Mio. EUR
Jahresergebnis vor Ertragsteuern nach IFRS	150,9	176,3
Anpassung steuerfreier Anteil gemäß § 50 (2) Bundesbahngesetz	71,3	68,0
Steuerpflichtiges Jahresergebnis	222,2	244,3
Konzernsteuersatz	25%	25%
Erwarteter Ertrag (+) bzw. Aufwand (-) aus Steuern im Geschäftsjahr	-55,6	-61,0
Steuersatzdifferenzen ausländischer Unternehmen zum Konzernsteuersatz	0,6	0,7
Sonstige steuerfreie Erträge und andere Kürzungen	16,6	9,4
Nicht abzugsfähige Betriebsausgaben und andere Hinzurechnungen	-2,4	-6,8
Auswirkungen von im Geschäftsjahr erfassten Steuern aus Vorjahren	8,4	-6,7
Auswirkungen Steuersatzänderungen	0,2	0,0
Verrechnung aus Konsolidierung	-40,3	4,2
Auswirkungen von Ansatzänderungen	99,5	36,0
Sonstige Auswirkungen	25,2	15,1
Steuern vom Einkommen	52,2	-9,1
Effektiver Körperschaftsteuersatz	-23,5%	3,7%

Die Auswirkungen von Ansatzänderungen bestehen aus der Verrechnung positiver steuerlicher Ergebnisse mit Vorgruppenverlusten in Höhe von rd. 25,7 Mio. EUR (Vj: rd. 27,2 Mio. EUR), dem Ansatz von latenten Steuern aus Verlustvorträgen in Höhe von rd. 91,4 Mio. EUR (Vj: rd. 36,0 Mio. EUR) und aus erforderlichen Ansatzkorrekturen basierend auf der Beurteilung der Werthaltigkeit latenter Steueransprüche.

Latente Steueransprüche und Steuerschulden

Latente Steueransprüche und latente Steuerschulden zum 31.12.2018 und 31.12.2017 sind das Ergebnis folgender temporärer Bewertungsunterschiede zwischen den Buchwerten in den IFRS-Jahresabschlüssen und den relevanten

Steuerbemessungsgrundlagen, insoweit jene nicht den steuerbefreiten Anteil gemäß § 50 (2) Bundesbahngesetz betreffen:

Die latenten Steuern entfallen auf folgende wesentliche Bilanzposten, Verlustvorträge und Steuergutschriften: in Mio. EUR	latente Steuer-		latente Steuer-	
	ansprüche 31.12.2018	schulden 31.12.2018	ansprüche 31.12.2017	schulden 31.12.2017
Langfristige Vermögenswerte				
Sachanlagen	40,0	-59,0	31,0	-50,8
Immaterielle Vermögenswerte	7,4	-11,9	7,6	-13,6
Als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien	6,6	-8,4	6,2	-0,1
Finanzielle Vermögenswerte	67,7	-17,7	10,2	-7,9
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	0,0	-0,1	0,0	0,0
	121,7	-97,1	55,0	-72,4
kurzfristige Vermögenswerte				
Vorräte	21,7	-0,3	12,4	-0,3
Forderungen L+L	0,3	0,0	0,3	0,0
Finanzielle Vermögenswerte	0,0	-53,2	0,0	-2,1
	22,0	-53,5	12,7	-2,4
Langfristige Schulden				
Finanzverbindlichkeiten	13,9	-7,8	18,6	-10,5
Rückstellungen	18,5	-2,6	12,3	-4,3
Sonstige Verbindlichkeiten	16,6	-10,3	5,0	-2,6
	49,0	-20,7	35,9	-17,4
Kurzfristige Schulden				
Finanzverbindlichkeiten	6,1	-0,5	14,2	0,0
Rückstellungen	6,2	-19,0	4,2	-4,8
Verbindlichkeiten L+L	1,7	-1,0	0,0	-0,5
Sonstige Verbindlichkeiten	3,8	-3,6	3,4	-1,5
	17,8	-24,1	21,8	-6,8
Steuerliche Verlustvorträge	91,4	0,0	36,0	0,0
Latente Steueransprüche bzw. latente Steuerschulden	301,9	-195,4	161,4	-99,0
Saldierung	-184,4	184,4	-85,7	85,7
Saldierte latente Steueransprüche bzw. latente Steuerschulden	117,5	-11,0	75,7	-13,3

Betreffend steuerlich noch nicht als Betriebsausgaben geltend gemachter Siebentelabschreibungen auf Beteiligungen gemäß § 12 (3) Körperschaftsteuergesetz bestanden zum 31.12.2018 offene Siebentel in Höhe von rd. 49,6 Mio. EUR (Vj: rd. 49,8 Mio. EUR).

Bei der Beurteilung der Werthaltigkeit latenter Steueransprüche trifft der Vorstand eine Einschätzung hinsichtlich der voraussichtlichen Nutzung innerhalb des steuerlichen Planungszeitraums von fünf Jahren. Die Nutzbarkeit von latenten Steueransprüchen setzt ausreichend steuerpflichtiges Einkommen in jenen Perioden voraus, in denen die temporären Unterschiede und Verlustvorträge verwendet werden können. Der Vorstand zieht die geplante Auflösung von latenten Steueransprüchen und das geplante steuerpflichtige Einkommen für diese Beurteilung heran. Die temporären Unterschiede in den Positionen Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte resultieren im Wesentlichen aus dem unterschiedlichen Abschreibungsbeginn (pro rata temporis nach IFRS im Vergleich zur Halbjahresregel nach Steuerrecht) sowie aus abweichenden steuerlichen Anschaffungskosten. Die temporären Unterschiede aus den finanziellen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten entstehen im Wesentlichen aufgrund der unterschiedlichen Bewertung der Derivate nach IFRS (Bewertung zum beizulegenden Zeitwert) und Steuerrecht (Drohverlustrückstellung).

Aufgrund dieser Planungsrechnung ist für die österreichische körperschaftsteuerliche Gruppe die Nutzung aktiver temporärer Differenzen in Höhe von rd. 24,4 Mio. EUR (Vj: rd. 37,4 Mio. EUR) sowie passiver latenter Steuern in Höhe von rd. 0,0 Mio. EUR (Vj: rd. 0,0 Mio. EUR) wahrscheinlich. Darüber hinaus stammen aktive latente Steuern in Höhe von rd. 1,7 Mio. EUR (Vj: rd. 2,3 Mio. EUR) sowie passive latente Steuern in Höhe von rd. -11,0 Mio. EUR (Vj: rd. -13,3 Mio. EUR) aus ausländischen Tochterunternehmen. Die latenten Steuern resultieren aus aktiven oder passiven Überhängen nach vorgenommenen Saldierungen auf Gesellschaftsebene.

Zudem konnten aktive latente Steuern aus Verlustvorträgen in der Höhe von rd. 91,4 Mio. EUR (Vj: rd. 36,0 Mio. EUR) gebildet werden. Davon stammen rd. 47,2 Mio. EUR (Vj: rd. 36,0 Mio. EUR) von der ÖBB-Infrastruktur AG und rd. 44,2 Mio. EUR (Vj: rd. 0,0 Mio. EUR) von der ÖBB-Personenverkehr AG.

Steuerliche Verlustvorträge in Höhe von rd. 5.460,5 Mio. EUR (Vj: rd. 5.562,3 Mio. EUR) stammen aus österreichischen Gesellschaften und sind nach derzeitigen Gesetzen unbegrenzt vortragsfähig. Die jährliche Verrechnung mit Verlustvorträgen ist in Österreich mit 75% des jeweiligen steuerlichen Ergebnisses begrenzt, allerdings resultieren rd. 3.578,5 Mio. EUR (Vj: rd. 3.688,1 Mio. EUR) aus den Vorgruppenverlusten und sind daher zur Gänze gegen in künftigen Perioden erzielte steuerliche Ergebnisse verrechenbar.

14. Sachanlagen

2018 in Mio. EUR	Grund- stücke und Bauten	Leasing Grund- stücke und Bauten	Fahrpark	Leasing Fahrpark	Technische Anlagen und Maschinen	Leasing Technische Anlagen und Maschinen	Andere Anlagen Betriebs- u. Geschäfts- aus- stattung	Anlagen in Bau und geleistete Anzahl- ungen	Summe
Anschaffungs- und Herstellungskosten									
<i>Anschaffungs-/Herstellungskosten Stand 01.01.2018</i>	27.856,2	7,4	7.194,7	375,9	9.830,7	1,7	324,7	3.852,1	49.443,4
Umrechnungsdifferenzen	-0,8	0,0	-9,9	-0,8	-0,5	0,0	-0,2	0,0	-12,2
Zugänge	24,7	0,0	2,7	17,4	2,1	0,0	13,0	2.392,6	2.452,5
Abgänge	-160,7	0,0	-104,7	-0,8	-49,7	-0,1	-20,3	-4,8	-341,1
Umbuchungen	753,7	0,0	483,1	-0,4	359,2	-1,5	21,4	-1.616,8	-1,3
Anschaffungs-/Herstellungskosten Stand 31.12.2018	28.473,1	7,4	7.565,9	391,3	10.141,8	0,1	338,6	4.623,1	51.541,3
<i>Kumulierte Abschreibungen Stand 01.01.2018 (inkl. Wertminderungen)</i>									
Umrechnungsdifferenzen	-9.079,2	-7,4	-3.696,8	-201,1	-5.456,5	-1,7	-255,3	-0,8	-18.698,8
Abschreibungen	0,2	0,0	4,5	0,5	0,3	0,0	0,2	0,0	5,7
Abgänge	-539,1	0,0	-249,6	-16,0	-331,4	0,0	-35,0	0,0	-1.171,1
Umbuchungen	135,2	0,0	94,5	0,5	47,4	0,1	20,1	0,0	297,8
Zuschreibungen	-2,9	0,0	-0,4	0,3	-3,8	1,5	2,2	0,0	-3,1
Kumulierte Abschreibungen Stand 31.12.2018	-9.485,8	-7,4	-3.845,7	-215,8	-5.744,0	-0,1	-267,8	-0,8	-19.567,4
Buchwerte vor Kostenbeiträgen per 01.01.2018	18.777,0	0,0	3.497,9	174,8	4.374,2	0,0	69,4	3.851,3	30.744,6
Buchwerte vor Kostenbeiträgen per 31.12.2018	18.987,3	0,0	3.720,2	175,5	4.397,8	0,0	70,8	4.622,3	31.973,9
Kostenbeiträge									
<i>Stand 01.01.2018</i>	-9.657,3	0,0	-430,7	0,0	-2.956,6	0,0	-9,9	-506,6	-13.561,1
Zugänge	-31,8	0,0	-1,2	0,0	-11,7	0,0	-0,4	-126,3	-171,4
Abgänge	75,8	0,0	2,2	0,0	12,0	0,0	0,0	0,1	90,1
Umbuchungen	-27,3	0,0	0,0	0,0	-11,8	0,0	0,0	39,0	-0,1
Anschaffungs-/Herstellungskosten Stand 31.12.2018	-9.640,6	0,0	-429,7	0,0	-2.968,1	0,0	-10,3	-593,8	-13.642,5
<i>Kumulierte Abschreibungen Stand 01.01.2018</i>									
Abschreibungen	5.588,4	0,0	334,3	0,0	2.461,1	0,0	8,3	0,0	8.392,1
Abgänge	110,9	0,0	11,2	0,0	42,4	0,0	0,9	0,0	165,4
Umbuchungen	-62,2	0,0	-6,4	0,0	-11,6	0,0	0,0	0,0	-80,2
Kumulierte Abschreibungen Stand 31.12.2018	5.634,2	0,0	339,1	0,0	2.491,9	0,0	9,2	2,9	8.477,3
Kostenbeiträge per 01.01.2018	-4.068,9	0,0	-96,4	0,0	-495,5	0,0	-1,6	-506,6	-5.169,0
Kostenbeiträge per 31.12.2018	-4.006,4	0,0	-90,6	0,0	-476,2	0,0	-1,1	-590,9	-5.165,2
Buchwert nach Kostenbeiträgen per 01.01.2018	14.708,1	0,0	3.401,5	174,8	3.878,7	0,0	67,8	3.344,7	25.575,6
Buchwert nach Kostenbeiträgen per 31.12.2018	14.980,9	0,0	3.629,6	175,5	3.921,6	0,0	69,7	4.031,4	26.808,7

2017 in Mio. EUR	Grund- stücke und Bauten	Leasing Grund- stücke und Bauten	Fahrpark	Leasing Fahrpark	Technische Anlagen und Maschinen	Leasing Technische Anlagen und Maschinen	Andere Anlagen Betriebs- u. Geschäfts- aus- stattung	Anlagen in Bau und geleistete Anzah- lungen	Summe
Anschaffungs- und Herstellungskosten									
<i>Anschaffungs-/Herstellungskosten</i>									
<i>Stand 01.01.2017</i>	26.891,9	7,4	6.806,3	391,7	9.482,7	1,7	323,2	3.493,5	47.398,4
Umrechnungsdifferenzen	1,0	0,0	0,9	0,0	0,2	0,0	0,1	0,1	2,3
Zugänge	24,6	0,0	70,5	14,7	2,1	0,0	14,1	2.249,2	2.375,2
Unternehmenserwerb	0,0	0,0	0,0	0,0	0,2	0,0	0,3	0,0	0,5
Abgänge	-62,5	0,0	-189,3	-0,1	-42,6	0,0	-27,7	-6,5	-328,7
Umbuchungen	1.001,2	0,0	506,3	-30,4	388,1	0,0	14,7	-1.884,2	-4,3
Anschaffungs-/Herstellungskosten									
Stand 31.12.2017	27.856,2	7,4	7.194,7	375,9	9.830,7	1,7	324,7	3.852,1	49.443,4
<i>Kumulierte Abschreibungen</i>									
<i>Stand 01.01.2017 (inkl. Wertminderungen)</i>									
	-8.601,4	-7,4	-3.596,5	-214,7	-5.172,5	-1,5	-245,6	-1,1	-17.840,7
Umrechnungsdifferenzen	-0,5	0,0	-0,7	0,0	-0,1	0,0	-0,1	0,0	-1,4
Abschreibungen	-522,9	0,0	-242,9	-15,1	-320,8	-0,2	-37,6	0,0	-1.139,5
Unternehmenserwerb	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,1	0,0	-0,1	0,0	-0,2
Abgänge	42,6	0,0	171,1	0,1	37,7	0,0	27,4	0,3	279,2
Umbuchungen	3,0	0,0	-31,6	28,6	-0,7	0,0	0,7	0,0	0,0
Zuschreibungen	0,0	0,0	3,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	3,8
Kumulierte Abschreibungen									
Stand 31.12.2017	-9.079,2	-7,4	-3.696,8	-201,1	-5.456,5	-1,7	-255,3	-0,8	-18.698,8
Buchwerte vor Kostenbeiträgen									
per 01.01.2017	18.290,5	0,0	3.209,8	177,0	4.310,2	0,2	77,6	3.492,4	29.557,7
Buchwerte vor Kostenbeiträgen									
per 31.12.2017	18.777,0	0,0	3.497,9	174,8	4.374,2	0,0	69,4	3.851,3	30.744,6
Kostenbeiträge									
<i>Stand 01.01.2017</i>	-9.601,1	0,0	-427,7	0,0	-2.953,7	0,0	-9,0	-472,7	-13.464,2
Zugänge	-32,8	0,0	-7,8	0,0	-13,1	0,0	0,0	-115,0	-168,7
Abgänge	49,9	0,0	3,0	0,0	18,5	0,0	0,0	0,1	71,5
Umbuchungen	-73,3	0,0	1,8	0,0	-8,3	0,0	-0,9	81,0	0,3
Anschaffungs-/Herstellungskosten									
Stand 31.12.2017	-9.657,3	0,0	-430,7	0,0	-2.956,6	0,0	-9,9	-506,6	-13.561,1
<i>Kumulierte Abschreibungen</i>									
<i>Stand 01.01.2017</i>	5.518,5	0,0	333,5	0,0	2.433,1	0,0	7,1	0,0	8.292,2
Abschreibungen	111,6	0,0	11,1	0,0	45,4	0,0	0,5	0,0	168,6
Abgänge	-41,7	0,0	-9,6	0,0	-17,4	0,0	0,0	0,0	-68,7
Umbuchungen	0,0	0,0	-0,7	0,0	0,0	0,0	0,7	0,0	0,0
Kumulierte Abschreibungen									
Stand 31.12.2017	5.588,4	0,0	334,3	0,0	2.461,1	0,0	8,3	0,0	8.392,1
Kostenbeiträge per 01.01.2017	-4.082,6	0,0	-94,2	0,0	-520,6	0,0	-1,9	-472,7	-5.172,0
Kostenbeiträge per 31.12.2017	-4.068,9	0,0	-96,4	0,0	-495,5	0,0	-1,6	-506,6	-5.169,0
Buchwert nach Kostenbeiträgen									
per 01.01.2017	14.207,9	0,0	3.115,6	177,0	3.789,6	0,2	75,7	3.019,7	24.385,7
Buchwert nach Kostenbeiträgen									
per 31.12.2017	14.708,1	0,0	3.401,5	174,8	3.878,7	0,0	67,8	3.344,7	25.575,6

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

Die Zugänge zu den Sachanlagen aufgrund erstkonsolidierter Unternehmen und Abgänge aus Endkonsolidierungen werden in gesonderten Zeilen im Anlagenspiegel dargestellt.

Bei den Umbuchungen handelt es sich einerseits um die aus dem Posten „Anlagen in Bau und geleistete Anzahlungen“ auf die spezifischen Anlagenkonten umgebuchten Werte für fertig gestellte Anlagen des Sachanlagevermögens und der immateriellen Vermögenswerte und andererseits um von oder zu den Bilanzposten „Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte“ sowie von oder zu den „Vorräten“ (siehe Erläuterung 21) umgegliederte Werte. Auf die Angaben zu Schätzungsänderungen wird auf Erläuterung 3 unter „Einschätzungen der Nutzungsdauern der Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerte“ verwiesen.

Der ÖBB-Konzern aktivierte gemäß den Regelungen des IAS 23 Zinsen auf Herstellungskosten qualifizierter Vermögenswerte in Höhe von rd. 94,6 Mio. EUR (Vj: rd. 79,6 Mio. EUR). Der zugrunde liegende Fremdkapitalzinssatz beträgt 2,62 bis 3,2 %, (Vj: 2,71 bis 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.

Verluste aus dem Abgang von Sachanlagen sind im Ausmaß von rd. 17,6 Mio. EUR angefallen (Vj: rd. 15,3 Mio. EUR), wobei sich diese aus der Verschrottung und dem Abbruch von Vermögenswerten, dem Verkauf von Fahrzeugen und sonstiger Betriebsausstattung sowie Abgängen von Planungsanlagen ergaben. In beiden Geschäftsjahren wurden Entschädigungsbeiträge im unwesentlichen Umfang vereinnahmt.

Sachanlagen mit folgenden Buchwerten dienen zur Besicherung von Finanzschulden und unterliegen einer Beschränkung der Verfügungsrechte:

in Mio. EUR	Beschränkung von Verfügungsrechten		als Sicherheiten für Schulden begeben	
	2018	2017	2018	2017
Fahrpark	170,0	181,2	1.153,3	1.328,3

Daneben bestehen weitere finanzielle Vermögenswerte aus Leasing in Höhe von rd. 49,0 Mio. EUR (Vj: rd. 49,0 Mio. EUR), bei denen es Beschränkungen von Verfügungsrechten gibt. Es bestehen Abnahmeverpflichtungen für Vermögenswerte, insbesondere aufgrund der Finanzierungsleasing-Vereinbarungen und offener Bestellobligi von rd. 2.081,3 Mio. EUR (Vj: rd. 2.211,7 Mio. EUR). Weitere Angaben zu Schätzungsänderungen werden unter Erläuterung 3 gemacht.

Kostenbeiträge von Dritten

Der ÖBB-Konzern erhielt nicht rückzahlbare Investitionszuschüsse für Anlagengüter, im Regelfall von öffentlichen Stellen oder staatsnahen Unternehmen, die gemäß IAS 16.28 i. V. m. IAS 20 als Anschaffungskostenminderung behandelt wurden. Sowohl die Abschreibung dieser Vermögenswerte als auch die Auflösung sämtlicher Kostenbeiträge infolge von Abschreibung werden ergebniswirksam unter dem Posten „Abschreibungen“ ausgewiesen. Gehen Vermögenswerte, denen Kostenbeiträge zugeordnet wurden, ab, dann werden die Kostenbeiträge gemeinsam mit den abgegangenen Buchwerten in den sonstigen betrieblichen Erträgen oder sonstigen betrieblichen Aufwendungen ausgewiesen. Die Entwicklung der Kostenbeiträge ist aus den beiliegenden Anlagenspiegeln ersichtlich. Die wesentlichen Kostenbeitragsgeber für Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte sind folgende:

	31.12.2018 in Mio. EUR	31.12.2017 in Mio. EUR
Republik Österreich	3.050,7	2.931,8
ehemalige Eisenbahn-Hochleistungsstrecken AG	1.252,4	1.275,7
Schieneninfrastrukturfinanzierungs GmbH	1.105,8	1.165,6
ASFINAG	73,8	78,4
Sonstige Dritte	128,3	120,9
Gesamt	5.611,0	5.572,4
<i>davon auf Sachanlagen</i>	<i>5.165,2</i>	<i>5.169,0</i>
<i>davon auf immaterielle Vermögenswerte</i>	<i>445,8</i>	<i>403,4</i>

Gemietete und vermietete Vermögenswerte

Im Geschäftsjahr 2017 sind in den Sachanlagen gemietete oder geleaste Vermögenswerte enthalten, die im Anlagenspiegel gesondert ausgewiesen werden. Bei diesen 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-Konzerns zugerechnet werden können. Es handelt sich dabei vor allem um technische Anlagen und Maschinen sowie den Fahrpark. Im Jänner 2018 erfolgte die Umbuchung in die Technischen Anlagen und Maschinen. Weitere Angaben sind unter Erläuterung 30 enthalten.

Wertminderungen

Nach durchgeführten Wertminderungsprüfungen für Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte auf Basis aktueller Plandaten ergibt sich für beide Geschäftsjahre kein Wertminderungsbedarf. Die Parameter zur Berechnung des Nutzungswerts sind aus Erläuterung 3 ersichtlich.

15. Immaterielle Vermögenswerte

2018 in Mio. EUR	Konzessionen, Schutzrechte, Lizenzen sowie Entwicklungs- kosten	Kostenbeiträge an Dritte	Firmenwert	Geleistete Anzahlungen auf immaterielle Vermögenswerte	Summe
Anschaffungs- und Herstellungskosten 2018					
<i>Anschaffungs-/Herstellungskosten Stand 01.01.2018</i>	424,4	1.282,5	295,8	28,5	2.031,2
Umrechnungsdifferenzen	-0,3	0,0	-8,1	0,0	-8,4
Zugänge	1,6	91,8	0,5	44,4	138,3
Abgänge	-5,5	-2,9	0,0	-0,1	-8,5
Umbuchungen	16,5	11,6	0,0	-21,8	6,3
Anschaffungs-/Herstellungskosten Stand 31.12.2018	436,7	1.383,0	288,2	51,0	2.158,9
<i>Kumulierte Abschreibungen Stand 01.01.2018 (inkl. Wertminderungen)</i>					
	-277,7	-505,8	-99,6	0,0	-883,1
Umrechnungsdifferenzen	0,2	0,0	2,8	0,0	3,0
Abschreibungen	-35,6	-26,3	-7,9	0,0	-69,8
Abgänge	3,1	2,9	0,0	0,0	6,0
Umbuchungen	1,3	-1,3	0,0	0,0	0,0
Kumulierte Abschreibungen Stand 31.12.2018 (inkl. Wertminderungen)	-308,7	-530,5	-104,7	0,0	-943,9
Buchwerte vor Kostenbeiträgen per 01.01.2018	146,7	776,7	196,2	28,5	1.148,1
Buchwerte vor Kostenbeiträgen per 31.12.2018	128,0	852,5	183,5	51,0	1.215,0
Kostenbeiträge					
<i>Stand 01.01.2018</i>	-33,1	-721,7	0,0	0,0	-754,8
Zugänge	-0,2	-48,9	0,0	0,0	-49,1
Abgänge	0,0	1,2	0,0	0,0	1,2
Umbuchungen	0,4	-0,3	0,0	0,0	0,1
Stand 31.12.2018	-32,9	-769,7	0,0	0,0	-802,6
<i>Kumulierte Abschreibungen Stand 01.01.2018</i>					
	20,7	330,7	0,0	0,0	351,4
Abschreibungen	1,7	5,0	0,0	0,0	6,7
Abgänge	0,0	-1,3	0,0	0,0	-1,3
Kumulierte Abschreibungen Stand 31.12.2018	22,4	334,4	0,0	0,0	356,8
Kostenbeiträge per 01.01.2018	-12,4	-391,0	0,0	0,0	-403,4
Kostenbeiträge per 31.12.2018	-10,5	-435,3	0,0	0,0	-445,8
Buchwerte nach Kostenbeiträgen per 01.01.2018	134,3	385,7	196,2	28,5	744,7
Buchwerte nach Kostenbeiträgen per 31.12.2018	117,5	417,2	183,5	51,0	769,2

2017 in Mio. EUR	Konzessionen, Schutzrechte, Lizenzen sowie Entwicklungs- kosten	Kostenbeiträge an Dritte	Firmenwert	Geleistete Anzahlungen auf immaterielle Vermögenswerte	Summe
Anschaffungs- und Herstellungskosten 2017					
<i>Anschaffungs-/Herstellungskosten Stand 01.01.2017</i>	371,5	1.221,4	284,1	30,8	1.907,8
Umrechnungsdifferenzen	0,1	0,0	-0,4	0,0	-0,3
Zugänge	1,9	49,5	12,1	40,6	104,1
Unternehmenserwerb	22,8	0,0	0,0	0,0	22,8
Abgänge	-6,3	-1,5	0,0	-0,5	-8,3
Umbuchungen	34,4	13,1	0,0	-42,4	5,1
Anschaffungs-/Herstellungskosten Stand 31.12.2017	424,4	1.282,5	295,8	28,5	2.031,2
<i>Kumulierte Abschreibungen Stand 01.01.2017</i>					
<i>(inkl. Wertminderungen)</i>	-249,5	-480,9	-95,2	0,0	-825,6
Umrechnungsdifferenzen	0,0	0,0	0,3	0,0	0,3
Abschreibungen	-34,3	-26,4	-4,7	0,0	-65,4
Abgänge	6,1	1,5	0,0	0,0	7,6
Kumulierte Abschreibungen Stand 31.12.2017 (inkl. Wertminderungen)	-277,7	-505,8	-99,6	0,0	-883,1
Buchwerte vor Kostenbeiträgen per 01.01.2017	122,0	740,5	188,9	30,8	1.082,2
Buchwerte vor Kostenbeiträgen per 31.12.2017	146,7	776,7	196,2	28,5	1.148,1
Kostenbeiträge					
<i>Stand 01.01.2017</i>	-31,1	-675,4	0,0	0,0	-706,5
Zugänge	-0,4	-46,3	0,0	0,0	-46,7
Abgänge	-1,7	0,4	0,0	0,0	-1,3
Umbuchungen	0,1	-0,4	0,0	0,0	-0,3
Stand 31.12.2017	-33,1	-721,7	0,0	0,0	-754,8
<i>Kumulierte Abschreibungen Stand 01.01.2017</i>					
	17,3	325,8	0,0	0,0	343,0
Abschreibungen	1,7	5,3	0,0	0,0	7,0
Abgänge	1,7	-0,4	0,0	0,0	1,3
Kumulierte Abschreibungen Stand 31.12.2017	20,7	330,7	0,0	0,0	351,4
Kostenbeiträge per 01.01.2017	-13,8	-349,6	0,0	0,0	-363,5
Kostenbeiträge per 31.12.2017	-12,4	-391,0	0,0	0,0	-403,4
Buchwerte nach Kostenbeiträgen per 01.01.2017	108,2	390,9	188,9	30,8	718,7
Buchwerte nach Kostenbeiträgen per 31.12.2017	134,3	385,7	196,2	28,5	744,7

Die Entwicklung der immateriellen Vermögenswerte ist aus der vorstehenden Tabelle ersichtlich. Bezüglich der Zugänge zu den immateriellen Vermögenswerten 2017 verweisen wir auf Erläuterung 2 „Unternehmenserwerb“. 2017 wurden unter den Konzessionen, Schutzrechten, Lizenzen sowie Entwicklungskosten in der Zeile Unternehmenserwerbe aktivierte Kundenbeziehungen aufgrund von Erstkonsolidierungen in Höhe von rd. 22,8 Mio. EUR dargestellt.

Der ÖBB-Konzern erhielt nicht rückzahlbare Kostenbeiträge für immaterielle Vermögenswerte, die gemäß IAS 16.28 i. V. m. IAS 20 als Anschaffungskostenminderung abgezogen wurden. Diese Investitionszuschüsse sind im Anlagenspiegel dargestellt. Sowohl die Abschreibung dieser Vermögenswerte als auch die Auflösung sämtlicher Kostenbeiträge infolge von Abschreibung werden ergebniswirksam unter dem Posten „Abschreibungen“ ausgewiesen. Die Kostenbeitragsgeber werden in Erläuterung 14 dargestellt. Die durchschnittliche Restnutzungsdauer von Kostenbeiträgen an Dritte beträgt etwa 19,6 (Vj: rd. 18,3) Jahre.

Aufwendungen für Forschung und Entwicklung über rd. 3,9 Mio. EUR (Vj: rd. 4,1 Mio. EUR) wurden ergebniswirksam erfasst, da eine Abgrenzung zwischen Entwicklungs- und Forschungsphase der Projekte nicht einwandfrei möglich und das Risiko der Verwertung der Entwicklungen mit Unsicherheiten behaftet war. Aufwendungen für Forschung und Entwicklung über rd. 6,1 Mio. EUR (Vj: rd. 4,9 Mio. EUR) wurden im Anlagevermögen unter dem Posten „Konzessionen, Schutzrechte, Lizenzen sowie Entwicklungskosten“ aktiviert, soweit Prototypen entwickelt werden, erfolgt die Aktivierung unter den Sachanlagen.

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

Firmenwert

Die Entwicklung der Firmenwerte ist aus der vorstehenden Tabelle ersichtlich. Diese Firmenwerte sind überwiegend dem Segment Rail Cargo Austria sowie im kleineren Umfang sonstigen Unternehmen zugeordnet und werden im Hinblick auf den zukünftigen wirtschaftlichen Nutzen einem Wertminderungstest unterzogen. Die Abschreibung der Firmenwerte bezieht sich auf Unterschiedsbeträge aus der Erstkonsolidierung von Tochterunternehmen, die nicht werthaltig waren und ergebniswirksam ausgebucht wurden. Nähere Informationen dazu sind in Erläuterung 2 und 3 enthalten.

16. Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien

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

Der Bilanzposten entwickelt sich wie folgt:

	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-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 ohne Betriebskosten) gegenüberstehen. Darüber hinaus fielen betriebliche Aufwendungen im Ausmaß von rd. 0,4 Mio. EUR (Vj: rd. 0,3 Mio. EUR) an, denen keine Mieteinnahmen gegenüberstehen. Der ÖBB-Konzern ist keine Verträge für die Instandhaltung seiner als Finanzinvestitionen gehaltenen Immobilien eingegangen, die zu einer diesbezüglichen Verpflichtung führen.

Der beizulegende Zeitwert beträgt rd. 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.

17. Nach der Equity-Methode bilanzierte Unternehmen

Beteiligungen, die nach der Equity-Methode bilanziert werden, umfassen Anteile an einem Gemeinschaftsunternehmen, der Galleria di Base del Brennero – Brenner Basistunnel BBT SE, I-39100 Bozen und an mehreren assoziierten Unternehmen.

	2018 in Mio. EUR	2017 in Mio. EUR
Anteil an einem Gemeinschaftsunternehmen	40,6	40,6
Anteile an assoziierten Unternehmen	23,9	20,7
Stand 31.12.	64,5	61,3

Die folgende Tabelle zeigt eine Überleitung der zusammengefassten Finanzinformationen des Gemeinschaftsunternehmens auf den Buchwert des Anteils des Konzerns. Die Werte der Galleria di Base del Brennero – Brenner Basistunnel BBT SE sind vorläufig und an die Rechnungslegungsmethode im Konzern angepasst.

	Galleria di Base del Brennero – Brenner Basistunnel BBT SE	
	31.12.2018 in Mio. EUR	31.12.2017 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 oder -ertrag	0,0 *)	0,0 *)
Jahresüberschuss aus fortgeführten Geschäftsbereichen	0,0	0,0
Sonstige Ergebnis	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
Anteil des Konzerns am Nettovermögen des Beteiligungsunternehmens per 01.01.	40,6	40,6
Gesamtergebnis, das dem Konzern zuzurechnen ist	0,0	0,0
vom assoziierten Unternehmen erhaltene 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. Eine Zusammenfassung der Finanzinformationen für alle nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmen ist in der folgenden Tabelle dargestellt. Die vom ÖBB-Konzern direkt und indirekt gehaltenen Anteile sind aus dem Beteiligungsspiegel ersichtlich (Erläuterung 35).

Entwicklung der Anteile an assoziierten Unternehmen	2018 in Mio. EUR	2017 in Mio. EUR
<i>Stand 01.01.</i>	20,7	20,6
Effekt aus Erstkonsolidierungen	2,2	-0,2
Ergebnis aus assoziierten Unternehmen	3,0	3,0
Ausschüttungen und übrige Änderungen	-2,0	-2,7
Stand 31.12.	23,9	20,7

Per 01.01.2018 wurden Breitspur Planungsgesellschaft mbH, die HAELA Abfallverwertung GmbH sowie die Terminal Brno, a.s. erstmals unter Anwendung der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen. Aus der Erstkonsolidierung ergab sich ein Unterschiedsbetrag in Höhe von rd. 0,5 Mio. EUR, der ergebniserhöhend im Ergebnis aus assoziierten Unternehmen ausgewiesen wird. Die in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung ausgewiesenen Ergebnisse von nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmen entsprechen dem auf den ÖBB-Konzern entfallenden Anteil der Jahresergebnisse.

18. Sonstige finanzielle Vermögenswerte

2018 in Mio. EUR	kurzfristig	langfristig	Gesamt
Beteiligungen	0,0	9,3	9,3
Finanzielle Vermögenswerte – Leasing	3,4	189,5	192,9
Übrige finanzielle Vermögenswerte	59,1	125,6	184,7
Gesamt	62,5	324,4	386,9
<i>davon zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet</i>	<i>12,6</i>	<i>294,2</i>	<i>306,8</i>

2017 in Mio. EUR	kurzfristig	langfristig	Gesamt
Beteiligungen	0,0	10,8	10,8
Finanzielle Vermögenswerte – Leasing	3,1	191,6	194,7
Übrige finanzielle Vermögenswerte	32,4	108,1	140,5
Gesamt	35,5	310,5	346,0

Beteiligungen

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

Finanzielle Vermögenswerte – Leasing

Die finanziellen Vermögenswerte – Leasing bestehen hauptsächlich aus langfristigen Darlehen und Depots und stehen nahezu zur Gänze im Zusammenhang mit Cross-Border-Leasing-Transaktionen. Sie dienen zur Abdeckung der künftigen Zahlungsverpflichtungen (Leasingraten und Kaufpreis). Kapitalerträge aus thesaurierenden Veranlagungen erhöhen den Posten, die Bedienung der Zahlungsverpflichtungen verringert den Posten. Diesen finanziellen Vermögenswerten stehen in gleicher Höhe Finanzverbindlichkeiten gegenüber. Unterschiede ergeben sich aufgrund der im Berichtsjahr sowie in Vorjahren durchgeführten Wertberichtigungen.

In den finanziellen Vermögenswerten – Leasing (langfristig) findet sich in Höhe von rd. 81,8 Mio. EUR (Vj: rd. 81,8 Mio. EUR) der Restwert für geleaste Vermögenswerte, der in Form von Bankeinlagen hinterlegt ist. Finanzielle Vermögenswerte aus Leasing im Ausmaß von rd. 49,0 Mio. EUR (Vj: rd. 49,0 Mio. EUR) unterliegen Beschränkungen von Verfügungsrechten.

Übrige finanzielle Vermögenswerte

In diesem Posten werden hauptsächlich kurzfristige Wertpapiere, Investmentzertifikate, Derivate im Zusammenhang mit Stromgeschäften und sonstige Derivate mit einem positiven Barwert, die in keiner Hedgebeziehung stehen, dargestellt. Des Weiteren wurden finanzielle Vermögenswerte von rd. 22,5 Mio. EUR (Vj: rd. 20,5 Mio. EUR), welche unter den

übrigen finanziellen Vermögenswerten ausgewiesen werden, zur Besicherung einer Leasingverbindlichkeit verpfändet. Weiterführende Angaben finden sich in den Erläuterungen 30.1 und 30.3.

Wertminderungen

Die folgende Tabelle zeigt eine Zusammenfassung des Ausfallsrisikos für finanzielle Vermögenswerte:

Ausfallrisiko von finanziellen Vermögenswerten zum 31.12.2018		zu fortgeführten Anschaffungskosten
in Mio. EUR		
Bruttobuchwert		307,4
Wertberichtigung		-0,6
<i>davon erwarteter 12-Monats-Kreditverlust</i>		-0,6
Buchwert		306,8

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

Wertberichtigung von finanziellen Vermögenswerten		2018
in Mio. EUR		Erwarteter 12-Monats-Kreditverlust
<i>Stand 01.01.2018</i>		0,1
Anpassung aus der erstmaligen Anwendung von IFRS 9		0,1
Stand 01.01.2018 nach IFRS 9		0,2
Nettoneubewertung der Wertberichtigung		0,4
Stand 31.12.2018		0,6

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

19. Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte

Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte	2018	2017
	in Mio. EUR	in Mio. EUR
<i>Stand 01.01.</i>	1,0	7,8
Abgänge durch Veräußerung	-1,0	-7,8
Zugänge zu Buchwerten	0,1	0,0
Umgliederung aus Sachanlagevermögen	0,0	1,0
Stand 31.12.	0,1	1,0
<i>davon zu fortgeführten Anschaffungskosten ausgewiesen</i>	0,1	0,1
<i>davon zum beizulegenden Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten ausgewiesen</i>	0,0	0,9

Bei den zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten handelt es sich um zwei (Vj: ein) Grundstücke (inklusive Hochbauten und technische Anlagen) sowie um eine (Vj: zwei) 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-Konzern hat im Berichtsjahr 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	549,8	0,0	549,8
<i>davon Vertragsvermögenswerte (Fertigungsaufträge)</i>	<i>14,0</i>	<i>0,0</i>	<i>14,0</i>
Sonstige Forderungen und Abgrenzungen	358,8	146,8	505,6
Forderungen aus Ertragsteuern	0,8	0,0	0,8
Gesamt	909,4	146,8	1.056,2

31.12.2017 in Mio. EUR	kurzfristig	langfristig	Gesamt
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	564,5	0,0	564,5
<i>davon Fertigungsaufträge</i>	<i>8,6</i>	<i>0,0</i>	<i>8,6</i>
Sonstige Forderungen und Abgrenzungen	309,5	156,6	466,1
Forderungen aus Ertragsteuern	0,5	0,0	0,5
Gesamt	874,5	156,6	1.031,1

Sowohl im Berichtsjahr als auch im Vorjahr waren keine Forderungen wechselfällig verbrieft.

Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen resultieren insbesondere aus Transportleistungen sowie Forderungen aus Verkehrseinnahmen und aus der Abrechnung gemeinwirtschaftlicher Leistungen. Der Buchwert der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstigen Forderungen entspricht aufgrund der kurzen Laufzeit annähernd ihrem beizulegenden Zeitwert.

In den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen werden Fertigungsaufträge im Zusammenhang mit Leistungen für Dritte erfasst, bei denen die Leistungserstellung noch nicht abgeschlossen ist. Für Fertigungsaufträge wurden Auftragslöse über rd. 86,4 Mio. EUR (Vj: rd. 68,7 Mio. EUR) realisiert.

In den sonstigen Forderungen und Abgrenzungen sind Forderungen aus der Umsatzsteuer gegenüber der österreichischen Finanzverwaltung enthalten. Darüber hinaus finden sich in diesem Posten Forderungen gegenüber der Republik Österreich aus der Lehrlingsförderung.

In den sonstigen Forderungen sind Abgrenzungen über rd. 219,3 Mio. EUR (Vj: rd. 250,6 Mio. EUR) enthalten. Die Abgrenzungsposten betreffen im Wesentlichen vorausbezahlte Haftungsentgelte über rd. 139,3 Mio. EUR (Vj: rd. 157,6 Mio. EUR) und die im Dezember ausbezahlten Gehälter inklusive Abgaben für Jänner in Höhe von rd. 60,9 Mio. EUR (Vj: rd. 61,8 Mio. EUR).

Die Wertberichtigungen betreffen vor allem Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und entwickelten sich wie folgt:

	2018 in Mio. EUR	2017 in Mio. EUR
<i>Stand 01.01.</i>	<i>39,2</i>	<i>35,7</i>
Anpassung aus der erstmaligen Anwendung von IFRS 9	1,5	0,0
Stand 01.01. nach IFRS 9	40,7	0,0
Verbrauch	-4,0	-4,1
Nettoneubewertung der Wertberichtigungen	5,7	7,6
Stand 31.12.	42,4	39,2
<i>davon aus sonstige Forderungen</i>	<i>1,2</i>	<i>0,7</i>

Die nachfolgende Tabelle enthält Informationen über das Ausfallrisiko und die erwarteten Kreditverluste aus Lieferungen und Leistungen aufgebliedert nach Teilkonzernen des ÖBB-Konzerns:

31.12.2018 Analyse der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen nach Fälligkeit in Mio. EUR	Brutto- Buchwert (vor Abzug von Wertbericht.)	Wert- berichtigung	davon Einzelwert- berichtigung	davon pauschale Einzelwert- berichtigung	Netto-Buchwert	Verlustrate
nicht überfällig	445,0	6,5	2,7	3,9	438,4	1,5%
bis 90 Tage überfällig	83,5	2,1	0,8	1,2	81,4	2,5%
90 bis 180 Tage überfällig	11,8	1,3	0,9	0,4	10,5	10,9%
180 bis 360 Tage überfällig	8,0	3,4	2,6	0,8	4,5	42,9%
über 360 Tage überfällig	42,8	27,8	23,8	4,0	15,0	65,0%
Gesamtexposure	591,0	41,2	30,8	10,3	549,8	7,0%

31.12.2018 Analyse des Ausfallrisikos nach Risikogruppen/Segmente in Mio. EUR	Brutto- Buchwert (vor Abzug von Wertbericht.)	davon ggü. Dritte „Personen- verkehr“	davon ggü. Dritte „Rail Cargo Austria“	davon ggü. Dritte „Infra- struktur“	davon ggü. Dritte „Sonstige“	Wert- berichti- gung	davon ggü. Dritte „Personen- verkehr“	davon ggü. Dritte „Rail Cargo Austria“	davon ggü. Dritte „Infra- struktur“	davon ggü. Dritte „Sonstige“
nicht überfällig	445,0	124,9	237,1	45,5	37,5	6,5	0,3	4,4	1,7	0,2
bis 90 Tage überfällig	83,5	4,0	57,0	10,8	11,8	2,1	0,2	1,7	0,2	0,0
90 bis 180 Tage überfällig	11,8	6,2	3,0	1,6	1,0	1,3	0,0	0,6	0,5	0,2
180 bis 360 Tage überfällig	8,0	1,2	2,2	3,3	1,3	3,4	0,1	1,0	2,1	0,3
über 360 Tage überfällig	42,8	7,6	19,7	14,7	0,8	27,8	3,5	12,0	11,8	0,4
	591,0	143,8	318,8	75,9	52,4	41,2	4,0	19,7	16,2	1,2

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 einzelwert- berichtigt	davon einzelwert- berichtigt (brutto)	Wert- berichtigung	davon Einzelwert- berichtigung	davon pauschale Einzelwert- berichtigung	Netto- Buchwert
Forderung noch nicht überfällig, aber wertberichtigt	11,6	0,0	11,6	5,9	3,9	2,0	5,7
bis 90 Tage überfällig	89,8	85,9	3,9	2,6	2,0	0,6	87,2
90 bis 180 Tage überfällig	8,5	7,4	1,1	0,8	0,8	0,0	7,7
180 bis 360 Tage überfällig	15,3	10,4	4,9	3,5	3,5	0,0	11,8
über 360 Tage überfällig	58,8	31,6	27,2	26,4	23,8	2,6	32,4
Gesamtexposure	184,0	135,3	48,7	39,2	34,0	5,2	144,8

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	591,0
sonstige Forderungen	506,9
Gesamter Bruttobuchwert Forderungen	1.097,9
Wertminderung	42,4
<i>davon für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen</i>	<i>41,2</i>
<i>davon für sonstige Forderungen</i>	<i>1,3</i>
Buchwert	1.055,4

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	245,5	232,9
fertige Erzeugnisse	8,8	8,5
geleistete Anzahlungen	3,1	2,8
Gesamt	257,4	244,2
<i>davon bewertet zu Anschaffungskosten</i>	<i>213,0</i>	<i>215,3</i>
<i>davon bewertet mit dem Nettoveräußerungswert</i>	<i>44,4</i>	<i>28,9</i>

Die Vorräte umfassen unter anderem Materialbestände und Ersatzteile für den Ausbau und die Instandhaltung des Schienennetzbetriebs und für Fahrzeuge sowie Betriebsmittel und Verwertungsobjekte. Der ausgewiesene Wareneinsatz ist aus Erläuterung 7 ersichtlich. Der Posten „Materialaufwand“ enthält Aufwendungen aus der Wertberichtigung von Vorräten in Höhe von rd. 0,3 Mio. EUR (Vj: rd. 2,0 Mio. EUR) und wird in den Aufwendungen für Material und bezogene Leistungen ausgewiesen. 2018 wurden erfolgswirksame Wertaufholungen in Höhe von rd. 4,0 Mio. EUR (Vj: 0,0 Mio. EUR) durchgeführt. Unter den Vorräten werden Verwertungsobjekte in Höhe von rd. 42,7 Mio. EUR (Vj: rd. 45,6 Mio. EUR) ausgewiesen.

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	6,1	6,0
Guthaben bei Kreditinstituten	88,4	106,6
Gesamt	94,5	112,6

Dieser Posten beinhaltet Veranlagungen sowie Guthaben bei Kreditinstituten und Kassenbestände, die alle kurzfristig sind (Fristigkeit unter 3 Monaten), wobei die verbleibende Restlaufzeit zum Zeitpunkt des Erwerbs ausschlaggebend ist. Der Buchwert dieser Vermögenswerte entspricht ihrem beizulegenden Zeitwert. Sämtliche Bestandteile der liquiden Mittel stehen zur freien Verfügung des ÖBB-Konzerns. Die Zusammensetzung des Finanzmittelfonds wird in Erläuterung 34 beschrieben.

23. Grundkapital und übriges Eigenkapital

Die Entwicklung des Eigenkapitals kann aus der Aufstellung der Veränderung des Eigenkapitals entnommen werden.

Grundkapital und Kapitalrücklagen

Das Grundkapital ist unverändert in 190.000 Stück Stammaktien im Nennbetrag von je 10.000 Euro zerlegt und zur Gänze einbezahlt. Das Grundkapital ist in § 2 (1) Bundesbahngesetz festgelegt und ist jenes des Mutterunternehmens. Die Aufbringung des Grundkapitals erfolgte gemäß § 2 (2) Bundesbahngesetz durch Einlage sämtlicher Anteile des Bundes an den Österreichischen Bundesbahnen. Die Anteile waren mit dem Eigenkapital im Sinne des § 224 (3) UGB gemäß der Bilanz der Österreichischen Bundesbahnen zum 31.12.2003 anzusetzen. Die Anteile an der ÖBB-Holding AG sind gemäß § 2 (1) Bundesbahngesetz zu 100% der Republik Österreich vorbehalten und werden nicht öffentlich gehandelt.

Die Kapitalrücklagen betragen unverändert zum Vorjahr rd. 260,8 Mio. EUR.

Anteile nicht beherrschender Gesellschafter am Eigenkapital

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

24. Rücklagen und erwirtschaftetes Ergebnis

	31.12.2018 in Mio. EUR	31.12.2017 in Mio. EUR
Kapitalrücklagen	260,8	260,8
Andere Rücklagen	-86,6	-106,9
<i>davon Cashflow-Hedge-Rücklage</i>	-36,0	-68,8
<i>davon Available-for-Sale-Rücklage</i>	0,0	4,9
<i>davon Währungsdifferenzen</i>	-50,6	-43,0
Erwirtschaftetes Ergebnis	441,9	244,1

Nähere Angaben zu den Veränderungen des Eigenkapitals sind aus der Aufstellung der Veränderung des Eigenkapitals ersichtlich. Darüber hinaus werden versicherungsmathematische Verluste aus der Neubewertung der Abfertigungsrückstellungen in Höhe von rd. -6,4 Mio. EUR (Vj: rd. -8,2 Mio. EUR) in der Position „erwirtschaftetes Ergebnis“ ausgewiesen. In den versicherungsmathematischen Verlusten der Gesamtergebnisrechnung sind Steuereffekte in Höhe von rd. 0,1 TEUR (Vj: rd. 0,1 Mio. EUR) enthalten.

Aus der Kapitalkonsolidierung resultierende Unterschiedsbeträge, die vor dem Übergang auf IFRS entstanden sind, werden im erwirtschafteten Ergebnis ausgewiesen.

Die Entwicklung der Cashflow-Hedge-Rücklage und der Available-for-Sale-Rücklage stellt sich folgendermaßen dar:

in Mio. EUR	Cashflow-Hedge-Rücklage		Available-for-Sale-Rücklage	
	Entwicklung Buchwert	darin enthaltene Ertragsteuern	Entwicklung Buchwert	darin enthaltene Ertragsteuern
<i>Stand 01.01.2017</i>	-94,7	24,5	6,9	0,0
Realisierung von Gewinnen und Verlusten	29,7	-2,2	-0,1	0,0
Änderung der beizulegenden Zeitwerte	-3,8	-4,7	-1,9	0,0
Stand 31.12.2017	-68,8	17,6	4,9	0,0
Umgliederung aufgrund IFRS 9	0,0	0,0	-4,9	0,0
Realisierung von Gewinnen und Verlusten	24,4	-0,9	0,0	0,0
Änderung der beizulegenden Zeitwerte	8,4	-17,6	0,0	0,0
Stand 31.12.2018	-36,0	-0,9	0,0	0,0

Im erwirtschafteten Ergebnis wird in beiden Jahren die Umwertungsrücklage über rd. -402,3 Mio. EUR ausgewiesen, die aus der IFRS-Eröffnungsbilanz zum 01.01.2006 resultiert und sämtliche Effekte der Umwertungen von UGB auf IFRS enthält. Weitere Erläuterungen zum Eigenkapital finden sich in der Aufstellung der Veränderungen des Eigenkapitals.

Die im sonstigen Ergebnis enthaltenen Ertragssteuern betreffen nur die steuerpflichtigen Sachverhalte.

25. Finanzverbindlichkeiten

Die Finanzverbindlichkeiten setzen sich wie folgt zusammen:

31.12.2018 in Mio. EUR	bis zu 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	mehr als 5 Jahre	Gesamt
Anleihen	1.539,5	3.896,3	8.824,2	14.260,0
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	239,1	850,3	4.145,7	5.235,1
Finanzverbindlichkeiten Leasing	18,6	195,7	144,5	358,8
Übrige Finanzverbindlichkeiten	627,2	1.513,5	2.151,8	4.292,5
Gesamt	2.424,4	6.455,8	15.266,2	24.146,3

31.12.2017 in Mio. EUR	bis zu 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	mehr als 5 Jahre	Gesamt
Anleihen	0,0	5.386,3	8.869,9	14.256,2
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	224,3	686,7	4.145,7	5.056,7
Finanzverbindlichkeiten Leasing	16,5	171,3	163,0	350,8
Übrige Finanzverbindlichkeiten	469,1	1.246,4	2.170,1	3.885,6
Gesamt	709,9	7.490,7	15.348,7	23.549,3

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

Haftungen des Bundes

Haftungen des Bundes bestehen für Anleihen und für Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten in Höhe von rd. 14.209,1 Mio. EUR (Vj: rd. 14.208,9 Mio. EUR). Des Weiteren sind Verpflichtungen gegenüber der EUROFIMA in Höhe von rd. 1.696,6 Mio. EUR (Vj: rd. 1.839,4 Mio. EUR) durch Haftungen des Bundes abgesichert.

Emittierte Anleihen

Nominal	Währung	Laufzeit	ISIN / CUSIP	Zinssatz
1.000.000.000,00	EUR	2005 bis 2020	XS0232778083	3,5000%
300.000.000,00	EUR	2010 bis 2020	XS0232778083	3,5000%
100.000.000,00	EUR	2006 bis 2036	XS0243862876	2,9900%
100.000.000,00	EUR	2006 bis 2036	XS0244522396	2,9900%
100.000.000,00	EUR	2006 bis 2036	XS0252697130	3,5000%
50.000.000,00	EUR	2006 bis 2036	XS0252721450	3,5000%
100.000.000,00	EUR	2006 bis 2036	XS0275973278	3,4900%
80.000.000,00	EUR	2006 bis 2036	XS0275974599	3,4900%
1.300.000.000,00	EUR	2007 bis 2022	XS0307792159	4,8750%
200.000.000,00	EUR	2008 bis 2022	XS0307792159	4,8750%
100.000.000,00	EUR	2007 bis 2037	XS0321318163	4,0000%
100.000.000,00	EUR	2007 bis 2037	XS0324893626	4,0000%
50.000.000,00	EUR	2007 bis 2037	XS0324895670	4,0000%
100.000.000,00	EUR	2007 bis 2037	XS0328866982	4,0000%
50.000.000,00	EUR	2007 bis 2037	XS0331427905	4,0000%
50.000.000,00	EUR	2007 bis 2037	XS0336043517	3,9900%
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.

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). Verbindlichkeiten im Ausmaß von rd. 78,9 Mio. EUR (Vj: rd. 94,5 Mio. EUR) werden dinglich besichert.

Finanzverbindlichkeiten Leasing

Die Verbindlichkeiten aus Leasing resultieren in erster Linie aus nicht verknüpften CBL-Transaktionen sowie aus Finanzierungsleasingverbindlichkeiten. Den Cross-Border-Leasingverbindlichkeiten stehen mit einer Ausnahme in gleicher Höhe Vermögen (finanzielle Vermögenswerte wie Ausleihungen an Bank- und Leasinginstitute oder Wertpapiere, Freistellungsansprüche aus Payment Undertaking Agreements) gegenüber. Unterschiede ergeben sich regelmäßig aufgrund von Wertberichtigungen, die im Berichtsjahr sowie in Vorjahren durchgeführt werden mussten.

Übrige Finanzverbindlichkeiten

Die übrigen Finanzverbindlichkeiten bestehen im Wesentlichen aus EUROFIMA-Darlehen in Höhe von rd. 1.696,6 Mio. EUR (Vj: rd. 1.839,4 Mio. EUR), von denen im Jahr 2018 ein Betrag von rd. 167,2 Mio. EUR (Vj: rd. 71,2 Mio. EUR) eine Restlaufzeit von weniger als einem Jahr hat. Ansonsten werden in diesem Posten Verbindlichkeiten gegenüber dem Bund (OeBFA) mit einem Buchwert von rd. 1.559,6 Mio. EUR (Vj: rd. 1.287,2 Mio. EUR) und die negativen Barwerte von derivativen Finanzinstrumenten ausgewiesen.

Die ÖBB-Infrastruktur AG nimmt seit dem Jahr 2017 die notwendige Finanzierung vor allem über Darlehen der Republik Österreich in Erledigung durch die Österreichische Bundesfinanzierungsagentur (OeBFA) anstatt über eigene Anleiheemissionen am Kapitalmarkt auf. Die ÖBB-Infrastruktur AG zählt gemäß Eurostat-Kriterien zum Sektor Staat. Alle bestehenden Anleihen der ÖBB-Infrastruktur AG und deren Garantien durch die Republik Österreich bleiben von dieser Erweiterung der Finanzierungsinstrumente der ÖBB-Infrastruktur AG unberührt.

Die 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% *)
250.000.000,00	EUR	2018 - 2117	2,100%	1,8725% *)
1.553.650.000,00	EUR	Gesamt		

*) Durchschnittliche Effektivverzinsung

Finanzverbindlichkeiten aus Leasing über rd. 78,9 Mio. EUR (Vj: rd. 103,9 Mio. EUR) sind mit finanziellen Vermögenswerten und übrige Finanzverbindlichkeiten über rd. 778,4 Mio. EUR (Vj: rd. 1.241,7 Mio. EUR) im Wesentlichen mit Fahrzeugen dinglich besichert.

In beiden Geschäftsjahren hat der Konzern sämtliche Verpflichtungen aus den Darlehens- und Kreditverträgen erfüllt.

26. Rückstellungen

Bei der Ermittlung der Rückstellungen wurde beurteilt, ob eine Inanspruchnahme des ÖBB-Konzerns wahrscheinlich ist und 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 nach den Wahrscheinlichkeiten gewichtete Erwartungswert rückgestellt.

26.1. Personalrückstellungen

Personalrückstellungen

	31.12.2018 in Mio. EUR	31.12.2017 in Mio. EUR
Gesetzliche Abfertigungen	68,6	68,9
Pensionen	1,2	1,2
Jubiläumsgelder	249,0	219,1
Sonstige Personalrückstellungen	0,8	1,0
Gesamt	319,5	290,2
<i>davon langfristig</i>	<i>319,5</i>	<i>290,2</i>

Die kurzfristigen Rückstellungen finden sich hauptsächlich in den sonstigen Personalrückstellungen. Bis auf die versicherungsmathematischen Gewinne oder Verluste aus der Rückstellung für gesetzliche Abfertigungen und Pensionen werden sämtliche erfolgswirksamen Veränderungen der Personalrückstellungen im Personalaufwand ausgewiesen.

Versicherungsmathematische Annahmen

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

	31.12.2018	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 geplanten zukünftigen Gehälter der begünstigten ArbeitnehmerInnen ermittelt. Somit führen Gehaltserhöhungen der begünstigten Arbeitnehmer zu einer Erhöhung der Rückstellungen.

Gesetzliche Abfertigungen

Für die sich aus einzelnen dienstrechtlichen oder vertraglichen Bestimmungen ergebenden Abfertigungsansprüche jener DienstnehmerInnen, die nicht Bundesbeamte i. S. d. § 21 (3) Bundesbahngesetz i. d. F. Bundesgesetz BGBl I Nr. 71/2003 sind, wird eine Rückstellung für Abfertigungen eingestellt. Die Berechnung der Rückstellung wurde versicherungsmathematisch nach dem Anwartschaftsbarwertverfahren (PUC-Methode), das für Bewertungen nach IAS 19 vorgeschrieben ist, erstellt. Sie erfolgte nach den biometrischen Rechnungsgrundlagen der Aktuarvereinigung Österreichs (AVÖ) 2018-P (Vj: 2008-P) – gemischter Bestand – Rechnungsgrundlagen für Pensionsversicherung. Die neu verwendeten biometrischen Rechnungsgrundlagen erhöhten im Geschäftsjahr 2018 das sonstige Ergebnis um rd. 0,8 Mio. EUR.

Verpflichtungen aus Abfertigungen für MitarbeiterInnen, deren Dienstverhältnis vor dem 01.01.2003 begonnen hat, werden wie nachfolgend beschrieben durch leistungsorientierte Pläne abgedeckt. Infolge einer gesetzlichen Änderung unterliegen MitarbeiterInnen, deren Dienstverhältnis in Österreich nach dem 01.01.2003 begonnen hat, einem beitragsorientierten Versorgungsplan. In diesem Zusammenhang hat der ÖBB-Konzern in den beiden Berichtsjahren rd. 10,1 Mio. EUR (Vj: rd. 8,2 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 Abfertigungsrückstellungen:

	2018 in Mio. EUR	2017 in Mio. EUR
Barwert der Verpflichtung 01.01.	68,9	68,1
Dienstzeitaufwand	3,0	3,2
Zinsaufwand	1,2	1,2
im Periodenergebnis erfasst	4,2	4,4
Versicherungsmathematische Verluste (+) / Gewinne (-) aus Änderungen demografischer Annahmen	-0,8	0,0
Versicherungsmathematische Verluste (+) / Gewinne (-) aus Änderungen finanzieller Annahmen	-2,1	-3,0
Erfahrungsbedingte Anpassungen	0,8	-0,5
Im sonstigen Ergebnis erfasst	-2,1	-3,5
Abfertigungszahlungen	-2,6	-2,4
Unternehmensverkäufe und -erwerbe	0,2	2,3
Barwert der Verpflichtung 31.12.	68,6	68,9

Abfertigungsrückstellungen im Ausmaß von rd. 1,5 Mio. EUR (Vj: rd. 1,4 Mio. EUR) werden in 2019, in Höhe von rd. 6,9 Mio. EUR (Vj: rd. 8,8 Mio. EUR) in 2020 bis 2023 und in Höhe von rd. 57,2 Mio. EUR (Vj: rd. 58,7 Mio. EUR) nach 2023 fällig. Die mittlere Restlaufzeit (Duration) beträgt 16,3 (Vj: 15,2) Jahre.

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

Eine Änderung der versicherungsmathematischen Parameter würde sich wie folgt auswirken:

Sensitivitätsanalyse der Rückstellung für Abfertigungen	Veränderung der Annahme in %	Zunahme des Parameters/ Veränderung DBO		Abnahme des Parameters/ Veränderung DBO	
		2018 in Mio. EUR	2017 in Mio. EUR	2018 in Mio. EUR	2017 in Mio. EUR
Zinssatz	+/-0,5	-7,9	-7,5	2,6	2,4
Bezugserhöhung	+/-0,5	2,5	2,3	-7,9	-7,5

Jubiläumsgelder

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

Die Berechnung der Rückstellung wurde versicherungsmathematisch nach der PUC-Methode erstellt, die für Bewertungen nach IAS 19 vorgeschrieben ist, erstellt. Sie erfolgte seit dem Berichtsjahr nach den biometrischen Rechnungsgrundlagen der Aktuarvereinigung Österreichs (AVÖ) 2018-P (Vj: 2008-P) gemischter Bestand – Rechnungsgrundlagen für Pensionsversicherung. Die neu verwendeten biometrischen Rechnungsgrundlagen führten im Geschäftsjahr 2018 bei der Rückstellung für Jubiläumsgelder zu einem zusätzlichen Personalaufwand in Höhe von rd. 30,2 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 Rückstellung für Jubiläumsgelder für die übrigen MitarbeiterInnen wird gemäß den Regelungen des jeweiligen Kollektivvertrages oder interner Betriebsvereinbarungen gebildet.

Die folgende Tabelle zeigt die Bestandteile und die Entwicklung der Rückstellung für Jubiläumsgelder:

	2018 in Mio. EUR	2017 in Mio. EUR
<i>Barwert der Verpflichtung zum 01.01.</i>	<i>219,1</i>	<i>230,0</i>
Dienstzeitaufwand	10,0	3,3
Zinsaufwand	3,0	2,9
Jubiläumsgeldzahlungen	-22,3	-21,2
Unternehmensverkäufe und -käufe	0,0	0,9
Versicherungsmathematische Verluste (+) / Gewinne (-)	30,9	-5,5
Erfahrungsbedingte Anpassungen	8,3	8,7
Barwert der Verpflichtung 31.12.	249,0	219,1

Die mittlere Laufzeit beträgt 8,3 (Vj: 8,4) Jahre. Eine Änderung der versicherungsmathematischen Parameter würde sich wie folgt auswirken:

Sensitivitätsanalyse der Rückstellung für Jubiläum	Veränderung der Annahme in %	Erhöhung des Parameters/ Veränderung DBO		Reduktion des Parameters/ Veränderung DBO	
		2018 in Mio. EUR	2017 in Mio. EUR	2018 in Mio. EUR	2017 in Mio. EUR
Zinssatz	+/-0,5	-9,9	-8,9	10,5	9,2
Bezugserhöhung	+/-0,5	10,3	9,0	-9,8	-8,8

Pensionen

Unter den Rückstellungen für Pensionen sind nur einzelvertragliche Pensionszusagen bilanziert.

Beitragsorientierte Versorgungssysteme

In Österreich werden Pensionsleistungen für Angestellte grundsätzlich durch die Sozialversicherungsträger sowie für Bahnbedienstete durch die Versicherungsanstalt für Eisenbahn und Bergbau und aufgrund § 52 Bundesbahngesetz vom Bund erbracht. Der ÖBB-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 der ÖBB-Konzern allen Bediensteten des ÖBB-Konzerns in Österreich einen beitragsorientierten Versorgungsplan an. Die Beiträge des ÖBB-Konzerns berechnen sich als Prozentsatz des Entgelts und dürfen 1,2% nicht übersteigen. Die Aufwendungen dieses Plans beliefen sich im Berichtsjahr auf rd. 20,9 Mio. EUR (Vj: rd. 18,0 Mio. EUR).

Leistungsorientiertes Versorgungssystem

Für einen ehemaligen Vorstand besteht ein leistungsorientierter Pensionsplan (Auszahlungen ab dem 60. Lebensjahr), für den der ÖBB-Konzern seit 2010 Zahlungen leistet. Der Plan, der über keine Kapitaldeckung verfügt, sieht Pensionszahlungen vor, die einen von den Beschäftigungsjahren abhängigen Prozentsatz des Gehalts betragen. Die Pension beläuft sich auf höchstens 13,2% des Letztbezugs, einschließlich der staatlichen Altersversorgung. Die Bewertung erfolgte nach versicherungsmathematischen Grundsätzen unter Annahme eines Abzinsungsfaktors von 2,0% (Vj: 1,9%) und eines Pensionsantrittsalters von 60 Jahren.

26.2. Sonstige Rückstellungen

in Mio. EUR	Stand 01.01.2018	Verbrauch	Auflösung	Umbu- chungen	Zinseffekte	Zuführung	Stand 31.12.2018
Stilllegungskosten	65,9	-6,7	-9,8	0,0	0,0	1,4	50,8
GWL gemäß EU-RL 1370/2007	48,2	0,0	-8,0	0,0	0,6	10,0	50,8
Umweltschutzmaßnahmen	52,0	-1,4	-5,6	0,0	0,0	0,8	45,8
Rückerstattung Fahrtkostenersatz	30,5	-0,5	-9,9	0,0	1,0	0,3	21,4
Freimachungen und ähnliche Verpflichtungen	18,6	-2,6	-2,9	0,0	0,0	8,2	21,3
Ungewisse Schulden sowie gemeinwirtschaftliche Leistungen	27,0	-2,8	-11,4	0,0	0,3	7,9	21,0
Drohende Verluste	6,3	-8,8	-0,1	0,0	0,0	8,1	5,5
Steuern und Abgaben	3,4	-1,5	-0,7	0,0	0,0	0,5	1,7
Restrukturierungen	4,5	-2,4	-1,5	0,0	0,0	0,3	0,9
Sonstige	138,9	-42,3	-32,4	0,8	-0,8	41,3	105,5
Summe	395,3	-69,0	-82,3	0,8	1,1	78,8	324,6
<i>davon langfristig</i>	<i>223,1</i>						<i>193,4</i>

Die Summe der Spalte „Umbuchungen“ stellt Umgliederungen in die Verbindlichkeiten dar.

Die Rückstellung für Stilllegungskosten betrifft künftige Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Abbruch und dem Abräumen von Vermögenswerten und die Wiederherstellung von Standorten. Dabei handelt es sich um bereits stillgelegte oder in naher Zukunft stillzulegende Bahnstrecken. Diese Rückstellung wurde nur für jene Strecken gebildet, von denen mit einer ausreichenden Sicherheit ausgegangen werden kann, dass diese stillgelegt werden. 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.

Für allfällige aus der Abrechnung des Verkehrsdienstevertrages („VDV“) entstehende Rückforderungsansprüche des Bundes sowie für Verpflichtungen bedingt durch die Liberalisierung im europäischen Eisenbahnverkehr im Zusammenhang mit der EU-RL1370/2007 wird eine Rückstellung in Höhe von rd. 50,8 Mio. EUR (Vj: rd. 48,2 Mio. EUR) ausgewiesen.

Die Rückstellung für drohende Verluste setzt sich im Wesentlichen aus Aufwendungen für sonstige Rechtsangelegenheiten sowie für belastende Verlustverträge der einzelnen Business-Units aus dem Güterverkehrsbereich sowie Technische Services zusammen.

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

In den übrigen sonstigen Rückstellungen sind neben Rechtsstreitigkeiten Aufwendungen für geotechnische Analysen im Zusammenhang mit entstandenen Schäden an Bahndämmen enthalten. Rückstellungen für Rechtsstreitigkeiten werden für alle im Zeitpunkt der Bilanzerstellung erkennbaren prozessualen Risiken nach unternehmerischer Beurteilung gebildet. Die Rückstellung setzt sich aus einer Vielzahl von Rechtsstreitigkeiten zusammen, die sich aus der Tätigkeit des Unternehmens ergeben. Unter anderem sind Rückstellungen für Rückforderungen an 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 zu den Rückstellungen

Langfristige Rückstellungen wurden laufzeitabhängig mit Zinssätzen von 0,0 bis 2,7% (Vj: 0,2 bis 2,2%) abgezinst. Anpassungen aufgrund der Änderung des Diskontierungsfaktors fielen in einem unwesentlichen Umfang an.

Von den sonstigen Rückstellungen sind rd. 193,4 Mio. EUR (Vj: rd. 223,1 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 Auszahlungen kommt. Sofern Unsicherheiten über die Fälligkeit bestehen, wurden die betroffenen Rückstellungen überwiegend als kurzfristig eingestuft.

27. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten

31.12.2018 in Mio. EUR	kurzfristig	langfristig	Gesamt
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.022,2	0,0	1.022,2
Sonstige Verbindlichkeiten	1.311,8	45,7	1.357,5
<i>davon Abgrenzungen Bundeszuschüsse</i>	<i>923,0</i>	<i>0,0</i>	<i>923,0</i>
<i>davon Abgrenzungen Personal</i>	<i>175,5</i>	<i>0,0</i>	<i>175,5</i>
<i>davon sonstige Abgrenzungen</i>	<i>49,5</i>	<i>43,0</i>	<i>92,5</i>
<i>davon aus betrieblichen Steuern</i>	<i>62,5</i>	<i>0,0</i>	<i>62,5</i>
<i>davon im Rahmen der sozialen Sicherheit</i>	<i>40,1</i>	<i>0,0</i>	<i>40,1</i>
Gesamt	2.334,0	45,7	2.379,7

31.12.2017 in Mio. EUR	kurzfristig	langfristig	Gesamt
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	748,5	0,0	748,5
Sonstige Verbindlichkeiten	997,4	51,2	1.048,6
<i>davon Abgrenzungen Bundeszuschüsse</i>	<i>621,1</i>	<i>0,0</i>	<i>621,1</i>
<i>davon Abgrenzungen Personal</i>	<i>163,7</i>	<i>0,0</i>	<i>163,7</i>
<i>davon sonstige Abgrenzungen</i>	<i>70,2</i>	<i>49,5</i>	<i>119,7</i>
<i>davon aus betrieblichen Steuern</i>	<i>52,7</i>	<i>0,0</i>	<i>52,7</i>
<i>davon im Rahmen der sozialen Sicherheit</i>	<i>33,5</i>	<i>0,0</i>	<i>33,5</i>
Gesamt	1.745,9	51,2	1.797,1

Das Management geht davon aus, dass der Buchwert der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen annähernd ihrem beizulegenden Zeitwert entspricht. In den Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sind in Höhe von rd. 29,2 Mio. EUR (Vj: rd. 22,7 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“ angesetzt.

Aus zwei Sale-and-lease-back-Transaktionen ergibt sich ein Rechnungsabgrenzungsposten von rd. 9,6 Mio. EUR (Vj: rd. 13,2 Mio. EUR), der in den sonstigen Abgrenzungen ausgewiesen wird. Der Verkaufsertrag aus diesen Finanzierungsleasinggeschäften wird über die Dauer des Mietvertrags verteilt aufgelöst. Die sonstigen Verbindlichkeiten setzen sich außerdem aus dem Nettobarwertvorteil der CBL-Transaktionen in Höhe von rd. 6,5 Mio. EUR (Vj: rd. 7,8 Mio. EUR), Fahrkartenvorverkäufen über rd. 32,6 Mio. EUR (Vj: rd. 31,4 Mio. EUR) sowie aus abzugrenzenden Erträgen aus Baurechtsverträgen über rd. 28,9 Mio. EUR (Vj: rd. 34,3 Mio. EUR) zusammen.

Zu den Vertragsverbindlichkeiten zählen im Wesentlichen vorzeitig erhaltene Einzahlungen auf Erlöse für Folgeperioden in Höhe von rd. 15,1 Mio. EUR (01.01.2018: rd. 13,0 Mio. EUR), die unter den sonstigen Verbindlichkeiten ausgewiesen werden. Alle per 01.01.2018 erfassten Vertragsverbindlichkeiten wurden in der Berichtsperiode als Umsatzerlöse erfasst.

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 Eventualverbindlichkeiten	36,8	33,8
Gesamt	90,8	88,1

Haftungen aus Leasingverhältnissen (CBL-Transaktionen)

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

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

Sonstige Eventualverbindlichkeiten

Bei den sonstigen Eventualverbindlichkeiten handelt es sich um rd. 0,9 Mio. EUR (Vj: rd. 1,3 Mio. EUR) von Eventualverbindlichkeiten aus Beteiligungen.

Angaben zu den Laufzeiten der Verträge aus CBL-Transaktionen ergeben sich aus Erläuterungen 30.3. und 29.3.

29. Finanzinstrumente

29.1. Risikomanagement

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

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

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

Der Großteil der konzernweit eingesetzten Derivate (rd. 97% [Vj: 97%] nach Nominale) sind nicht strukturierte Standardabsicherungsgeschäfte (Plain Vanilla Zinsswaps oder Cross Currency Interest Rate Swaps). Ein Anteil von 3% (Vj: 3%) des Nominales entfällt in beiden Berichtsjahren auf ein strukturiertes Derivat. Dieses hat ein Gesamtnominale von rd. 20,0 Mio. EUR (Vj: rd. 20,0 Mio. EUR) mit einer Laufzeit bis 2022.

29.2. Risikoarten

Finanzrisiken sind wie folgt definiert:

- 29.2.a. Zinsrisiko
- 29.2.b. Währungsrisiko
- 29.2.c. Kreditrisiko
- 29.2.d. Liquiditätsrisiko
- 29.4. Commodity Risiken (Strompreisschwankungen)

29.2.a. Zinsrisiko

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

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

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

Der Abschluss geeigneter derivativer Finanzinstrumente zum Management von Zinsrisiken (Zinsswaps) basiert auf Portfolioanalysen und -empfehlungen seitens der ÖBB-Holding AG und entsprechenden Entscheidungen der Tochterunternehmen.

Der ÖBB-Konzern unterliegt Zinsrisiken hauptsächlich in der Eurozone. Unter Berücksichtigung der gegebenen Schuldenstruktur werden Zinsderivate eingesetzt, um die Risikostrategie möglichst effizient umzusetzen.

Finanzinstrumente (kurz- und langfristig)	fixverzinsliche Finanzinstrumente in Mio. EUR	variabel verzinsliche Finanzinstrumente in Mio. EUR
31.12.2018		
Finanzielle Vermögenswerte	284,1	21,0
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1,4	5,3
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	0,5	0,0
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	43,2	34,6
Gesamt	329,2	60,9
Finanzverbindlichkeiten	23.145,5	461,0
<i>davon gegenüber Bund (OeBFA)</i>	<i>1.559,6</i>	<i>0,0</i>
Gesamt	23.145,5	461,0

Finanzinstrumente (kurz- und langfristig)	fixverzinsliche Finanzinstrumente in Mio. EUR	variabel verzinsliche Finanzinstrumente in Mio. EUR
31.12.2017		
Finanzielle Vermögenswerte	283,1	22,4
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1,1	0,0
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	0,4	0,0
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	4,5	93,0
Gesamt	289,1	115,4
Finanzverbindlichkeiten	22.601,2	418,8
<i>davon gegenüber Bund (OeBFA)</i>	<i>1.287,2</i>	<i>0,0</i>
Sonstige Verbindlichkeiten	4,5	0,0
Gesamt	22.605,7	418,8

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				
Finanzielle Vermögenswerte	0,2	-0,2	0,0	0,0
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	0,3	-0,3	0,0	0,0
Schulden				
Finanzverbindlichkeiten	-4,3	4,3	24,8	-25,0
Auswirkung 2018 saldiert	-3,8	3,8	24,8	-25,0

Sensitivitätsanalyse Zinsrisiko 31.12.2017 in Mio. EUR	Wirksamkeit in GuV		Wirksamkeit im Eigenkapital	
	+100 Basispunkte	-100 Basispunkte	+100 Basispunkte	-100 Basispunkte
Vermögenswerte				
Finanzielle Vermögenswerte	0,2	-0,2	0,0	0,0
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	1,4	-1,4	0,0	0,0
Schulden				
Finanzverbindlichkeiten	-4,2	4,1	32,2	-32,2
Auswirkung 2017 saldiert	-2,6	2,5	32,2	-32,2

29.2.b. Währungsrisiko

Die Fremdwährungsrisiken des ÖBB-Konzerns resultieren vorwiegend aus originären finanziellen Verbindlichkeiten in Fremdwährung. Zum Abschlussstichtag unterlag der ÖBB-Konzern keinen wesentlichen Risiken aus auf Fremdwährung lautenden Verbindlichkeiten. Währungskursänderungen haben daher keine wesentlichen Auswirkungen auf das Ergebnis. Verbleibende Fremdwährungsrisiken resultieren vorwiegend aus Finanzverbindlichkeiten in EUR der in ungarischen Forint bilanzierenden ungarischen Gesellschaften.

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

Gesichert wurden Fremdwährungen wie folgt:

	USD in Mio.
Währungssensitive Finanzinstrumente 2018	
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	9,0
Übrige finanzielle Vermögenswerte	176,0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-8,0
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	-182,0
	-5,0
abzgl. Devisentermingeschäfte bzw. Währungsswaps	0,0
Nettofremdwährungsrisiko	-5,0

	USD in Mio.
Währungssensitive Finanzinstrumente 2017	
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	11,0
Übrige finanzielle Vermögenswerte	178,0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-9,0
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	-180,0
	0,0
abzgl. Devisentermingeschäfte bzw. Währungsswaps	0,0
Nettofremdwährungsrisiko	0,0

Sensitivitätsanalyse Währungsrisiko

Wenn der EUR gegenüber dem USD um 10% aufgewertet oder abgewertet worden wäre, wäre das Ergebnis in beiden Berichtsjahren um rd. 0,0 Mio. EUR höher oder niedriger gewesen.

29.2.c. Kreditrisiko

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

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

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

Die finanziellen Vermögenswerte des ÖBB-Konzerns umfassen hauptsächlich Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie Forderungen aus Finanzierungsleasing und Wertpapiere. Diese Positionen stellen die maximale Gefährdung des ÖBB-Konzerns durch das Ausfallsrisiko im Verhältnis zu den finanziellen Vermögenswerten dar. Dieses Kreditrisiko macht somit im Extremfall den Gegenwert aller Vermögenswerte abzüglich der Sachanlagen, immateriellen Vermögenswerte, der Anteile an assoziierten Unternehmen, der Vorräte und sonstiger Forderungen, die keine Finanzinstrumente sind, aus.

Dieses Kreditrisiko setzt sich wie folgt zusammen:

Kreditrisiko aus Finanzinstrumenten in Mio. EUR	Bruttoexposition (Buchwert zuzüglich Wertberichtigungen)	abzüglich Sicherheiten (FV)	Netto-Exposure
Gesamtexposure 2018			
Finanzielle Vermögenswerte	387,5	0,0	387,5
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	575,6	-3,3	572,3
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	122,2	0,0	122,2
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	94,5	0,0	94,5
Risiko lang- und kurzfristiger Vermögenswerte	1.179,8	-3,3	1.176,5
Haftungen aus Leasingverhältnissen	54,0	0,0	54,0
Sonstige Eventualverbindlichkeiten	36,8	0,0	36,8
Kreditrisiko aus übernommenen Haftungen	90,8	0,0	90,8
Gesamtkreditrisiko 31.12.2018	1.270,6	-3,3	1.267,3
Gesamtexposure 2017			
Finanzielle Vermögenswerte	346,0	0,0	346,0
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	594,5	-1,7	592,8
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	86,7	0,0	86,7
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	112,6	0,0	112,6
Risiko lang- und kurzfristiger Vermögenswerte	1.139,8	-1,7	1.138,1
<i>davon weder überfällig, noch wertberichtigt</i>			954,1
<i>davon nicht überfällig, aber wertberichtigt</i>			11,6
<i>davon überfällig und nicht wertberichtigt</i>			135,3
<i>davon überfällig und wertberichtigt</i>			37,1
Haftungen aus Leasingverhältnissen	54,3	0,0	54,3
Sonstige Eventualverbindlichkeiten	33,8	0,0	33,8
Kreditrisiko aus übernommenen Haftungen	88,1	0,0	88,1
Gesamtkreditrisiko 31.12.2017	1.227,9	-1,7	1.226,2

Hinsichtlich der Fälligkeiten wird auf Erläuterung 20 verwiesen.

29.2.d. Liquiditätsrisiko

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

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

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

in Mio. EUR	Buchwert 31.12.2018	nicht zahlungs-wirksame	Cashflows 2019 zu zahlungswirk-samen Buchwerten		Cashflows 2020-2023 zu zahlungswirksamen Buchwerten		Cashflows 2024 ff. zu zahlungswirk-samen Buchwerten	
		Buchwerte 31.12.2018	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	5.235,1	0,0	125,6	239,1	459,2	757,6	834,8	4.238,4
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing, Sublease und CBL	358,7	65,3	13,1	26,5	35,3	126,7	20,7	140,2
übrige Finanzverbindlichkeiten	4.181,7	37,9	70,3	342,3	190,7	1.187,6	1.224,4	2.377,9
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.012,5	0,0	0,0	983,3	0,0	29,2	0,0	0,0
Sonstige Verbindlichkeiten	992,4	0,0	0,0	983,9	0,0	7,4	0,0	1,1

*) Die übrigen Finanzverbindlichkeiten enthalten Verbindlichkeiten aus abgegrenzten Zinszahlungen für Anleihen und Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten. Die tatsächlichen Zinszahlungen 2018 aus diesen abgegrenzten Verbindlichkeiten werden in der Zeile Anleihen und Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten und nicht bei den übrigen Finanzverbindlichkeiten dargestellt.

in Mio. EUR	Buchwert 31.12.2018	Cashflows 2019		Cashflows 2020-2023		Cashflows 2024 ff.	
		Zinsen 2019	Tilgung 2019	Zinsen 2020-2023	Tilgung 2020-2023	Zinsen 2024 ff.	Tilgung 2024 ff.
Derivative finanzielle Forderungen							
Sonstige Derivate ohne Hedge-Beziehung	26,8	0,0	65,2	0,0	21,7	0,0	0,0
Stromderivate mit Cashflow Hedges	44,0	0,0	34,6	0,0	58,8	0,0	0,0
<i>Auszahlungen</i>		<i>0,0</i>	<i>34,6</i>	<i>0,0</i>	<i>58,8</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>
Derivative finanzielle Verbindlichkeiten							
Zinsderivate ohne Hedge-Beziehung	3,2	0,8	0,0	2,5	0,0	0,0	0,0
Zinsderivate - Cashflow Hedges	87,1	21,5	0,0	55,2	0,0	26,7	0,0
Stromderivate - Cashflow Hedges	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Sonstige Derivate ohne Hedge-Beziehung	20,6	0,0	58,4	0,0	19,8	0,0	4,1
Finanzgarantien							
Haftung aus Cross-Border-Lease	54,0	3,9	3,1	12,8	15,1	2,4	35,8
Sonstige Eventualverbindlichkeiten	35,0	0,0	15,3	0,0	12,4	0,0	7,3

in Mio. EUR	Buchwert 31.12.2017	nicht zahlungs-wirksame	Cashflows 2018 zu zahlungswirk-samen Buchwerten		Cashflows 2019-2022 zu zahlungswirksamen Buchwerten		Cashflows 2023 ff. zu zahlungswirk-samen Buchwerten	
		Buchwerte 31.12.2017	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	5.056,7	0,0	125,0	224,3	464,8	686,7	935,8	4.145,7
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing, Sublease und CBL	350,8	90,5	11,9	8,6	37,6	107,3	25,8	144,5
übrige Finanzverbindlichkeiten	3.769,5	40,4	60,2	433,1	180,8	1.144,1	697,5	2.151,8
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	726,6	0,0	0,0	703,9	0,0	22,7	0,0	0,0
Sonstige Verbindlichkeiten	762,7	0,0	0,0	751,7	0,0	9,8	0,0	1,2

*) 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.

in Mio. EUR	Buchwert 31.12.2017	Cashflows 2018		Cashflows 2019-2022		Cashflows 2023 ff.	
		Zinsen 2018	Tilgung 2018	Zinsen 2019-2022	Tilgung 2019-2022	Zinsen 2023 ff.	Tilgung 2023 ff.
Derivative finanzielle Forderungen							
Sonstige Derivate ohne Hedge-Beziehung	22,2	0,0	80,0	0,0	38,2	0,0	0,0
Stromderivate mit Cashflow Hedges	6,3	0,0	8,4	0,0	13,5	0,0	0,0
<i>Auszahlungen</i>		<i>0,0</i>	<i>8,4</i>	<i>0,0</i>	<i>13,5</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>
Derivative finanzielle Verbindlichkeiten							
Zinsderivate ohne Hedge-Beziehung	4,0	0,8	0,0	3,3	0,0	0,0	0,0
Zinsderivate – Cashflow Hedges	101,9	24,9	0,0	67,5	0,0	36,3	0,0
Stromderivate – Cashflow Hedges	0,0	0,0	0,3	0,0	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
Finanzgarantien							
Haftung aus Cross-Border-Lease	54,3	3,9	2,7	13,3	13,3	4,9	38,3
Sonstige Eventualverbindlichkeiten	33,8	0,0	14,4	0,0	11,1	0,0	8,3

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

Haftungen des Bundes

Wie in Erläuterung 25 angeführt, bestehen Haftungen des Bundes für Anleihen, für bestimmte Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten und für Verbindlichkeiten gegenüber EUROFIMA.

29.3. Sicherungsmaßnahmen

Hedge Accounting

Der ÖBB-Konzern wendet Vorschriften zur Bilanzierung von Sicherungsbeziehungen gemäß IFRS 9 (Hedge Accounting) zur Sicherung von Bilanzposten und zukünftigen Zahlungsströmen an. Dies mindert Volatilitäten in der Konzern-Gewinn- und -Verlust-Rechnung. Nach Art des abgesicherten Grundgeschäfts ist zwischen Fair Value Hedge und Cashflow Hedge zu unterscheiden. Der ÖBB-Konzern wendet nur Cashflow Hedge an.

Mit einem Cashflow Hedge werden künftige, erwartete Zahlungsströme aus in der Bilanz angesetzten finanziellen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten sowie aus geplanten Transaktionen gegen Schwankungen abgesichert. Liegt ein Cashflow Hedge vor, wird der effektive Teil der Wertänderung des Sicherungsinstrumentes bis zum erfolgswirksamen Eintritt des aus dem gesicherten Grundgeschäft resultierenden Zahlungsstroms über das sonstige Ergebnis im Eigenkapital (Cashflow-Hedge-Rücklage) erfasst; der ineffektive Teil der Wertänderung des Sicherungsinstrumentes ist in der Konzern-Gewinn- und -Verlust-Rechnung zu erfassen. Demgegenüber erfolgt bei Fair Value Hedges eine erfolgswirksame Anpassung des Buchwertes des gesicherten Grundgeschäfts um Marktwertschwankungen des gesicherten Risikos.

Die von IFRS 9 gestellten Anforderungen an die Anwendung des Hedge Accounting werden vom ÖBB-Konzern wie folgt erfüllt:

Bei Beginn einer Sicherungsmaßnahme werden sowohl die Beziehung zwischen dem als Sicherungsinstrument eingesetzten Finanzinstrument und dem Grundgeschäft als auch das Ziel der Absicherung dokumentiert. Dazu zählen sowohl die konkrete Zuordnung der Sicherungsinstrumente zu den entsprechenden Vermögenswerten sowie Verbindlichkeiten als auch die Einschätzung des Wirksamkeitsgrades der eingesetzten Sicherungsinstrumente. Bestehende Sicherungsmaßnahmen werden fortlaufend 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 ein Hedge ineffektiv und die Hedge-Beziehung beendet.

Der ÖBB-Konzern führt auch Sicherungsmaßnahmen durch, die nicht die formalen Anforderungen des IFRS 9 erfüllen, jedoch gemäß den Grundsätzen des Risikomanagements wirtschaftlich effektiv zur Sicherung des finanziellen Risikos beitragen.

Cashflow Hedges - Zinsänderungsrisiken

Zinsänderungsrisiken bestehen einerseits aus den variablen Zinszahlungen aus Finanzanlagen und Verbindlichkeiten (sprich den Cashflow-Risiken) oder resultieren aus Marktwerttrisiken, also den Barwertänderungen von festverzinslichen Finanzierungen. Im ÖBB-Konzern kann ein Zinsänderungsrisiko im bestehenden Finanzierungsportfolio und im geplanten Neugeschäftsportfolio gemäß Budget/Mittelfristplanung (BUD/MFP) auftreten. Der Zinsaufwand aus Neufinanzierungen, die während BUD/MFP aufgenommen werden, basiert auf Forward-Zinssätzen gemäß Planungsprämissen. Der tatsächliche Zinsaufwand steht erst bei Abschluss (fix verzinst) oder bei Zinsfixing (variabel verzinst) fest.

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

Die folgende Tabelle zeigt das Fristigkeitenband der bestehenden Cashflow Hedges:

31.12.2018 Laufzeitende	Anzahl Swaps	Nominalvolumen in Mio. EUR
Bestand	23	643,8
<i>davon Laufzeitende 2019</i>	<i>1</i>	<i>100,0</i>
<i>davon Laufzeitende 2020</i>	<i>6</i>	<i>93,9</i>
<i>davon Laufzeitende 2021</i>	<i>2</i>	<i>200,0</i>
<i>davon Laufzeitende 2022</i>	<i>0</i>	<i>0,0</i>
<i>davon Laufzeitende 2023 ff.</i>	<i>14</i>	<i>249,9</i>

31.12.2017 Laufzeitende	Anzahl Swaps	Nominalvolumen in Mio. EUR
Bestand	27	720,8
<i>davon Laufzeitende 2018</i>	<i>4</i>	<i>77,0</i>
<i>davon Laufzeitende 2019</i>	<i>1</i>	<i>100,0</i>
<i>davon Laufzeitende 2020</i>	<i>6</i>	<i>93,9</i>
<i>davon Laufzeitende 2021</i>	<i>2</i>	<i>200,0</i>
<i>davon Laufzeitende 2022 ff.</i>	<i>14</i>	<i>249,9</i>

Die Beurteilung der Wirksamkeit der Sicherungsbeziehung wird mit der Critical-Terms-Match-Methode durchgeführt. Ineffektivitäten werden mittels der Dollar-Offset-Methode ermittelt. Hierzu wird bei Cashflow Hedges ein hypothetisches Derivat gebildet, das die im gesicherten Grundgeschäft enthaltenen Bedingungen spiegelt.

Änderungen des beizulegenden Zeitwerts von Zinsswaps, die Sicherungsgeschäfte für künftige Zinszahlungen variabel verzinsten Verbindlichkeiten darstellen, werden über das sonstige Ergebnis im Eigenkapital (vgl. Aufstellung der Veränderung des Eigenkapitals) erfasst. Diese Beträge werden in jener Periode als Finanzierungsaufwand gebucht, in der die entsprechenden Zinszahlungen aus dem Grundgeschäft erfolgswirksam werden (rd. 25,8 Mio. EUR [Vj: rd. 29,7 Mio. EUR Aufwand]). Des Weiteren wurden ineffektive Teile bei Hedge-Accounting-Beziehungen in Höhe von rd. 0,02 Mio. EUR (Vj: rd. 0,3 Mio. EUR) ertragswirksam erfasst. Aus der Beendigung von Sicherungsinstrumenten (Cashflow Hedges) sind zum Berichtsstichtag rd. 1,1 Mio. EUR (Vj: rd. 1,2 Mio. EUR), die sich nachfolgend auflösen, über das sonstige Ergebnis im Eigenkapital erfasst, die sich nachfolgend auflösen: 2019: rd. 0,1 Mio. EUR (Vj: rd. 0,1 Mio. EUR), 2020 bis 2023: rd. 0,6 Mio. EUR (Vj: rd. 0,6 Mio. EUR), 2024 ff.: rd. 0,4 Mio. EUR (Vj: rd. 0,5 Mio. EUR).

29.4. Commodity Risiken

Der Bereich Energieanlagenmanagement/Energiewirtschaft der ÖBB-Infrastruktur AG ist für die Beschaffung leitungsgebundener Energieträger sowie energienaher Produkte (Emissionszertifikate, Herkunftsnachweise) im ÖBB-Konzern zuständig. Sämtliche dieser Produkte werden entweder an interne oder externe Kunden geliefert oder zum Betrieb des 16,7-Hz-Bahnstromnetzes herangezogen. Preisschwankungen dieser Produkte beeinflussen die Aufwände des ÖBB-Konzerns und stellen somit ein Marktrisiko dar. Da rund zwei Drittel des benötigten Bahnstroms und der gesamte Strom zur Versorgung der Betriebsanlagen (Bahnhöfe etc.) am Strommarkt beschafft werden, ist der ÖBB-Konzern von Strompreisvolatilität stark betroffen. Die Risikomanagementstrategie sieht daher eine Preisabsicherung vor.

Ein wesentliches Risiko bei der Beschaffung von Energie besteht in der Schwankung der Marktpreise. Dies ist insbesondere auch vor dem Hintergrund zu betrachten, dass die Verkaufspreise für Bahnstrom sowie die Tarife für Betriebsanlagen für jedes Kalenderjahr bereits im 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-Konzern besonders relevant die Preise im Vorfeld bereits abgesichert bzw. fixiert zu haben. Die Preisabsicherung erfolgt mittels des Abschlusses von Forwards für die geplanten Einkaufsmengen für Bahnstrom, Verlustenergie und

Betriebsanlagen sowie für Emissionszertifikate. Neben der Absicherung der Preise dient die Absicherung aber auch der Erhöhung der Planungssicherheit, welche als Basis der Preiskalkulation notwendig ist.

Vor dem Hintergrund der Beschaffungsstrategien und zur Risikodiversifizierung wurde seitens des ÖBB-Konzerns eine langfristige rollierende Beschaffung (Rolling Hedge) beschlossen. Der definierte Beschaffungszeitraum variiert in Abhängigkeit von den gesicherten Grundgeschäften (bis zu drei Jahre für Energie und bis zu fünf Jahre für Emissionszertifikate). Durch das Portfoliomanagement Energiewirtschaft muss zu definierten Zeitpunkten ein bestimmter Prozentsatz der zu beschaffenden Menge (eine geforderte Eindeckung, die Soll-Einkaufsmenge) je Beschaffungsjahr eingekauft sein. Um die Preiserwartung des Portfoliomanagements bei der Beschaffung einfließen zu lassen, wurde ein oberer und unterer Mengenkorrridor 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 Erzeugungspotfolios 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 Bezugsverträge 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-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		Anzahl Forwards	MWh	Nominal- volumen in Mio. EUR	Durchschnittlicher Ausübungspreis in EUR	Beizulegender Zeitwert in Mio. EUR
31.12.2018						
Laufzeitende						
Bestand		74	2.589.276	91,9		41,5
davon Laufzeitende 2019		23	1.033.044	33,4	32,3	22,8
davon Laufzeitende 2020		31	943.032	33,8	35,8	14,4
davon Laufzeitende 2021		17	499.320	19,6	39,2	4,2
davon Laufzeitende 2022		3	113.880	5,3	46,2	0

Stromderivate in Hedge-Beziehung		Anzahl Forwards	Nominal- volumen in Mio. EUR
31.12.2017			
Laufzeitende			
Bestand		17	20,8
davon Laufzeitende 2018		7	7,7
davon Laufzeitende 2019		6	6,8
davon Laufzeitende 2020		4	6,3

CO₂-Emissionsrechte in Hedge-Beziehung			Nominal-	Durchschnittlicher	Beizulegender
Laufzeitende	Anzahl Forwards	Tonnen	volumen	Ausübungspreis	Zeitwert
			in Mio. EUR	in EUR	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</i>	<i>2,2</i>
<i>davon Laufzeitende 2020</i>	<i>1</i>	<i>20.000</i>	<i>0,2</i>	<i>10</i>	<i>0,3</i>

CO₂-Emissionsrechte in Hedge-Beziehung			Nominal-	Durchschnittlicher	Beizulegender
Laufzeitende	Anzahl Forwards	Tonnen	volumen	Ausübungspreis	Zeitwert
			in Mio. EUR	in EUR	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 Stromeinkaufs- und -verkaufsforswards zum Bilanzstichtag erfolgt auf Basis von European-Energy-Exchange-Futures-Notierungen, die unter Heranziehen aktueller Zinskurven diskontiert werden. Die Marktbewertung der Forwards für Emissionszertifikate zum Bilanzstichtag erfolgt auf Basis des European-Emission-Allowances-Futures-Settlement-Preises.

Beträge welche aus dem sonstigen Ergebnis in die Gewinn-und-Verlust-Rechnung umgebucht werden, sind im Materialaufwand erfasst.

Das kumulierte sonstige Ergebnis aus den Stromforwards und der Absicherung der Emissionszertifikate, die als Cashflow Hedge designiert waren, stellt sich wie folgt dar:

Stromforwards	CHF	CHF geschlossen	OCI gesamt	Latente Steuern	OCI nach Steuern
in Mio. EUR					
<i>Stand 31.12.2017</i>	<i>6,3</i>	<i>0,0</i>	<i>6,3</i>	<i>1,6</i>	<i>4,8</i>
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 1.1.2018 erfolgte eine Neudesignierung von Stromforwards auf Basis EEX-Settlement-Preisbezogenen Preiskomponente.

**CO₂ Emissionsrechte
in Mio. EUR**

	OCI nach Steuern
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 Laufzeitende	Anzahl Forwards Einkauf	Nominalvolumen in Mio. EUR	Anzahl Forwards Verkauf	Nominalvolumen in Mio. EUR	
Bestand	91	89,8	88	75,2	
<i>davon Laufzeitende 2019</i>	<i>66</i>	<i>65,9</i>	<i>66</i>	<i>57,7</i>	
<i>davon Laufzeitende 2020</i>	<i>18</i>	<i>21,1</i>	<i>19</i>	<i>15,9</i>	
<i>davon Laufzeitende 2021</i>	<i>7</i>	<i>2,9</i>	<i>3</i>	<i>1,6</i>	

31.12.2017					
Stromderivate ohne Hedge-Beziehungen Laufzeitende	Anzahl Forwards Einkauf	Nominalvolumen in Mio. EUR	Anzahl Forwards Verkauf	Nominalvolumen 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.

Darüber hinaus werden in einem geringen Umfang Diesel-Hedges abgeschlossen.

29.5. Zusätzliche Angaben gemäß IFRS 7**Kapitalmanagement**

Die finanzwirtschaftliche Steuerung des ÖBB-Konzerns zielt neben der nachhaltigen Steigerung des Unternehmenswerts auch auf die Erhaltung einer für die Wahrung der hervorragenden Bonitätseinstufung angemessenen Kapitalstruktur ab. Aufgrund der speziellen Situation und der gesetzlich festgelegten Aufgabe des Unternehmens sowie aufgrund der Zusagen der Öffentlichen Hand, Infrastrukturaufwendungen (sowohl Errichtung als auch Betrieb und Instandhaltung), die nicht in der Ertragskraft des Unternehmens Deckung finden, zu bezuschussen, erfolgt die Steuerung der Kapitalstruktur vor allem mit Kennzahlen, die die Verschuldung messen und auf Basis der nachfolgenden Kennzahlen, die mit den jeweiligen Planwerten verglichen werden: Mitarbeiteranzahl, EBIT-Marge, EK-Quote, Net Working Capital. Das Unternehmen definiert Eigenkapital als Grundkapital, Kapitalrücklagen und andere Rücklagen, erwirtschaftetes Ergebnis und etwaige Anteile nicht beherrschender Gesellschafter. Das gemanagte Eigenkapital beträgt zum 31.12.2018 rd. 2.516,1 Mio. EUR (Vj: rd. 2.298,0 Mio. EUR).

Zusätzliche Angaben zu den Finanzinstrumenten

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

Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie sonstige finanzielle Verbindlichkeiten haben in der Regel kurze Restlaufzeiten; die bilanzierten Werte stellen näherungsweise die beizulegenden Zeitwerte dar. Die beizulegenden

Zeitwerte von Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten und sonstigen finanzielle Verbindlichkeiten werden als Barwerte der künftigen Zinszahlungen und Tilgungen unter Zugrundelegung der jeweils gültigen Zinskurve ermittelt. In der untenstehenden Überleitungsrechnung werden die Non Financial Instruments und die Finanzinstrumente aus Hedge Accounting in einer eigenen Spalte dargestellt, um eine Überleitung zum Buchwert des Bilanzpostens zu ermöglichen.

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

Für die angegebenen beizulegenden Zeitwerte der emittierten Anleihen mit 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 Mio. EUR) ein Bewertungsmodell, das auf Marktpreisen basiert, herangezogen wurde. Level-1-Bewertungen sind solche, die sich aus notierten Preisen (unangepasst) auf aktiven Märkten für identische finanzielle Vermögenswerte oder Schulden ergeben. Die Quelle für die Notierungen ist Reuters. Die Anleihen wurden über die Börsen in Luxemburg und Wien begeben. Der beizulegende Zeitwert der Anleihen mit CUSIP-Nummern, die 2015 erstmals vergeben wurden, beträgt rd. 50,7 Mio. EUR (Vj: rd. 48,1 Mio. EUR). Diese wurden nach Eingangsparameter gemäß Level 2 bewertet.

Finanzielle Vermögenswerte 31.12.2018 in Mio. EUR	Buchwert	abzüglich		FVtPL EK- Instru- mente	zwingend zum FVtPL	zu fortgeführten Anschaffungs- kosten	Cash	Hedge Account- ing	Fair Value
		Non Financial Instru- ments	Financial Instru- ments						
Langfristige Vermögenswerte									
Finanzielle Vermögenswerte	324,4	0,0	324,4	9,3	0,0	294,2	0,0	20,9	343,0
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	146,8	133,0	13,8	0,0	0,0	13,8	0,0	0,0	13,8
Kurzfristige Vermögenswerte									
Finanzielle Vermögenswerte	62,5	0,0	62,5	0,0	26,8	12,6	0,0	23,1	62,5
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	549,8	15,4	534,4	0,0	0,0	534,4	0,0	0,0	534,4
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	358,8	251,7	107,1	0,0	0,0	107,1	0,0	0,0	107,1
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	94,5	0,0	94,5	0,0	0,0	0,0	94,5	0,0	94,5
Summe Buchwert je Kategorie				9,3	26,8	962,1	94,5	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). Die Veränderung des beizulegenden Zeitwertes, die ohne Reklassifizierung während des Geschäftsjahres im sonstigen Ergebnis erfasst worden, würde TEUR -2.700,0 betragen.

Finanzverbindlichkeiten 31.12.2018 in Mio. EUR	Buchwert	abzüglich		At Amortised Cost	At Fair Value through Profit and Loss (Held for Trading)	Hedge Accounting	Finance Lease	Fair Value
		Non-Financial Instruments	Financial Instruments					
Langfristige Verbindlichkeiten								
Finanzverbindlichkeiten	21.722,0	0,0	21.722,0	21.532,4	6,1	65,9	117,6	25.156,1
Sonstige Verbindlichkeiten	45,7	37,2	8,5	2,4	0,0	0,0	6,1	8,5
Kurzfristige Verbindlichkeiten								
Finanzverbindlichkeiten	2.424,4	41,0	2.383,4	2.332,3	17,7	21,2	12,2	2.745,3
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.022,2	9,7	1.012,5	1.012,5	0,0	0,0	0,0	1.012,5
Sonstige Verbindlichkeiten	1.311,8	327,9	983,9	983,9	0,0	0,0	0,0	983,9
Summe Buchwert je Kategorie				25.863,5	23,8	87,1	135,9	

Finanzielle Vermögenswerte 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 Accoun- ting	Fair Value
Langfristige Vermögenswerte										
Finanzielle Vermögenswerte	310,5	0,0	310,5	69,5	11,0	0,0	225,6	0,0	4,4	332,9
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	156,6	156,3	0,3	0,0	0,0	0,0	0,3	0,0	0,0	0,3
Kurzfristige Vermögenswerte										
Finanzielle Vermögenswerte	35,5	0,0	35,5	0,0	0,0	22,2	11,4	0,0	1,9	35,5
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	564,5	8,6	555,9	0,0	0,0	0,0	555,9	0,0	0,0	555,9
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	309,5	223,7	85,8	0,0	0,0	0,0	85,8	0,0	0,0	85,8
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	112,6	0,0	112,6	0,0	0,0	0,0	0,0	112,6	0,0	112,6
Summe Buchwert je Kategorie				69,5	11,0	22,2	879,0	112,6	6,3	

Finanzverbindlichkeiten 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 Accoun- ting	Finance Lease	Fair Value
Langfristige Verbindlichkeiten								
Finanzverbindlichkeiten	22.839,4	0,0	22.839,4	22.643,8	6,2	77,7	111,7	26.393,5
Sonstige Verbindlichkeiten	51,2	40,2	11,0	1,3	0,0	0,0	9,7	11,0
Kurzfristige Verbindlichkeiten								
Finanzverbindlichkeiten	709,9	0,0	709,9	666,7	8,0	24,2	11,0	716,6
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	748,5	21,9	726,6	726,6	0,0	0,0	0,0	726,6
Sonstige Verbindlichkeiten	997,3	245,6	751,7	751,7	0,0	0,0	0,0	751,7
Summe Buchwert je Kategorie				24.790,1	14,2	101,9	132,4	

Saldierung von Finanzinstrumenten

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

per 31.12.2018 in Mio. EUR	Buchwerte brutto gebucht	potenzielle Aufrechnungsbeträge, die nicht in der Bilanz saldiert werden	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	potenzielle Aufrechnungsbeträge, die nicht in der Bilanz saldiert werden	Nettobeträge nach potenzieller Saldierung
Stromderivate Aktiv	22,2	-9,7	12,5
Stromderivate Passiv	-6,3	0,0*)	-6,3

*) Kleinstbetrag

Nettofinanzergebnisse nach Bewertungsklassen

Das Nettoergebnis unterteilt nach Bewertungsklassen stellt sich wie folgt dar:

Ergebnis aus der Folgebewertung

31.12.2018 in Mio. EUR	Zinsergebnis	Bewertung zum Fair Value	Währungs- umrechnung	Ergebnis aus Wert- berichtigung	Ergebnis aus dem Abgang	Ergebnis aus Beteiligungen
Financial Assets measured at Amortised Cost (FAAC)	15,5	0,0	1,9	-0,4	0,0	1,3
FVtPL (EK-Instrumente)	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,1
Financial Instruments measured at FVtPL (Pflichtansatz)	0,0	-1,7	-0,2	0,0	0,0	0,0
Financial Liabilities Measured at Amortised Cost (FLAC)	-617,3	0,0	-6,7	0,0	0,0	0,0
Hedge Accounting	-24,7	0,0	-0,2	0,0	0,0	0,0
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	0,0	0,0	-0,1	0,0	0,0	0,0

31.12.2017 in Mio. EUR	Zinsergebnis	Bewertung zum Fair Value	Währungs- umrechnung	Ergebnis aus Wert- berichtigung	Ergebnis aus dem Abgang	Ergebnis aus Beteiligungen
Loans and Receivables (LaR)	18,8	0,0	-20,0	0,0	0,0	0,0
Held-to-Maturity Investments (HtM)	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Available for Sale Financial Assets (AfS)	4,0	0,0	-6,0	-0,2	-7,9	0,3
Financial Instruments Held for Trading (FAHfT, FLHfT)	0,0	8,2	0,0	0,0	0,0	0,0
Financial Liabilities Measured at Amortised Cost (FLAC)	-621,9	0,0	28,7	0,0	7,9	0,0
Hedge Accounting	-25,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	0,0	0,0	-0,1	0,0	0,0	0,0

Das Zinsergebnis aus finanziellen Verbindlichkeiten der Bewertungsklasse Financial Liabilities Measured at Amortised Cost (Aufwendungen in Höhe von netto rd. 617,3 Mio. EUR [Vj: rd. 621,9 Mio. EUR]) enthält im Wesentlichen Zinsaufwendungen aus Anleihen und Krediten. Ferner werden darunter auch Zinserträge aus der Auf- und Abzinsung von Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen subsumiert. Im Nettofinanzergebnis sind keine Aufwendungen aus Wertberichtigungen von Forderungen enthalten.

29.6. Derivative Finanzinstrumente

In der nachfolgenden Tabelle sind die bilanzierten beizulegenden Zeitwerte sämtlicher derivativer Finanzinstrumente dargestellt. Dabei wird unterschieden, ob diese in eine wirksame Sicherungsbeziehung gemäß IFRS 9 (Cashflow Hedge) eingebunden sind oder nicht.

in Mio. EUR	Vermögenswerte		Eigenkapital und Schulden	
	Buchwerte 31.12.2018	Buchwerte 31.12.2017	Buchwerte 31.12.2018	Buchwerte 31.12.2017
Zinsswaps				
ohne Hedge-Beziehung	0,0	0,0	3,2	4,0
mit Cashflow Hedges	0,0	0,0	87,1	101,9
Strom-Forwards				
ohne Hedge-Beziehung	26,8	22,2	16,5	6,3
mit Cashflow Hedges	44,0	6,3	0,0	0,0
Sonstige Derivate				
Derivate ohne Hedge-Beziehung	0,0	0,0	4,1	3,9
Summe	70,8	28,5	110,9	116,1

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	Summe
Derivate unter Hedge Accounting	0,0	44,0	44,0
Derivate Handelsbestand	0,0	26,8	26,8
Finanzielle Vermögenswerte	0,0	70,8	70,8
Derivate Handelsbestand	0,0	23,8	23,8
Derivate unter Hedge Accounting	0,0	87,1	87,1
Finanzielle Schulden	0,0	110,9	110,9

31.12.2017	Level 1	Level 2	Summe
Derivate unter Hedge Accounting	0,0	6,3	6,3
Derivate Handelsbestand	0,0	22,2	22,2
Available for Sale	20,5	49,0	69,5
Finanzielle Vermögenswerte	20,5	77,5	98,0
Derivate Handelsbestand	0,0	14,2	14,2
Derivate unter Hedge Accounting	0,0	101,9	101,9
Finanzielle Schulden	0,0	116,1	116,1

Die verschiedenen Levels wurden wie folgt bestimmt:

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

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

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

Transfers zwischen den einzelnen Ebenen fanden nicht statt.

Hinsichtlich weiterer Details zu diesen Finanzinstrumenten wird auf Erläuterung 29.3. verwiesen.

30. Leasingtransaktionen

30.1. Leasinggeber

Bei den an Dritte vermieteten Vermögenswerten handelt es sich einerseits um als Finanzinvestition gehaltene Immobilien (IAS 40) und andererseits um Gebäude, die teilweise vermietet werden, deren Anteil aber nicht überwiegend ist und die daher nicht unter IAS 40 fallen oder gesondert ausgewiesen werden können. Der weitaus überwiegende Teil der Mietverhältnisse ist kündbar. Die Infrastruktur, die anderen Bahnbetreibern zur Nutzung gegen Entgelt (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 sind und unter Einhaltung einer Kündigungsfrist von maximal sechs Monaten aufgelöst werden könnten. Diese beinhalten rd. 7.200 (Vj: 7.500) externe befristete Mietverträge, die zwischen 2019 und 2112 (Vj: 2018 und 2077) enden, wobei es sich bei den langfristigen Verträgen um eingeräumte Baurechte an Grund und Boden handelt. Die bedingten Mieterträge beziehen sich ausschließlich auf Mietverträge.

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

Die Mindestleasingzahlungen aus den unkündbaren operativen Leasingverträgen betragen:

31.12.2018 in Mio. EUR	Gesamt	bis zu 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	mehr als 5 Jahre
Grundstücke und Bauten	397,9	45,9	122,4	229,6
Sonstige technische Anlagen und Maschinen	0,4	0,0	0,1	0,3
Andere Anlagen und Betriebs- und Geschäftsausstattung	0,3	0,1	0,2	0,0
Fahrpark	1,5	0,6	0,8	0,1

31.12.2017 in Mio. EUR	Gesamt	bis zu 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	mehr als 5 Jahre
Grundstücke und Bauten	357,5	43,6	123,7	190,1
Sonstige technische Anlagen und Maschinen	0,4	0,0	0,1	0,3
Andere Anlagen und Betriebs- und Geschäftsausstattung	1,9	1,2	0,7	0,0
Fahrpark	5,2	3,9	1,1	0,2

Bedingte Mietzahlungen wurden in der Berichtsperiode als Ertrag für Grundstücke und Bauten über rd. 3,7 Mio. EUR (Vj: rd. 2,7 Mio. EUR) und für Fahrpark über rd. 0,7 Mio. EUR (Vj: rd. 0,8 Mio. EUR) erfasst. Nähere Angaben zu den Cross-Border-Leasing-Transaktionen sind in Erläuterung 30.3. ersichtlich.

Der ÖBB-Konzern verleast Anlagen, die als operative Leasingverhältnisse eingestuft werden. Die Verträge haben je nach Leasinggegenstand unterschiedliche marktübliche Laufzeiten.

30.2. Leasingnehmer

Finanzierungsleasing

Der ÖBB-Konzern beschaffte bestimmte Teile seiner Sachanlagen im Rahmen von Finanzierungsleasingvereinbarungen. Zu den Bilanzstichtagen orientierte sich der durchschnittliche Effektivzinssatz am 6-Monats-EURIBOR inklusive eines vertraglich vereinbarten Aufschlags. Die Zinssätze werden bei Vertragsabschluss fest vereinbart. Alle Leasingverhältnisse basieren auf schriftlich festgelegten Vertragslaufzeiten.

Die Nettobuchwerte der Finanzierungsleasinganlagen je Gruppe von Vermögenswerten und deren Entwicklung können aus dem Anlagenspiegel (Erläuterung 14) ersehen werden. Zum Bilanzstichtag hatte der ÖBB-Konzern mit den Vermietern die folgenden Mindestleasingzahlungen aus den unkündbaren Leasingverträgen vertraglich vereinbart:

	Mindestleasing- zahlungen in Mio. EUR	Enthaltener Zinsaufwand in Mio. EUR
31.12.2018		
2019	30,4	11,9
2020 – 2023	159,2	32,4
nach 2023	166,9	18,8
Summe der Mindestleasingzahlungen	356,5	63,1
abzüglich Zinsenanteil	-63,1	
Barwert der Leasingzahlungen	293,4	

	Mindestleasing- zahlungen in Mio. EUR	Enthaltener Zinsaufwand in Mio. EUR
31.12.2017		
2018	28,7	12,3
2019 – 2022	165,8	38,0
nach 2022	173,7	25,2
Summe der Mindestleasingzahlungen	368,2	75,5
abzüglich Zinsenanteil	-75,5	
Barwert der Leasingzahlungen	292,7	

Bedingte Mietzahlungen wurden in Höhe von rd. 0,5 Mio. EUR (Vj: rd. 0,4 Mio. EUR) geleistet.

Operatives Leasing

In den jeweiligen Berichtsperioden wurden Zahlungen aus Mindestleasingzahlungen in Höhe von rd. 82,4 Mio. EUR (Vj: rd. 78,1 Mio. EUR) als Aufwand erfasst.

Die künftigen Mindestleasingzahlungen aufgrund unkündbarer operativer Leasingverträge 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	27,6	87,7	172,1
Fahrpark	39,4	25,8	0,0
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattungen	0,2	0,1	0,0
Gesamt	67,2	113,6	172,1

2017 in Mio. EUR	bis zu 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	mehr als 5 Jahre
Grundstücke und Bauten	23,9	92,9	180,7
Fahrpark	32,8	45,7	0,0
Sonstige technische Anlagen und Maschinen	0,3	0,6	0,3
Gesamt	57,0	139,2	181,0

Bei den Operating-Leasing-Verträgen handelt es sich hauptsächlich um Gebäude, Fahrpark, Büro- und Geschäftsausstattung sowie EDV-Geräte. Bedingte Leasingzahlungen sind nicht angefallen. Die Leasingverträge haben eine Laufzeit bis 2034 (Betriebsführungszentrale). In den Berichtsjahren 2018 und 2017 gab es keine wesentlichen künftigen Mindestleasingzahlungen aus unkündbaren Untermietverhältnissen.

Sale-and-lease-back-Transaktionen

2014 wurde ein Sale-and-lease-back-Vertrag über 150 Güterwagen abgeschlossen. Daraus ergab sich ein Gewinn im Ausmaß von rd. 1,3 Mio. EUR. Davon werden rd. 1,2 Mio. EUR abgegrenzt und über die Restlaufzeit des Vertrags ergebniswirksam aufgelöst. Jährlich werden rd. 0,2 Mio. EUR ertragswirksam aufgelöst. Der Laufzeit des Vertrags endet 2020.

Es wurden im 4. Quartal 2015 1.066 Containertragwagen um rd. 26,3 Mio. EUR verkauft und davon im selben Zeitraum ein Rückanmietungsvertrag über 800 Wagen unterschrieben. Aus diesem Geschäft entsteht ein Sale-and-lease-back-Finanzierungsleasing. Die Leasingverbindlichkeit für die 800 Wagen beträgt per 31.12.2015 rd. 18,1 Mio. EUR. Der Verkaufsertrag in Höhe von rd. 19,8 Mio. EUR für die 800 Wagen wird über sechs Jahre, der Dauer des Mietvertrags, verteilt aufgelöst.

30.3. Cross-Border-Leasing-Verträge

Im Zeitraum von Mai 1995 bis Juni 2006 haben die Österreichischen Bundesbahnen (nunmehr ÖBB-Infrastruktur AG) zwei (Vj: zwei) Cross-Border-Lease-Transaktionen (CBL-Transaktionen), die ÖBB-Produktion Gesellschaft mbH und die ÖBB-Personenverkehr AG jeweils eine (Vj: eine) CBL-Transaktion abgeschlossen, die per 31.12.2018 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 überbunden.

Bei allen vier CBL-Transaktionen handelt es sich um Sale-and-lease-back-Transaktionen. Dabei tritt der Vertragspartner als Käufer der Anlagen auf und vermietet diese an die jeweiligen Gesellschaften des ÖBB-Konzerns zurück.

Teilweise wurden Zahlungsverpflichtungen – inklusive der bei Ausübung der Kaufoption nötigen Zahlungen – durch den Abschluss von Tilgungsträgern bei diversen Bank- und Leasinginstituten abgesichert. In den Verträgen haben sich die Bank- oder Leasinginstitute verpflichtet, die vertraglich vereinbarten Zahlungen zu den festgesetzten Zahlungsterminen für die ÖBB-Infrastruktur AG zu leisten. Mindestratings kommen nicht mehr zur Anwendung.

Das den CBL-Transaktionen unterworfenen Rollmaterial wird gemäß den in den Verträgen enthaltenen Vorschriften regelmäßig gewartet und darf grundsätzlich nicht veräußert, vermietet, verpfändet oder stillgelegt werden.

Auflösung von CBL-Transaktionen

Im Berichtsjahr 2018 kam es zu keinen vorzeitigen Beendigungen und zu keiner Ausübung von Kaufoptionen.

Im Berichtsjahr 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:** Die veräußerten und zurückgekauften Sachanlagen werden aufgrund des unverändert fortbestehenden wirtschaftlichen Eigentums weiterhin in den Sachanlagen des ÖBB-Konzerns ausgewiesen.
- **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 31.12.2018 betrug der noch nicht aufgelöste Nettobarwertvorteil rd. 6,5 Mio. EUR (Vj: rd. 7,8 Mio. EUR). Die Erträge aus der Auflösung des Nettobarwertvorteils im Jahr 2018 in Höhe von rd. 1,3 Mio. EUR (Vj: rd. 2,0 Mio. EUR) werden als Zinsertrag im Rahmen des Zinsergebnisses ausgewiesen.

Klassifizierung der Leasingtransaktionen nach ihrem wirtschaftlichen Gehalt

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

Die Klassifizierung der CBL-Transaktionen erfolgte auf Basis der Bestimmungen des SIC 27 (Beurteilung des wirtschaftlichen Gehalts von Transaktionen in der rechtlichen Form von Leasingverhältnissen). IAS 17 findet nur dann Anwendung, wenn der wirtschaftliche Gehalt einer Vereinbarung die Übertragung des Rechts auf Nutzung eines Vermögenswerts für einen vereinbarten Zeitraum umfasst. Unter Heranziehung der Bestimmungen des SIC 27 ergibt sich, dass zahlreiche im zivilrechtlichen Eigentum des ÖBB-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). Im Konzernjahresabschluss ist folglich bei manchen Transaktionen eine (teilweise) Berücksichtigung in der Bilanz (on balance) erforderlich („nicht verknüpfte Transaktionen“).

Hinsichtlich jener Vertragspartner, die ein Rating von zumindest AA+ aufweisen oder für deren Erfüllung subsidiär eine Gewährträgerhaftung der Öffentlichen Hand besteht und die Veranlagungen zugunsten des Investors verpfändet sind, wird das Ausfallrisiko weiterhin als äußerst gering eingestuft, sodass diesbezüglich nach derzeitiger Einschätzung kein Änderungsbedarf besteht und diese Transaktionen weiterhin off balance dargestellt werden. Allerdings hat sich auch die Bonität (gemessen am Rating) von in der Vergangenheit als unbedenklich eingestuften Vertragspartnern zum Teil erheblich verschlechtert. Die Vertragsbestimmungen sehen für diesen Fall unter anderem vor, dass die betroffenen Depots und Payment Undertaking Agreements auszutauschen oder abzusichern sind. In diesem Zusammenhang wurde bei einer Tranche einer Transaktion der bestehende Tilgungsträger durch die Beschaffung von US-Treasuries abgesichert. Diese Transaktion betrifft die ÖBB-Infrastruktur AG im Außenverhältnis und wird im Innenverhältnis zur Gänze an die ÖBB-Personenverkehr AG und ÖBB-Produktion GmbH weiterverrechnet. Sämtliche Positionen sind in der Bilanz dargestellt.

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 zur Sanierung des Rating Triggers 2014 und 2015 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 im Fall der US-Treasuries zusätzlich eine Kreditfinanzierung gegenüber. Die Umrechnung der Fremdwährungsbeträge erfolgt zum jeweiligen Stichtagskurs. Allfälligen wechselkursbedingten Wertminderungen und Wertsteigerungen stehen gegengleiche Wechselkurseffekte bei den Leasingverbindlichkeiten sowie im Falle der Absicherung des Tilgungsträgers bezüglich einer der Tranchen bei einer Transaktion eine Kreditfinanzierung gegenüber.

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 (AAA) zugunsten des ÖBB-Konzerns bestehen, entsprechende Wertberichtigungen auf die Veranlagungen vorgenommen wurden. Die Höhe der Wertberichtigung wird dabei neben der Berücksichtigung von individuellen Umständen grundsätzlich in Form von Portfoliowertberichtigungen in Abhängigkeit von historischen Ausfallwahrscheinlichkeiten, gemessen am Rating der Vertragspartner und der Restlaufzeit der Transaktion, ermittelt. Zum 31.12.2018 bestehen insgesamt Wertberichtigungen auf Veranlagungen in Höhe von rd. 0,1 Mio. EUR (Vj: rd. 0,1 Mio. EUR).

Im Konzernabschluss zum 31.12.2018 betragen die finanziellen Vermögenswerte im Zusammenhang mit nicht verknüpften Leasingtransaktionen rd. 193,2 Mio. EUR (Vj: rd. 194,8 Mio. EUR). Die damit im Zusammenhang stehenden Finanzverbindlichkeiten betragen zum 31.12.2018 rd. 295,0 Mio. EUR (Vj: rd. 295,2 Mio. EUR). In diesen Leasingverbindlichkeiten sind Verbindlichkeiten mit Finanzierungscharakter in Höhe von rd. 163,1 Mio. EUR (Vj: rd. 168,8 Mio. EUR) enthalten.

Behandlung von Transaktionen ohne sonstigen wirtschaftlichen Gehalt (verknüpfte Transaktionen)

Gemäß SIC 27 wurden für diese Transaktionen keine Vermögenswerte und Verbindlichkeiten erfasst. Die Depotzahlungen und Wertpapiere, die im Zusammenhang mit den Payment Undertaking Agreements geleistet und erworben wurden und die im Rahmen des Hauptleasingvertrags erhaltenen Vorauszahlungen werden daher in der Bilanz nicht berücksichtigt. Die zivilrechtlichen Verpflichtungen aus den Leasingverhältnissen für den Fall, dass die Bank- bzw. Leasinginstitute ihren gegen Erhalt einer Einmalzahlung für die jeweiligen Gesellschaften des ÖBB-Konzerns übernommenen Zahlungsverpflichtungen gegenüber den Investoren nicht nachkommen, werden als Eventualverbindlichkeiten erfasst. Zum 31.12.2018 betragen die Eventualverbindlichkeiten aus CBL-Transaktionen rd. 54,0 Mio. EUR (Vj: rd. 54,3 Mio. EUR). Die zugrunde liegenden 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 ÖBB-Konzerns, assoziierte Unternehmen zuzüglich eventueller Tochtergesellschaften, Gemeinschaftsunternehmen zuzüglich eventueller Tochtergesellschaften, 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-Holding AG und Mitglieder des Vorstands bzw. der Geschäftsführungen sowie der Aufsichtsräte von vollkonsolidierten Tochterunternehmen der ÖBB-Holding AG) und die nahen Familienangehörigen sowie die nahestehenden Unternehmen der Mitglieder des Managements in Schlüsselpositionen.

Mit Gesellschaften, an denen die Republik Österreich direkt oder indirekt Beteiligungen hält (z. B. Österreichische Bundes- und Industriebeteiligungen GmbH, OMV Aktiengesellschaft, Telekom Austria AG, Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft, Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH, Verbund AG) und die ebenfalls als nahestehende Unternehmen gemäß IAS 24 einzustufen sind, bestehen Geschäftsbeziehungen innerhalb des Leistungsspektrums des ÖBB-Konzerns zu fremdüblichen Bedingungen. Die in beiden Berichtsjahren mit diesen Unternehmen im Sinne von IAS 24 durchgeführten Transaktionen betrafen alltägliche Geschäfte des operativen Geschäftsbereichs, waren insgesamt von untergeordneter Bedeutung und lagen unter 3% der Aufwendungen für Material und bezogene Leistungen oder unter 2% der Umsatzerlöse. Die zum Bilanzstichtag offenen Posten dieser Unternehmen werden in den Forderungen und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen ausgewiesen und an dieser Stelle nicht mehr gesondert behandelt.

Einkäufe wurden zu Marktpreisen abzüglich handelsüblicher Mengenrabatte sowie sonstiger auf Basis des Umfangs der Geschäftsbeziehungen gewährter Rabatte getätigt. Das Volumen der Transaktionen im Geschäftsjahr zwischen den in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen der Gruppe einerseits und diesen nahestehenden Unternehmen und Personen andererseits und die aus diesen Transaktionen offenen Forderungen und Verbindlichkeiten zum Geschäftsjahresende stellen sich wie folgt dar:

in Mio. EUR gerundet	Mitglieder der Organe des Konzerns und denen nahestehende Personen oder Unternehmen				Assoziierte Unternehmen		Verbundene nicht vollkonsolidierte Unternehmen	
	2018		2017		2018	2017	2018	2017
	Quehenberger-Gruppe	Quehenberger-Gruppe	2018 übrige	2017 übrige				
Verkauf von Waren/ Dienstleistungen (Gesamterträge)	9,1	15,4	0,0	15,5	31,1	32,0	1,1	2,5
Erwerb von Waren/ Dienstleistungen (Gesamtaufwendungen)	16,5	23,4	0,1	23,5	36,8	35,0	6,4	7,0
Forderungen 31.12.	0,9	1,6	0,0	1,6	6,4	1,8	0,2	0,2
Schulden 31.12.	1,5	2,5	0,0	2,5	5,3	2,2	3,6	0,3

Bei den Transaktionen mit den Organen des Konzerns und denen nahestehenden Personen sowie Unternehmen handelt es sich vor allem um Transaktionen mit Unternehmen, an denen Mitglieder des Aufsichtsrats oder Geschäftsführer einen beherrschenden Einfluss haben.

Es gab an nicht vollkonsolidierte verbundene Unternehmen weder Garantien oder Investitionszuschüsse noch wurden von diesen Garantien oder Investitionszuschüsse angenommen. In beiden Geschäftsjahren gab es keine berichtspflichtigen Transaktionen mit Vorständen. An assoziierte Unternehmen wurden in beiden Berichtsjahren keine Garantien gegeben. Die Haftungen und Garantien, die seitens der Republik Österreich oder der Österreichischen Kontrollbank AG übernommen wurden, werden in Erläuterung 25 ausgewiesen.

Transaktionen und Leistungsbeziehungen mit der Republik Österreich, Rahmenplan für Infrastruktur-Investitionen und die Haftung der Republik Österreich

Teilkonzerne ÖBB-Personenverkehr und Rail Cargo Austria

Entsprechend dem Bundesbahnstrukturgesetz werden mit der Republik Österreich gemeinwirtschaftliche Leistungsverträge für den Personennah- und -fernverkehr auf der Schiene geschlossen. Dementsprechend werden von der ÖBB-Personenverkehr AG gemeinwirtschaftliche Leistungen erbracht. Die dafür der Republik Österreich verrechneten Leistungen betragen rd. 714,2 Mio. EUR (Vj: rd. 685,1 Mio. EUR). Auf Basis von Verkehrsdienstverträgen werden für die Bundesländer und Gemeinden Leistungen erbracht, für die im Geschäftsjahr rd. 396,0 Mio. EUR (Vj: rd. 360,9 Mio. EUR) verrechnet wurden.

Die Rail Cargo Austria AG wie auch alle anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen, die Leistungen in den Produktionsformen Einzelwagenverkehr, unbegleiteter kombinierter Verkehr und Rollende Landstraße erbringen, erhalten Förderungen nach dem von der Republik Österreich bei der Europäischen Kommission notifizierten Beihilfeprogramm für den Schienengüterverkehr. Die von der Republik Österreich dafür der Rail Cargo Austria AG gewährten Förderungen betragen für das Jahr 2018 rd. 86,2 Mio. EUR (Vj: rd. 91,1 Mio. EUR).

Teilkonzern ÖBB-Infrastruktur

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 so lange einen Zuschuss, als die unter den jeweiligen Marktbedingungen von den Nutzern der Schieneninfrastruktur zu erzielenden Erlöse die bei sparsamer und wirtschaftlicher Geschäftsführung anfallenden Aufwendungen nicht abdecken, und
- gemäß § 42 (2) Bundesbahngesetz Zuschüsse zur Instandhaltung, zur Planung und zum Bau von Schieneninfrastruktur.

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

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

Der Rahmenplan 2018 bis 2023 wurde von der Republik Österreich am 21.03.2018 im Ministerrat beschlossen und vom Aufsichtsrat der ÖBB-Infrastruktur AG am 20.04.2018 genehmigt.

Im Juni 2017 wurden die Zuschussvereinbarungen gemäß § 42 Bundesbahngesetz (Zuschussverträge gem. § 42 Bundesbahngesetz), welche die Zuschüsse ab 2016 regeln, von der Republik Österreich, vertreten durch das 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 Anteilserwerbs 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 Benützungs- 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 auf Grund 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. 1.064,8 Mio. 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 Brennerbasistunnels 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
Sonstiger betrieblicher Ertrag	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	0,0	550,5
Umsatzerlöse	1.336,4	-271,6	1.064,8
§ 42 (2) Erweiterungs- und Reinvestitionen	785,8	-32,5	753,3
Sonstiger betrieblicher Ertrag	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). 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

Der Vorstand der ÖBB-Holding AG besteht am Bilanzstichtag aus zwei Mitgliedern. Die Vorstandsbezüge in der ÖBB-Holding AG beliefen sich für die in den Berichtsjahren aktiven Vorstandsmitglieder gemäß § 266 Z 2 UGB auf rd. 1.266 TEUR (Vj: rd. 1.285 TEUR). Darin enthalten sind Ansprüche aus Vorperioden und Sachbezüge. Darüber hinaus fielen im Berichtsjahr Zahlungen an gesetzlichen Beiträgen an die Mitarbeitervorsorgekasse über rd. 19 TEUR (Vj: rd. 9 TEUR) und Zahlungen an eine Pensionskasse über rd. 43 TEUR (Vj: rd. 40 TEUR) an. Urlaubsrückstellungen sind gegenüber dem Vorjahr von rd. 92 TEUR um rd. 30 TEUR auf rd. 122 TEUR gestiegen. Die aktuellen Anstellungsverträge sehen keine Abfertigungspflichten vor. Die Rückstellungen betreffend Zielvereinbarungen betragen zum 31.12.2018 rd. 403 TEUR (Vj: rd. 388 TEUR).

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

In den Anstellungsverträgen der Topführungskräfte (Vorstände des Mutter- und der Tochterunternehmen und Geschäftsführer von Gesellschaften in ähnlichen Ebenen) wurde eine leistungsorientierte Komponente festgehalten, wodurch sich der Erfolg des Unternehmens maßgeblich auf die Entlohnung niederschlägt. Grundsätzlich erhalten die

Topführungskräfte einen Lohnbestandteil von 2/3 als Fixum und einen Bestandteil von 1/3 als erfolgsabhängige Komponente. Zwecks Zieldefinition wird jährlich am Beginn des Geschäftsjahres individuell je Gesellschaft eine Score Card erstellt, in der klar vereinbarte, hauptsächlich quantitative Zielgrößen festgelegt werden. Die Zielgrößen orientieren sich am Erfolg des Gesamtkonzerns, an der Strategie und an den Schwerpunkten des Gesamtkonzerns. Die tatsächlich ausbezahlten variablen Lohnbestandteile sind in den oben genannten Bezügen des Vorstands bereits eingerechnet.

Die Vorstände der ÖBB-Holding AG nehmen an einem beitragsorientierten außerbetrieblichen Pensionskassenmodell teil, außer es handelt sich bei den Vorständen um MitarbeiterInnen, die in einem für die Zeit der Vorstandstätigkeit karenzierten definitiven ÖBB Dienstverhältnis nach den allgemeinen Vertragsbedingungen für Dienstverhältnisse bei den Österreichischen Bundesbahnen (AVB) stehen. Eine Pensionszusage seitens des Unternehmens gibt es nicht.

Bezüge der Mitglieder des Aufsichtsrats

Gemäß der Geschäftsordnung für den Aufsichtsrat der ÖBB-Holding AG kann den Aufsichtsratsmitgliedern eine Vergütung zuerkannt werden. Die Basisvergütung für ein Aufsichtsratsmandat beträgt – wie im Vorjahr - 9 TEUR pro Jahr. Zusätzlich erhält das Aufsichtsratsmitglied für jede Sitzung des Aufsichtsrats, des Präsidiums oder eines Ausschusses ein Sitzungsgeld in der Höhe von 200 EUR. Der Vorsitzende des Aufsichtsrats erhält die doppelte, ein Stellvertreter des Vorsitzenden in der ÖBB-Holding 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, BelegschaftsvertreterInnen, GeschäftsführerInnen oder DienstnehmerInnen im ÖBB-Konzern sind, erhalten keine Aufsichtsratsvergütungen.

Die Bezüge der Kapitalvertreter der Mitglieder des Aufsichtsrats der ÖBB-Holding AG für ihre Tätigkeit in der ÖBB-Holding AG und in weiteren Konzerngesellschaften betragen rd. 165 TEUR (Vj: rd. 130 TEUR). Die Bezüge der übrigen Aufsichtsratsmitglieder bei den Konzerngesellschaften machten rd. 140 TEUR (Vj: rd. 79 TEUR) aus.

33. Segmentberichterstattung

Ein Geschäftssegment ist ein Unternehmensbestandteil, der eine Geschäftstätigkeit entfaltet, mit der Umsatzerlöse erwirtschaftet werden können, bei der 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. Ein Geschäftssegment ist eine Gruppe von Vermögenswerten und betrieblichen Aktivitäten, welche Produkte oder Dienstleistungen bereitstellt, die bezüglich ihrer Risiken und Chancen unterschiedlich zu denen anderer Geschäftssegmente sind und für die einschlägige Finanzinformationen vorliegen.

Informationen zu den Segmenten

Für die Segmentberichterstattung wird die Struktur der ÖBB-Teilkonzerne gemäß der Managementstruktur herangezogen. Daneben gibt es noch den Bereich Sonstiges, in dem die direkten Tochterunternehmen der ÖBB-Holding AG dargestellt werden. Diese Bereiche bilden die Grundlage für die Segmentberichterstattung nach Geschäftssegmenten.

Folgende Segmente (= Teilkonzerne) werden im ÖBB-Konzern geführt:

ÖBB-Personenverkehr

In diesem Teilkonzern werden alle Aktivitäten des Bereichs Transport- und Serviceleistungen im Personenverkehr zusammengefasst. Die Geschäftsfelder betreffen den Schienenfern-, den Schienennah- und den Busverkehr sowie die Reisebürotätigkeiten der Rail Tours Touristik GmbH.

Rail Cargo Austria

Damit der Teilkonzern Rail Cargo Austria sich den Kunden bedarfs- und marktorientiert präsentieren und neben verbindlichen Leistungsversprechen auch maßgeschneiderte Lösungen anbieten kann, gliedern sich die Geschäftsgegenstände in fünf sich ergänzende, länderübergreifende Bahngeschäfte:

- Spedition: Rail Cargo Logistics (RCL) – Bahnspeditionen mit Branchenkompetenz
- Operator: Rail Cargo Operator (RCO) – für hochfrequente Long Haul Shuttles (Intermodal, konventionell, Mix) zwischen Wirtschaftsregionen
- Carrier: Rail Cargo Carrier (RCC) – EVU (Eisenbahnverkehrsunternehmen = Carrier-Leistung) für Eigentraktion (z. B. Grundlast, Einzelwagenverkehr)
- Wagen: Rail Cargo Wagon (RCW) – Wagenvermieter
- TS: Technische Services (TS) – Instandhalter Rollmaterial

ÖBB-Infrastruktur

Die Aufgaben des Teilkonzerns ÖBB-Infrastruktur sind:

- Planung und Bau von Schieneninfrastruktur einschließlich Hochleistungsstrecken, Planung und Bau von damit im Zusammenhang stehenden Projekten sowie Zurverfügungstellung von Schieneninfrastruktur samt Anlagen und Einrichtungen
- Zurverfügungstellung, Betrieb und Erhaltung von bedarfsgerechter und sicherer Schieneninfrastruktur (Wartung, Inspektion, Instandsetzung, Betriebsplanung und Vershub)

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

Holding/Sonstige Tätigkeiten

In diesem Segment werden die zahlreichen Leitungs-, Finanzierungs- und Servicefunktionen der ÖBB-Holding AG, ihrer übrigen Beteiligungen (z. B. ÖBB-Business Competence Center GmbH, ÖBB-Finanzierungsservice GmbH, ÖBB-Werbung GmbH) und die ÖBB-Produktion Gesellschaft mbH (Erbringung von Traktionsleistungen) zusammengefasst. Mit der Q Logistics GmbH wird auch der Bereich der Lager- und Kontraktlogistik (Stückgutverkehre und Nahrungsmittellogistik) in diesem Segment ausgewiesen.

Die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden der Segmentberichterstattung entsprechen den IFRS-Regelungen, die für die Erstellung des Konzernabschlusses angewandt werden. Als Leistungsmessung kommt das Betriebsergebnis zur Anwendung. Zinserträge und Zinsaufwendungen werden zugeordnet.

Die Rechnungslegungsgrundlagen für Transaktionen zwischen den berichtspflichtigen Segmenten sind für alle einheitlich und entsprechen der Erläuterung 3.

2018 in Mio. EUR	Personen- verkehr	Rail Cargo Austria	Infrastruktur	Sonstige	Überleitung	Summe
Gesamterträge						
Gesamterträge unkonsolidiert	2.269,6	3.624,2	3.563,8	1.492,2		10.949,9
<i>davon Umsatzerlöse</i>	<i>2.244,1</i>	<i>3.582,2</i>	<i>2.365,3</i>	<i>1.471,6</i>		<i>9.663,2</i>
<i>davon andere Erträge</i>	<i>25,5</i>	<i>42,0</i>	<i>1.198,5</i>	<i>20,6</i>		<i>1.286,7</i>
Ertragseliminierung im Segment	-42,4	-1.276,8	-260,0	-43,6	-2.358,2	-3.981,0
<i>davon Umsatzerlöse</i>	<i>-41,9</i>	<i>-1.277,8</i>	<i>-260,6</i>	<i>-43,2</i>	<i>-2.395,7</i>	<i>-4.019,2</i>
<i>davon andere Erträge</i>	<i>-0,5</i>	<i>1,0</i>	<i>0,6</i>	<i>-0,4</i>	<i>37,5</i>	<i>38,2</i>
Segmentgesamterträge	2.227,2	2.347,4	3.303,8	1.448,6	-2.358,2	6.968,9
<i>davon Umsatzerlöse</i>	<i>2.202,2</i>	<i>2.304,4</i>	<i>2.104,7</i>	<i>1.428,4</i>	<i>-2.395,7</i>	<i>5.644,0</i>
<i>davon andere Erträge</i>	<i>25,0</i>	<i>43,0</i>	<i>1.199,1</i>	<i>20,2</i>	<i>37,5</i>	<i>1.324,9</i>
Ertragseliminierung zwischen den Segmenten	-40,2	-470,3	96,1	-1.943,8	2.358,2	0,0
<i>davon Umsatzerlöse</i>	<i>-39,3</i>	<i>-462,7</i>	<i>-742,9</i>	<i>-1.150,8</i>	<i>2.395,7</i>	<i>0,0</i>
<i>davon andere Erträge</i>	<i>-0,9</i>	<i>-7,5</i>	<i>839,0</i>	<i>-793,0</i>	<i>-37,5</i>	<i>0,0</i>
Gesamterträge gegenüber Dritten	2.187,0	1.877,1	3.399,9	-495,1	0,0	6.968,9
<i>davon Umsatzerlöse</i>	<i>2.162,9</i>	<i>1.841,7</i>	<i>1.361,8</i>	<i>277,6</i>	<i>0,0</i>	<i>5.644,0</i>
<i>davon andere Erträge</i>	<i>24,1</i>	<i>35,5</i>	<i>2.038,1</i>	<i>-772,7</i>	<i>0,0</i>	<i>1.324,9</i>
Aufwand für Material und bezogene Leistungen						
	-1.350,2	-1.621,6	-414,4	-625,1	2.023,1	-1.988,2
Personalaufwand	-402,8	-435,0	-1.182,8	-671,4	0,1	-2.691,9
Abschreibungen	-156,2	-70,8	-776,7	-66,3	-2,5	-1.072,5
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-191,7	-166,9	-326,9	-90,8	347,7	-428,6
Betriebsergebnis (EBIT)	126,3	53,1	603,0	-5,0	10,3	787,7
Ergebnis aus nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmen						
	10,2	2,7	0,4	0,0	-10,3	3,0
Zinserträge	7,6	0,5	9,8	3,5	-0,7	20,7
Zinsaufwendungen	-52,3	-25,3	-565,7	-18,9	14,3	-647,9
Übriges Finanzergebnis	-0,9	-7,6	-2,3	6,0	-7,7	-12,5
Ergebnis vor Ertragsteuern (EBT)	90,9	23,4	45,2	-14,4	5,9	151,0
Ertragsteuern	25,3	-7,7	23,1	-1,7	14,0	53,0

31.12.2018 in Mio. EUR	Personen- verkehr	Rail Cargo Austria	Infrastruktur	Sonstige	Überleitung	Summe
Vermögen	3.765,6	1.927,1	24.170,3	5.569,9	-5.723,0	29.709,9
Nach der Equity-Methode bilanzierte Unternehmen	341,4	222,1	49,7	0,6	-549,3	64,5
Schulden						
Schulden unkonsolidiert	2.764,3	2.018,5	22.831,7	1.780,8	0,0	29.395,3
Schuldeneliminierung im Segment	-22,0	-242,4	-92,5	-209,4	-1.647,8	-2.214,1
Segmentenschulden	2.742,3	1.776,1	22.739,2	1.571,4	-1.647,8	27.181,2
Schuldeneliminierung zwischen den Segmenten	-144,3	-453,1	-411,5	-638,6	1.647,5	
Schulden gegenüber Dritten	2.598,0	1.323,0	22.327,7	932,8	-0,3	27.181,2

2018 in Mio. EUR	Personen- verkehr	Rail Cargo Austria	Infrastruktur	Sonstige	Überleitung	Summe
Andere Informationen						
Investitionen (Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte)	400,9	79,2	1.985,1	125,7	0,0	2.590,9

2017 in Mio. EUR	Personen- verkehr	Rail Cargo Austria	Infrastruktur	Sonstige	Überleitung	Summe
Gesamterträge						
Gesamterträge unkonsolidiert	2.213,8	3.443,6	3.465,4	1.477,4		10.600,2
<i>davon Umsatzerlöse</i>	<i>2.178,0</i>	<i>3.395,9</i>	<i>2.366,4</i>	<i>1.462,4</i>		<i>9.402,6</i>
<i>davon andere Erträge</i>	<i>35,8</i>	<i>47,7</i>	<i>1.099,0</i>	<i>15,0</i>		<i>1.197,6</i>
Ertragseliminierung im Segment	-41,0	-1.202,9	-263,8	-39,2	-2.298,5	-3.845,4
<i>davon Umsatzerlöse</i>	<i>-40,4</i>	<i>-1.196,1</i>	<i>-265,0</i>	<i>-38,5</i>	<i>-2.340,8</i>	<i>-3.880,8</i>
<i>davon andere Erträge</i>	<i>-0,6</i>	<i>-6,8</i>	<i>1,2</i>	<i>-0,7</i>	<i>42,3</i>	<i>35,4</i>
Segmentgesamterträge	2.172,8	2.240,7	3.201,6	1.438,2	-2.298,5	6.754,8
<i>davon Umsatzerlöse</i>	<i>2.137,6</i>	<i>2.199,8</i>	<i>2.101,4</i>	<i>1.423,9</i>	<i>-2.340,8</i>	<i>5.521,8</i>
<i>davon andere Erträge</i>	<i>35,2</i>	<i>40,9</i>	<i>1.100,2</i>	<i>14,3</i>	<i>42,3</i>	<i>1.233,0</i>
Ertragseliminierung zwischen den Segmenten	-39,7	-470,2	-735,7	-1.052,9	2.298,5	0,0
<i>davon Umsatzerlöse</i>	<i>-35,9</i>	<i>-454,0</i>	<i>-732,5</i>	<i>-1.118,4</i>	<i>2.340,8</i>	<i>0,0</i>
<i>davon andere Erträge</i>	<i>-3,8</i>	<i>-16,2</i>	<i>-3,2</i>	<i>65,5</i>	<i>-42,3</i>	<i>0,0</i>
Gesamterträge gegenüber Dritten	2.133,1	1.770,5	2.465,9	385,4	0,0	6.754,9
<i>davon Umsatzerlöse</i>	<i>2.101,7</i>	<i>1.745,8</i>	<i>1.368,9</i>	<i>305,4</i>	<i>0,0</i>	<i>5.521,8</i>
<i>davon andere Erträge</i>	<i>31,4</i>	<i>24,7</i>	<i>1.097,0</i>	<i>79,9</i>	<i>0,0</i>	<i>1.233,1</i>
Aufwand für Material und bezogene Leistungen	-1.325,4	-1.537,7	-411,8	-620,3	1.968,8	-1.926,4
Personalaufwand	-389,0	-402,1	-1.126,3	-625,8	0,0	-2.543,2
Abschreibungen	-144,9	-70,9	-751,6	-67,1	1,2	-1.033,3
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-204,7	-172,7	-316,3	-108,7	340,5	-461,9
Betriebsergebnis (EBIT)	108,9	57,3	595,6	16,3	12,0	790,1
Ergebnis aus nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmen	13,7	10,6	1,5	0,0	-22,8	3,0
Zinserträge	10,2	1,1	18,2	17,1	-16,5	30,1
Zinsaufwendungen	-47,7	-27,2	-575,2	-20,6	16,6	-654,1
Übriges Finanzergebnis	1,6	0,6	7,0	-14,7	12,7	7,2
Ergebnis vor Ertragsteuern (EBT)	86,7	42,4	47,1	-1,9	2,0	176,3
Ertragsteuern	-10,0	-18,6	14,6	-3,3	8,2	-9,1

31.12.2017 in Mio. EUR	Personen- verkehr	Rail Cargo Austria	Infra- struktur	Sonstige	Überleitung	Summe
Vermögen	3.470,2	1.890,3	23.155,0	5.397,2	-5.561,7	28.351,0
Nach der Equity-Methode bilanzierte Unternehmen	337,3	218,3	49,2	0,6	-544,1	61,3
Schulden						
Schulden unkonsolidiert	2.596,5	1.912,7	21.915,7	1.600,8	0,0	28.025,7
Schuldeneliminierung im Segment	-38,7	-170,2	-98,5	-182,9	-1.490,3	-1.980,6
Segmentenschulden	2.557,8	1.742,5	21.817,2	1.417,9	-1.490,3	26.045,1
Schuldeneliminierung zwischen den Segmenten	-173,0	-499,8	-252,3	-565,2	1.490,3	
Schulden gegenüber Dritten	2.384,8	1.242,7	21.564,9	852,7	0,0	26.045,1

2017 in Mio. EUR	Personen- verkehr	Rail Cargo Austria	Infra- struktur	Sonstige	Überleitung	Summe
Andere Informationen						
Investitionen (Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte)	558,4	54,5	1.808,2	58,2	0,0	2.479,3

Die Investitionen werden vor Abzug eventuell gewährter Kostenbeiträge dargestellt.

Die Verrechnung von Leistungen zwischen den Segmenten erfolgt zu marktüblichen Konditionen.

Die ÖBB-Produktion GmbH wurde in den Segmenten Personenverkehr und Rail Cargo Austria als Gemeinschaftsunternehmen eingestuft und unter den nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmen ausgewiesen. Ansonsten ist die ÖBB-Produktion GmbH dem Bereich „Sonstige“ zugeordnet.

Informationen zu den geografischen Märkten

Die folgende Tabelle enthält nach Sitz des Kunden im Ausland eine Gliederung der Konzernumsätze nach geografischen Märkten, ungeachtet der Herkunft der Waren und Dienstleistungen:

Gesamterträge 2018 in Mio. EUR	Personen verkehr	Rail Cargo Austria	Infrastruktur	Sonstige/ Überleitung	Gesamt
Inland	1.321,4	2.214,9	1.288,4	1.362,6	6.187,3
Ausland	208,5	1.281,0	21,4	109,0	1.619,9
<i>davon Deutschland</i>	<i>99,5</i>	<i>334,4</i>	<i>15,3</i>	<i>43,9</i>	<i>492,9</i>
<i>davon Ungarn</i>	<i>14,9</i>	<i>325,6</i>	<i>1,7</i>	<i>10,1</i>	<i>352,3</i>
<i>davon Schweiz</i>	<i>21,2</i>	<i>36,5</i>	<i>1,9</i>	<i>4,0</i>	<i>63,6</i>
<i>übrige Märkte</i>	<i>72,9</i>	<i>584,7</i>	<i>2,6</i>	<i>51,0</i>	<i>711,1</i>
Summe unkonsolidiert	1.529,8	3.496,0	1.309,8	1.471,6	7.807,2
Verkehrsdienstbestellungen/gemeinwirtschaftliche Leistungsaufträge Bund	714,2	86,2	0,0	0,0	800,4
Beitrag des Bundes gemäß § 42 Bundesbahngesetz	0,0	0,0	1.055,5	0,0	1.055,5
abzüglich Innenumsatz	-41,9	-1.277,8	-260,6	-2.438,9	-4.019,2
Segmentumsatz	2.202,1	2.304,3	2.104,8	-967,3	5.644,0
Sonstige betriebliche Erträge inkl. andere aktivierte Eigenleistungen	25,0	43,0	1.199,1	57,8	1.324,9
Segmentgesamterträge	2.227,1	2.347,3	3.303,9	-909,5	6.968,9

Gesamterträge 2017 in Mio. EUR	Personen verkehr	Rail Cargo Austria	Infrastruktur	Sonstige/ Überleitung	Gesamt
Inland	1.271,4	2.162,6	1.245,2	1.354,1	6.033,4
Ausland	221,1	1.142,2	56,4	108,2	1.527,9
<i>davon Deutschland</i>	<i>109,2</i>	<i>292,2</i>	<i>26,8</i>	<i>47,4</i>	<i>475,6</i>
<i>davon Ungarn</i>	<i>15,1</i>	<i>309,5</i>	<i>2,5</i>	<i>10,8</i>	<i>337,9</i>
<i>davon Schweiz</i>	<i>20,7</i>	<i>38,8</i>	<i>22,9</i>	<i>8,1</i>	<i>90,5</i>
<i>übrige Märkte</i>	<i>76,1</i>	<i>501,7</i>	<i>4,2</i>	<i>41,9</i>	<i>623,9</i>
Summe unkonsolidiert	1.492,5	3.304,8	1.301,6	1.462,3	7.561,3
Verkehrsdienstbestellungen/gemeinwirtschaftliche Leistungsaufträge Bund	685,5	91,1	0,0	0,0	776,6
Beitrag des Bundes gemäß § 42 Bundesbahngesetz	0,0	0,0	1.064,8	0,0	1.064,8
abzüglich Innenumsatz	-40,4	-1.196,1	-265,0	-2.379,3	-3.880,8
Segmentumsatz	2.137,6	2.199,8	2.101,4	-917,0	5.521,9
Sonstige betriebliche Erträge inkl. andere aktivierte Eigenleistungen	35,2	40,9	1.100,2	56,7	1.233,0
Segmentgesamterträge	2.172,8	2.240,7	3.201,6	-860,3	6.754,9

Informationen zu den Segmentvermögenswerten

In der folgenden Tabelle werden die Buchwerte der Segmentvermögenswerte und die Zugänge zu den Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten gegliedert nach geografischen Gebieten, in denen sich die Vermögenswerte befinden, aufgeführt. Das Segmentvermögen umfasst die Sachanlagen und die immateriellen Vermögenswerte:

in Mio. EUR	Buchwert der Segmentvermögenswerte		Zugänge zu Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	
	31.12.2018	31.12.2017	31.12.2018	31.12.2017
Segment ÖBB-Personenverkehr				
Inland	2.735,4	2.504,0	396,8	552,2
Ausland	10,9	10,5	4,1	3,9
<i>davon Osteuropa</i>	<i>10,9</i>	<i>10,5</i>	<i>4,1</i>	<i>3,9</i>
Gesamt	2.746,3	2.514,5	400,9	556,1
Segment Rail Cargo Austria				
Inland	536,2	524,1	62,2	57,2
Ausland	377,1	399,7	17,0	14,5
<i>davon Ungarn</i>	<i>324,9</i>	<i>346,4</i>	<i>11,7</i>	<i>10,2</i>
<i>davon Italien</i>	<i>10,7</i>	<i>10,4</i>	<i>0,7</i>	<i>0,7</i>
<i>davon Osteuropa</i>	<i>17,4</i>	<i>15,6</i>	<i>3,5</i>	<i>3,3</i>
<i>Übriges Europa</i>	<i>24,3</i>	<i>27,3</i>	<i>0,5</i>	<i>0,3</i>
Gesamt	913,3	923,8	79,2	71,7
Segment ÖBB-Infrastruktur				
Inland	23.029,2	22.050,7	1.985,0	1.808,2
Ausland	25,4	26,4	0,1	12,9
<i>Übriges Europa</i>	<i>25,4</i>	<i>26,4</i>	<i>0,1</i>	<i>12,9</i>
Gesamt	23.054,6	22.077,8	1.985,1	1.821,1
Sonstige Konzernunternehmen/Überleitung				
Inland	863,5	804,0	125,6	30,4
Ausland	0,2	0,2	0,1	0,1
<i>davon Osteuropa</i>	<i>0,2</i>	<i>0,2</i>	<i>0,1</i>	<i>0,1</i>
Gemäß Konzernabschluss	27.577,9	26.320,3	2.590,9	2.479,3
<i>davon Inland</i>	<i>27.164,3</i>	<i>25.882,8</i>	<i>2.569,6</i>	<i>2.447,9</i>
<i>davon Ausland</i>	<i>413,6</i>	<i>437,5</i>	<i>21,3</i>	<i>31,4</i>

34. Erläuterungen zur Geldflussrechnung

Die Geldflussrechnung zeigt, wie sich die Zahlungsmittel des ÖBB-Konzerns im Laufe des Berichtsjahres durch Mittelzu- und -abflüsse verändert haben. Innerhalb der Geldflussrechnung wird zwischen Zahlungsströmen aus der Geschäftstätigkeit, der Investitionstätigkeit und der Finanzierungstätigkeit unterschieden. Die Darstellung der operativen Teile der Geldflussrechnung erfolgt nach der indirekten Methode.

Der Fonds der liquiden Mittel setzt sich neben Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten auch aus kurzfristigen übrigen Finanzverbindlichkeiten sowie aus Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten in Höhe von rd. 33,7 Mio. EUR (Vj: rd. 7,9 Mio. EUR) zusammen. Jener Teil der Zinszahlung, der nach IAS 23 als Teil der Herstellungskosten von qualifizierten Vermögenswerten aktiviert wird, wird im operativen Cashflow ausgewiesen. Die in dem Zusammenhang erhaltenen Bundeszuschüsse in Höhe von rd. 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 Auszahlungen für den Erwerb von konsolidierten Unternehmen über rd. 11,5 Mio. EUR setzen sich zusammen aus der Teilzahlung des Kaufpreises für die Anteile an der Rail Cargo Carrier - PCT GmbH über rd. 5,0 Mio. EUR, aus dem Kaufpreis für die Anteile an der Rail Cargo Logistics d.o.o. über rd. 0,2 und aus dem Kaufpreis für die Anteile an der ÖBB STADLER Service GmbH über rd. 9,4 Mio. EUR abzüglich dem Kassenstand des Unternehmens in Höhe von rd. 3,3 Mio. EUR.

Die wesentlichen Non-Cash-Transaktionen betreffen in beiden Berichtsjahren hauptsächlich die bilanzielle Erfassung und die Ausbuchung von Veranlagungen und Verpflichtungen aus CBL-Transaktionen sowie die Auflösung von passiven Rechnungsabgrenzungen aufgrund von Finanzierungsleasingtransaktionen. Hinsichtlich der Einzahlungen und Auszahlungen aus oder für den Erwerb von konsolidierten Unternehmen wird auf Erläuterung 35 und die dortigen Klammerausdrücke verwiesen.

In der folgenden Tabelle finden Sie die Angaben über die Änderungen von Finanzverbindlichkeiten, deren Einzahlungen und Auszahlungen in der Kapitalflussrechnung im Cashflow aus Finanzierungstätigkeit gezeigt werden.

in Mio. EUR	Stand per 31.12.2017	zahlungs- wirksame Änderungen	Wechselkurs -änderungen	übrige Änderungen Fremdkapital	übrige Änderungen Eigenkapital	Stand per 31.12.2018
Langfristige Finanzverbindlichkeiten						
Anleihen	14.256,2	-1,2	2,2	-1.536,7	0,0	12.720,5
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	4.832,4	198,9	1,9	-37,2	0,0	4.996,0
Finanzverbindlichkeiten Leasing	334,3	-5,3	0,6	10,6	0,0	340,2
Übrige Finanzverbindlichkeiten	3.416,5	560,3	1,8	-311,9	-1,4	3.665,3
Gesamt langfristige Finanzverbindlichkeiten	22.839,4	752,7	6,5	-1.875,2	-1,4	21.722,0
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten						
Anleihen	0,0	0,0	0,0	1.539,5	0,0	1.539,5
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	220,5	-22,5	0,0	8,3	0,0	206,3
Finanzverbindlichkeiten Leasing	16,5	-9,9	0,0	12,0	0,0	18,6
Übrige Finanzverbindlichkeiten	465,0	-172,0	0,0	339,0	-5,7	626,3
Gesamt ohne Finanzverbindlichkeiten, die Teil des Fonds der liquiden Mittel sind	702,0	-204,4	0,0	1.898,8	-5,7	2.390,7
Kurzfristige Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten, die Teil des Fonds der liquiden Mittel sind	3,8	0,0	0,0	29,0	0,0	32,8
Kurzfristige übrige Finanzverbindlichkeiten, die Teil des Fonds der liquiden Mittel sind	4,1	0,0	0,0	-3,2	0,0	0,9
Gesamt kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	709,9	-204,4	0,0	1.924,6	-5,7	2.424,4

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 Finanzverbindlichkeiten						
Anleihen	13.860,9	0,0	-6,9	402,2	0,0	14.256,2
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	4.209,0	676,3	-9,2	-43,7	0,0	4.832,4
Finanzverbindlichkeiten Leasing	339,4	0,0	-0,1	-5,0	0,0	334,3
Übrige Finanzverbindlichkeiten	2.141,3	1.470,3	-6,6	-188,5	0,0	3.416,5
Gesamt langfristige Finanzverbindlichkeiten	20.550,6	2.146,6	-22,8	165,0	0,0	22.839,4
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten						
Anleihen	431,0	0,0	0,0	-431,0	0,0	0,0
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	306,5	-71,9	0,0	-14,1	0,0	220,5
Finanzverbindlichkeiten Leasing	124,9	-13,7	0,0	-94,7	0,0	16,5
Übrige Finanzverbindlichkeiten	1.375,9	-1.085,5	0,0	175,6	-1,0	465,0
Gesamt ohne Finanzverbindlichkeiten, die Teil des Fonds der liquiden Mittel sind	2.238,3	-1.171,1	0,0	-364,2	-1,0	702,0
Kurzfristige Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten, die Teil des Fonds der liquiden Mittel sind	8,2	0,0	0,0	-4,4	0,0	3,8
Kurzfristige übrige Finanzverbindlichkeiten, die Teil des Fonds der liquiden Mittel sind	1,8	0,0	0,0	2,3	0,0	4,1
Gesamt kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	2.248,3	-1.171,1	0,0	-366,3	-1,0	709,9

Bei den per 31.12.2016 als kurzfristig eingestufteten 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.

35. Konzernunternehmen

Angaben über die zum 31.12.2018 bestehenden Tochterunternehmen, assoziierten Unternehmen, Beteiligungen, sonstigen Anteile sowie Veränderungen des ÖBB-Konzerns im Geschäftsjahr 2018:

Veränderungen des Konsolidierungskreises

Im Berichtsjahr wurden nachstehende Gesellschaften unter Anwendung der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen:

Teilkonzern Rail Cargo Austria:
– HAELA Abfallverwertung GmbH
– Terminal Brno, a.s.

Teilkonzern ÖBB-Infrastruktur:
– Breitspur Planungsgesellschaft mbH

Die ÖBB-Fernbus GmbH wurde rückwirkend per 01.01.2018 auf die ÖBB-Personenverkehr AG verschmolzen.

Im Jahr 2018 wurde die ÖBB-Güterzentrum Wien Süd Betriebsgesellschaft m.b.H. endkonsolidiert und die ÖBB-Güterzentrum Wien Süd Betriebsgesellschaft m.b.H. & Co KG nach Anwachsung aller Vermögensgegenstände und Verbindlichkeiten sowie Rechte und Pflichten an die ÖBB-Infrastruktur AG gelöscht.

Übrige Veränderungen des Beteiligungsspiegels

Weitere Zukäufe, Neugründungen und Veränderungen von Konsolidierungsarten sind im untenstehenden Beteiligungsspiegel durch Klammerausdrücke angemerkt.

Rail Cargo Austria-Konzern	Land, Sitz	Konsolidierungsart
Verschmelzung auf Rail Cargo Terminal - BILK Zrt.		
Kelenföld Konténer Depo Kft.	HU-1239 Budapest	E0

Abkürzungen und Fußnoten

E0 Beteiligungsunternehmen aufgrund untergeordneter Bedeutung nicht nach der Equity-Methode bilanziert

An folgenden Unternehmen hielt die ÖBB-Holding AG zum Bilanzstichtag direkt oder indirekt über andere verbundene Unternehmen Beteiligungen (ohne Beteiligungen an kurzfristigen Arbeitsgemeinschaften):

Konzernmutter	Land, Sitz	Konsolidierungsart
100% Österreichische Bundesbahnen-Holding Aktiengesellschaft	A-1100 Wien	V

ÖBB-Personenverkehr-Konzern	Land, Sitz	Konsolidierungsart
100% ÖBB-Personenverkehr Aktiengesellschaft	A-1100 Wien	V
└▶ 100% ÖBB-Postbus GmbH	A-1100 Wien	V
└▶ 100% ČSAD AUTOBUSY České Budějovice a.s.	CZ-37001 České Budějovice	V
└▶ 100% Österreichische Postbus Aktiengesellschaft	A-1100 Wien	V
└▶ 100% Rail Tours Touristik Gesellschaft m.b.H.	A-1100 Wien	V
└▶ 98,57% FZB Fahrzeugbetrieb GmbH	A-1100 Wien	V
└▶ 50% (100%) ÖBB-Produktion Gesellschaft mbH	A-1100 Wien	E *)
└▶ 49,9% City Air Terminal Betriebsgesellschaft m.b.H.	A-1300 Wien-Flughafen	E
└▶ 49% (100%) ÖBB-Technische Services-Gesellschaft mbH	A-1110 Wien	E *)
└▶ 100% Technical Services Hungaria Járnyújtó Kft.	HU-3527 Miskolc	0 *)
└▶ 60% ÖBB STADLER Service GmbH (Erwerb im Juli 2017)	A-4030 Linz	0 *)
└▶ 51% Technical Services Slovakia, s.r.o.	SK-91701 Trnava	0 *)
└▶ 51% TS-MÁV Gépészeti Services Kft.	HU-1097 Budapest	0 *)
└▶ 10% Railteam B.V.	NL-1012 AB Amsterdam	0
└▶ 6,8% (7,48%) Bureau central de clearing s.c.r.l.	B-1060 Bruxelles	0

*) Auf Gesamtkonzernebene werden diese Tochterunternehmen vollkonsolidiert.

Rail Cargo Group		Land, Sitz	Konsolidierungsart
100%	Rail Cargo Austria Aktiengesellschaft	A-1100 Wien	V
└▶	100% Rail Cargo Logistics - Austria GmbH	A-1100 Wien	V
└▶	100% Rail Cargo Terminal - Sindos Societe S.A.	GR-57400 Thessaloniki	V
└▶	100% Rail Cargo Logistics - Bulgaria EOOD	BG-1113 Sofia	V
└▶	100% Rail Cargo Logistics - Croatia d.o.o.	HR-10000 Zagreb	V
└▶	100% Rail Cargo Logistics - Czech Republic s.r.o.	CZ-61400 Brno	V
└▶	100% Rail Cargo Logistics - Environmental Services GmbH	A-1100 Wien	V
└▶	50% AUL Abfallumladelogistik Austria GmbH	A-1220 Wien	E0
└▶	50% HAELA Abfallverwertung GmbH	A-4470 Enns	E (Vj: E0)
└▶	100% Rail Cargo Logistics - Germany GmbH	D-60329 Frankfurt am Main	V
└▶	100% Rail Cargo Logistics - Hungaria Kft.	HU-1133 Budapest	V
└▶	100% Rail Cargo Logistics - Italy S.r.l.	I-20832 Desio	V
└▶	100% Rail Cargo Terminal - Desio S.r.l.	I-20832 Desio	V
└▶	100% Rail Cargo Terminal - S. Stino S.r.l.	I-30029 Santo Stino di Livenza	V
└▶	100% Rail Cargo Logistics - Poland Sp.z o.o.	PL-02-796 Warszawa	V
└▶	100% Rail Cargo Logistics - Romania Solutions SRL	RO-75100 Otopeni	V
└▶	100% ooo "Rail Cargo Logistics - RUS"	RU-620014 Yekaterinburg	V
└▶	100% Rail Cargo Logistics Uluslararası Tasimacilik Lojistik ve Ticaret Limited Sirketi	TR-34303 Halkali-Istanbul	V
└▶	51% Rail Cargo Logistics - BH d.o.o.	BiH-71000 Sarajevo	V
└▶	74% (Vj: 50%) Rail Cargo Logistics d.o.o.	SLO-1000 Ljubljana	V
└▶	49% Rail Cargo Logistics - Goldair SA	GR-19300 Athen/Aspropyrgos	E

Rail Cargo Group (Fortsetzung)	Land, Sitz	Konsolidierungsart
└▶ 100% Rail Cargo Carrier Kft.	HU-1133 Budapest	V
└▶ 100% Rail Cargo Carrier - PCT GmbH	DE-85055 Ingolstadt	V
└▶ 100% Rail Cargo Carrier d.o.o.	SLO-1000 Ljubljana	V
└▶ 100% Rail Cargo Carrier - Bulgaria EOOD	BG-1303 Sofia	V
└▶ 100% Rail Cargo Carrier - Croatia d.o.o.	HR-10000 Zagreb	V
└▶ 100% Rail Cargo Carrier - Czech Republic s.r.o.	CZ 130 00 Praha 3	V
└▶ 100% Rail Cargo Carrier - Germany GmbH	D-51105 Köln	V
└▶ 100% RAIL CARGO CARRIER - ROMANIA SRL.	RO-75100 Otopeni	V
└▶ 100% Rail Cargo Carrier - Slovakia s.r.o.	SK-82105 Bratislava	V0
└▶ 75% (Vj: 100%) Rail Cargo Carrier - Italy s.r.l. (teilkonzerninterne Übertragung von 25% an die Rail Cargo Austria AG im Dezember 2018)	I-20832 Desio	V
└▶ 100% Rail Cargo Operator - ČSKD s.r.o.	CZ-13000 Praha 3	V
└▶ 100% Rail Cargo Operator - Austria GmbH	A-1100 Wien	V
└▶ 100% Rail Cargo Operator - Hungaria Kft.	HU-1133 Budapest	V
└▶ 100% Rail Cargo Operator-Port/Rail Services GmbH	D-28195 Bremen	V0
└▶ 100% Rail Cargo Terminal - Praha s.r.o.	CZ-13000 Praha 3	V
└▶ 100% Rail Cargo Terminal - BILK	HU-1239 Budapest	V
└▶ 100% LOGISZTÁR Kft.	HU-2364 Ócsa	V0
└▶ 33,33% boxXagency Kft.	HU-1239 Budapest	E0
└▶ 29,39% RAILPORT ARAD SRL	RO-315200 Judentul Arad	E
└▶ 33,07% Terminal Brno, a.s.	CZ-61900 Brno	E (Vj: E0)
└▶ 32,56% ADRIA KOMBI d.o.o., Ljubljana	SLO-1000 Ljubljana	E
└▶ 100% Rail Cargo Wagon-Austria GmbH	A-1100 Wien	V
└▶ 99,99% Rail Cargo Hungaria Zrt.	HU-1133 Budapest	V
└▶ 30% Agrochimtranspack Kft.	HU-4623 Tuszér	E0
└▶ 0,67% (7,38%) Bureau central de clearing s.c.r.l.	B-1060 Bruxelles	0
└▶ 66% Rail Cargo Logistics GmbH	A-1100 Wien	V
└▶ 100% Rail Cargo Logistics s.r.o.	CZ-619 00 Brno	V
└▶ 47,5% VADECO SRL	RO-900733 Constanta	E
└▶ 51% (100%) ÖBB-Technische Services Gesellschaft mbH	A-1110 Wien	V
└▶ 100% Technical Services Hungaria Járvműjavító Kft.	HU-3527 Miskolc	V
└▶ 60% ÖBB STADLER Service GmbH (Erwerb im Juli 2017)	A-1150 Wien	V
└▶ 51% Technical Services Slovakia, s.r.o.	SK-91701 Trnava	V
└▶ 51% TS-MÁV Gépészeti Services Kft.	HU-1097 Budapest	V
└▶ 50% (100%) ÖBB-Produktion Gesellschaft mbH	A-1100 Wien	E *)
└▶ 37,08% ICA Romania s.r.l. i. L.	RO-020572 Bucuresti	E0
└▶ 25% (100%) Rail Cargo Carrier - Italy s.r.l. (teilkonzerninterne Übertragung von 25% von der Rail Cargo Carrier Kft. im Dezember 2018)	I-20832 Desio	V
└▶ 18,4% Xrail AG (bis 2017: Xrail S.A.)	CH-4058 Basel	0
└▶ 3,53% Intercontainer-Interfrigo (ICF) SA i. L.	B-1060 Bruxelles	0
└▶ KD-Anteil Kombiverkehr Deutsche Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co. Kommanditgesellschaft	D-60486 Frankfurt am Main	0

*) Auf Gesamtkonzernenebene wird dieses Tochterunternehmen vollkonsolidiert.

ÖBB-Infrastruktur-Konzern		Land, Sitz	Konsolidierungsart
100%	ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft	A-1020 Wien	V
↳ 100%	Austrian Rail Construction & Consulting GmbH	A-1020 Wien	V0
↳ 100%	Austrian Rail Construction & Consulting GmbH & Co KG	A-1020 Wien	V0
↳ 100%	Güterterminal Werndorf Projekt GmbH	A-1020 Wien	V
↳ 100%	Mungos Sicher & Sauber GmbH	A-1150 Wien	V
↳ 100%	Mungos Sicher & Sauber GmbH & Co KG	A-1150 Wien	V
↳ 100%	Netz- und Streckenentwicklung GmbH	A-1020 Wien	V0
↳ 100%	ÖBB-Güterzentrum Wien Süd Betriebsgesellschaft m.b.H.	A-1020 Wien	V0 (Vj: V)
↳ 100%	ÖBB-Immobilienmanagement Gesellschaft mbH	A-1020 Wien	V
↳ 100%	ÖBB-Projektentwicklung GmbH	A-1020 Wien	V
↳ 100%	ÖBB-Realitätenbeteiligungs GmbH & Co KG	A-1020 Wien	V
↳ 100%	Businesscenter Linz Entwicklungs- und Verwertungs GmbH & Co KG	A-1020 Wien	V0
↳ 100%	Elisabethstraße 7 Projektentwicklung GmbH & Co KG	A-1020 Wien	V
↳ 100%	Elisabethstraße 9 Projektentwicklung GmbH & Co KG	A-1020 Wien	V
↳ 100%	Europaplatz 1 Projektentwicklung GmbH & Co KG	A-1020 Wien	V0
↳ 100%	Gauermangasse 2-4 Projektentwicklung GmbH & Co KG	A-1020 Wien	V
↳ 100%	Mariannengasse 16-20 Projektentwicklung GmbH & Co KG	A-1020 Wien	V
↳ 100%	Modul Office Hauptbahnhof Graz GmbH & Co KG	A-1020 Wien	V0
↳ 100%	Operngasse 16 Projektentwicklung GmbH & Co KG	A-1020 Wien	V
↳ 100%	ÖBB-Stiftungs Management Gesellschaft mbH	A-1020 Wien	V0
↳ 100%	Rail Equipment GmbH	A-1040 Wien	V
↳ 100%	Rail Equipment GmbH & Co KG	A-1040 Wien	V
↳ 51%	WS Service GmbH	A-3151 St. Georgen am Steinfeld	V
↳ 50%	Galleria di Base del Brennero - Brenner Basistunnel BBT SE	I-39100 Bozen	E
↳ 43,05%	Weichenwerk Wörth GmbH	A-3151 St. Georgen am Steinfeld	E
↳ 25%	Breitspur Planungsgesellschaft mbH	A-1010 Wien	E (Vj: E0)
↳ 8%	HIT Rail B.V.	NL-3500 HA Utrecht	0
↳ KG-Anteil	Tiefgarage Stuben Gesellschaft m.b.H. & Co. KG	A-6762 Stuben/Arberg	0

Sonstige		Land, Sitz	Konsolidierungsart
100%	iMobility GmbH	A-1040 Wien	V0
100%	ÖBB-Business Competence Center GmbH	A-1030 Wien	V
↳ 34%	Wellcon Gesellschaft für Prävention und Arbeitsmedizin GmbH	A-1030 Wien	E
100%	ÖBB-Finanzierungsservice GmbH	A-1100 Wien	V
100%	ÖBB-Werbung GmbH	A-1100 Wien	V
100% ¹⁾	Q Logistics GmbH (Erwerb von 19,9% per 20.11.2018 und von 20,1% per 17.12.2018)	A-1120 Wien	V
↳ 100%	European Contract Logistics - Czech Republic s.r.o.	CZ-50002 Hradec Králové	V
↳ 100%	European Contract Logistics (podjetje za spedicijo, prevoznstvo in trgovino) d.o.o.	SLO-2000 Maribor	V
↳ 100%	European Contract Logistics - Slovakia s.r.o. "v likvidácii"	SK-83104 Bratislava	V0
↳ 95%	European Contract Logistics - Serbia d.o.o.	SRB-11070 Novi Beograd	V0
↳ 45%	logMAster Kft.	HU-1139 Budapest	E
26%	Verkehrsauskunft Österreich VAO GmbH	A-1150 Wien	E0
2%	EUROFIMA Europäische Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmaterial AG	CH-4001 Basel	0

1) bis Mai 2017: 100%; bis Nov. 2018: 60%; bis Dez. 2018: 79,9%,

Anteile in % in Klammern weisen jenen Beteiligungsansatz aus, der innerhalb des gesamten ÖBB-Konzerns von mehreren Gesellschaften gehalten wird. Sollte die Angabe mit Vj: gekennzeichnet sein, beziehen sich die Angaben auf das Vorjahr.

Abkürzungen

V	verbundenes vollkonsolidiertes Unternehmen
V0	verbundenes, aufgrund untergeordneter Bedeutung nicht vollkonsolidiertes Unternehmen
E	Beteiligungsunternehmen nach der Equity-Methode bilanziert (assoziiertes Unternehmen)
E0	Beteiligungsunternehmen aufgrund untergeordneter Bedeutung nicht nach der Equity-Methode bilanziert
0	sonstiges Beteiligungsunternehmen
i. L.	in Liquidation

Nachfolgend werden Eigenkapital und Jahresergebnis jener Tochterunternehmen dargestellt, die nicht in den Konzernabschluss einbezogen wurden und an denen zumindest 20% der Anteile gehalten werden. Die Angaben zum Eigenkapital und zum Jahresergebnis wurden aus den Jahresabschlüssen gemäß dem jeweiligen nationalen Bilanzierungsrecht übernommen, Ausnahmen wurden mit entsprechenden Fußzeilen gekennzeichnet.

Rail Cargo Austria-Konzern	Eigenkapital in TEUR		Jahresergebnis in TEUR	
	31.12.2018	31.12.2017	2018	2017
AUL Abfallumladelogistik Austria GmbH	110	383	-287	-3 ^{*)}
Rail Cargo Carrier - Slovakia s.r.o.	418	376	42	-64
Rail Cargo Operator-Port/Rail Services GmbH	26	11	16	-2
LOGISZTÁR Kft.	719	785	-39	-63
boxXagency Kft.	95	122	76	82
ICA Romania s.r.l. i.L.	i. L.	i. L.	i. L.	i. L.
Agrochimtranspack Kft.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.

Abkürzungen und Fußnoten

*) Werte per 30.09.

ÖBB-Infrastruktur-Konzern	Eigenkapital in TEUR		Jahresergebnis in TEUR	
	31.12.2018	31.12.2017	2018	2017
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

Sonstige	Eigenkapital in TEUR		Jahresergebnis in TEUR	
	31.12.2018	31.12.2017	2018	2017
European Contract Logistics - Slovakia s.r.o. „v likvidácii“ (i. L.)	i. L.	i. L.	i. L.	i. L.
European Contract Logistics - Serbia d.o.o.	241	k. A.	16	k. A.
Verkehrsauskunft Österreich VAO GmbH	2.423	1.805	-606	-779

Das Eigenkapital ausländischer Gesellschaften ist zum Stichtagskurs auf EUR umgerechnet. Das Jahresergebnis ist zum Durchschnittskurs auf EUR umgerechnet. Die Werte wurden gemäß den jeweiligen nationalen Bilanzierungsrechten ermittelt.

Abkürzungen und Fußnoten

i. L. in Liquidation
k. A. keine Angaben

Angaben zu den Geschäftsgegenständen der Teilkonzerne sind in Erläuterung 33 (Segmentberichterstattung) enthalten.

36. Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Die Vorstände der ÖBB-Holding AG haben den geprüften Konzernabschluss zum 31.12.2018 am 29.03.2019 zur Weitergabe an den Aufsichtsrat freigegeben. Der Aufsichtsrat hat die Aufgabe, den Konzernabschluss zu prüfen und zu erklären, ob er den Konzernabschluss billigt.

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.

Der Aufsichtsrat der ÖBB-Holding AG hat in einer Sitzung am 08.03.2019 weitere Schritte zur Konsolidierung der Q Logistics GmbH, Wien beschlossen. Es wurden die dafür notwendigen finanziellen und organisatorischen Rahmenbedingungen geschaffen und der Start der Suche nach einem neuen Partner, der in den aktuellen Restrukturierungsprozess sein internationales Netzwerk und zusätzliches Branchen- sowie Prozess-Know-how einbringt, beschlossen.

Darüber hinaus gibt es keine berichtspflichtigen Ereignisse nach dem Bilanzstichtag, die eine wesentliche Auswirkung auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage haben.

37. Die Organe der Muttergesellschaft des ÖBB-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-Holding AG bestellt:

Vorstandsmitglieder

Ing. Mag. (FH) Andreas Matthä		Vorsitzender des Vorstandes
Mag. Josef Halbmayr MBA	bis 31.03.2019	
Mag. Andreas Schiefer	ab 01.04.2019	

Aufsichtsratsmitglieder

Mag. Gilbert Trattner	ab 06.04.2018	Vorsitzender (ab 07.12.2018)
Mag. Brigitte Ederer	bis 09.02.2018	Vorsitzende
Dr. Kurt Weinberger		1. Stellvertreter der Vorsitzenden
DI Herbert Kasser	bis 09.02.2018	2. Stellvertreter der Vorsitzenden
Mag. Andreas Reichardt	ab 09.02.2018	2. Stellvertreter des Vorsitzenden (ab 28.02.2018)
Roman Hebenstreit		3. Stellvertreter der Vorsitzenden/Belegschaftsvertreter
Mag. Arnold Schiefer	ab 09.02.2018 bis 31.03.2019	Vorsitzender 28.02.2018 bis 07.12.2018, Mitglied (ab 07.12.2018)
Herbert Willerth	bis 09.02.2018	
Dr. Gertrude Tumpel-Gugerell	bis 09.02.2018	
Dr. Leopold Specht	bis 18.01.2018	
Lic.rer.pol. Paul Blumenthal	bis 09.02.2018	
Dr. Norbert Gugerbauer	ab 09.02.2018	bis 13.03.2018
Dr. Barbara Kolm	ab 09.02.2018	
Karl Ochsner	ab 09.02.2018	
Dr. Cattina Leitner	ab 09.02.2018	
DI Dr. Monika Forstinger	ab 09.02.2018	
Mag. Andreas Martinsich		Belegschaftsvertreter
Günter Blumthaler		Belegschaftsvertreter
Mag. Olivia Janisch		Belegschaftsvertreter

Eine Darstellung über im Berichtszeitraum gewährte Vergütungen ist in Erläuterung 32 („Transaktionen mit nahestehenden Unternehmen und Personen“) ersichtlich.

Wien, am 29.03.2019

Der Vorstand

Ing. Mag. (FH) Andreas Matthä

Mag. Josef Halbmayr MBA

Bestätigungsvermerk*

Bericht zum Konzernabschluss

Prüfungsurteil

Wir haben den Konzernabschluss der **Österreichische Bundesbahnen-Holding Aktiengesellschaft, Wien**, und ihrer Tochtergesellschaften (der Konzern), bestehend aus der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2018, 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 und Zahlungsströme des Konzerns für das an diesem Stichtag endende Geschäftsjahr in Übereinstimmung mit den International Financial Reporting Standards, wie sie in der EU anzuwenden sind (IFRS), und den zusätzlichen Anforderungen des § 245a UGB.

Grundlage für das Prüfungsurteil

Wir haben unsere Abschlussprüfung in Übereinstimmung mit den österreichischen Grundsätzen ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführt. Diese Grundsätze erfordern die Anwendung der International Standards on Auditing (ISA). Unsere Verantwortlichkeiten nach diesen Vorschriften und Standards sind im Abschnitt „Verantwortlichkeiten des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses“ unseres Bestätigungsvermerks weitergehend beschrieben. Wir sind vom Konzern unabhängig in Übereinstimmung mit den österreichischen unternehmensrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften und in Übereinstimmung mit allfälligen anderen vereinbarten Regeln bzw. Vorschriften, und wir haben unsere sonstigen beruflichen Pflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen.

Verantwortlichkeiten der gesetzlichen Vertreter für den Konzernabschluss

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Konzernabschlusses und dafür, dass dieser in Übereinstimmung mit den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den zusätzlichen Anforderungen des § 245a UGB ein möglichst getreues Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig erachten, um die Aufstellung eines Konzernabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist.

Bei der Aufstellung des Konzernabschlusses sind die gesetzlichen Vertreter dafür verantwortlich, die Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu beurteilen, Sachverhalte im Zusammenhang mit der Fortführung der Unternehmenstätigkeit – sofern einschlägig – anzugeben, sowie dafür, den Rechnungslegungsgrundsatz der Fortführung der Unternehmenstätigkeit anzuwenden, es sei denn, die gesetzlichen Vertreter beabsichtigten, entweder den Konzern zu liquidieren oder die Unternehmenstätigkeit einzustellen, oder haben keine realistische Alternative dazu.

Der Prüfungsausschuss ist verantwortlich für die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses des Konzerns.

Verantwortlichkeiten des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses

Unsere Ziele sind, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der Konzernabschluss als Ganzes frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist, und einen Bestätigungsvermerk zu erteilen, der unser Prüfungsurteil beinhaltet. Hinreichende Sicherheit ist ein hohes Maß an Sicherheit, aber keine Garantie dafür, dass eine in Übereinstimmung mit den österreichischen Grundsätzen ordnungsmäßiger Abschlussprüfung, die die Anwendung der ISA erfordern, durchgeführte Abschlussprüfung eine wesentliche falsche Darstellung, falls eine solche vorliegt, stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus dolosen Handlungen oder Irrtümern resultieren und werden als wesentlich angesehen, wenn von ihnen einzeln oder insgesamt vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie die auf der Grundlage dieses Konzernabschlusses getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Nutzern beeinflussen.

Als Teil einer Abschlussprüfung in Übereinstimmung mit den österreichischen Grundsätzen ordnungsmäßiger Abschlussprüfung, die die Anwendung der ISA erfordern, üben wir während der gesamten Abschlussprüfung pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung.

Darüber hinaus gilt:

- ▶ Wir identifizieren und beurteilen die Risiken wesentlicher – beabsichtigter oder unbeabsichtigter – falscher Darstellungen im Abschluss, planen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken, führen sie durch und erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen. Das Risiko, dass aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist höher als ein aus Irrtümern resultierendes, da dolose Handlungen betrügerisches Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen oder das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.
- ▶ Wir gewinnen ein Verständnis von dem für die Abschlussprüfung relevanten internen Kontrollsystem, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit des internen Kontrollsystems des Konzerns abzugeben.
- ▶ Wir beurteilen die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte in der Rechnungslegung und damit zusammenhängende Angaben.
- ▶ Wir ziehen Schlussfolgerungen über die Angemessenheit der Anwendung des Rechnungslegungsgrundsatzes, der Fortführung der Unternehmenstätigkeit durch die gesetzlichen Vertreter sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die erhebliche Zweifel an der Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen kann. Falls wir die Schlussfolgerung ziehen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, in unserem Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Konzernabschluss aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch die Abkehr des Konzerns von der Fortführung der Unternehmenstätigkeit zur Folge haben.
- ▶ Wir beurteilen die Gesamtdarstellung, den Aufbau und den Inhalt des Konzernabschlusses einschließlich der Angaben sowie ob der Konzernabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse in einer Weise wiedergibt, dass ein möglichst getreues Bild erreicht wird.
- ▶ Wir erlangen ausreichende geeignete Prüfungsnachweise zu den Finanzinformationen der Einheiten oder Geschäftstätigkeiten innerhalb des Konzerns, um ein Prüfungsurteil zum Konzernabschluss abzugeben. Wir sind verantwortlich für die Anleitung, Überwachung und Durchführung der Konzernabschlussprüfung. Wir tragen die Alleinverantwortung für unser Prüfungsurteil.

Wir tauschen uns mit dem Prüfungsausschuss unter anderem über den geplanten Umfang und die geplante zeitliche Einteilung der Abschlussprüfung sowie über bedeutsame Prüfungsfeststellungen, einschließlich etwaiger bedeutsamer Mängel im internen Kontrollsystem, die wir während unserer Abschlussprüfung erkennen, aus.

Sonstige gesetzliche und andere rechtliche Anforderungen

Bericht zum Konzernlagebericht

Der Konzernlagebericht ist auf Grund der österreichischen unternehmensrechtlichen Vorschriften darauf zu prüfen, ob er mit dem Konzernabschluss in Einklang steht und ob er nach den geltenden rechtlichen Anforderungen aufgestellt wurde.

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Konzernlageberichts in Übereinstimmung mit den österreichischen unternehmensrechtlichen Vorschriften.

Wir haben unsere Prüfung in Übereinstimmung mit den Berufsgrundsätzen zur Prüfung des Konzernlageberichts durchgeführt.

Urteil

Nach unserer Beurteilung ist der Konzernlagebericht nach den geltenden rechtlichen Anforderungen aufgestellt worden und steht in Einklang mit dem Konzernabschluss.

Erklärung

Angesichts der bei der Prüfung des Konzernabschlusses gewonnenen Erkenntnisse und des gewonnenen Verständnisses über den Konzern und sein Umfeld wurden wesentliche fehlerhafte Angaben im Konzernlagebericht nicht festgestellt.

Sonstige Informationen

Die gesetzlichen Vertreter sind für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen beinhalten alle Informationen im Geschäftsbericht, ausgenommen den Konzernabschluss, den Konzernlagebericht und den Bestätigungsvermerk.

Unser Prüfungsurteil zum Konzernabschluss deckt diese sonstigen Informationen nicht ab, und wir werden keine Art der Zusicherung darauf geben.

In Verbindung mit unserer Prüfung des Konzernabschlusses ist es unsere Verantwortung, diese sonstigen Informationen zu lesen und zu überlegen, ob es wesentliche Unstimmigkeiten zwischen den sonstigen Informationen und dem Konzernabschluss oder mit unserem während der Prüfung erlangten Wissen gibt oder diese Informationen sonst wesentlich falsch dargestellt erscheinen. Falls wir, basierend auf den durchgeführten Arbeiten, zur Schlussfolgerung gelangen, dass die sonstigen Informationen wesentlich falsch dargestellt sind, müssen wir dies berichten. Wir haben diesbezüglich nichts zu berichten.

Wien, am 29. März 2018

BDO Austria GmbH

Wirtschaftsprüfungs- und Steuerberatungsgesellschaft

Mag. Christoph Achzet

Mag. Peter Bartos

Wirtschaftsprüfer

Wirtschaftsprüfer

*) Die Veröffentlichung oder Weitergabe des Konzernabschlusses mit unserem Bestätigungsvermerk darf nur in der von uns bestätigten Fassung erfolgen. Dieser Bestätigungsvermerk bezieht sich ausschließlich auf den deutschsprachigen und vollständigen Konzernabschluss samt Konzernlagebericht. Für abweichende Fassungen sind die Vorschriften des § 281 Abs. 2 UGB zu beachten.

GLOSSAR

AVB	Allgemeine Vertragsbedingungen für Dienstverhältnisse bei den Österreichischen Bundesbahnen
BMF	Bundesministerium für Finanzen
BMVIT	Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
Capital Employed	= Anlagevermögen + betriebliches Working Capital aktivseitig + betriebliches Working Capital passivseitig
CBL	Cross-Border-Leasing
CETA	Comprehensive Economic and Trade Agreement
COSO	Committee of Sponsoring Organisations of the Treadway Commission
CSR	Corporate Social Responsibility
Definitivstellung	„MitarbeiterInnen mit Definitivstellung“ sind ÖBB Angestellte, die den „Allgemeinen Vertragsbedingungen für Dienstverträge bei den Österreichischen Bundesbahnen“ (AVB) unterliegen, vor dem 01.01.1995 eingetreten und aufgrund der Bestimmungen der AVB unkündbar sind. Im hier gebräuchlichen Sinne werden unter dem Begriff auch die ehemaligen Postbeamten beim Postbus verstanden.
EBIT	Earnings before Interests and Taxes. Das EBIT entspricht dem Betriebsergebnis (ohne Ergebnis aus nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmen) der Konzern-Gewinn-und-Verlust-Rechnung.
EBITDA	= EBIT + Abschreibungen
EBIT-Marge	= EBIT / Gesamterträge
EBT	Earnings before Taxes
Eigenkapitalquote	= Eigenkapital / Gesamtkapital
Eigenkapitalrentabilität	= EBT / Eigenkapital
EMTN	European Medium Term Note
ERTMS	European Rail Traffic Management System
ETCS	European Train Control System
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
EZB	Europäische Zentralbank
F&E	Forschung und Entwicklung
Free Cashflow	= Cashflow aus der betrieblichen Tätigkeit + Cashflow aus der Investitionstätigkeit
FTE	Vollzeitäquivalent (Full Time Equivalent)
GBTkm	Gesamtbruttotonnenkilometer (= Frachtgewicht + Eigengewicht des Wagenzuges x Zugkilometer)
Gesamterträge pro MitarbeiterIn	Gesamterträge / durchschnittliche Mitarbeiteranzahl (Köpfe)
Gesamtkapitalrentabilität	= EBIT / Gesamtkapital
GWh	Gigawattstunde
GWL	Gemeinwirtschaftliche Leistung

IASB	International Accounting Standards Board
IFAC	International Federation of Accounts
IFRS/IAS	International Financial Reporting Standards
IFRIC	International Financial Reporting Interpretations Committee
IKS	Internes Kontrollsystem
Interoperabilität	Eignung des transeuropäischen Eisenbahnsystems für den sicheren und durchgehenden Zugverkehr
ISAs	International Standards on Auditing
Modal Split	Aufteilung der Transportleistung auf die verschiedenen Verkehrsträger bzw. -mittel
Net Debt	= Verzinsliches Fremdkapital - verzinsliches Vermögen
Net Gearing	= Net Debt / Eigenkapital
OeNB	Oesterreichische Nationalbank
Personalintensität	= Personalaufwand / Gesamterträge
PKM	Personenkilometer (= beförderte Personen x gefahrene Kilometer)
RCC	Rail Cargo Carrier
RCG	Rail Cargo Group
RCO	Rail Cargo Operator
ROCE	= EBIT / Capital Employed
Sachanlagedeckungsgrad	= Eigenkapital / Sachanlagevermögen
Sachanlagedeckungsgrad II	= (Eigenkapital + langfristiges Fremdkapital) / Sachanlagevermögen
Sachanlagenintensität	= Sachanlagevermögen / Gesamtvermögen
SCHIG	Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft
SIC	Standards Interpretation Committee
SLF	Schüler- und Lehrlingsfreifahrt
TKM	Tonnenkilometer (= beförderte Tonnen x gefahrene Kilometer)
Traktion	Antrieb von Zügen
TS	ÖBB-Technische Services GmbH
TSI	Technische Spezifikation für die Interoperabilität
TTIP	Transatlantische Handels- und Investitionspartnerschaft
WIFO	Österreichisches Institut für Wirtschaftsforschung
Working Capital	= Vorräte (exkl. Verwertungsobjekte und geleistete Anzahlungen auf Bestellungen) + Forderungen aus Lieferungen und Leistungen - Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen

Impressum

Herausgeber

ÖBB-Holding AG
Am Hauptbahnhof 2
1100 Wien
Tel.: +43 1 93000-0
E-Mail: holding@oebb.at
Web: oebb.at

Anfragen zum Geschäftsbericht

ÖBB-Holding AG
Konzernkommunikation
Am Hauptbahnhof 2
1100 Wien
Tel.: +43 1 93000-44075
E-Mail: kommunikation@oebb.at
Web: oebb.at

ÖBB-Kundenservice

Rund um die Uhr erhalten Sie Auskünfte zu Bahn und Bus bei unserem ÖBB-Kundenservice. Tel.: 05-1717 aus ganz Österreich ohne Vorwahl zum Ortstarif bzw. +43 5-1717 aus dem Ausland.



Projektleitung

Mag. Theresa Wirth

Projektteam & Redaktion

Mag. Robert Lechner (Imageteil)
Mag. Harald Aschl & Konzernrechnungswesen
mit Unterstützung von firesys GmbH
(Corporate Governance, Konzernlagebericht und -abschluss)

Kreation, Gestaltung & Projektabwicklung

Matthias Flödl & Sebastian Treytl (Imageteil)
www.newstouse.at

AutorInnen

Christa Danner, Julia Kropik, Friedrich Ruhm
(Imageteil)

Fotos

Roman Boensch, Andreas Buchberger, Robert Deopito, Espen Eichhöfer/OSTKREUZ, Harald Eisenberger, Nina Gou Xuang Feng, Grafebner, Philipp Horak, Andreas Jakwerth, Marek Knopp, Harald Krischanz, Alex Papis, David Payr, Priestmann Goode, Kurt Prinz, Andreas Scheiblecker, Christian Zenger, Michael Zenz, ÖBB

Produktion

ÖBB-Werbung GmbH, Produktionsnr. 111019-0139
Herbert Weiser (Druckvorstufe)

Druck & Herstellung

Gerin Druck GmbH, Vertragspartner der ÖBB
Dieser Bericht wurde CO₂-neutral auf in Österreich produziertem Recyclingpapier aus 100 % Altstoffen gedruckt.

Hinweis

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wurde bei Personen nicht durchgängig die männliche und weibliche Form angeführt. Gemeint sind selbstverständlich immer beide Geschlechter.

Disclaimer

Dieser Bericht enthält auch zukunftsbezogene Einschätzungen und Aussagen, die wir auf Basis aller uns zum gegenwärtigen Zeitpunkt zur Verfügung stehenden Informationen getroffen haben. Diese zukunftsbezogenen Aussagen werden üblicherweise mit Begriffen wie „erwarten“, „schätzen“, „planen“, „rechnen“ etc. umschrieben. Wir weisen darauf hin, dass die tatsächlichen Gegebenheiten – und damit auch die tatsächlichen Ergebnisse – aufgrund verschiedenster Faktoren von den in diesem Bericht dargestellten Erwartungen abweichen können.

Die in diesem Bericht enthaltenen Angaben wurden nach bestem Wissen erstellt und mit großer Sorgfalt auf ihre Richtigkeit überprüft. Satz- und Druckfehler vorbehalten. Dieser Geschäftsbericht wird nur in elektronischem Format zur Verfügung gestellt: konzern.oebb.at/gb2018



Wir vor Ich



**Überzeugende
Leistungen für
unsere Kunden**



**Initiative
ergreifen**

Die ÖBB Unternehmenswerte



03/07

Neue Züge für den Tiroler Nahverkehr

Die ÖBB erneuern und erweitern ihre Nahverkehrsflotte in Tirol – mit der Bestellung von 25 Elektrotriebwagen vom Typ TALENT3 von Bombardier Transportation. Die ersten 105 Meter langen Triebwagen mit 316 Sitzplätzen sollen im Sommer 2020 durch Tirol rollen.



25/07

100 Prozent grüner Bahnstrom – neues Kapitel beim Klimaschutz

Ab sofort stellt die ÖBB-Infrastruktur AG ihre Bahnstromversorgung auf 100 Prozent grünen Strom um. Schon zuvor waren die ÖBB mit ihrem Bahnstrommix einer der umweltfreundlichsten Eisenbahn-Infrastrukturbetreiber in Europa. Mit Ende Juli stammt der Strom für die Züge nun ausschließlich aus erneuerbaren Energieträgern.

Das war 2018

13/07

Startschuss für Tunnelbohrer beim Semmering-Basistunnel

Zwei 120 Meter lange und 2.500 Tonnen schwere Maschinen – je eine pro Tunnelröhre – bohren sich seit Mitte Juli beim Semmering-Basistunnel vom Fröschnitzgraben (Stmk.) rund neun Kilometer in Richtung Gloggnitz durch den Berg.



14/08

Historischer Durchschlag im Koralmtunnel

Mehr als 17 Kilometer haben sich die Mineure mit dem Tunnelbohrer „Mauli 1“ durch die Koralmpe gearbeitet. Am 14. August 2018 fand der erste Tunneldurchschlag im 33 Kilometer langen Koralmtunnel statt. Das war einer der wichtigsten Meilensteine seit Beginn des Jahrhundertprojekts Koralmbahn.



17/09

ÖBB Lehrling werden? #NASICHER

Seit Mitte September haben die ÖBB eine neue Lehrlingskampagne unter dem Motto #NASICHER präsentiert. Der neue Auftritt beim Lehrlingsrecruiting soll noch mehr Jugendliche für eine Lehre bei den ÖBB begeistern – dem größten Lehrlingsausbildner für technische Lehrberufe in Österreich.



21/09

Rail Cargo Group präsentiert TransANT

Die ÖBB Rail Cargo Group stellte auf der InnoTrans Messe in Berlin den TransANT vor. Der modulare Güterwagen auf Basis eines neuartigen Plattformkonzepts wurde von der RCG gemeinsam mit der voestalpine entwickelt und soll einen neuen Standard am Güterverkehrsmarkt setzen.

03/10

Neue Lehrwerkstätte Wien am Hebbelplatz

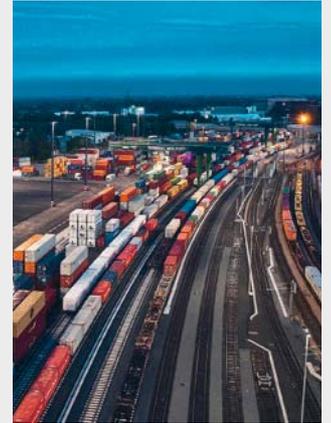
Durch die neue Lehrwerkstatt an einem Standort konnten die ÖBB die Kapazitäten von einst 420 auf rund 650 Ausbildungsplätze steigern. Hier werden den Jugendlichen auf knapp 10.000 Quadratmetern modernste Ausbildungsplätze und Raum für eine hochwertig Ausbildung geboten.



19/10

Terminal Wolfurt: neue Ära im Güterverkehr

Mit der Gesamtfertigstellung bietet der deutlich erweiterte ÖBB Güterterminal Wolfurt noch mehr Kapazität, Wirtschaftlichkeit und Service. Die neue Terminallogistik sorgt für eine noch raschere Abwicklung aller Umschlagprozesse: ein enormer Mehrwert für Wirtschaft und Umwelt.



24/10

Fahrplan 2019: mehr Verbindungen, neue Angebote

Am zweiten Sonntag im Dezember ist europaweit Fahrplanwechsel. Die ÖBB präsentieren eine Angebotserweiterung von mehr als 1,1 Millionen zusätzlichen Zugkilometern, dafür bringen sie 2019 teilweise neue Züge auf Schiene und erhöhen damit weiter die Qualität.



25/10

Startschuss für E-Tankstellen in Purkersdorf

Umweltfreundliche Bahn trifft umweltfreundlichen Individualverkehr: In Purkersdorf wurde die erste E-Tankstelle in Kooperation mit SMATRICS eröffnet. In den darauffolgenden Wochen wurden weitere rund 45 Standorte in Betrieb genommen.



05/11

Erstes ÖBB Pumpspeicherkraftwerk

Mit der Errichtung des Pumpspeicherkraftwerks Tauernmoos in Salzburg stellen die ÖBB mit einem Investitionsvolumen von rund 260 Millionen Euro die Weichen für eine grüne, nachhaltige Energiezukunft des Konzerns.

Exakt 17.127 Meter hat der Tunnelbohrer „Mauli 1“ in der Südröhre des Koralmtunnels seit 2013 zurückgelegt. Das ist Weltrekord für die längsten durchgehenden Vortriebsleistungen unter diesen Bedingungen.



30/11

Teileröffnung bei Streckenausbau Wien - Bratislava

Nach rund zwei Jahren Bauzeit haben die ÖBB den Wiener Teilabschnitt des Streckenausbaus Wien - Bratislava eröffnet. Dieser ist nun zwischen Wien Erzherzog-Karl-Straße und der neu errichteten Haltestelle Wien Aspern Nord zweigleisig und elektrifiziert.



3,5 Mio. t
EINGESPARTE TREIBHAUS-
GASEMISSIONEN DURCH
ÖBB SCHIENENVERKEHR

CO₂-EMISSIONEN DES
ÖBB SCHIENENVERKEHRS
IM VERGLEICH ZU ...

PKW

1:15

LKW

1:21

FLUGZEUG

1:31