



Heute.
Für morgen.
Für uns.

Inhalt

KONZERNLAGEBERICHT	2	KONZERNABSCHLUSS	80
A. Struktur und Beteiligungen	2	Konzern-Gewinn-und-Verlust-Rechnung 2019	80
B. Rahmenbedingungen und Marktumfeld	5	Konzern-Gesamtergebnisrechnung 2019	81
C. Wirtschafts- und Prognosebericht	10	Konzern-Bilanz zum 31.12.2019	82
D. Forschung und Entwicklung	29	Konzern-Geldflussrechnung 2019	83
E. Konzernbeziehungen	31	Darstellung der Veränderung des Konzern-Eigenkapitals 2019	84
F. Chancen-/Risikobericht	32	Erläuterungen zum Konzernabschluss zum 31.12.2019	85
G. Nicht finanzielle Erklärung	37	A. Grundlagen und Methoden	85
H. Anmerkungen zum Lagebericht	77	B. Erläuterungen zur Konzern-Bilanz und Konzern-Gewinn-und-Verlust-Rechnung	106
Glossar	78	C. Sonstige Angaben zum Konzernabschluss	133
Erklärung gem. § 124 (1) BörseG	79	Bestätigungsvermerk	162

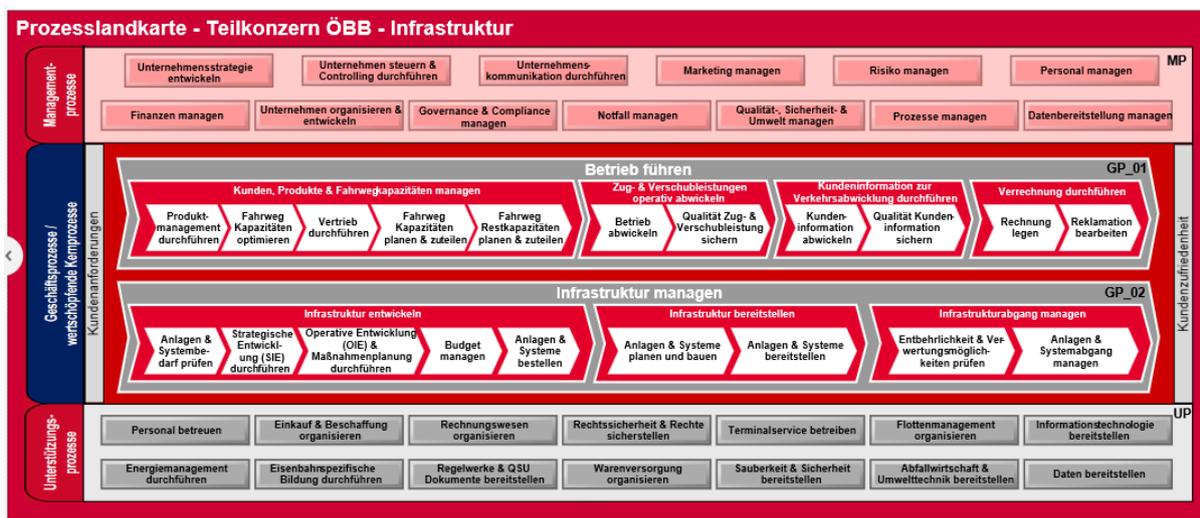
Konzernlagebericht

A. Struktur und Beteiligungen

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

Die nachfolgende Prozesslandkarte bietet einen Überblick über alle wesentlichen und wertschöpfenden Prozesse des Unternehmens. Die Darstellung der Zusammenhänge samt Fokussierung auf Kunden und Wertschöpfung steht hierbei im Mittelpunkt. Sie ist nach Prozesskategorie (Geschäfts-, Management- und Unterstützungsprozesse) gegliedert und nach Detaillierungsebenen aufgebaut.

Verantwortlich: Vorstand der ÖBB Infrastruktur AG
 Status: veröffentlicht
 gültig ab: 11.03.2019



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

Die ÖBB-Infrastruktur AG und ihre Tochtergesellschaften sind gemäß den unten angeführten entsprechenden internationalen Normen zertifiziert. Zusätzlich zu den oben angeführten Normen des integrierten Managementsystems konnte im Geschäftsbereich Asset-Management und Strategische Planung eine Zertifizierung nach ISO 55001 abgeschlossen werden.

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

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

Die Beteiligungen

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

	per 31.12.2019	per 31.12.2018
Beteiligungen >50%	20	23
Beteiligung 20-50%	3	3
<i>davon im Ausland</i>	<i>1</i>	<i>1</i>
Beteiligungen <20%	3	3
<i>davon im Ausland</i>	<i>2</i>	<i>2</i>
Summe	26	29
<i>davon im Ausland</i>	<i>3</i>	<i>3</i>

Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern

Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern mit insgesamt 18.734 MitarbeiterInnen betreibt in Österreich 1.048 Bahnhöfe und Haltestellen sowie die Schieneninfrastruktur, die von der ÖBB-Personenverkehr AG, der Rail Cargo Austria AG, zwei weiteren zum ÖBB-Konzern gehörenden Gesellschaften und von anderen, nicht zum ÖBB-Konzern gehörenden Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVUs) genützt werden.

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

ÖBB-Immobilienmanagement Gesellschaft mbH

Die ÖBB-Immobilienmanagement Gesellschaft mbH bietet moderne Immobiliendienstleistungen an, konzernintern und auch extern. Mit rd. 23.000 Liegenschaften sind die ÖBB einer der größten Immobilieneigentümer Österreichs. Die ÖBB-Immobilienmanagement Gesellschaft mbH – eine hundertprozentige Tochter der ÖBB-Infrastruktur AG – agiert als gesamtheitlicher Immobiliendienstleister primär innerhalb des ÖBB-Konzerns. Ihr Aufgabengebiet umfasst den Verkauf und die Verwertung von Immobilien, Projektentwicklung, Umsetzung der Bahnhofsoffensive, Liegenschaftsverwaltung, Facility-Management und Raummanagement. Sie entwickelt und verwertet nicht betriebsnotwendige Liegenschaften und betreut ein umfassendes Portfolio von rd. 4.038 Gebäuden sowie 1.048 Bahnhöfen und Haltestellen über ihren gesamten Lebenszyklus. Das Leistungsspektrum umfasst die kaufmännische und technische Hausverwaltung sowie die Anlagenverantwortung für nahezu alle Hochbauanlagen des ÖBB-Konzerns inkl. Bahnhöfen. Ihr Verantwortungsbereich umfasst zudem die Erstellung von hochbaurelevanten Qualitätsstandards und Prüfsystemen. Rund 800 MitarbeiterInnen sorgen österreichweit für die professionelle und effiziente Abwicklung des umfassenden Leistungsportfolios. Für den ÖBB-Infrastruktur-Konzern konnten im Geschäftsjahr 2019 aus der Verwertung von Liegenschaften Ergebnisbeiträge (Erlöse abzüglich Buchwerte und Rückstellungen) in Höhe von rd. 50,3 Mio. EUR (Vj: rd. 77,7 Mio. EUR) erzielt werden.

Neben den Aufgaben in der Hausverwaltung im Bereich Bahnhofs- und Liegenschaftsmanagement ist die Eigentümerrolle für sämtliche Liegenschaften (Hochbauten und Grundstücke) sowie für die Personenbahnhöfe hervorzuheben. Somit verantwortet die ÖBB-Immobilienmanagement GmbH das Gesamtbild des Bahnhofs im Sinne der Mobilitätskette mit Bahnhofsgebäude, Vorplätzen, Straßen, Wege, Park & Ride-Anlagen, Kundensanitäranlagen und Bahnsteigen bis zur Bahnsteigkante. Sie ist der kompetente Ansprechpartner sowohl konzernintern als auch gegenüber KundInnen, AnrainerInnen, Gebietskörperschaften und Interessensgruppen. Eine der wichtigsten aussagekräftigen Qualitätskennzahlen des ÖBB-Immobilienmanagements sind: Qualitätscheck, Störungskennziffern und Beschwerden.

Der gesetzte Zielwert für die Kundenzufriedenheit in Summe (Ø aller Kategorien im QC) wurde im Jahr 2019 erreicht. Im Vergleich zu 2018 konnte sogar eine leichte Steigerung der Kundenzufriedenheit erreicht werden. Die Anforderungen betreffend Sauberkeit und Erhaltung im Hinblick auf den definierten Zielwert 2019 wurden sogar geringfügig übertroffen, im Bereich der Sicherheit liegt das Jahresergebnis ebenfalls im Zielwertkorridor. In der Barrierefreiheit konnte im Vergleich zum Vorjahr eine leichte Steigerung erzielt werden. Die Anzahl der einzuleitenden, anlagenrelevanten Sofortmaßnahmen nahm 2019 zum Jahresende hin eine rückläufige Entwicklung. Der Durchschnittswerts pro Monat lag mit 241 Sofortmaßnahmen unter jenem von 2018 (301 Sofortmaßnahmen). Auch die durchschnittliche Anzahl an Sofortmaßnahmen pro Bahnhof hat sich von 0,33 im Vorjahr auf 0,16 halbiert. Zu Beginn der Erhebung im Jahr 2013 lag die Anzahl der Sofortmaßnahmen vergleichsweise bei 7.000 pro Monat. Die Gesamtzahl der Beschwerden im Geschäftsjahr 2019 beläuft sich auf 1.647 und liegt damit 5% über jener von 2018. Der Anstieg erfolgte primär im Bereich Service. Im Bereich Sicherheit konnte eine Verbesserung von 8% gegenüber dem Vorjahreswert erreicht werden.

Im Bereich Sauberkeit wurde das Niveau gehalten. Die Gliederung der Beschwerdezahl sieht wie folgt aus: Beschwerden Service 1.181, Sicherheit 176, Sauberkeit 290. Bemessen an 261,4 Mio. Fahrgästen (Gesamtwert 2018) entfielen 0,63 Beschwerden auf 100.000 Fahrgäste, was einer minimalen Erhöhung im Vergleich zum Vorjahr (0,60 Beschwerden) entspricht.

Mungos Sicher & Sauber GmbH & Co KG

Mungos ist der konzerninterne umfassende Anbieter von Sicherheits- und Sauberkeitsdienstleistungen. Im Bereich der Reinigung werden österreichweit die Bahnhöfe – und somit der für die KundInnen sichtbare Bereich – durch Mungos-Personal gereinigt. Die Reinigungsleistungen umfassen sowohl die tägliche bzw. regelmäßige Unterhaltsreinigung als auch die Sonderreinigung (etwa von Dächern, das Auftragen von Bodenversiegelungen). Dabei ist die Expertise der MitarbeiterInnen von besonderer Bedeutung: Mungos hat in jedem Bundesland bzw. Gebiet MitarbeiterInnen mit der Meisterprüfung in der Reinigung – dadurch ist eine gute Beratung der internen Auftraggeber sichergestellt. Für EVUs bietet Mungos einen umfassenden Service bei der Graffiti-Entfernung von Zügen. Mungos ist seit 01.01.2017 Generaldienstleister für operative Sicherheitsleistungen im ÖBB-Konzern. Auf den Bahnhöfen sorgen Mungos-Securitys für Sicherheit und Ordnung – durch ein intelligentes, die tatsächliche Lage widerspiegelndes Flächenkonzept werden alle Bahnhöfe in Österreich entweder durch mobile Streifen oder durch stationäre MitarbeiterInnen betreut. Seit 01.01.2019 sind neben den operativen Securityleistungen durch die Eingliederung der öffentlichen Sicherheit (vormals Konzernsicherheit) auch die strategischen Securityleistungen teil des Portfolios. Mungos entwickelt sich dadurch zu einem One-Stop-Shop im Konzern und garantiert eine effiziente Leistungserbringung. Neben den Reinigungs- und SicherheitsmitarbeiterInnen sind auch alle operativen KundeninformationsmitarbeiterInnen der ÖBB an den Bahnhöfen Teil von Mungos. Mungos ist mit seinen Produkten das Gesicht der ÖBB-Infrastruktur AG beim Endkunden. Des Weiteren tritt die Mungos GmbH & Co KG seit 01.09.2019 auch als Arbeitskräfteüberlasser von definitiv gestellten ArbeitnehmerInnen ein.

Rail Equipment GmbH & Co KG

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

Güterterminal Werndorf Projekt GmbH

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

WS Service GmbH

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

Weichenwerk Wörth GmbH

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

Galleria die Base del Brennero – Brenner Basistunnel BBT SE

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

Breitspur Planungsgesellschaft mbH

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

Weitere wesentliche Tochtergesellschaften

Immobilienprojekte werden zum Teil in ausgegliederten Projektgesellschaften abgewickelt. Hier sind insbesondere die ÖBB-Realitätenbeteiligungs GmbH & Co KG, die Elisabethstraße 7 Projektentwicklung GmbH & Co KG, die Elisabethstraße 9 Projektentwicklung GmbH & Co KG, die Gauer mann gasse 2–4 Projektentwicklung GmbH & Co KG, die Operngasse 16 Projektentwicklung GmbH & Co KG und die Mariannengasse 16–20 Projektentwicklung GmbH & Co KG hervorzuheben.

Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern stellt nicht nur die österreichische Schieneninfrastruktur zur Verfügung, sondern ist auch Arbeitgeber für insgesamt 18.734 MitarbeiterInnen. Die ÖBB-Infrastruktur AG arbeitet mit Partnern in den folgenden Bereichen zusammen:

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

Zweigniederlassungen

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

B. Rahmenbedingungen und Marktumfeld

Es wird darauf hingewiesen, dass insbes. die Ausführungen unter "Rahmenbedingungen und Marktumfeld" sowie "Wirtschafts- und Prognosebericht" und zur voraussichtlichen Entwicklung des Konzerns auf Einschätzungen (z.B. Studien, etc.) beruhen, welche den Einfluss der weltweiten Corona-Krise noch nicht berücksichtigen, da dieser zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht abschätzbar ist. Zu weiteren Ausführungen zur Corona-Krise wird auf Erläuterung 36 zum Konzernabschluss verwiesen."

B.1. Konjunkturelle Rahmenbedingungen

Globale Wirtschaftsentwicklung

Wie bereits 2018 prognostiziert erfolgte nach Jahren der stabilen Wirtschaftsentwicklung im Jahr 2019 ein Rückgang des globalen Wachstums. Mit 2,9% lag das Plus auf dem niedrigsten Niveau seit 2009 und damit auch um 0,4 Prozentpunkte unter der Prognose aus dem ersten Quartal 2019. Für das Jahr 2020 wird wieder mit einer Zunahme des weltweiten Wirtschaftswachstums auf 3,3% gerechnet¹.

Haupttreiber der Konjunkturertrübung 2019 war die Abschwächung der Wirtschaftsentwicklung in den Industriestaaten. Die Wachstumsdelle in den meisten Schwellenländern dürfte im kommenden Jahr wieder überwunden sein. Hingegen wird für die Industriestaaten, insbesondere die USA und die Eurozone mit einer anhaltenden Schwächephase gerechnet.²

Wirtschaftsentwicklung weltweit (Änderungen gegenüber dem Vorjahr in %)

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

*) Zeitreihe nur ohne Prognose verfügbar.
Quelle: IWF, UNIDO.

Ein wesentlicher Faktor für die Abkühlung der Konjunktur 2019 war die Abschwächung des Welthandels. So sind die Wachstumsraten des Containerumschlags in internationalen Seehäfen seit 2018 kontinuierlich gesunken.

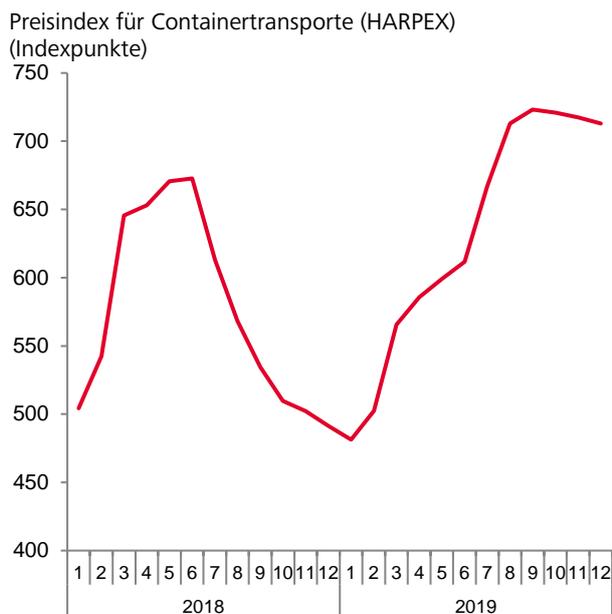
¹ IMF.
² IMF.

Gründe hierfür waren insbesondere der Rückgang der chinesischen Binnennachfrage sowie der anhaltende Handelskonflikt mit den USA in Verbindung mit einem geringeren Wachstum der Industrieproduktion. Gleichzeitig wiesen wesentliche Rohstoffindizes nach unten. So hat der Stahlpreis nach einem Allzeithoch 2018 seit Jahresbeginn um 1,3% nachgegeben. Der Kupferpreis wies nach schwacher Entwicklung zum Jahresende wieder nach oben.³

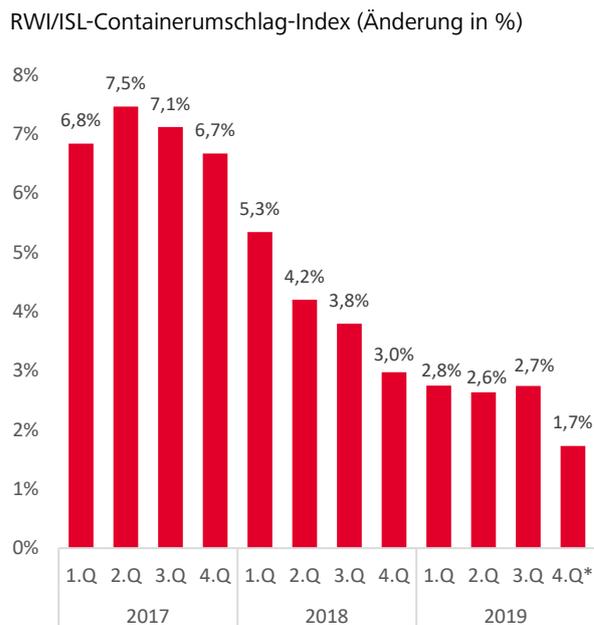
Während die Prognosen im Industriebereich für 2020 verhalten bleiben, wird für den globalen Handel sowie für die Konjunktorentwicklung insgesamt im Jahr 2020 mit einer Trendwende gerechnet.⁴ Ein Anzeichen dafür, dass die Talsohle der Entwicklung des Welthandels erreicht wurde, ist der Aufwärtstrend des HARPEX-Preisindex für die Containerschifffahrt über das Gesamtjahr 2019.

Auch die Preisentwicklung ist ein wichtiger Frühindikator für die Konjunktur. Die Inflationsrate lag im Jahr 2018 bei 2,0%. Das war der höchste Wert seit 2012. Nach einem Rückgang um 0,5 Prozentpunkte im Jahr 2019 wird für 2020 weltweit in den Industrieländern wieder mit einem Anstieg der Verbraucherpreise gerechnet.⁵ Die Inflationserwartung für die Eurozone bleibt jedoch nach 1,8% im Jahr 2018 mit jeweils 1,2% für die Jahre 2019 und 2020 weiterhin verhalten.⁶ Dementsprechend bleibt die Geldpolitik der Europäischen Zentralbank (EZB) auf expansivem Kurs. Die US Notenbank Fed hat den Leitzins seit 2015 nahezu kontinuierlich auf einen Zielkorridor von zuletzt 1,75% bis 2,00% angehoben. In der Eurozone hingegen verharrt dieser Leitzins nach der letzten Entscheidung des EZB-Rates im September 2019 zumindest bis Mitte 2020 weiterhin bei 0%.⁷ Die Zinsen auf Einlagen bei der EZB durch Geschäftsbanken sind weiterhin negativ und liegen mit -0,5% p.a. auf dem niedrigsten Wert seit 2014.⁸

Entwicklung des weltweiten Containertransportes



Quelle: Baltic Exchange, Harper Petersen & Co.



*Vorläufige Schätzung.
Quelle: RWI und ISL.

Europäische Wirtschaftsentwicklung

Bereits 2018 hat eine Abkühlung der Konjunktorentwicklung eingesetzt und auch 2019 angehalten. Mit 1,2% lag das Wachstum 2019 auf dem niedrigsten Stand seit 2014. Auch für 2020 ist die Prognose verhalten. Es wird mit einem Plus von 1,3% gerechnet.⁹ Der Kurs des Euro ist im Jahresvergleich weiter zurückgegangen und lag zu Jahresende bei USD 1,1221 was ein Minus von 2,1% bedeutet.¹⁰

³ Tranding Economic (Stahl) und Macrotrends (Kupfer).
⁴ IMF.
⁵ IMF.
⁶ Europäische Kommission.
⁷ ÖNB.
⁸ EZB.
⁹ IMF.
¹⁰ Finanz.at.

Österreichische Wirtschaftsentwicklung

Als kleine offene Volkswirtschaft war Österreich von der Abkühlung der internationalen Konjunktur besonders betroffen. Das Wachstum für 2019 lag mit 1,7% um 0,7 Prozentpunkte unter dem Vorjahreswert. Für 2020 wird lediglich ein Plus von 1,2% prognostiziert.

Insbesondere die Flaute in der deutschen Industrie wirkte sich dämpfend auf das österreichische Wachstum aus. Nach einem starken ersten Quartal 2019 und einem drastischen Rückgang im zweiten Quartal war die Entwicklung des Produktionsindex im dritten Quartal bereits negativ. Auch im vierten Quartal 2019 setzte sich dieser Abwärtstrend fort. Die Erwartungen für 2020 bleiben im produzierenden Bereich mit einem prognostizierten Wachstum von lediglich 0,4% äußerst verhalten.

Kennzahlen und Prognosen zur Wirtschaftslage in Österreich

Größe	Einheit	2018	2019	2020
Bruttoinlandsprodukt, real		2,4	1,7	1,2
davon Herstellung von Waren		5,1	1,1	0,4
Warenexporte		6,4	2,3	2,4
Warenimporte	Veränderung in %	4,0	2,4	2,3
Bruttoanlageinvestitionen, real		3,9	3,1	1,6
Private Konsumausgaben, real		1,1	1,5	1,6
Inflationsrate (Verbraucherpreise)		2,0	1,5	1,5
Maastricht-Defizit	in % des BIP	0,2	0,6	0,3
Arbeitslosenquote	in % der Erwerbspersonen	4,9	4,6	4,7

Quelle: WIFO.

Gestützt wird die wirtschaftliche Entwicklung in Österreich von einem kontinuierlich stabilen Privatkonsum. Mittelfristig wird mit einer weiterhin niedrigen aber stabilen Entwicklung des Wirtschaftswachstums in etwa auf dem Niveau von 2020 gerechnet. Wesentlicher Faktor hierbei bleibt der stabile Binnenkonsum.¹¹

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



*) Nur Oktober und November.

Quelle: Statistik Austria.

Kapitalmärkte und Staatshaushalt

Seit Oktober 2016 nimmt unter anderem die Österreichische Bundesfinanzierungsagentur (OeBFA) die erforderlichen Finanzmittel für die Infrastrukturinvestitionen der ÖBB-Infrastruktur AG am Kapitalmarkt auf. Die Finanzierungskosten sind daher durch das Zinsniveau von Bundesanleihen bestimmt.

¹¹ WIFO.

Die Emissionsrenditen für Bundesanleihen erreichten im Periodendurchschnitt 2019 einen historischen Tiefstand von 0,18% bei einer durchschnittlichen Laufzeit von rund 15 Jahren. Ab dem dritten Quartal 2019 waren die durchschnittlichen Emissionsrenditen sogar unabhängig von der Laufzeit durchwegs negativ. Die durchschnittliche Umlaufrendite der österreichischen Bundesanleihen für das Gesamtjahr 2019 ist mit -0,09% ebenfalls ins Minus gerutscht.¹² Das bedeutet, dass die Anleger im Gegenzug für eine sichere Anlageform bereit sind zu bezahlen. Diese Entwicklung ist nicht nur in Österreich zu beobachten. In Deutschland werden bereits seit Mitte 2019 Bundesanleihen mit negativer Rendite emittiert. Die Gründe dieser Entwicklung liegen im weiterhin niedrigen Zinsniveau in Verbindung mit verhaltenen Inflations- und Konjunkturaussichten.¹³

B.2. Politische und regulatorische Rahmenbedingungen

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

Der politische sowie mediale Dialog in Österreich und in Europa war insbesondere im zweiten Halbjahr 2019 stark vom Thema Klimawandel und von der Diskussion über notwendige CO₂-Einsparungsmaßnahmen geprägt. Eingebettet in diesem Themensetting konnten die ÖBB ihre Positionierung als Österreichs größtes Klimaschutzunternehmen entsprechend ihrer Leistungen kommunizieren. Parallel dazu wurden zahlreiche Aktivitäten zur CO₂-Einsparung gesetzt und fortgesetzt, so wie etwa der Ausbau des Carsharing Angebots „ÖBB Rail&Drive“ oder die Darstellung der CO₂-Einsparungen jedes Fahrgastes bei jeder Bahnfahrt.

Die Corporate-Affairs-Aktivitäten in Österreich konzentrieren sich 2019 auf die Bereiche Energie, Güterverkehr und Busverkehr. Die Ziele waren unter anderem, die Steuerbelastung für die Energie für die Bahn zu senken und die Wettbewerbsverzerrungen zwischen Schiene und Straße zu verringern.

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

Corporate Affairs haben unter anderem Positionspapiere zum Thema „Mehr Güter auf die Schiene!“ oder zum „Europäischen Forschungsprogramm Horizon Europe“ erarbeitet und diese mit Stakeholdern, Meinungsbildnern sowie Interessensvertretungen in Österreich und auf EU-Ebene geteilt.

Themenmanagement in Österreich

Für die Bahn in Österreich wurden unterschiedliche Themen und Gesetzesvorschläge bearbeitet, so etwa die Novelle des Eisenbahngesetzes, die Steuerreform sowie das Ausbaugesetz für erneuerbare Energien. Thema war auch der notwendige Ausbau der Kapazitäten der „Rollenden Landstraße“ am Brenner zur Abfederung eines verschärften sektoralen Fahrverbots.

Im September wurde in Österreich gewählt, und darauf folgten die Regierungsverhandlungen. Im Vorfeld haben die ÖBB ihre Anliegen an alle Parteien herangetragen. Die Zielsetzung war und ist, CO₂-Einsparung und mehr Klimaschutz im Verkehrssektor zu erreichen. Dementsprechend wurden folgende Schwerpunkte vorgeschlagen:

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

Themenmanagement in Brüssel

Die Corporate-Affairs-Aktivitäten auf EU-Ebene konzentrierten sich nach dem Ergebnis der EU-Wahlen im Mai auf die Kontaktpflege mit neuen bzw. wieder gewählten Mitgliedern des Europäischen Parlaments (MEP).

¹² ÖNB.

¹³ Handelsblatt.

Der Fokus lag auf dem Dialog mit den Mitgliedern des Verkehrs- und des Umweltausschusses und bahnaffinen MEPs sowie auf den Anhörungen der neuen KommissarInnen im Europäischen Parlament.

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

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

B.3. Marktumfeld

Der Bahnausbau innerhalb Österreichs wurde 2019 gemäß dem Infrastruktur-Rahmenplan 2018 bis 2023 fortgesetzt. Ein Schwerpunkt ist der Ausbau des österreichischen Teils der internationalen Baltisch-Adriatischen Achse. Das umfasst die großen Infrastrukturprojekte wie die Koralmbahn und den Semmering Basistunnel sowie die Verbindung Wien – Bratislava.¹⁴ An den Grenzen sowie im näheren und weiteren Umfeld Österreichs werden Infrastrukturmaßnahmen gesetzt, die Einfluss auf den Schienenverkehr nach und durch Österreich haben.

Nach Slowenien gibt es künftig zwei verbesserte Routen: Die Strecke Maribor und damit die Verbindung zwischen Graz und Ljubljana sowie den Adria Häfen Triest und Koper wird ausgebaut.¹⁵ Außerdem laufen die Vorbereitungen für die Erneuerung des Karawankentunnels. Beides sind Zweige des Alpen-Westbalkan-Korridors.¹⁶ Im September 2019 wurde der elfte europäische Güterverkehrskorridor, genannt Bernstein-Korridor, offiziell in Betrieb genommen.¹⁷ Dieser verbindet den slowenischen Hafen Koper mit Ungarn, Slowenien und Polen und verläuft weitgehend parallel zum Baltisch-Adriatischen Korridor.¹⁸ Auch die Strecke direkt zum Hafen Koper wird massiv verbessert: 2019 wurde die Baukonzession für einen zweigleisigen Ausbau erteilt.¹⁹

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

Chinas Initiative „Neue Seidenstraße“ beeinflusst die aktuellen und künftigen Güterverkehrsströme aus dem Osten und Südosten nach und durch Österreich. Bereits 2016 hat die chinesische Reederei COSCO die Mehrheit am griechischen Hafen Piräus übernommen. 2019 hat China Verträge über Investitionen in italienische Häfen sowie in den kroatischen Hafen Rijeka samt Verbindungen ins Hinterland abgeschlossen. Der Ausbau und die Verbesserung der Bahnstrecke Budapest – Belgrad ist ebenso Teil des chinesischen Engagements in Europa. So betreiben chinesische Gesellschaften sowie die russische Staatsbahn RŽD den Ausbau von Teilstrecken in Serbien. Mit dem Ausbau des ungarischen Streckenabschnitts wiederum wurde im Jahr 2019 ein chinesisch-ungarisches Konsortium beauftragt.²⁰ In Österreich besteht der Plan für eine Verlängerung des eurasischen Breitspur-Bahnnetzes aus dem Osten der Slowakei bis in den Raum Wien. Im Jahr 2019 wurde intensiv über den möglichen Standort eines Terminals – im nördlichen Burgenland oder in Niederösterreich – diskutiert.²¹

Wien erhält eine zweite elektrifizierte Bahnverbindung zur benachbarten slowakischen Hauptstadt Bratislava. Die Elektrifizierung soll 2022 abgeschlossen sein, ebenso der teilweise zweigleisige Ausbau des „Marchegger Astes“. Die Maßnahmen verkürzen im Regionalverkehr die Fahrzeit Wien – Bratislava um etwa 25 Minuten. Für den hochrangigen Fernverkehr zwischen Österreich und der Slowakei sollen sogar Fahrzeitverkürzungen bis zu 40 Minuten möglich sein.²²

Die Zahl der Fluggäste ist insbesondere am Flughafen Wien in den letzten Jahren stark gestiegen. 2019 hat der Verwaltungsgerichtshof die Umweltverträglichkeitsprüfung für die dritte Piste letztinstanzlich positiv beschieden. Das Projekt Flughafenspanne soll den Flughafen besser an das Bahn-Hochleistungsnetz anbinden. Damit wird die Funktion der Bahn als Flughafenzubringer aus ganz Österreich weiter gestärkt.

¹⁴ BMK.

¹⁵ DVZ, Slovenia Times.

¹⁶ Europäische Kommission.

¹⁷ Railway Gazette.

¹⁸ Ports Europe.

¹⁹ Railway Pro.

²⁰ Deutsche Welle, Railfreight.com, Railway Pro, Industry Europe.

²¹ Kurier.

²² BMK.

Im Gegenzug werden aber auch die Möglichkeiten der Bahn, als Konkurrent zur Flug-Kurzstrecke aufzutreten, weiter verbessert. Für dieses Projekt wurde 2019 mit dem Trassenauswahlverfahren begonnen.²³

Ab Dezember 2020 kann die Bahnstrecke zwischen München und Zürich durchgehend elektrisch befahren werden.²⁴ Im bereits elektrifizierten österreichischen Teil der Strecke hat im November 2019 der zweigleisige Ausbau begonnen. Die Elektrifizierung der Strecke Lindau – München und die ebenfalls laufende Elektrifizierung in Deutschland zwischen Lindau und Ulm werden die Attraktivität der nördlichen Zulaufstrecken zum ÖBB Güterterminal in Wolfurt erhöhen.²⁵

C. Wirtschafts- und Prognosebericht

Es wird darauf hingewiesen, dass insbes. die Ausführungen unter „Rahmenbedingungen und Marktumfeld“ sowie „Wirtschafts- und Prognosebericht“ und zur voraussichtlichen Entwicklung des Konzerns auf Einschätzungen (z.B. Studien, etc.) beruhen, welche den Einfluss der weltweiten Corona-Krise noch nicht berücksichtigen, da dieser zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht abschätzbar ist. Zu weiteren Ausführungen zur Corona-Krise wird auf Erläuterung 36 zum Konzernabschluss verwiesen.

C.1. Umsatzentwicklung

Überblick	2019	2018	Veränderung	Veränderung in %
Zugkilometerleistung in Mio.	156,4	154,4	2,0	1%
Gesamtbruttotonnenkilometer in Mio.	78.698,0	78.190,7	507,3	1%
Eigenerzeugung Bahnstrom in ÖBB Kraftwerken in GWh	722	678	44	6%
Bahnstrom ab Oberleitung in GWh	1.830	1.847	-17	-1%
Gebäudeflächen inkl. vermietbarer Außenflächen in Tausend m ²	2.672	2.683	-11	0%
Umsatzerlöse in Mio. EUR	1.023,5	1.049,2	-25,7	-2% *)
Gesamterträge in Mio. EUR	3.380,2	3.303,9	76,3	2%
Gesamterträge je MitarbeiterIn in TEUR	184	182	2	1%

*) Angepasste Vergleichswerte, siehe Erläuterung 3 zum Konzernabschluss.

Leistungsindikatoren

Als wichtiger Indikator zur Beurteilung der operativen Leistungserbringung des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns dient die Entwicklung der Zugkilometerleistung (Zkm). Im Vergleich zum Vorjahr stieg das Leistungsvolumen um rd. 2,0 Mio. Zkm auf insgesamt rd. 156,4 Mio. Zkm (Vj: rd. 154,4 Mio. Zkm).

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

Einen weiteren Indikator zur Beurteilung des Geschäftsverlaufs bildet die Entwicklung der Gesamtbruttotonnenkilometer (GBTkm). Während im Geschäftsjahr 2018 rd. 16,0 Mrd. GBTkm oder 20% der Gesamtmenge auf externe Eisenbahnverkehrsunternehmen entfielen, belief sich dieser Wert für 2019 auf rd. 17,0 Mrd. GBTkm, was 22% der Gesamtmenge entspricht.

²³ ORF.

²⁴ Neue Züricher Zeitung.

²⁵ Deutsche Bahn.

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

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

Der Strombereich entwickelte sich wie folgt:

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

Die vermietbaren Flächen entwickelten sich wie folgt:

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

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

Umsatzerlöse

Umsatzerlöse ÖBB-Infrastruktur-Konzern in Mio. EUR	2019	2018	Veränderung	Veränderung in %
Unkonsolidierte Umsatzerlöse	1.288,4	1.309,7	-21,3	-2% *)
Abzüglich Innenumsatz des Konzerns	-264,9	-260,5	-4,4	2%
Umsatzerlöse	1.023,5	1.049,2	-25,7	-2% *)
Sonstige Erträge (konsolidiert)	2.356,7	2.254,7	102,0	5% *)
Gesamterträge	3.380,2	3.303,9	76,3	2%
<i>davon mit übrigen ÖBB-Konzern</i>	<i>714,2</i>	<i>743,1</i>	<i>-28,9</i>	<i>-4%</i>

*) Angepasste Vergleichswerte, siehe Erläuterung 3 zum Konzernabschluss.

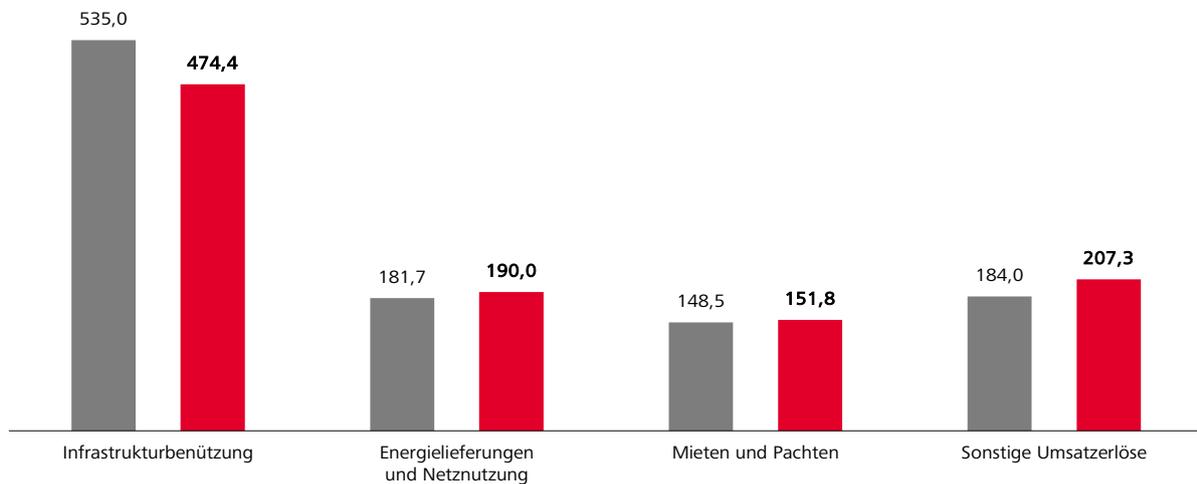
Wie oben angeführt, erreichten die Konzernumsatzerlöse rd. 1.023,5 Mio. EUR (Vj: rd. 1.049,2 Mio. EUR), wovon rd. 714,0 Mio. EUR (Vj: rd. 742,9 Mio. EUR) auf Gesellschaften anderer Teilkonzerne des ÖBB-Konzerns entfallen.

Der Umsatz je MitarbeiterIn beträgt bei durchschnittlich 18.359 MitarbeiterInnen (Vj: 18.137 MitarbeiterInnen) rd. 56 TEUR (Vj: rd. 58 TEUR).

Die Umsatzerlöse werden überwiegend in Österreich erzielt. Umsätze in der Höhe von rd. 27,3 Mio. EUR (Vj: rd. 21,6 Mio. EUR) wurden mit KundInnen aus dem Ausland erwirtschaftet. Diese betreffen im Wesentlichen Energielieferungen und das Infrastrukturbenutzungsentgelt.

Entwicklung der Konzernumsatzerlöse in Mio. EUR

■ 2018: 1.049,2*) ■ 2019: 1.023,5



*) Angepasste Vergleichswerte, siehe Erläuterung 3 zum Konzernabschluss.

C.2. Ertragslage

Überblick	2019	2018	Veränderung	Veränderung in %
EBIT ²⁶ in Mio. EUR	575,2	603,1	-27,9	-5%
EBIT-Marge ²⁷ in %	17,0%	18,3%	-1,3%	-7%
EBITDA ²⁸ in Mio. EUR	1.386,0	1.379,8	6,2	0%
EBT in Mio. EUR	38,3	45,3	-7,0	-15%
Eigenkapitalrentabilität ²⁹ in %	2,7%	3,2%	-0,5%	-16%
Gesamtkapitalrentabilität ³⁰ in %	2,3%	2,5%	-0,2%	-8%

²⁶ Das EBIT entspricht dem Betriebsergebnis (ohne Ergebnis aus nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmen) der Konzern-Gewinn-und-Verlust-Rechnung.

²⁷ EBIT-Marge: EBIT/Gesamterträge.

²⁸ EBITDA: EBIT + Abschreibungen.

²⁹ Eigenkapitalrentabilität: EBT/Eigenkapital.

³⁰ Gesamtkapitalrentabilität: EBIT/Gesamtkapital.

Struktur der Gewinn-und-Verlust-Rechnung

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

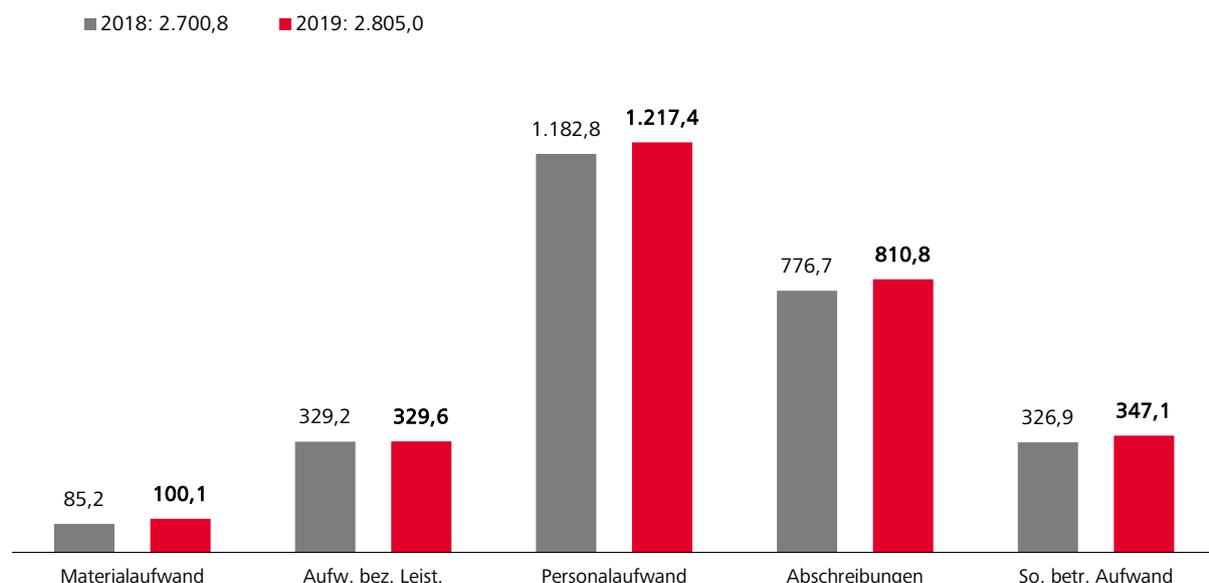
Struktur der Gewinn-und-Verlust-Rechnung in Mio. EUR	2019	in % der Gesamterträge	2018	in % der Gesamterträge	Veränderung	Veränderung in %
Umsatzerlöse	1.023,5	30%	1.049,2	32%	-25,7	-2% *)
Andere aktivierte Eigenleistungen	312,3	9%	306,3	9%	6,0	2%
Sonstige betriebliche Erträge und Veränderung des Bestandes	2.044,4	61%	1.948,4	59%	96,0	5% *)
Gesamterträge	3.380,2	100%	3.303,9	100%	76,3	2%
<i>davon gegenüber übrigem Konzern</i>	<i>714,2</i>	<i>21%</i>	<i>743,1</i>	<i>22%</i>	<i>-28,9</i>	<i>-4%</i>
Materialaufwand	100,1	3%	85,2	3%	14,9	17%
Aufwendungen bezogene Leistungen	329,6	10%	329,2	10%	0,4	0%
Personalaufwand	1.217,4	36%	1.182,8	36%	34,6	3%
Abschreibungen	810,8	24%	776,7	24%	34,1	4%
So. betr. Aufwand (inkl. Wertminderungen für Ford. aus L+L)	347,1	10%	326,9	10%	20,2	6%
Gesamtaufwand	2.805,0	83%	2.700,8	82%	104,2	4%
<i>davon gegenüber übrigem Konzern</i>	<i>233,3</i>	<i>7%</i>	<i>226,1</i>	<i>7%</i>	<i>7,2</i>	<i>3%</i>
EBIT	575,2	17%	603,1	18%	-27,9	-5%
Finanzergebnis	-536,9	-16%	-557,8	-17%	20,9	4%
<i>davon gegenüber übrigem Konzern</i>	<i>-2,1</i>	<i>0%</i>	<i>-1,1</i>	<i>0%</i>	<i>-1,0</i>	<i>0%</i>
EBT	38,3	1%	45,3	1%	-7,0	-15%

*) Angepasste Vergleichswerte, siehe Erläuterung 3 zum Konzernabschluss.

Die Gesamterträge des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns beliefen sich im Berichtsjahr auf rd. 3.380,2 Mio. EUR (Vj: rd. 3.303,9 Mio. EUR), je MitarbeiterIn bedeutet das bei durchschnittlich 18.359 MitarbeiterInnen (Vj: 18.137 MitarbeiterInnen) einen Betrag von rd. 184 TEUR (Vj: rd. 182 TEUR).

Die Gesamtaufwendungen im ÖBB-Infrastruktur-Konzern erreichten rd. 2.805,0 Mio. EUR (Vj: rd. 2.700,8 Mio. EUR) und verteilen sich auf folgende Aufwandsarten:

Entwicklung der betrieblichen Aufwendungen in Mio. EUR



Der durchschnittliche Personalaufwand je MitarbeiterIn des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns beträgt rd. 66 TEUR (Vj: rd. 65 TEUR). Dies entspricht einer Personalintensität³¹ von 43% (Vj: 44%).

Die Materialintensität³² belief sich auf 4% (Vj: 3%). Der durchschnittliche Aufwand für Material und bezogene Leistungen pro MitarbeiterIn betrug wie im Vorjahr rd. 23 TEUR.

Im ÖBB-Infrastruktur-Konzern wurde im Berichtsjahr ein negatives Finanzergebnis von rd. 536,9 Mio. (Vj: rd. 557,8 Mio. EUR) erzielt.

Das EBT ist auf rd. 38,3 Mio. EUR (Vj: rd. 45,3 Mio. EUR) gesunken.

C.3. Vermögens- und Finanzlage

Überblick	31.12.2019	31.12.2018	Veränderung	Veränderung in %
Bilanzsumme in Mio. EUR	25.296,7	24.166,2	1.130,5	5%
Sachanlagenintensität ³³ in %	93%	93%	0%	0%
Sachanlagendeckungsgrad ³⁴ in %	6%	6%	0%	0%
Sachanlagendeckungsgrad II ³⁵ in %	89%	90%	-1%	-1%
Eigenkapitalquote ³⁶ in %	6%	6%	0%	0%

Bilanzstruktur

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

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

Die Bilanzsumme des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns stieg im Berichtsjahr auf rd. 25.296,7 Mio. EUR (Vj: rd. 24.166,2 Mio. EUR) an. Der Anstieg der langfristigen Vermögenswerte ist vorwiegend bedingt durch die Investitionen in das Sachanlagevermögen und die Erstanwendung von IFRS 16 ab 01.01.2019. Nähere Angaben zu den Investitionen im Geschäftsjahr werden im Kapitel C.4. Investitionen und Finanzierungsmaßnahmen gemacht.

Nach einem Rückgang des Eigenkapitals auf rd. 1.420,4 Mio. EUR (Vj: rd. 1.427,0 Mio. EUR) ergibt sich wie im Vorjahr eine Eigenkapitalquote von 6%.

Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen stiegen von rd. 128,5 Mio. EUR auf rd. 202,4 Mio. EUR. Das Working Capital³⁷ lag bei rd. -325,9 Mio. EUR (Vj: rd. -473,3 Mio. EUR).

³¹ Personalintensität: Personalaufwand/Gesamtaufwendungen.

³² Materialintensität: Materialaufwand/Gesamtaufwendungen.

³³ Sachanlagenintensität: Sachanlagevermögen/Gesamtvermögen.

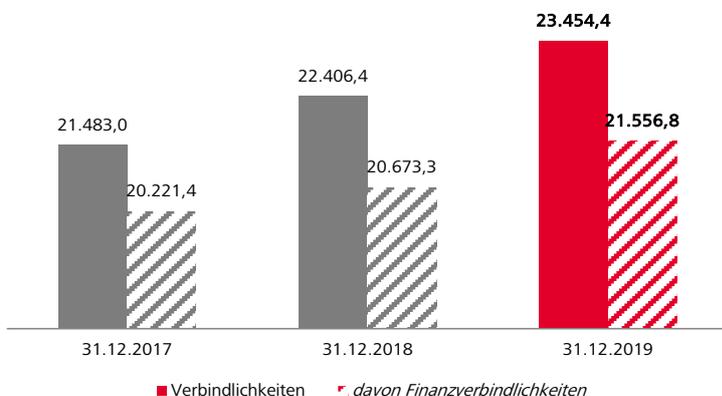
³⁴ Sachanlagendeckungsgrad: Eigenkapital/Sachanlagevermögen.

³⁵ Sachanlagendeckungsgrad II: (Eigenkapital + langfristiges Fremdkapital)/Sachanlagevermögen.

³⁶ Eigenkapitalquote: Eigenkapital/Gesamtkapital.

³⁷ Working Capital: Vorräte (exkl. Verwertungsobjekte) + Forderungen aus Lieferungen und Leistungen – Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen – Geleistete Anzahlungen für Vorräte.

Verbindlichkeiten in Mio. EUR



Die Verbindlichkeiten des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns erhöhten sich im Berichtsjahr in Summe um 5% auf rd. 23.454,4 Mio. EUR (Vj: rd. 22.406,4 Mio. EUR).

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

Erläuterungen zur Konzern-Geldflussrechnung

Der Free Cashflow³⁸ ging im Geschäftsjahr auf rd. -852,2 Mio. EUR (Vj: rd. -475,3 Mio. EUR) zurück.

Auszug aus der Konzern-Geldflussrechnung in Mio. EUR	31.12.2019	31.12.2018	Veränderung
Geldfluss aus der betrieblichen Tätigkeit	1.039,6	1.199,8	-160,2
Geldfluss aus der Investitionstätigkeit	-1.891,8	-1.675,1	-216,7
Free Cashflow	-852,2	-475,3	-376,9
Geldfluss aus der Finanzierungstätigkeit	768,1	271,5	496,6
Zahlungswirksame Veränderung der Fondsmittel	-84,1	-203,8	119,7

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

C.4. Investitionen und Finanzierungsmaßnahmen

Überblick	2019	2018	Veränderung	Veränderung in %
Investitionen in Mio. EUR	2.129,7	1.985,0	144,7	7%
Sachanlageninvestitionsquote der Gesamterträge ³⁹ in%	57%	56%	1%	2%
Sachanlageninvestitionsquote der Buchwerte ⁴⁰ in%	9%	9%	0%	0%

In Summe investierte der ÖBB-Infrastruktur-Konzern im Berichtsjahr rd. 2.129,7 Mio. EUR (Vj: rd. 1.985,0 Mio. EUR), woraus sich eine Sachanlageninvestitionsquote von 57% (Vj: 56%) der Gesamterträge und wie im Vorjahr von 9% der Buchwerte zum 01.01. errechnet. Die Berechnung erfolgt von den Bruttoinvestitionen vor Abzug der Kostenbeiträge.

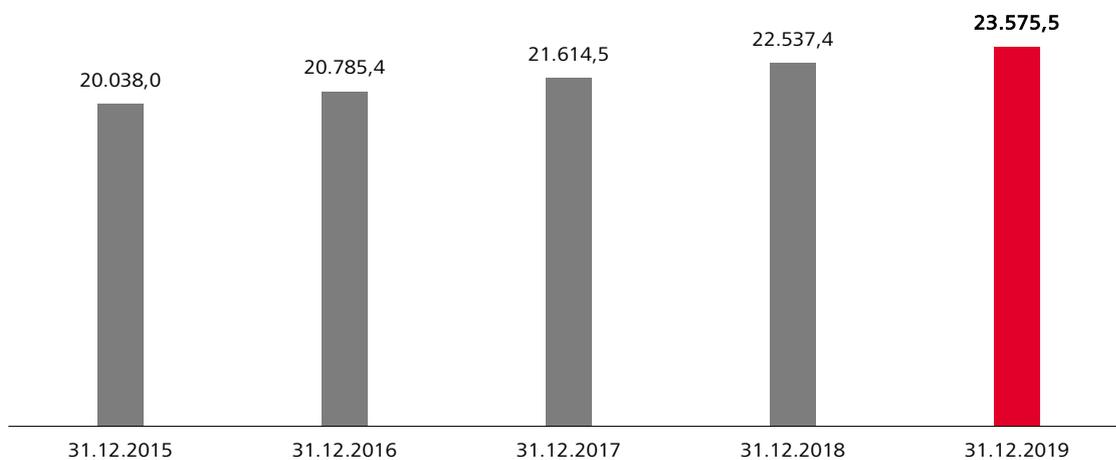
Die ÖBB-Infrastruktur AG nimmt seit dem Jahr 2017 die notwendige Finanzierung vor allem über Darlehen der Republik Österreich in Erledigung durch die Österreichische Bundesfinanzierungsagentur (OeBFA) anstatt über eigene Anleiheemissionen am Kapitalmarkt auf. Die ÖBB-Infrastruktur AG zählt gemäß Eurostat-Kriterien zum Sektor Staat. Alle bestehenden Anleihen der ÖBB-Infrastruktur AG und deren Garantien durch die Republik Österreich bleiben von dieser Erweiterung der Finanzierungsinstrumente der ÖBB-Infrastruktur AG unberührt. Weiterführende Informationen dazu befinden sich in Erläuterung 25 zum Konzernabschluss.

³⁸ Free Cashflow: Cashflow aus der betrieblichen Tätigkeit + Cashflow aus der Investitionstätigkeit.

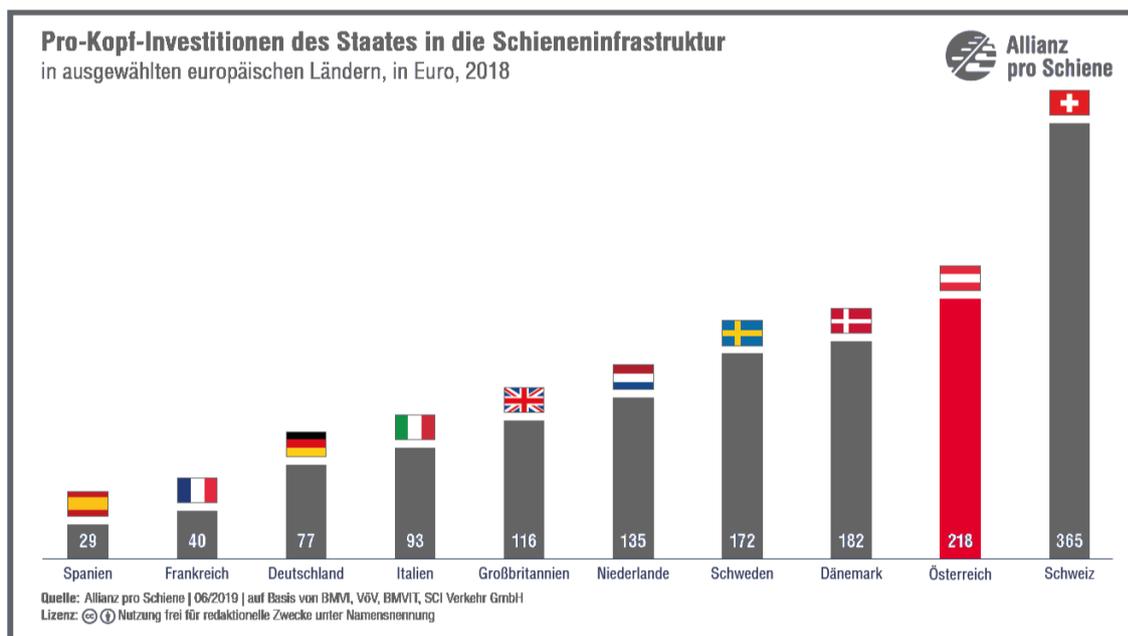
³⁹ Sachanlageninvestitionsquote: Investitionen in das Sachanlagevermögen/Gesamterträge.

⁴⁰ Sachanlageninvestitionsquote: Investitionen in das Sachanlagevermögen/Buchwert Sachanlagevermögen zum 01.01.

Entwicklung des Sachanlagevermögens in Mio. EUR



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



Investitionsschwerpunkte 2019

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

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

Im Berichtszeitraum wurde u. a. an folgenden Projekten gearbeitet: am Streckenausbau St. Margrethen – Lauterach (Vbg.), am selektiv zweigleisigen Ausbau Wien – Bratislava (W/NÖ), am Semmering-Basistunnel (NÖ/Stmk.), an der Koralmbahn, der Attraktivierung der Lavanttalbahn (Ktn.), der Attraktivierung Bruck – Graz (Stmk), der Attraktivierung Osttirol (Lienz – Sillian), am Ausbau der Mattigtalbahn inkl. des Umbaus des Bahnhofs Neumarkt/Köstendorf zum Verkehrsknotenpunkt (Ausbau Steindorf bei Sraßwalchen – Neumarkt/Köstendorf, Sbg.), am viergleisigen Ausbau der Weststrecke zwischen Linz und Wels (Linz Hbf. Westseite), der Attraktivierung der Summerauerstrecke, der Modernisierung des Verschiebebahnhofs Linz Stadthafen sowie am Brenner Basistunnel (T/Italien, BBT SE). Der Abschnitt Hennersdorf – Münchendorf (NÖ) bei der Pottendorfer Linie wurde 2019 in Betrieb genommen. In Kärnten wurde die Elektrifizierung der Gailtalbahn zwischen Hermagor und Arnoldstein abgeschlossen und Tirol durch die Fertigstellung der Arbeiten an der Außerfernbahn nun zu 100% elektrifiziert. Des Weiteren wurde mit den Vorarbeiten an der Erneuerung des Kraftwerks Spullersee (Vbg) begonnen.

Ebenso wurde die Bahnhofsoffensive weiter forciert – u. a. wurden folgende Bahnhöfe und Haltestellen fertiggestellt:

- Bahnhof Mossbierbaum-Heiligeneich
- Bahnhof Parndorf
- Bahnhof Frohnleiten
- Bahnhof Kematen-Piberbach
- Bahnhof Hall in Tirol
- Haltestellen Heinfels (neu), Weitlanbrunn, Tassenbach (alle Osttirol)
- Haltestelle Villach Landskron
- Haltestelle Imsterberg
- Bahnhof Bisamberg
- Bahnhof Langenlebar
- Bahnhof Tauplitz
- Bahnhof Neuhofen an der Krens
- Bahnhof Rohr-Bad Hall
- Haltestelle Oberegendorf
- Haltestelle Paasdorf

Des Weiteren wurden die Planungsprojekte zum viergleisigen Ausbau der Weststrecke Linz – Wels (OÖ) und Salzburg – Köstendorf (Sbg.), zur Elektrifizierung der Mattigtalbahn von Steindorf bis Friedburg (Sbg./OÖ), zum Ausbau der Nordbahn (W/NÖ), zur Verbindung Schafteu – Knoten Radfeld (Brenner-Nordzulauf) (T), Grenze nächst Kufstein – Schafteu (T/Deutschland), zur Modernisierung der Verbindungsbahn zwischen Wien Hütteldorf und Wien Meidling (W), zur Flughafenspanne (NÖ/Bgld.), zum Projekt Breitspurbahn (NÖ/Bgld.), zum Flughafenast (Stmk.) sowie dem neuen Kraftwerk Obervellach II (Ktn.) und dem neuem Pumpspeicherkraftwerk Tauernmoos (Sbg.) vorangetrieben.

Im ersten Halbjahr 2019 wurde mit dem Abschnitt Graz – Weitendorf (Koralmbahn), dem Abschnitt Portal und Bahnhof Mürzzuschlag (Semmering-Basistunnel), dem Parkdecks Telfs-Pfaffenhofen, dem Parkdeck Tullnerfeld, sowie der Park & Ride-Anlage Schwarzach St. Veit, St. Valentin, begonnen. Die Park & Ride-Anlagen Enns, Kirchdorf an der Krens und Neuhofen an der Krens, Golling-Abtenau, Wieselburg, Perchtoldsdorf wurden u. a. 2019 errichtet. Zudem erfolgte 2019 der Baustart für das ÖBB-Lehrlingsheim und den Bildungscampus St. Pölten sowie für die ÖBB Lehrwerkstätten Bludenz, Innsbruck und Knittelfeld.

Bei folgenden Bahnhöfen und Haltestellen wurde 2019 mit dem Bau begonnen:

- Bahnhof Lienz
- Bahnhof Tauplitz
- Haltestelle Gerasdorf
- Haltestelle Villach-Landskron
- Bahnhof Gaisbach-Wartberg
- Bahnhof Sillian
- Bahnhof Mürzzuschlag
- Bahnhof Schwaz
- Haltestellen Heinfels und Tassenbach (Osttirol-Paket)
- Bahnhof Kirchstetten
- Haltestelle Untersiebenbrunn
- Bahnhöfe Neumarkt-Köstendorf und Steindorf bei Sraßwalchen
- Bahnhof Gerasdorf
- Bahnhof Böheimkirchen
- Erweiterung Bahnhof Praterstern, Polizeistation
- Linz Vbf. Stadthafen

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

Die ÖBB-Infrastruktur AG ermöglicht durch die Investitionen in und den Betrieb der Schieneninfrastruktur eine nachhaltige Mobilitätsalternative. Denn neben den positiven ökologischen Effekten wirken auch die volkswirtschaftlichen Effekte der Bau- und Betriebsphase positiv auf Wertschöpfung und Beschäftigung.

Meilensteine Großprojekte

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

Beim Semmering-Basistunnel sind mittlerweile 40% fertig vorgetrieben.

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

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

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

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

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

Mit Hochdruck wurde im Jahr 2019 weiter am Streckenausbau Wien – Bratislava gearbeitet. So soll zwischen den beiden Hauptstädten ab 2023 eine Fahrzeitverkürzung von bis zu 25 min ermöglicht werden. Das Projekt umfasst den abschnittswisen zweigleisigen Ausbau und die Elektrifizierung der bestehenden ÖBB Strecke vom Bahnhof Wien Stadlau bis zur Staatsgrenze nahe Marchegg. Um die Kapazitäten zu erhöhen und den Fahrgästen bessere Verbindungen bieten zu können, wird die Strecke unter Aufrechterhaltung des regulären Zugbetriebs seit Oktober 2016 ausgebaut. Die offizielle Inbetriebnahme des Wiener Abschnitts erfolgte mit Fahrplanwechsel im Dezember 2018. Seit 2018 wird der niederösterreichische Abschnitt (ca. 32 km) selektiv zweigleisig und elektrifiziert ausgebaut.

Gebündelte Umsetzung von Reinvestitionsvorhaben im Rahmen von Streckensperren

Um die Beeinträchtigungen für die Abwicklung des Zugverkehrs so gering wie möglich zu halten, setzte die ÖBB-Infrastruktur AG im Jahr 2019 zahlreiche Reinvestitionsvorhaben gebündelt im Rahmen von Streckensperren um.

Die ÖBB-Infrastruktur AG führte u.a. im Mai 2019 auf der Semmering-Bestandsstrecke sowie im Juni und Juli auf der Vorortelinie in Wien umfangreiche Arbeiten durch. Für die Fahrgäste wurde während der Hauptbauphasen der Projekte ein Schienenersatzverkehr eingerichtet.

Mit diesen Maßnahmen sorgt die ÖBB-Infrastruktur AG dafür, dass die Fahrgäste sicher und pünktlich an ihr Ziel kommen.

Anfang Mai 2019 starteten die Bauarbeiten am Verschiebebahnhof Stadthafen (Linz Vbf. Stadthafen) im Linzer Industriegebiet. Der für das Linzer Industriegebiet wichtige Güterumschlagplatz wird elektrifiziert, zudem werden bestehende Gleise auf Güterzuglänge verlängert und ein zusätzliches Gleis verlegt.

Umwege und aufwendiges Umkoppeln von Elektro- auf Dieselloks gehören nach der Modernisierung des Bahnhofs der Geschichte an. Weniger Verschubaufwand bedeutet auch weniger Lärm für die Menschen im Umfeld des Verschiebebahnhofs.

Im August 2019 wurde ein neues elektronisches Stellwerk (ESTW) am Hauptbahnhof Linz umfangreich in Betrieb genommen. Mit dem neuen Stellwerk wird es dank modernster digitaler Technik möglich, den stetig wachsenden Zugverkehr auf der Weststrecke im Großraum Linz weiterhin reibungslos und sicher abwickeln zu können. Fahrgäste profitieren von pünktlicheren Zügen und Informationen zu ihren Zugzeiten in Echtzeit. Die neue Anlage dient zugleich als Basis für den Ausbau der viergleisigen Weststrecke Richtung Salzburg.

Anfang September 2019 erfolgte der Baustart für eines der größten Bauprojekte der ÖBB-Infrastruktur AG in Oberösterreich in den kommenden Jahren. Die Westseite des Linzer Hauptbahnhofs wird viergleisig ausgebaut, um weitere Kapazitäten für den Personen- und Güterverkehr auf der Weststrecke zu schaffen. Es handelt sich um den ersten von drei Abschnitten, neben Linz – Marchtrenk und Marchtrenk – Wels, zur Herstellung der Viergleisigkeit der Weststrecke zwischen Linz und Wels.

Migration weiterer Streckenabschnitte in die fünf Betriebsführungszentralen

Darüber hinaus wurden im Jahr 2019 die Steuerbereiche der fünf Betriebsführungszentralen (BFZ) wieder deutlich erweitert. So wurden u. a. die Betriebsstellen Linz Hbf, Leonding, Pasching, Großreifling, Landl und Hieflau in die BFZ Linz, die Betriebsstellen Roppen und Imsterberg in die BFZ Innsbruck und die Betriebsstellen Krieglach und Mitterdorf-Veitsch in die BFZ Villach migriert. Damit werden bereits rd. 55% des Hauptnetzes der ÖBB-Infrastruktur AG von den fünf Betriebsführungszentralen angesteuert.

Das BFZ-Ausfallskonzept beschreibt, wie im Störungs- bzw. Ereignisfall schnellstmöglich der Betrieb in hoher Qualität abgewickelt werden kann und die Beeinträchtigungen im nationalen und internationalen Zugverkehr so gering wie möglich gehalten werden können. Das Ausfallskonzept sieht vor, dass die BFZ-Systeme und -Bedienplätze nahtlos von anderen BFZ-Standorten übernommen werden können, was im Störfall die Arbeit deutlich erleichtert.

Dadurch sollen Infrastruktureinschränkungen vermieden werden.

ETCS – European Train Control System

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

Mit der Umsetzung des ETCS-Migrationsplans wird die Sicherstellung der Interoperabilität auf Basis europäischer Vorgaben ermöglicht und gewährleistet. Damit können die gesetzlichen Vorgaben sowohl in technischer als auch in zeitlicher Hinsicht eingehalten werden. Eine enge Koordination mit dem BFZ-Ausfallskonzept ist jedenfalls sichergestellt. Damit wird im immer dichter und komplexer werdenden Bahnbetrieb für die entsprechende Sicherheit, Pünktlichkeit und Qualität gesorgt und die Kundenanforderungen werden bestmöglich erfüllt.

Digitalisierung in der ÖBB-Infrastruktur AG

Die ÖBB-Infrastruktur AG setzt Digitalisierung und Automatisierung ein, um Erfolgskriterien wie Pünktlichkeit, Sicherheit und Kundenzufriedenheit weiterzuentwickeln sowie den Zugang zur Bahn zu erleichtern. Dabei denken wir interdisziplinär und treiben Initiativen, die aus der Digitalisierung entstehen, im Konzern abgestimmt voran. Diese Initiativen realisieren Methoden der Automatisierung und Digitalisierung im System Bahn, um durch mehr Effizienz die Kapazität, die Wirtschaftlichkeit und die Qualität zu verbessern.

Vor dem Hintergrund der konkreten Herausforderung, die relevanten Themen mit den vielen Facetten erfolgreich abzuwickeln, etablieren wir die notwendigen Prozesse und arbeiten an der Bereitstellung der erforderlichen Fähigkeiten und Ressourcen. Damit schaffen wir eine zentrale Voraussetzung für einen erfolgreichen und zielgerichteten Transformationsprozess. Die Initiativen im Kontext der Digitalisierung wurden in enger Abstimmung mit den betroffenen Bereichen innerhalb der ÖBB-Infrastruktur AG definiert, denn nur so war es möglich wesentliche Verbesserungen, die einen direkten Mehrwert in den operativen Bereichen mit sich bringen, zu erzielen. Erste messbare Projekte sind die Zuglaufcheckpoints und „Greenlight“, die hochgenaue Verortung von Fahrzeugen. Es geht darum, Informationen über Fahrzeuge in unserem Bahnnetz umfassend und standardisiert digital bereitzustellen und so betriebliche Prozesse zu unterstützen und die Sicherheit weiter zu verbessern.

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

Die ÖBB-Infrastruktur AG hat im Berichtszeitraum mehrere Kooperationen mit Infrastrukturbetreibern durchgeführt bzw. vertieft, um die internationalen Erkenntnisse und Entwicklungen im Bereich der Digitalisierung effizient zur Weiterentwicklung des Bahnbetriebs zu nutzen. Hierzu zählt zum Beispiel die Kooperation zwischen SBB und ÖBB-Infrastruktur AG im Programm „Smart Rail 4.0“. Außerdem ist die ÖBB-Infrastruktur AG seit 2019 Mitglied bei EULYNX, um aktiv die Weiterentwicklung der Stellwerkstechnik voranzutreiben und die Vorteile der Digitalisierung zu verankern.

Um eine Effizienzsteigerung im Bereich der Anlagenbereitstellung zu realisieren, setzt die ÖBB-Infrastruktur AG auf das Thema Building Information Modeling (BIM). BIM ist eine objektorientierte, informationsbasierte Planungsmethode und verknüpft dreidimensionale Konstruktionen mit weiteren Informationen wie Produkteigenschaften, Kosten, Bauablauf, betreiberrelevante Details, etc. Durch BIM werden digitale Modelle „intelligent“. Seit 2016 werden Großprojekte sowie ein Planungsprojekt mit dieser neuartigen digitalen Methode bearbeitet. Da internationale Standards für BIM im Bereich Infrastruktur derzeit noch fehlen, arbeitet die ÖBB-Infrastruktur AG gemeinsam mit anderen Infrastrukturbetreibern aus der ganzen Welt aktiv bei der Standardentwicklung – dem sogenannten IFC-Rail Projekt von buildingSMART International – mit. So konnte im Berichtszeitraum gemeinsam ein sogenannter Candidate Standard für Eisenbahninfrastruktur erarbeitet und international abgestimmt werden, der in den nächsten Jahren zu einem finalen ISO-Standard weiterentwickelt werden soll. Damit schafft die ÖBB-Infrastruktur AG die Voraussetzungen für einen international abgestimmten, homogenen und konsistenten Datenfluss und damit die Voraussetzungen für eine weitere Effizienzsteigerung im Bereich der Instandhaltung von Anlagen.

Das Programm MovIT (Modular verknüpfte IT) innerhalb des Geschäftsbereiches Streckenmanagement und Anlagenentwicklung startete 2017 mit dem Ziel, eine zukunftssichere IT-Landschaft für prozessunterstützende- bzw. anlagendatenverwaltende Applikationen aufzubauen. Dabei werden einerseits Bestandsdatenbanken und Bestandsapplikationen abgelöst, andererseits kommt es zu Neuentwicklungen von Applikationen auf Grund der Bedarfe aus Fachbereichen, Stäben und Regionen. Sämtliche Projekte innerhalb des Programms MovIT berücksichtigen stets die Rahmenbedingungen der ÖBB-Infrastruktur AG und werden laufend mit allen relevanten Stakeholdern abgestimmt.

Darstellung der gesamten Rahmenplan- und sonstigen Investitionsprojekte

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

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

¹⁾ Die Investitionen betreffen Restarbeiten nach erfolgter Inbetriebnahme.

¹⁾ Inbetriebnahme der Inselbahnsteige und des Kundenbereichs erfolgte 2018.

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

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

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

⁵⁾ Streckenabschnitt Ebenfurth – Wr. Neustadt Civitas Nova 2019 fertiggestellt.

⁶⁾ Bf. Fronleiten 2019 fertiggestellt.

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

Rahmenbedingungen und Herausforderungen

Zu den Aufgaben der ÖBB-Infrastruktur AG zählen sowohl die Planung, Errichtung, Instandhaltung und der Betrieb der Schieneninfrastruktur als auch das Erbringen von Dienstleistungen im Eisenbahnbereich. Die KundInnen nehmen dabei stets eine zentrale Rolle ein. Der Ausbau integrierter Mobilität, Investitionen in WLAN und Mobilfunk sowie die laufende Weiterentwicklung der Bahnhöfe sind nur ein paar Beispiele für die Innovationskraft und Kundenorientierung des ÖBB-Konzerns. Generationen engagierter MitarbeiterInnen haben das Unternehmen geprägt und dadurch einen wichtigen Beitrag zur Modernisierungskraft geleistet, die schon immer beispielhaft für das Unternehmen war. So wurde auch dieses Jahr ein Hauptaugenmerk auf die Weiterbildung und Förderung der MitarbeiterInnen gelegt.

Mit März 2019 wurde ein neuer Stab „Unternehmensentwicklung“ in der ÖBB-Infrastruktur AG etabliert. Die Bereiche Strategie und Innovation, Forschung und Entwicklung, Organisationsentwicklung und Prozessmanagement wurden im Stab Unternehmensentwicklung als Leitfunktionen gebündelt.

2019 erfolgte die Grundsteinlegung für den neuen Bildungscampus am Standort St. Pölten, wo die Aus- und Weiterbildung für eisenbahnspezifische Berufsgruppen wie FahrdienstleiterInnen, VerschieberInnen, TriebfahrzeugführerInnen oder WagenmeisterInnen erfolgen wird. Damit schaffen wir ein österreichweites Kompetenzzentrum, in dem einheitliche Standards auf hohem Niveau vermittelt werden können.

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

Die fortschreitende Marktliberalisierung, insbesondere bestärkt durch europäische Richtlinien im Rahmen der Eisenbahnpakete, führt zu einem stetig wachsenden Wettbewerb im Personen- und Güterverkehr. Mittels gezielter Investitionen schafft der ÖBB-Infrastruktur-Konzern die Voraussetzungen für attraktive Mobilität, ermöglicht einen einfachen Zugang zur Bahn und sorgt für Sicherheit, Pünktlichkeit und besten Kundenservice. Beispielsweise verlangt der Kunde im intermodalen Transportsegment nach einem One-Stop-Shop, der ihm nicht nur den Umschlag und die Lagerung seiner Ladeeinheiten, wie z. B. Container organisiert, sondern auch andere Value-Added-Services wie Stuffing oder Equipmentreparatur anbieten kann.

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

Strategie und Strategieumsetzung – Wichtige Initiativen im Konzern



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

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

Darauf aufbauend werden in den Streckenentwicklungsplänen (SEP) die Vorgaben und Inhalte aus dem Zielnetz 2025+ und dem NEP in Etappen konkretisiert, priorisiert und auf die jeweilige Strecke übergeleitet. Durch die Fokussierung auf strategische Ziele und Maßnahmen spezifizieren die SEPs die Vorgaben für die Weiterentwicklung der Strecken. Sie zeigen somit den Weg zur Erreichung und Umsetzung des Zielnetz 2025+ auf und bilden ein wichtiges Instrument für die Operationalisierung. Um auch künftig weiter die richtigen strategischen Maßnahmen setzen zu können, wird bereits jetzt am Zielnetz 2040+ gearbeitet.

Strategische Initiativen

Strategische Initiativen sind wichtige, koordinierte Vorhaben der ÖBB-Infrastruktur AG, welche die Entwicklung des Unternehmens signifikant fördern und einen wesentlichen Beitrag für Erreichung strategischer Zielsetzungen leisten:

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

Infrastruktur – Investitionen in Ausbau und Sicherheit

Infrastrukturausbau

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

Im Laufe der nächsten Jahre werden bis 2023 gemäß dem aktuellen Rahmenplan 2018–2023 rd. 13,9 Mrd. EUR investiert, ein Großteil davon in die Reinvestitionen bzw. den Ausbau von Bahnhöfen, Park & Ride-Anlagen oder Terminals sowie in wesentliche Streckenausbauten, um die Eisenbahn weiter zu modernisieren und fit für zukünftige Anforderungen zu machen.

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

Park & Ride-Ausbau

Die intelligente Verknüpfung von Verkehrsträgern ist essenziell für ein nachhaltiges und effizientes Verkehrssystem. Um die Schnittstelle zwischen dem motorisierten Individualverkehr (MIV) und dem System Eisenbahn möglichst einfach zu gestalten, hat die ÖBB-Infrastruktur AG in den vergangenen Jahren bereits verstärkt Park & Ride-Anlagen errichtet. Mit der Zielsetzung, auch in den nächsten Jahren jährlich über 2.000 Pkw-Stellplätze sowie mindestens 1.200 überdachte Zweiradabstellplätze neu in Betrieb zu nehmen, soll dieser Weg weiterverfolgt werden. Hauptaugenmerk zur Errichtung neuer Park & Ride-Anlagen (Pkw-Stellplätze) auf Verkehrsstationen liegt im Umfeld von Ballungsräumen (z. B. im Umkreis von rd. 30 km von Hauptstädten). Es ist nicht vorgesehen, Park & Ride-Anlagen direkt in den Hauptstädten zu errichten. Situierungen von Park & Ride-Anlagen sollen so erfolgen, dass der motorisierte Individualverkehr schon im Nahbereich der „Quelle“ strukturiert angesprochen wird (frühzeitiger Umstieg auf den ÖV).

E-Mobility

Elektromobilität soll die Funktionalität der Verkehrsstation als multimodalen Mobilitätshub erweitern, da die Anzahl der E-Pkws in den nächsten Jahren maßgeblich steigen wird. Bisher wurde an rund 50 Park & Ride-Anlagen bedarfsgerechte E-Pkw-Ladeinfrastruktur geschaffen. Im Zuge des Neu- und Ausbaus von Park & Ride-Anlagen wird die Ausrüstung von Lademöglichkeiten weiter fortgeführt.

Die Flotte des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns umfasst im Geschäftsjahr 2019 47 Elektrofahrzeuge, 44 davon werden im Rahmen des österreichweiten Carsharing-Angebots „ÖBB Rail&Drive“ angeboten.

ÖBB als Arbeitgeber – Fit für die Zukunft

Bis zum Jahr 2030 können im ÖBB-Konzern rd. 16.400 MitarbeiterInnen in den Ruhestand wechseln. Da davon rd. 7.900 MitarbeiterInnen auf den ÖBB-Infrastruktur-Konzern entfallen, steht der Konzern vor einer großen Herausforderung und einer ebenso großen Chance. Um diese bewältigen zu können, ist das Ziel für den Konzern, seine Attraktivität am Arbeitsmarkt zu steigern – z. B. durch eine neue Arbeitgebermarke.

Unsere strategischen Ziele:

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

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

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

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

Um im ÖBB-Infrastruktur-Konzern die großen Herausforderungen des demografischen Wandels und des damit verbundenen Wissensverlustes erfolgreich bewältigen zu können, werden im Zuge eines konzernweiten Ausbildungsprogramms KollegInnen zum Wissenstransfer-Coach bzw. zum Moderator des Wissensmanagement-Self-Checks ausgebildet. Diese Initiativen, neben der Identifikation von Mitarbeitern mit Spezialwissen, die von Wissenstandems begleitet werden und anderen bereits getroffenen Maßnahmen zum standardisierten Wissensmanagement, dienen dazu, den Herausforderungen aus dem Generationenmanagement gerecht zu werden.

Die strategische Personalplanung (SPP) ermöglicht dem ÖBB-Infrastruktur-Konzern, den langfristigen Bedarf an Massenfunktionen (Fahrdienstleiter, Verschub und technische Instandhaltung) festzustellen, um die entsprechenden Prozesse, wie das Recruiting und die Sicherstellung der entsprechenden Ausbildungsressourcen einzuleiten.

Nachhaltigkeit und Klimaschutz – Bahn und Bus als nachhaltige Mobilitätsanbieter

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

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

- die Erhöhung der Eigenerzeugung aus erneuerbaren Energieträgern (Wasser, Wind, Sonne) zur wirtschaftlichen Sicherung der Stromversorgung,
- die Erhöhung der Versorgungssicherheit und Stabilisierung der Stromkosten und
- eine schrittweise Umstellung auf 100% CO₂-freie Energieversorgung der Bahninfrastruktur.

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

Die ÖBB-Infrastruktur AG betreibt derzeit in Kärnten im Raum Obervellach die zwei Wasserkraftwerke „Obervellach“ und „Lassach“ mit einer Jahresenergieproduktion von insgesamt rd. 92 Gigawattstunden (GWh). Diese Kraftwerksanlagen sind seit über 90 bzw. 100 Jahren in Betrieb und erreichen in den nächsten Jahren das Ende ihrer technischen Lebensdauer. Mit dem Projekt „Kraftwerk Obervellach“ wird unter Berücksichtigung der europäischen wasserwirtschaftlichen Rahmenbedingungen in die bestehenden Kraftwerke „Obervellach“ und „Lassach“ investiert. Die neue Kraftwerksanlage weist anschließend eine Jahresenergieproduktion von rd. 125 Gigawattstunden (GWh) auf, womit eine Erhöhung der Energieerzeugung am Standort Obervellach um mehr als 35% erreicht wird. Die Projektgesamtkosten betragen insgesamt rd. 177,0 Mio. EUR.

Das Reinvestitionsvorhaben „Kraftwerk Spullersee, Standortoptimierung (Bau)“ leistet ebenfalls einen wesentlichen Beitrag zur Erreichung dieser strategischen Ziele. Zudem erfordert das zunehmende Schienenverkehrsaufkommen und insbesondere die Verdichtung des Schienenverkehrs (Taktfahrplan) die Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Bahnstromsystems. Das Kraftwerk Spullersee nutzt heimische Wasserkraft und wird zur Lieferung von umweltfreundlichem, CO₂-freiem Bahnstrom als Treibstoff für die „grüne Bahn“ eingesetzt.

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

Innovation – mit neuen Ideen zum Erfolg

Innovation als wichtiger Hebel für die Strategieerreichung

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

Innovation als Netzwerk verstehen

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

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

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

Open Innovation

Um die Innovationskultur im ÖBB-Konzern zu stärken, wurde die Methode der „Open Innovation“ etabliert. Dadurch wird den Innovationstreibern im Konzern ein breites Dienstleistungsangebot zur Unterstützung von kundenzentrierter Innovation angeboten. Dazu zählt neben fachlich qualifizierten MitarbeiterInnen, geeigneten Räumlichkeiten, wie dem „Open Innovation Lab“, eine breite Palette an Methoden und kompetenten MitarbeiterInnen, um Innovationen zu ermöglichen. Bei der Umsetzung von Innovationsinitiativen wird das Prinzip „rapid prototyping“ angewandt: Aus Ideen werden rasch Prototypen entwickelt, die sofort im Markt bei den KundInnen getestet und auf Basis des Feedbacks weiterentwickelt werden. Der sich wiederholende Prozess erlaubt es, Ideen effizient und rasch zu relevanten Produkten, Services und Prozessen zu gestalten. Diese Methode schafft die Möglichkeit, in kurzer Zeit Kundenbedürfnisse zu verstehen und die Produkte darauf maßzuschneidern.

Ideenwerkstatt des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns

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

Im Mai 2019 wurde die beste Idee des Jahres – diesmal in der Kategorie Innovationen – im Zuge des ÖBB Mitarbeiter-Awards 2019 vergeben. Eine unabhängige Jury wählte aus einem Pool von umgesetzten Ideen 2018 (ÖBB-Konzern) ihre drei Favoriten. Diese drei Vorschläge konnten sich für die Wahl zur besten Idee des Jahres qualifizieren.

Die Gewinneridee stammt mit „Reflektierender Hemmschuh“ aus dem ÖBB-Infrastruktur-Konzern.

C.6. Sonstige wichtige Vorgänge und Ausblick

Ausblick ÖBB-Konzern

Rahmenbedingungen und Herausforderungen

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

Die wesentlichen Rahmenbedingungen werden hier noch einmal zusammengefasst:

- Fortschreitende Liberalisierung und verstärkter Wettbewerb verändern gewohnte Marktstrukturen (mehr dazu in Kapitel B.2.).
- Marktgegebenheiten sowie gesellschaftliche Entwicklungen bedingen Strukturanpassungen (mehr dazu in Kapitel B.3.).
- Neue Technologien und Kundenanforderungen verändern die Kundenerwartungen an Produkt und Service (mehr dazu in Kapitel B.3.).
- Wachsendes Umweltbewusstsein und deutliche Zunahme von Klimaschutzbewegungen führen zu verstärkter Nachfrage im öffentlichen Verkehr.

Ausblick

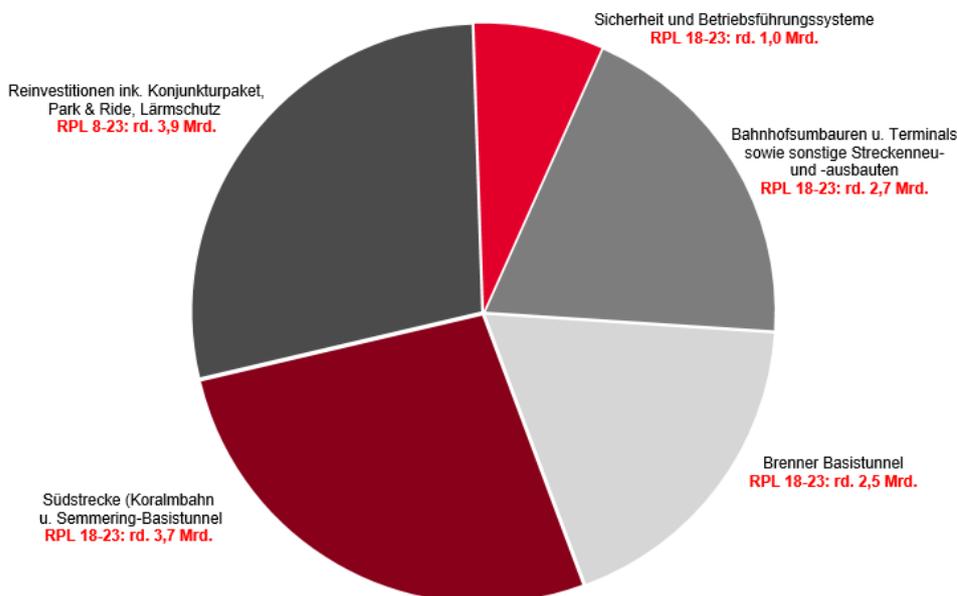
Nur die wettbewerbsfähigsten Anbieter werden nachhaltig bestehen können. Daher arbeiten die ÖBB daran, zum Qualitätsführer der europäischen Bahnen aufzurücken – sowohl in der Infrastruktur als auch im Personen- und Güterverkehr und natürlich auch als Technikdienstleister.

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

Ausblick ÖBB-Infrastruktur-Konzern

Rahmenplan 2018 bis 2023

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



Mobilfunknetzabdeckung entlang ausgewählter ÖBB Strecken und WLAN am Bahnhof

Die ÖBB-Infrastruktur AG, das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) sowie alle österreichischen Mobilfunkunternehmen haben gemeinsam die Mobilfunknetzabdeckung entlang der wichtigsten Bahnstrecken Österreichs merklich verbessert. Die ÖBB-Infrastruktur AG übernimmt dabei die Errichtung der infrastrukturellen Maßnahmen entlang der Strecken, die Mobilfunkunternehmen rüsten diese mit Sendetechnologie aus und übernehmen die Integration in deren Bestandsnetze.

Der Ausbau der Netzabdeckung entlang der Schnellbahnstrecken im Großraum Wien und auf der Strecke Wien – Salzburg wurde bereits mit Jahresende 2017 fertiggestellt. In einer zweiten Etappe werden die Südstrecke, die S-Bahn-Strecken in der Steiermark, in Kärnten, in Tirol und in Vorarlberg mit einer verbesserten Mobilfunkversorgung ausgestattet. Ein Großteil der Maßnahmen befindet sich bereits in Betrieb, mit der Gesamtfertigstellung ist im Laufe des Jahres 2020 zu rechnen.

Um den stetig steigenden Kundenanforderungen gerecht zu werden, verfolgt die ÖBB-Infrastruktur AG das Zielbild der lückenlosen Versorgung mit mobilem Breitband (5G) auf Ihrem stark belasteten Streckennetz. Mit Ende 2020 soll ein entsprechendes Planungsprojekt abgeschlossen werden, um den Ausbau ab Verfügbarkeit der Finanzierung umzusetzen. Neben bestehenden betrieblichen Diensten wird die strategische Migration des Zugfunks und aller weiteren betrieblich genutzten Funkdienste (Verschub, techn. Dienste etc.) auf das FutureRailwayCommunicationSystem (FRMCS), unter Verwendung eines dedizierten Netzes sowie der öffentlichen 5G-Netze geplant. Mit 2020 wird im Zuge einer strategischen Infrastrukturentwicklung die Fach-Strategie fertig ausgearbeitet sein.

Bis Ende 2019 wurde an 80 Verkehrsstationen ein Public-WLAN in Betrieb genommen. Neben dem freien Internetzugang am Bahnhof ermöglicht dieser neue Kommunikationskanal weitere Möglichkeiten wie z. B. den Zugang zu digitalen Abfahrts- und Ankunftsinformationen, Bahnhofsinformationen, Fahrplänen, Ticketverkauf, Verkehrsmeldungen, VR-Anwendungen und damit einen noch besseren Zugang zum System Bahn. Die Nutzerzahlen befinden sich auf konstant hohem Niveau, sodass Public-WLAN auch bei zukünftigen Ausbauten von ausgewählten Verkehrsstationen (ab einer Kundenfrequenz von 1.000/Tag) berücksichtigt wird.

Digitalisierung

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

Sowohl die Optimierung der Kostenstruktur als auch die Erhöhung der Sicherheit stehen bei dem neu integrierten Studienmuster einer Eisenbahnkreuzungssicherungsanlage ebenso im Mittelpunkt, die einen weiteren Anstoß zu Neuentwicklungen im Bahnübergangssektor sowie zukünftigen Regulativen geben sollen. Zudem werden die Möglichkeiten der Blockchain-Technologie für die Einbindung von Sicherungsanlagen in das Gesamtsystem unter Verwendung von 5G-Netzen für die Datenanbindung evaluiert.

Die intelligente Vernetzung bestehender Systeme in der Zugvorbereitung, dabei vor allem bei aufwendigen Vershubtätigkeiten, wird als Prototyp im Projekt PORTHOS im Feld erprobt und soll erhebliche Effizienzsteigerung und damit eine schnellere und sicherere Abwicklung ermöglichen. Auch die Digitalisierung von Prozessen im Bahnbetrieb wird manuelle Tätigkeiten reduzieren, Unterlagen digital über die gesamte Bearbeitungskette zur Verfügung stellen und durch eine mobile Anwendung bis in das Fahrzeug reichen, um auch den Triebfahrzeugführer zielgerichtet zu informieren.

Um die zunehmende Vielzahl an Zugfahrten zu disponieren wird in den digitalen Traffic-Management-Systemen der ÖBB-Infrastruktur AG eine automatisierte Konflikterkennung sowie -lösung stufenweise implementiert, welche auf Basis laufend aktueller Daten und über intelligente Algorithmen mögliche Optimierungen identifiziert und den optimierten Betriebsablauf dem Fahrdienstleiter als Empfehlung zur Bestätigung vorschlägt. Durch diese intelligente Beeinflussung des Zugverkehrs kann die Effizienz weiter gesteigert werden, was sich positiv auf die Betriebsqualität auswirkt.

Im Zuge der Digitalisierung gewinnt auch die Datenerfassung und Datenanalyse von Sensoriken wie etwa von Zuglaufcheckpoints stark an Bedeutung, da diese zunehmend sowohl als Grundlage für prädiktive Maintenance-Anwendungen und weiteren Optimierungen hinsichtlich Kostenreduktion als auch zur Erhöhung der Sicherheit und Effizienz dienen. Durch digitalisierte Informationen und Lösungen in der ÖBB-Infrastruktur wie z. B. dem ÖBB InfoHub können Informationen auch mit anderen Verkehrsinfrastrukturbetreibern vernetzt werden und bilden so die Grundlage für ein multimodales Verkehrsmanagement.

Durch den konsequenten Ausbau des Datennetzes werden mit Ende 2020 die technischen Grundlagen für die Netzwerksegmentierung (Datennetztrennung) hergestellt sein. Damit einhergehend ist die Erhöhung der Datennetzwerkssicherheit (Trennung der betrieblichen Netzsegmente von Office-Netzsegmenten), welche durch den bereits umgesetzten Ausbau von Systemen für die Netzwerksicherheit u. a. dDdos weiter gestärkt wird.

Um die Digitalisierung und die damit verbundene Effizienzsteigerung im Bereich der Anlagenbereitstellung zu realisieren, wurde 2016 das Projekt Building Information Modeling (BIM) gestartet, welches eine informationsbasierte Planungsmethode in Abstimmung mit anderen Eisenbahninfrastrukturbetreibern abbildet. Diese Methode ist bereits bei einzelnen Großprojekten sowie Planungsprojekten im Einsatz.

Das Programm MovIT (Modular verknüpfte IT) innerhalb des Geschäftsbereiches Streckenmanagement und Anlagenentwicklung startete 2017 mit dem Ziel, eine zukunftssichere IT-Landschaft für prozessunterstützende- bzw. anlagendatenverwaltende Applikationen aufzubauen. Dabei werden einerseits Bestandsdatenbanken und Bestandsapplikationen abgelöst, andererseits kommt es zu Neuentwicklungen von Applikationen auf Grund der Bedarfe aus Fachbereichen, Stäben und Regionen.

Ergebnisausblick

Die Budget- und Mittelfristplanung 2020 bis 2025 basiert auf den strategischen Konzernzielen. Das Handeln des ÖBB-Konzerns in den kommenden sechs Jahren ist auf eine Angebotsausweitung mit dem Fokus auf Kundennutzen und wirtschaftlich nachhaltiges Wachstum ausgerichtet.

D. Forschung und Entwicklung

Ende 2018 wurde nach Abstimmung der ÖBB-Infrastruktur AG mit dem BMK für 2019 festgelegt, alle erforderlichen Schritte dahingehend zu setzen, ein Forschungszentrum, das sich speziell dem Hightech-Schlüsselthema „Digitalisierung in der Bahninfrastruktur“ widmet, operativ in Einklang mit den internen sowie mit extern infrage kommenden Partnern zu institutionalisieren.

Diesem Auftrag Folge leistend hat der Stab Life-Cycle-Management und Innovationen des Geschäftsbereichs Streckenmanagement und Anlagenentwicklung bis Ende April 2019 und in weiterer Folge der Stab Unternehmensentwicklung, beide sind organisatorisch für F&E in der gesamten ÖBB-Infrastruktur AG verantwortliche Organisationseinheiten, die dazu erforderlichen Schritte erfolgreich auf den Weg gebracht.

Wesentlicher Bestandteil dieses Weges war unter anderem die aktive Teilnahme am vom BMK 2018 gestarteten Stakeholderprozess zur strategischen Ausrichtung der Forschungs-, Technologie- und Innovationsaktivitäten Österreichs im System Bahn, der im April 2019 mit einem finalen Stakeholderworkshop endete. Eingebunden war mit Vertretern von Industrie und Wissenschaft die gesamte bahnaffine Forschungscommunity Österreichs. Die ÖBB-Infrastruktur AG brachte im Rahmen dieses Prozesses unter anderem ihre seit Jänner 2018 vorliegende F&E-Roadmap RailTec 4.0 – Digitized Rail visionär denken ein.

Ende Juni 2019 wurde dann im Rahmen des nationalen Förderprogramms "Mobilität der Zukunft" von der Österreichischen Forschungsförderungsgesellschaft (FFG) im Auftrag des Fördergebers BMK die Ausschreibung „Kooperative Technologieinitiative System Bahn“ mit dem Schwerpunktthema „Automatisierung & Digitalisierung im System Bahn“ veröffentlicht. Anfang Juli beschloss die ÖBB-Infrastruktur AG, sich als Konsortialpartner an einer Einreichung, durchgeführt von der ÖBB-Holding AG als Konsortialführer, zu beteiligen. Gemeinsam wurden in Summe sieben inhaltlich ausformulierte Forschungsschwerpunkte entwickelt. Diese orientieren sich einerseits an den aktuell herausfordernden und zukünftig zu erwartenden Themenstellungen. Andererseits leisten sie einen wesentlichen Beitrag zur Automatisierung und Digitalisierung des Systems Bahn.

Von der ÖBB-Infrastruktur AG wurden von den sieben Forschungsschwerpunkten vier definiert und gemeinsam mit ausgewählten Partnern aus Wissenschaft und Industrie inhaltlich ausformuliert: Simulation des Eisenbahnbetriebs im digitalen Zwilling, Zugsicherungssystem "Light" ohne Außenlichtsignale auf Regionalbahnstrecken, Kommunikation und Versorgung autonomer, digitaler Elemente entlang von Haupt- und Regionalbahnstrecken, Verschiebung der Zukunft durch Neugestaltung der Verschiebeprozesse unter Heranziehung neuer Technologien.

Anfang November wurde im Rahmen des nationalen Förderprogramms „COMET – Competence Centers for Excellent Technologies“ von der FFG, diesmal im Auftrag der Fördergeber BMK und dem Bundesministerium für Digitalisierung und Wirtschaftsstandort BMDW, eine weitere Ausschreibung veröffentlicht. Auch hier hat sich die ÖBB-Infrastruktur AG entschlossen, sich zu beteiligen und eine Einreichung als Konsortialführer durchzuführen. Der Fokus der Forschungsschwerpunkte ist auf die Komponenten des Fahrweges sowie auf die Komponenten Brücke & Tunnel gerichtet, wobei auch hier wiederum die Instrumente Digitalisierung und Simulation zur Bewerkstelligung zukünftig zu erwartender Herausforderungen im Mittelpunkt stehen werden. Die inhaltliche Ausformulierung der Forschungsschwerpunkte passiert in einem anstehenden Arbeitsprozess, der gemeinsam mit ausgewählten Partnern aus Industrie und Wissenschaft im Frühjahr 2020 beendet wird.

Neben diesen beiden Schwerpunkten wurden auch 2019 wiederum viele weitere ÖBB-Projekte durch nationale und europäische Förderprogramme unterstützt. Die ÖBB-Infrastruktur AG ist beispielsweise am „Shift2Rail Joint Undertaking“ beteiligt. Ziel ist eine Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit der Bahnen in Europa. Auf nationaler Ebene wird eng mit dem BMK und der FFG zusammengearbeitet.

2019 befanden sich mit Stichtag 17.10.2019 in der ÖBB-Infrastruktur AG 59 teilweise zusammenhängende und übergreifende F&E-Projekte sowie die beiden Forschungsprogramme Verkehrsinfrastrukturforschung VIF und Shift2Rail mit jeweils mehreren Einzelprojekten in Bearbeitung.

Das aktuelle Projektportfolio hat ein Gesamtvolumen von rd. 23,8 Mio. EUR (für alle aktuell laufenden Projekte und jeweiligen Laufzeiten bis inkl. 2021 ohne Abzug von Förderungen).

Auszug aktueller Projekte

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

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

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

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

Komponentenzuverlässigkeit (Säule Streckeninfrastruktur)

Prototypentwicklung einer stationär im Gleis eingebauten Messeinheit zur kombinierten Detektion von instabilem Fahrzeuglaufverhalten und zugehöriger Ermittlung von Radprofilen bei Geschwindigkeiten bis zu 250 km/h.

Aufwand für Instandhaltungstätigkeiten (Säule Streckeninfrastruktur)

Entwicklung eines einfachen und automatisierbaren Diagnosesystems für die Beurteilung von Zustand und Restlebensdauer von Lärmschutzwänden mit dem Ziel, den Aufwand für die periodisch durchzuführende Zustandsbeurteilung zu reduzieren.

Kostendruck bei Anlagerrichtung (Säule Streckeninfrastruktur)

Forschungsprogramm mit dem Ziel, bedarfsgerechte Polymer-Rohrwerkstoffe für effiziente Drainagesysteme in Tunnelbauwerken mit Fokus Alterungsbeständigkeit und Neigung zu Versinterungen zu entwickeln.

Kostendruck in der Betriebsführung (Säule Betriebsführung)

Prototypentwicklung einer Plattform für Shunting-Operations mit dem Ziel, dass die VershubmitarbeiterInnen zukünftig mittels eines kompakten Einzelgerätes bei der Durchführung ihrer wachsenden, multifunktionellen Aufgaben effizient und sicher unterstützt werden.

Kapazität und Nutzungsgrad des Bahnnetzes (Säule Betriebsführung)

Forschungsprogramm mit den Zielen, zur Entwicklung eines fortschrittlichen Signalisierungs- und Automatisierungssystems beizutragen, das fähig ist, den höchsten Automatisierungsgrad anzuwenden, Züge in die Lage zu versetzen ihre Integrität selbst zu erkennen sowie Traffic-Management-Services zu verbessern und Grundlagen zur Standardisierung zu liefern.

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

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

E. Konzernbeziehungen

Muttergesellschaft ÖBB-Holding AG

Die Muttergesellschaft ÖBB-Holding AG ist eine Aktiengesellschaft nach österreichischem Recht. Die Gründung und Errichtung der Gesellschaft erfolgte auf der Grundlage des § 2 Bundesbahnstrukturgesetz 2003. Die ÖBB-Holding AG erbringt für die ÖBB-Infrastruktur AG und andere Konzerngesellschaften diverse Leistungen wie z. B. Marketing- und Treasury-Leistungen. Diese werden mittels Konzernumlage bzw. mittels Leistungsverrechnung an die Konzerngesellschaften verrechnet. Im Geschäftsjahr 2019 wurden dem ÖBB-Infrastruktur-Konzern rd. 19,2 Mio. EUR (Vj: rd. 19,1 Mio. EUR) als Konzernumlage in Rechnung gestellt.

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

ÖBB-Personenverkehr AG

Aufgabe der ÖBB-Personenverkehr AG ist insbesondere die Beförderung von Personen, einschließlich der Erbringung gemeinwirtschaftlicher Leistungen sowie die Herstellung und das Betreiben aller hierzu notwendigen Einrichtungen mit Ausnahme der Schieneninfrastruktur und die Besorgung aller damit zusammenhängenden oder dadurch veranlassten Geschäfte sowie vor allem das Führen eines öffentlichen Personenverkehrs aufgrund von Tarifen und Fahrplänen. Im Geschäftsjahr 2019 wurden mit der Gesellschaft rd. 338,1 Mio. EUR (Vj: rd. 330,9 Mio. EUR) Gesamterträge erzielt. Dem ÖBB-Infrastruktur-Konzern wurden rd. 14,1 Mio. EUR (Vj: rd. 13,8 Mio. EUR) verrechnet.

Rail Cargo Austria AG

Die Rail Cargo Austria AG hat insbesondere die Beförderung von Gütern einschließlich der Erbringung von gemeinwirtschaftlichen Leistungen sowie die Herstellung und das Betreiben aller hierzu notwendigen Einrichtungen mit Ausnahme der Schieneninfrastruktur und die Besorgung aller damit zusammenhängenden oder dadurch veranlassten Geschäfte sowie vor allem das Führen eines Güterverkehrs zur Aufgabe. Mit der Rail Cargo Austria AG wurden im Geschäftsjahr 2019 Gesamterträge in Höhe von rd. 168,1 Mio. EUR (Vj: rd. 170,7 Mio. EUR) erzielt. Dem ÖBB-Infrastruktur-Konzern wurden von der Rail Cargo Austria AG rd. 1,4 Mio. EUR (Vj: rd. 1,7 Mio. EUR) verrechnet. Es wurden keine bezogenen Leistungen aktiviert (Vj: rd. 0,2 Mio. EUR).

ÖBB-Produktion Gesellschaft mbH

Gemeinsame Tochtergesellschaft der ÖBB-Personenverkehr AG sowie der Rail Cargo Austria AG ist die ÖBB-Produktion Gesellschaft mbH („ÖBB-Produktion GmbH“). Aufgabe des Unternehmens ist insbesondere die Erbringung von Traktions- und Serviceleistungen für andere Eisenbahnunternehmen. Im Geschäftsjahr 2019 wurden mit der Gesellschaft rd. 177,4 Mio. EUR (Vj: rd. 161,4 Mio. EUR) Gesamterträge erzielt. Dem ÖBB-Infrastruktur-Konzern wurden rd. 17,3 Mio. EUR (Vj: rd. 18,0 Mio. EUR) verrechnet. Es wurden bezogene Leistungen in Höhe von rd. 0,2 Mio. EUR (Vj: rd. 0,1 EUR) aktiviert.

ÖBB-Technische Services-Gesellschaft mbH

Gemeinsame Tochtergesellschaft der ÖBB-Personenverkehr AG sowie der Rail Cargo Austria AG ist die ÖBB-Technische Services-Gesellschaft mbH („ÖBB-Technische Services-GmbH“). Aufgabe des Unternehmens ist insbesondere die Erbringung von Serviceleistungen im Zusammenhang mit Schienenfahrzeugen. Im Geschäftsjahr 2019 wurden mit der Gesellschaft rd. 27,2 Mio. EUR (Vj: rd. 24,2 Mio. EUR) Gesamterträge erzielt. Dem ÖBB-Infrastruktur-Konzern wurden rd. 31,7 Mio. EUR (Vj: rd. 33,3 Mio. EUR) verrechnet. Es wurden bezogene Leistungen in Höhe von rd. 10,6 Mio. EUR (Vj: rd. 10,8 Mio. EUR) aktiviert.

ÖBB-Business Competence Center GmbH

Die ÖBB-Business Competence Center GmbH erbringt als konzerninterne Servicegesellschaft vorwiegend standardisierte administrative Dienstleistungen. Im Geschäftsjahr 2019 wurden mit der Gesellschaft rd. 20,4 Mio. EUR (Vj: rd. 21,1 Mio. EUR) Gesamterträge erzielt. Dem ÖBB-Infrastruktur-Konzern wurden rd. 92,3 Mio. EUR (Vj: rd. 86,8 Mio. EUR) für interne Dienstleistungen verrechnet. Es wurden bezogene Leistungen in der Höhe von rd. 4,0 Mio. EUR (Vj: rd. 2,3 Mio. EUR) aktiviert.

F. Chancen- und Risikobericht

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

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

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

Prozess Chancen- und Risikomanagement



Dieser Prozess wird durch eine Risikomanagementsoftware unterstützt. Nach Prüfung und Konsolidierung der Einzelrisiken und -chancen in der konzernweiten Chancen- und Risikoplattform wird ein Bericht an den Vorstand der ÖBB-Infrastruktur AG erstellt, der die wichtigsten Risiken und die entsprechenden Gegenmaßnahmen oder Chancen abbildet.

Regelmäßig wird auch an den Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats berichtet – einerseits die jeweils aktuellsten Chancen- und Risikoreports, andererseits die Ergebnisse der Überprüfung der Funktionsfähigkeit des Chancen- und Risikomanagementsystems durch den Wirtschaftsprüfer, die im Zuge der Jahresabschlussprüfung gemäß Regel 14.3.8.5 des Public-Corporate-Governance-Kodex jährlich erfolgt. Somit soll gewährleistet sein, dass sich der Aufsichtsrat ein kontinuierliches Bild von der Effizienz und der Effektivität des implementierten Systems machen kann. Der regelmäßige Dialog mit dem Prüfungsausschuss bietet darüber hinaus die Möglichkeit, neue risikobezogene Themen top down zu identifizieren und im Rahmen des Risikomanagements weiterzubehandeln. Um formal eine stärkere Verzahnung risikonaher Funktionen (Risikomanagement, IKS, Compliance, Prozessmanagement etc.) voranzutreiben, wurde 2017 ein „Governance, Risk and Compliance“-Komitee eingerichtet.

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

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

Strategie

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

Operativer Betrieb

Risiken aus höherer Gewalt und Naturgefahren wird mit etablierten Systemen und Programmen begegnet: So ist etwa ein Naturgefahrenmanagement implementiert (inkl. Wetterinformationssystem, Hochwasserinformationssystem, Naturgefahrenhinweiskarte). Ausfallsrisiken im Bereich sämtlicher Telekommunikationsservices und der wesentlichen Datennetzdienste für den Bahnbetrieb begegnet man mit präventiven Maßnahmen zur Risikoreduktion wie Notfallplänen, Schaffung von Redundanzen oder einer örtlichen Verlagerung der Anlagenräume. Trotz grundsätzlich extrem hoher Ausfallsicherheit der Betriebsführungszentralen können Teil- oder Totalausfälle durch Terrorismus, Sabotage oder Elementarereignisse wie Brand nicht gänzlich ausgeschlossen werden. Daher ist ein gesamtheitliches Ausfallskonzept für Schlüsselemente wie Stellwerke, Fernsteuerbereiche, BFZ-Zellen und Kundeninformationssysteme Teil der Betriebsführungsstrategie. Um das Risiko eines Umsatzrückgangs und Mehraufwands durch Qualitätsprobleme bei Anlagen, vor allem bei Rollmaterial und Lokomotiven, zu vermindern, werden als Maßnahmen regelmäßige Überprüfungen der Anlagen durchgeführt. Zur Risikominderung von durch ÖBB MitarbeiterInnen verursachten Unfällen werden laufend Schulungs- und Informationsveranstaltungen organisiert. Das Risiko terroristischer Attacken wird sowohl durch gezielte Maßnahmen und Anweisungen (Verhaltensempfehlungen) als auch durch die enge Zusammenarbeit mit dem Bundesministerium für Inneres gemindert. Die bestehenden Notfall- und Krisenpläne werden laufend evaluiert und durch jährlich durchgeführte Übungen überprüft.

Absatz und Vertrieb

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

Die langfristigen wirtschaftlichen Auswirkungen des Austritts Großbritanniens aus der Europäischen Union sind derzeit noch nicht abschätzbar, der Einfluss wird aber von den meisten Wirtschaftsexperten eher als gering eingestuft. Sollte sich das Wirtschaftswachstum in Europa in Folge dessen jedoch deutlich verringern, so könnte dies einen negativen Einfluss auf die Geschäftsentwicklung des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns haben. Das direkte Geschäftsvolumen des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns mit Unternehmen aus Großbritannien ist mit Umsatzerlösen von rd. 48 TEUR jedoch als sehr gering einzustufen.

Personal, Führung und Organisation

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

Recht und Haftung

Durch den „Code of Conduct“, der die ethischen Grundsätze und allgemeinen Prinzipien, an denen das wirtschaftliche Handeln des Konzerns ausgerichtet ist, enthält, wird das Risiko von Kosten durch Strafen bei Verstößen gegen kartellrechtliche Bestimmungen gemindert. Das 2013 eingerichtete Compliance-Team dient vor allem bei diesem Risikofeld als Teil eines Risikofrüherkennungs- und Überwachungssystems sowie letztlich auch zur Risikovermeidung und somit auch der Schadensabwehr. Die Änderung von Rechtsvorschriften und Regelwerken – sowohl auf nationaler als auch auf internationaler Ebene – kann zu erhöhten Systemkosten führen (etwa durch neue technische oder organisatorische Vorgaben). Dementsprechend sorgfältig werden die Entwicklungen auf mögliche Auswirkungen untersucht, um frühzeitig reagieren zu können.

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

Einkauf und Beschaffung

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

Informationsverarbeitung

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

Töchter und Beteiligungen

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

Risiken im Zusammenhang mit Finanzinstrumenten

Originäre Finanzinstrumente

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

Derivative Finanzinstrumente

Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern setzt derivative Finanzinstrumente zur Absicherung von 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.

Das letzte im ÖBB-Infrastruktur-Konzern eingesetzte Derivat ist ein strukturiertes Derivat mit einem Nominale von rd. 20,0 Mio. EUR. Das nicht strukturierte Derivat (Plain-Vanilla-Zinsswaps) mit einem Nominale von rd. 100,0 Mio. EUR lief in 2019 wie geplant aus.

Risikodefinition und Risikomanagement in Bezug auf Finanzinstrumente

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

Liquiditätsrisiko

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

eine ausreichende Diversifizierung der Kreditgeber eine der Hauptaufgaben der Abteilung Konzernfinanzen des ÖBB-Konzerns.

Zinsänderungsrisiko

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

Der Abschluss geeigneter derivativer Finanzinstrumente zum Management von Zinsrisiken basiert auf Portfolioanalysen und -empfehlungen der Abteilung Konzernfinanzen und auf den entsprechenden Entscheidungen der Konzerngesellschaften. Seit 2019 werden keine Derivate mehr eingesetzt, da das letzte nicht strukturierte Derivat (Plain-Vanilla-Zinsswaps) mit einem Nominale von rd. 100,0 Mio. EUR in 2019 wie geplant auslief. Dies deshalb, da der überwiegende Teil der finanziellen Vermögenswerte und Finanzverbindlichkeiten fix verzinst ist. Nähere Angaben dazu finden sich unter Punkt 29.2.a. der Erläuterungen zum Konzernabschluss.

Währungsrisiko

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

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

Kontrahentenrisiko

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

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

In den vergangenen Jahren wurde das originäre Volumen an bestehenden Cross-Border-Leasing-Transaktionen erheblich reduziert, ohne den seinerzeit lukrierten Nettobarwertvorteil zu verlieren. Nach wie vor ist es Teil der ÖBB Strategie, das bestehende Risiko der Transaktionen aktiv zu managen und wirtschaftlich akzeptable Beendigungsmöglichkeiten zu nutzen. Diese Strategie wird auch in Zukunft verfolgt. Nähere Angaben zu den Cross-Border-Leasing-Verträgen finden sich unter Punkt 30.3. der Erläuterungen zum Konzernabschluss.

Rohstoffrisiko

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

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

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

Internes Kontrollsystem

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

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

Kontrollumfeld

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

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

Als Grundlage für das IKS gilt, dass Kontrollmaßnahmen zu den identifizierten Risiken aus den wesentlichen und kritischen Geschäftsprozessen nachvollziehbar dokumentiert sind, dass die Aufbauorganisation nachvollziehbar dokumentiert ist (Organigramm, Arbeitsplatzbeschreibung, Funktionsbeschreibung etc.), regelmäßig angepasst wird und die anzuwendenden Regelwerke und internen Vorgaben umfassend bekannt und verfügbar sind. Aus dem oben erwähnten Weiterentwicklungsprojekt wurden konkrete Vorgaben abgeleitet. Die Geschäftsprozesse auf Basis vorliegender Prozesslandkarten sind direkt mit definierten IKS-Schlüsselkategorien in Verbindung zu setzen und innerhalb dieser Kategorien wiederum mit den relevanten IKS-Schlüsselrisiken.

Risikobeurteilung und Kontrollaktivitäten

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

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

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

Des Weiteren ist auch eine Stabstelle Compliance etabliert. Sie agiert in ihrer anlassbezogenen Überprüfungstätigkeit weisungsfrei und wird von Compliancebeauftragten aller Teilkonzerne unterstützt. Ein weiterer wesentlicher Aspekt der Compliancetätigkeit liegt in der Umsetzung von Präventivmaßnahmen.

Information und Kommunikation

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

Ein konzernweit gültiger Mindeststandard zur Umsetzung des IKS ist veröffentlicht, wird regelmäßig evaluiert und gegebenenfalls angepasst. Weiters besteht für die Organisationseinheiten des Konzerns die Verpflichtung zu einer softwareunterstützten, vereinheitlichten Dokumentation der innerprozessual definierten Schlüsselkontrollen mit ihren Risikofeldern sowie den zugehörigen Testschritten. Auf Basis dieses nicht editierbaren, kommentierten, nachvollziehbaren Datenmaterials erfolgt auch das Berichtswesen an das Management sowie die Prüfungsausschüsse der jeweiligen Konzerngesellschaften.

Rechnungslegung

Das IKS für den Rechnungslegungsprozess ist auch Bestandteil des Prüfprogramms der Wirtschaftsprüfer im Rahmen der Jahresabschlussprüfung.

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

Die ÖBB-Business Competence Center GmbH unterstützt die ÖBB-Holding AG in ihrer Harmonisierungstätigkeit operativ durch entsprechend abgestimmte Prüfungs-, Evaluierungs- und Kommentierungsaufgaben.

Geschäftsfälle werden im ÖBB-Konzern grundsätzlich unter Einsatz der Software SAP gebucht. Bei manchen ausländischen Tochterunternehmen kommen zum Teil auch andere Softwarelösungen zur Anwendung. Somit erfolgt die Datenübertragung im Konzern weitgehend automatisiert. Upload-Files werden an die ÖBB-Holding AG geliefert, wo die Daten im Konsolidierungssystem SAP Netweaver BI zentral verarbeitet werden.

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

In den Jahren 2016 bis 2018 konzeptionierte und implementierte der ÖBB-Konzern mit dem Projekt „MORE!“ ein modernes Rechnungswesen im ÖBB-Konzern. Auslöser für das Projekt war die als Basis für eine künftige S4/HANA-Implementierung notwendige Einführung des neuen Hauptbuches und des zentralen Geschäftspartners im SAP. Das Projekt wurde dazu genutzt, nicht mehr verwendete Einstellungen, Organisationseinheiten, Stamm- und Bewegungsdaten zu bereinigen und eine Kontenplanreorganisation in mehreren Modulen durchzuführen. Weitere Schwerpunkte waren die Zusammenführung in- und ausländischer ÖBB Gesellschaften in einen Mandanten und die Einführung bestimmter neuer Funktionalitäten. Die Produktivmigration erfolgte im Jänner 2018, womit alle Buchungen seit 01.01.2018 im neuen System stattfinden.

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

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

G. Nichtfinanzielle Erklärung

G.1. Statement des Vorstands zur nichtfinanziellen Erklärung

Bahn ist Teil der Lösung

Durch die Klimaproblematik ergeben sich auch im Bereich Mobilität und Transport große Herausforderungen. So muss der Verbrauch von Diesel und Benzin in Österreich bis zum Jahr 2030 um ein Drittel sinken, damit die Pariser Klimaziele und die Vorgaben der EU erreicht werden können. Damit liegt auf der Hand, dass ohne Bahn diese Ziele nicht erreicht werden können. Die Bahn ist Teil der Lösung, ohne Bahn gibt es keine Lösung. Hinzu kommt die Digitalisierung, die dazu führt, dass viele Prozesse – sei es im Kontakt mit den Kunden, sei es bei Entwicklung und Instandhaltung der Infrastruktur – völlig neu gedacht werden müssen. Dies sind die Kernherausforderungen, vor denen die Bahn nicht nur in Österreich steht.

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

Größtes Klimaschutzunternehmen Österreichs

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

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

In einem zweiten Schritt wurde heuer auch die Energieversorgung aller Bahnhöfe, Büros, Werkstätten und anderer Anlagen ebenfalls auf Strom aus zu 100% erneuerbaren Energieträgern umgestellt.

Wer Bahn fährt oder Güter mit der Bahn transportiert, betreibt aktiv Klimaschutz. Wer mit dem Auto fährt, befeuert den Klimawandel 26-mal stärker mit Treibhausgasemissionen als ein Bahnfahrer, und ein Flugzeug stößt pro Passagier 51-mal mehr Treibhausgas aus. Jede Tonne im Gütertransport, die auf der Straße transportiert wird, verursacht 44-mal mehr CO₂ als auf der Schiene.⁴¹

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

Um den Anforderungen der KundInnen und der Gesellschaft auch in Zukunft gerecht zu werden, setzen die ÖBB mit der Ausbaustrategie „Zielnetz 2025+“ sowie den bereits begonnenen Arbeiten am Zielnetz 2040+ weitere Schritte in Richtung einer leistungsfähigen, diskriminierungsfreien und umweltfreundlichen Bahninfrastruktur – als Grundlage für mehr Züge, mehr Fahrgäste, mehr Güter und bessere Taktverkehre auf der konkurrenzlos nachhaltigen Schiene. Die Führungsrolle des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns in Sachen nachhaltiger Mobilität wird auch von externer, unabhängiger Stelle in Form der Topplatzierung beim Nachhaltigkeitsrating von 49 Transportinfrastrukturunternehmen weltweit durch die Ratingagentur ISS-oekom bestätigt.

Barrierefreier Zugang zur Bahn

Ein barrierefreier und bequemer Zugang zu Bahn und Bus für Menschen mit Behinderung, Personen mit Kinderwagen, für ältere Menschen und für Reisende mit Gepäck oder Fahrrädern ist ein wichtiges Ziel. Die ÖBB-Infrastruktur AG unternimmt in diesem Bereich große Anstrengungen: 2019 profitieren bereits 82% aller Reisenden von modernen, barrierefreien Stationen. Im Jahr 2027 werden zumindest 90% der Reisenden barrierefreie Bahnhöfe nutzen können.

Neben diesen Maßnahmen ist es wichtig, den direkten Dialog mit Betroffenen und ExpertInnen zu suchen: So werden seit dem Jahr 2014 sogenannte „Stakeholder-Dialoge“, ein bundesländerweise direkter Austausch mit Menschen mit Behinderungen, durchgeführt. Dieses erfolgreiche Format wurde 2019 durch ein neues Format ersetzt: mit den sogenannten Sensing Journeys. An vier Stationen konnte man eine Reise in die Welt der Menschen mit Behinderung unternehmen und so hautnah das Thema „Barrierefreiheit am Bahnhof“ mit allen Sinnen erfahren. Die Sensing Journeys, waren heuer am Wiener Westbahnhof, in St. Pölten, Linz und Graz zu Gast.

⁴¹ Datenquelle Umweltbundesamt 2019: Werte für Österreich, durchschnittliche Betrachtung je Pkw und tkm.

Generationenwandel steht bevor

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

Die ÖBB-Infrastruktur AG zählt mit mehr als 1.700 Lehrlingen (inklusive Lehrlinge Allgemeine Privatstiftung für berufliche Bildung) zu den größten Lehrlingsausbildungsbetrieben in Österreich. Um noch mehr Jugendliche für die Ausbildung beim ÖBB-Konzern zu begeistern, wurde heuer auf Initiative der ÖBB-Infrastruktur AG das Lehrlingsrecruiting konzernweit mit einer eigenen, modernen Kampagne unter dem Motto „#nasicher“ neu ausgerichtet. Zudem soll der Anteil jener Lehrlinge, der nach abgeschlossener Ausbildung ins Unternehmen übernommen wird, stark steigen. Ein besonderer Fokus dabei liegt auf der Ausbildung und Übernahme von weiblichen Lehrlingen, speziell in technischen Berufen. 2019 erfolgten Spatenstiche für neue Lehrwerkstätten wie z. B. in Bludenz.

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

Die Bahn der Zukunft

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

Die ÖBB als Motor und Zugpferd für die Wirtschaft

Die ÖBB-Infrastruktur AG hat 2019 rd. 2,0 Mrd. EUR gemäß den vom Parlament und Regierung beschlossenen Rahmenplänen in Ausbau und Erneuerung der Bahninfrastruktur investiert. Damit ist die ÖBB-Infrastruktur AG der größte Bauherr Österreichs und macht dadurch das Land attraktiver: Neue Bahnhöfe wie der Hauptbahnhof in Wien sind das beste Beispiel dafür, wie die Investments zur Visitenkarte für Städte werden. Zu den Erfolgsgeschichten zählen auch der Ausbau der Weststrecke und die Erweiterung der Infrastruktur durch den Brenner und das Unterinntal oder die im Bau befindliche Südstrecke mit dem Semmering-Basistunnel und der Koralmstrecke.

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

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

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

In den Terminals der ÖBB-Infrastruktur AG wurden 2019 rd. 500 Tsd. Intermodale Transport Einheiten (ITE) umgeschlagen. Diese wichtigen Einfüllpunkte sind der Katalysator für die Verlagerung von Straßentransporten auf die Schiene, weswegen die ÖBB-Infrastruktur AG die notwendigen Kapazitäten für die Bedarfe der Zukunft plant bzw. umsetzt.

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

Beitrag des Nachhaltigkeitskoordinators: Corporate Rating

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

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



2019 wurde von ISS eine weitere Integration von Produkteinheiten vorgenommen und die neue Marke ISS ESG geschaffen.

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

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

Weitere Informationen zum ISS-ESG-Rating unter: <https://www.issgovernance.com/esg/ratings/corporate-rating/>.

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

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

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

G.2. Allgemein

Rechtliche Rahmenbedingungen

Gemäß dem Bundesgesetz BGBl. I Nr. 20/2017 – NaDiVeG – ergänzt – wie dies bereits in den letzten Jahren der Fall war – eine „Nichtfinanzielle Erklärung“ (NFI-Erklärung) auf Basis des Nachhaltigkeits- und Diversitätsverbesserungsgesetzes den Lagebericht des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns. Die Angaben und Daten für den aktuellen Lagebericht wurden soweit wie möglich für die Jahre 2018 und 2019 gemacht. Die nichtfinanzielle Erklärung wird jährlich ausgegeben.

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

Aufbau der Entscheidungsgremien

Im Geschäftsjahr 2019 bestand der Vorstand der ÖBB-Infrastruktur AG aus drei Personen, die in ihrer Funktion die Sorgfalt eines ordentlichen und gewissenhaften Geschäftsleiters anzuwenden haben. Jedes Vorstandsmitglied leitet ein Vorstandsressort selbstständig und ist weiters dazu verpflichtet, die anderen über wesentliche Vorkommnisse aus ihrem Aufgabenbereich zu informieren. Die Geschäftsverteilung, Zusammenarbeit, Informations- und Berichtspflichten der Geschäftsführung sowie eine Auflistung der Maßnahmen, die der Zustimmung durch den Aufsichtsrat bedürfen, sind in der Geschäftsordnung für den Vorstand geregelt.

Im Aufgabenbereich des Aufsichtsrates liegen die Überwachung der Geschäftsführung sowie die Bestimmung über die Verteilung der Geschäfte. Im Geschäftsjahr 2019 bestand der Aufsichtsrat aus neun Mitgliedern, sechs Kapitalvertretern und drei Belegschaftsvertretern. Die Grundlage für die Tätigkeit des Aufsichtsrats bilden in erster Linie das Aktiengesetz, die Satzung, die Geschäftsordnung für den Aufsichtsrat sowie der Public-Governance-Kodex des Bundes. Zum Zeitpunkt der Berichterstellung sind im Aufsichtsrat der ÖBB-Infrastruktur AG folgende Ausschüsse eingerichtet: Prüfungsausschuss, Infrastruktur-Investitionsausschuss, Nominierungs-Personalausschuss. Aufgabe der Ausschüsse ist einerseits die Vorbereitung der Verhandlungen und Beschlüsse, andererseits die Überwachung der Ausführung der Beschlüsse für den Aufsichtsrat.

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

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

Wesentlichkeitsanalyse

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

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

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

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

Aufgrund der im Vergleich zum letzten Jahr unveränderten Unternehmensstrategie bzw. Unternehmensausrichtung der ÖBB-Infrastruktur AG wurde im Jahr 2019 keine neue Wesentlichkeitsanalyse erstellt. In weiterer Folge orientieren sich die Inhalte dieses Lageberichts deshalb nach wie vor an der Wesentlichkeitsanalyse aus dem Jahr 2018.



Nichtfinanzielle Kennzahlen

Nichtfinanzielle Kennzahlen im Überblick für 2019		2019	2018	Einheit
Allgemein				
Bahnstrecke (Betriebslänge)		4.877	4.864	Kilometer
Bahnhöfe (Verkehrsstationen)		1.048	1.061	Stück
Jährlich zurückgelegte Zugkilometer		156,4 Mio.	154,4 Mio.	Kilometer
Transportleistung		78,7 Mrd.	78,2 Mrd.	Bruttotonnenkilometer/Jahr
Pünktlichkeit Personenverkehr gesamt, alle EVU ¹⁾		95,2	95,8	Prozent
Pünktlichkeit Güterverkehr ¹⁾		77,3	77,1	Prozent
Kundenzufriedenheit ²⁾		86	85	Punkte
Corporate Rating (Oekom Research AG) ³⁾		B-	B-	Prime-Status
Umwelt				
Wirkstoffmenge (Glyphosat) ⁴⁾		5,0	2,7	Tonnen
Bahnstrom aus österreichischer erneuerbarer Energie ⁵⁾		100	100	Prozent
Gesamtenergieverbrauch		375,4	387,6	Gigawattstunden
Gesamtemission (Energiebedarf inkl. Fuhrpark)		96.422,0	76.315,5	in Tonnen CO ₂
Externe Carsharingstationen		28	25	Stück
Gesamtfläche der ÖBB-Infrastruktur AG		190,8	190,8	Quadratkilometer
Bäume im Baumkataster		11.836	11.769	Stück
Abfälle bei Bauprojekten, Deponiert		*)	2.557.386	Tonnen
Nicht gefährliche Abfälle, entsorgt		*)	1.952.523	Tonnen
Gefährliche Abfälle, entsorgt		*)	33.392	Tonnen
Sozial- und Arbeitnehmerbelange				
Mitarbeiterbefragung ⁶⁾		71	71	Indexpunkte von 100
Aktive MitarbeiterInnen und Lehrlinge		18.734	18.315	Personen
MitarbeiterInnen mit Definitivstellung		10.097	10.411	Personen
Lehrlinge		1.562	1.525	Personen
Durchschnittsalter im Inland (exkl. Lehrlinge)		43,9	46,4	Jahre
Frauenanteil (inkl. Lehrlinge)		8,6	8,4	Prozent
Menschen mit Behinderung		2,7	2,8	Prozent
Barrierefreiheit				
Bahnhöfe mit modernen, barrierefreien Stationen		rd. 300	230	Stück
Forschung				
Forschung und Entwicklungsprojekte (Stichtag 17.10.2019) in Bearbeitung		59	91	Projekte
Sicherheit				
Personenverkehr			91 mal sicherer als Straße ⁷⁾	
Gefahrguttransport			42 mal sicherer als Straße ⁸⁾	

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

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

¹⁾ Als Schwellenwert für Pünktlichkeit gilt beim Personenverkehr 5 Minuten, beim Güterverkehr 30 Minuten (der Schwellenwert beim Güterverkehr wurde 2018 von 15 Minuten auf 30 Minuten erhöht). Der Monat Jänner 2019 war durch einen extremen Wintereinbruch an der Alpennordseite mit hohen Schneemengen und einer Vielzahl an lang andauernden Streckensperren bzw. Langsamfahrstellen aufgrund der Lawinengefahr gekennzeichnet.

²⁾ Maximale Punktezahl = 100. Befragungszeitraum 23.09. bis 13.11.2019. Der Kundenzufriedenheitswert der ÖBB-Infrastruktur AG setzt sich aus der Erfassung der Kundenzufriedenheit mit schriftlichen Fragebögen (Selbstaussfüller) und Beobachtungen (Mystery-Fahrten bzw. -beobachtungen) zusammen. Der Stichprobenumfang umfasst dabei 8.200 Selbstaussfüller (Nettostichprobe = 5.267) und 620 Mystery-Beobachtungen.

³⁾ Das letzte Corporate Rating der ÖBB-Infrastruktur AG fand im April 2018 statt.

⁴⁾ Der geringe Wert von 2,7 t im Jahr 2018 ist auf eine heiße und trockene Witterung mit unterdurchschnittlichem Pflanzenwuchs in diesem Jahr zurückzuführen.

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

⁶⁾ Ergebnis der Mitarbeiterbefragung im Juni 2018. Die nächste Mitarbeiterbefragung findet erst wieder im Juni 2020 statt.

⁷⁾ Getötete Reisende pro Milliarde Personenkilometer in Österreich berechnet über den Durchschnitt der Jahre 2007 bis 2016, Quelle: Allianz pro Schiene.

⁸⁾ Gefahrgutunfälle pro Milliarde Tonnenkilometer berechnet über den Durchschnitt der Jahre 2004 bis 2013, Quelle: Allianz pro Schiene.

G.3. Umwelt

Allgemein

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

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

Umweltleitlinien, Umweltprüfung, Umweltprogramm

Umweltleitlinien, Umweltprüfung, Umweltprogramm sowie die Ziele und Maßnahmen sind Ausgangspunkt für eine Vielzahl von Initiativen und Projekten, welche die Bahninfrastruktur zu einer grünen Infrastruktur machen sollen. Die strategischen Umweltinitiativen „Vegetationskontrolle“, „Umweltinformationssystem“ und „nachhaltige Beschaffung“ wurden im Jahr 2018 in die Linienarbeit übergeführt. Das Monitoring und der Informationsaustausch erfolgt in der Umwelt- und Nachhaltigkeitsplattform.

Durch die Einführung einer überarbeiteten Umweltprüfung im Jahr 2018 wird der Einhaltung der Vorgaben der EN ISO 14001:2015 besser Rechnung getragen werden. Die Umweltleitlinien zum Thema „Energieeffizienz“, „Umweltbeschwerden“, sowie die Themen Abfallwirtschaft und Gefahrgut sind ebenfalls fixe Agendapunkte der Umwelt- und Nachhaltigkeitsplattform. Ziel der Plattform ist ein konzernweiter Austausch und das Vorantreiben der umweltspezifischen Themen.

Chemische Vegetationskontrolle

Die ÖBB-Infrastruktur AG muss aufgrund eisenbahnrechtlicher Verpflichtungen zum sicheren Bahnbetrieb die Gleisanlagen möglichst frei von Vegetation halten. Auf dem ÖBB Streckennetz werden dafür gleisgebundene Kleinspritzgeräte und für den Großteil der Strecke ein moderner Spritzzug eingesetzt, der mittels optischer Grünerkennung eine gezielte Entfernung des Gleisbewuchses mithilfe von Herbiziden ermöglicht. Um die Selektivität bei den Kleingeräten zu verbessern, wurde ein ebenfalls mit Grünerkennung ausgestattetes Prototypkleingerät entwickelt. Durch ständige Optimierungsmaßnahmen in den vergangenen Jahren konnte die eingesetzte Glyphosatmenge deutlich reduziert werden – von 9,5 t (2014) auf 5 t im Jahr 2019. Im Jahr 2018 wurden sogar nur 2,7 t Glyphosat ausgebracht, was allerdings stark mit der heißen und trockenen Witterung mit unterdurchschnittlichem Pflanzenwuchs in diesem Jahr zusammenhing. Im Dezember 2017 hat die EU-Kommission die mögliche Nutzung von Glyphosat um fünf Jahre verlängert. Die ÖBB-Infrastruktur AG strebt jedoch bereits den Umstieg auf alternative verfügbare chemische Methoden an und beteiligt sich weiterhin intensiv an Forschungsprojekten. Das Ziel dieser Projekte ist die Findung und Erprobung von alternativen Pflanzenschutzmitteln, welche derzeit noch nicht für Gleisanlagen zugelassen sind, bzw. chemiefreien Verfahren. Aus derzeitiger Sicht wird die zukünftige Strategie, die Gleise vom Bewuchs frei zu halten, aus einer Kombination von unterschiedlichen Methoden bestehen, die an die örtlichen Herausforderungen angepasst werden müssen. Die ÖBB-Infrastruktur AG steht auch bei dieser Thematik im internationalen Austausch mit anderen Bahnbetreibern, um bei dieser für den gesamten Eisenbahnsektor gleichartigen Problematik Lösungen zu finden.

Klimawandel

Der Klimawandel ist eine der großen Herausforderungen unserer Zeit. Der ÖBB-Konzern trägt mit der Verkehrsverlagerung auf die Schiene einen wesentlichen Teil zum Klimaschutz Österreichs bei und entlastet das Klima damit um mehr als 3,5 Mio. t CO₂ im Jahr. Das entspricht etwa 4% der österreichischen Gesamtemissionen, doch das Verlagerungspotenzial ist damit noch bei Weitem nicht ausgeschöpft. Haupthemmnisse, dieses auszuschöpfen, liegen im Bereich der verkehrspolitischen Rahmenbedingungen und den Wettbewerbsverzerrungen, die sich aufgrund von fehlender Kostenwahrheit und mangelnder Umsetzung des Verursacherprinzips ergeben. Einen wichtigen Beitrag zur positiven CO₂-Bilanz des ÖBB-Konzerns leistet der Einsatz von klimafreundlicher Wasserkraft. Die ÖBB-Infrastruktur AG stellt seit 2018 den EVUs Bahnstrom aus 100% österreichischer erneuerbarer Energie zur Verfügung. Fast ein Drittel davon wird in eigenen Kraftwerken produziert. Mit einer kontinuierlichen Reduktion der spezifischen CO₂-Emissionen von 253.717 t CO₂ seit 2006 haben die ÖBB im Jahr 2018 ihre Emissionen gegenüber 2006 um rd. 47% gesenkt.

Ab 2019 erfolgt auch die Drehstromversorgung der Betriebsanlagen zu 100% aus erneuerbaren Energieträgern.

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

Ein „KLIWA“-Folgeprojekt ist geplant.

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

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

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

Ein weiteres mögliches Risiko sind Gleisverwerfungen, welche sich in Zukunft aufgrund der Zunahme an Hitzetagen und steigenden Tageshöchsttemperaturen erhöhen könnten. Entsprechende Vorbeugemaßnahmen wie etwa der Versand von Hitzewarnungen über das ÖBB-eigene Wetterwarnsystem *infra:wetter* wurden bereits gesetzt.

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

Im Folgenden werden einzelne Maßnahmen beschrieben:

Infra:wetter

Beschreibung

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

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

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

Methodik

Die Wetterdaten werden von einem privaten Wetterdienst aufbereitet und auf der ÖBB-eigenen *infra:wetter*-Plattform zur Verfügung gestellt. Alle Berechtigten haben so jederzeit Zugriff auf aktuelle meteorologische Informationen. Neben einzelnen Wetterstationsdaten können auch Radardaten abgefragt und angezeigt werden. In einer eigenen Verfahrensweisung ist der Versand von laufend aktuellen Wetterwarnungen per SMS und E-Mail geregelt.

Zeitraum

Laufend.

Naturgefahrenhinweiskarte

Beschreibung

In der Naturgefahrenhinweiskarte werden entlang des ÖBB Streckennetzes die Ergebnisse der bundesweit standardisierten und objektiv erhobenen potenziellen Gefährdungsbereiche durch Naturgefahren, insbesondere von Steinschlag und Wildbachereignissen, dargestellt. Dieser strategische Überblick dient als Grundlage, um präventiv risikoreduzierende Maßnahmen, die technisch oder organisatorisch sein können, zu setzen. Aufgrund der fünfstufigen Kategorisierungen ist eine bedarfsgerechte Prioritätenreihung möglich. In Kombination mit den infra:wetter-Warnungen können gezielt lokale kurzfristige betriebliche Entscheidungen an Maßnahmensetzungen getroffen werden. Die Naturgefahrenhinweiskarte ist somit auch in Bezug auf klimatische Änderungen eine wichtige Wissensgrundlage, um den hohen Sicherheitsstandard hinsichtlich des Schutzes vor Naturgefahren zu erhalten.

Methodik

Für jene Strecken, für die eine generelle Exposition aus Naturgefahrenprozessen vorliegt, werden die Einzugsgebiete der unterschiedlichen Prozesse sowie vorhandene Schutzverbauungen mit standardisierten Aufnahmeblättern erhoben und dokumentiert. Seit dem Jahr 2012 werden den Felderhebungen numerische semiquantitative Einwirkungsberechnungen vorangestellt. Dazu wird im Rahmen von „Preprocessing“ auf Grundlage hochauflösender topografischer Daten eine morphometrische Analyse durchgeführt, um die Charakteristik der Gefahren Einzugsgebiete hinsichtlich Ablöse-, Transport- und Ablagerungsformen zu erlangen. Diese haben den Vorteil, dass z. B. Geschiebekubaturen und Auslauflängen von Muren für unterschiedliche Ereignisse und Steinschlagsszenarien simuliert und abgebildet werden können. Im Zuge der Vororterhebung zur Beurteilung der relevanten Prozessflächen werden die Ergebnisse der numerischen Voranalyse überprüft und eventuell ergänzende Feststellungen hinsichtlich der Beurteilung der Prozessaktivität vorgenommen. Dazu werden sowohl die relevanten Prozessablösebereiche als auch die Transport- und Ablagerungsformen vor Ort beurteilt. Zusammen mit der Exposition des Bauabschnittes gegenüber dem Naturgefahrenprozess wird pro potenzielle Gefahrenstelle eine Hinweiskategorie kommissionell durch ÖBB-eigene Fachleute festgelegt. In Bezug auf Wildbachprozesse werden zusätzlich die Bahndurchlässe in ihrer Form und Größe aufgenommen, da diese darüber entscheiden, ob Ereignisse schadlos ab- bzw. durchgeführt werden können. Die Ergebnisse werden mit den zuständigen Personen in den Regionen abgestimmt, gegebenenfalls organisatorische oder technische Maßnahmen abgeleitet und visualisiert dargestellt.

Zeitraum

Die vollständige Erhebung der potenziellen Gefahrenstellen an den in Bezug auf Naturgefahren sensibelsten Streckenabschnitten ist für die Prozesse Steinschlag und Wildbach bis Jahresende 2019 abgeschlossen worden.

Hochwasserbetreffenheit

Beschreibung

In Plänen, welche die Hochwasserbetreffenheit darstellen, werden im Sinne der Betriebssicherheit und Streckenverfügbarkeit jene Streckenabschnitte dargestellt, an denen für die Bahnstrecken in Österreich eine potenzielle Hochwasserbetreffenheit besteht. Bei den konkret betroffenen Streckenabschnitten ist ein technisches Maßnahmenkonzept (Machbarkeitsstudie) hinterlegt, um als Grundlage für mittel- und langfristige Planungsprojekte zur Verfügung zu stehen. Die Inhalte der Hochwasserbetreffenheit bilden dabei auch eine wesentliche Grundlage für die Bewertung von Hochwasserschutzprojekten von Dritten, die einen Einfluss auf die Bahn haben können. Beispielsweise werden die Pläne bei den Verhandlungen von Beitragszahlungen mit Dritten herangezogen.

Methodik

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

Zeitraum

01.04.2013 – 31.12.2020

Energieeffizienz

Der Bahnbereich ist ein energieintensiver Sektor. Nicht nur aus ökologischen, sondern auch aus ökonomischen Gründen ist daher das Thema „Energieeffizienz“ für den ÖBB-Konzern von zentraler Bedeutung. So spielen etwa bei der Beschaffung von neuem Rollmaterial Kriterien der Energieeffizienz eine wichtige Rolle. Darüber hinaus nimmt der ÖBB-Konzern bei

bestehenden Zügen laufend Verbesserungen vor, damit auch diese energieschonender unterwegs sind. Für die Zukunft stellen Optimierungen im Bereich Gebäude und Anlagen einen weiteren wichtigen Hebel zur Verbesserung der Energieeffizienz dar. Die positiven Resultate zeigen sich in der Reduktion der Energiekosten und dem Schutz der Umwelt durch verminderten Emissionsausstoß. Damit und mit der Umstellung der Bahnstromversorgung (2018) sowie der Drehstromversorgung (2019) auf 100% erneuerbare Energieträger leistet der ÖBB-Infrastruktur-Konzern einen wichtigen Beitrag zu den Klimaschutzzielen Österreichs und zur Sicherung unseres Lebensraums.

Am 22.11.2019 wurde das zweite Energieaudit gemäß Bundes-Energieeffizienzgesetz für den ÖBB-Konzern abgeschlossen.

Energieeffizienzmaßnahmen 2019 in der ÖBB-Infrastruktur AG, Einsparungen zu 2018:

- Bahnstrom
 - Weichenheizungssteuerung – intelligente Steuerung zur Reduktion der Einsatzzeiten – Einsparung 32,0 MWh, berechnet aus technischer Spezifikation
- Drehstrom
 - Bahnsteig-/Gleisfeld-/Signalbeleuchtung – Ausstattung mit LED – Einsparung 251,8 MWh, berechnet aus technischer Spezifikation
- Wärme
 - Gebäudesanierung – Einsparung 240,8 MWh, berechnet aus Energieausweisen und technischen Spezifikationen
- Diesel
 - Einsatz von Förderbändern statt Lkw-Transport von Aushubmaterial (Semmering- und Brenner Basistunnel) – Einsparung 4.591,9 MWh

Energieverbrauch*)	2019	2018	Veränderung absolut	Veränderung in %
Bahnstrom in GWh	32,8	37,7	-4,9	-13%
Drehstrom in GWh	226,9	216,8	10,1	5%
Erdgas in GWh	80,3	94,7	-14,4	-15%
Fernwärme in GWh	35,4	38,4	-3,0	-8%
EE-Anteil Bahnstrom in %	100	100	0	0%
EE-Anteil Drehstrom in %	100	61	39	64%
Strom aus unbekanntenen Quellen in %	0	0	0	0%

Die Sprünge in den Verbrauchswerten der einzelnen Jahre ergeben sich v. a. aus unterschiedlichen Witterungsverläufen und unterschiedlichen Anlagennutzungen.
 *) Die Zahlen für den Energieverbrauch umfassen den gesamten ÖBB-Infrastruktur-Konzern.

Fuhrparkmanagement

Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern verfügt zum 31.12.2019 über eine Flotte von 3.352 Kraftfahrzeugen. Durch Bündelung der Agenden des Fuhrparkmanagements in der Tochtergesellschaft Rail Equipment GmbH & Co KG wird ein effizienter Einsatz der Ressourcen sichergestellt. So konnte in den vergangenen Jahren durch Berücksichtigung ökologischer Qualitätskriterien in der Beschaffung und eine laufende Erneuerung des Fuhrparks der CO₂-Ausstoß kontinuierlich verringert werden. Derzeit sind sieben Fahrzeuge mit der Emissionsklasse Euro-4-Motoren, 752 mit Euro-5-Motoren und bereits 2.546 Fahrzeuge mit Euro-6-Motoren sowie 47 Elektrofahrzeuge in Betrieb.

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

Eco Driving

Durch gezielte Schulungsprogramme unter anderem im Rahmen des Projektes „Eco Driving“ wurden 2019 221 MitarbeiterInnen in spritsparendem Fahrverhalten zur Senkung des Treibstoffverbrauchs geschult. Aufgrund der positiven Entwicklung ist es beabsichtigt, diese Initiative auch in den Folgejahren fortzusetzen. Diese Maßnahmen unterstützen die positive rückläufige Entwicklung des Treibstoffverbrauchs in den vergangenen Jahren.

Carsharing

Mit dem Projekt „CarPool“ wird das Ziel verfolgt, durch ein konzerninternes Carsharing-Angebot die Auslastung von Dienstkraftfahrzeugen zu optimieren. Nach der österreichweiten Ausrollung der Poolstandorte stehen den MitarbeiterInnen nun 526 Fahrzeuge an über 88 Stationen für dienstliche Fahrten zur Verfügung.

Seit dem Fahrplanwechsel 2017/18 stehen ein Teil der Poolfahrzeuge unter der Marke „ÖBB Rail&Drive“ auch BahnkundInnen zur Verfügung. An 28 Stationen können 297 Fahrzeuge, davon 44 Elektrofahrzeuge, genutzt werden. Die Zielsetzung ist eine Vereinfachung des Zugangs zum System Bahn, die Erhöhung der Kundenzufriedenheit sowie die

Steigerung der intermodalen Wettbewerbsfähigkeit. Aufgrund der positiven Entwicklung wird das Carsharing-Angebot laufend weiterentwickelt sowie durch Kooperationen ausgebaut und erweitert.

Rail & Drive wurde 2019 Sieger im Greenpeace-Klimacheck der zwölf größten Autoverleih-Anbieter in Österreich. Hervorgehoben wird dabei vor allem die Verknüpfung von Bahn- und Elektrofahrzeuge zur Mobilität der letzten Meile.



Elektrofahrzeuge

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

Spezifische CO ₂ -Emissionen inkl. Fuhrpark für den ÖBB-Infrastruktur-Konzern	Einheit	2019	2018	Veränderung	Veränderung in %
Bahnstrom	Tonnen CO ₂ eq	229,6	2.740,8	-2.511,2	-92%
Drehstrom	Tonnen CO ₂ eq	54.002,2	26.839,9	27.162,3	>100%
Erdgas	Tonnen CO ₂ eq	21.761,3	25.663,7	-3.902,4	-15%
Fernwärme	Tonnen CO ₂ eq	7.186,2	7.795,2	-609,0	-8%
Treibstoffverbrauch	Liter	5.092.960,0	5.147.739,5	-54.779,5	-1%
CO ₂ -Ausstoß Fuhrpark	Tonnen CO ₂ eq	13.241,7	13.384,1	-142,4	-1%
Gesamtemissionen (Energiebedarf inkl. Fuhrparktreibstoffe)	Tonnen CO ₂ eq	96.421,0	76.315,5	20.105,5	26%
Anzahl Kraftfahrzeuge gesamt	Stück	3.352	3.366	-14	0%
Anzahl Schienenfahrzeuge	Stück	2.497	2.606	-109	-4%
Anzahl Lkws mit 3,5 Tonnen	Stück	158	149	9	6%
Anzahl Lkws mit weniger 5 Tonnen	Stück	17	17	0	0%
Anzahl Lkws mit über 5 Tonnen	Stück	27	28	-1	-4%
Anzahl E-Fahrzeuge mehrspurig	Stück	47	30	17	57%
Anzahl Fahrzeuge mit Emissionsklasse Euro 4	Stück	7	13	-6	-46%
Anzahl Fahrzeuge mit Emissionsklasse Euro 5	Stück	752	785	-33	-4%
Anzahl Fahrzeuge mit Emissionsklasse Euro 6	Stück	2.546	2.538	8	0%

Treibhausgasbilanz („THG-Bilanz“): Berechnung durch UBA (= Umweltbundesamt) nach den aktuellen österreichischen Emissionsfaktoren (Erdgas und Fernwärme Stand 2019, Bahnstrom und Drehstrom Stand 2018). Die signifikanten Änderungen der CO₂-Emissionen sind auf die Umstellung der Bahnstromversorgung auf 100% erneuerbare Energie sowie auf die unterschiedliche Zusammensetzung des Drehstrommixes in den Jahren 2017 und 2018 zurückzuführen.

Die Varianz der CO₂-Emissionen zwischen den Jahren ergibt sich aus den schwankenden Bedarfsmengen.

Die berichteten Fuhrparkdaten für das Jahr 2019 umfassen erstmals auch alle Fahrzeuge der WS Service GmbH. Um dennoch die Veränderung zum Vorjahr darzustellen, wurden die Werte des Jahres 2018 ebenfalls dementsprechend angepasst. Die WS Service GmbH ist ein Gemeinschaftsunternehmen der ÖBB-Infrastruktur AG und der voestalpine Weichensysteme GmbH.

Flächen- und Artenschutz

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

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

Die Betriebslänge des Streckennetzes betrug 2019 4.877 km (Vj: 4.864 km), die Grundstücksfläche 190,8 km² (Vj: 190,8 km²).

Flächenbilanz der ÖBB-Infrastruktur AG*) in km²	2019	2018
Gesamtfläche	190,8	190,8
verwaltete Gebäudenettogrundfläche aller Gebäude (inkl. Verkehrsstation)	8,4	8,4
Nettogrundfläche der Gebäude (ohne Verkehrsstationen)	2,7	2,7
sonstige Freiflächen (Gärten, Wiesen, Böschungen etc.)	7,4	7,9
P & R-Anlagen	1,3	1,2

*) Flächen in Verwaltung der ÖBB-Immobilienmanagement GmbH.

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

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

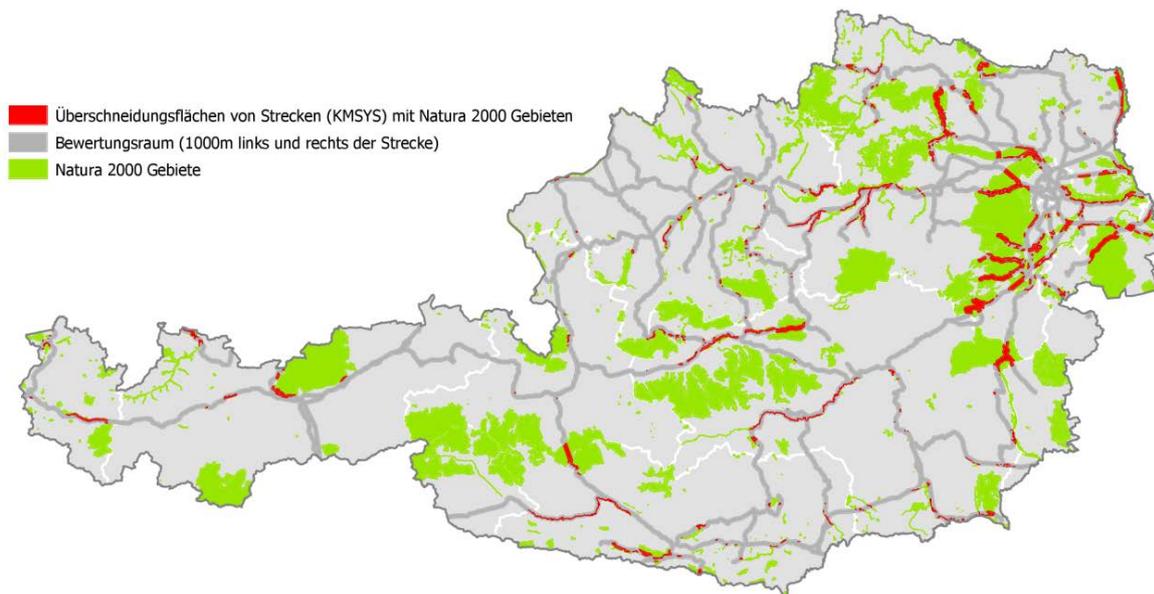
Im Baumkataster der ÖBB-Infrastruktur AG waren mit Stichtag 15.10.2019 11.836 Bäume und 206 verschiedene Baumarten erfasst (2018: 11.769 Bäume, 204 Baumarten und -sorten). Die drei häufigsten Baumarten auf öffentlich zugänglichem Bahngrund waren 2019 Spitzahorn, Birke und Rosskastanie mit jeweils ungefähr 1.000 Exemplaren.

In den letzten Jahren wurden im Umfeld der großen Neu- und Ausbauprojekte Hunderte Hektar an naturschutzfachlich wertvollen ökologischen Ausgleichsflächen geschaffen (eine quantitative Erfassung und Verortung dieser Flächen im geografischen Informationssystem der ÖBB-Infrastruktur AG ist in Planung). Diese Flächen haben nachweislich zur signifikanten Verbesserung der biologischen Vielfalt in den jeweiligen Regionen beigetragen und stellen heute wichtige Trittsteinbiotop dar. Doch auch die Bahnbegleitflächen am Bestandsnetz ermöglichen auf den zunehmend intensiver genutzten und verbauten Flächen Landschaftsnetzungen und Wandermöglichkeiten für migrierende Tierarten. Durch Querungshilfen wird Tierarten mit großen Lebensraumsansprüchen der gefahrlose Wechsel über die Bahntrassen ermöglicht. Zusätzlich wurde ein Forschungsprojekt gestartet, bei dem Wildwarngeräte für den Einsatz an Bahngleisen getestet werden sollen, um damit in Zukunft Wildtierkollisionen an neuralgischen Punkten weitgehend vermeiden zu können. Zum Schutz von Großvögeln vor Stromschlägen werden in Abstimmung mit der Vogelschutzorganisation Bird Life Austria Kunststoff-Schutzkappen auf den Mastspitzen angebracht. Vogelanzprall an Glasflächen wird durch eine Vogelschutzmarkierung in Form von 4 mm starken, schwarzen Linien im Abstand von 50mm auf den Glasflächen vermieden. Leider erweist sich das Naturschutzrecht als hinderlich, wenn es um die Umsetzung von freiwilligen Biotopverbesserungsmaßnahmen für geschützte Arten geht. Diese Maßnahmen, wie z. B. die Anlage von Amphibienlaichgewässern oder das Ausbringen von Samen streng geschützter Pflanzen, wären zwar betrieblich, technisch und finanziell machbar, sind allerdings aufgrund der Verbotstatbestände im Artenschutzrecht oft nicht realisierbar, da das Risiko für spätere Komplikationen und Auflagen im Fall von betrieblichen oder baulichen Maßnahmen besteht.

Berührungspunkte von Bahnstrecken der ÖBB-Infrastruktur AG mit Natura 2000 Gebieten (Stand 2019)



Auf Basis eines Streifens bis 1000m links und rechts der Strecke (KMSYS) als Bewertungsraum ergibt sich eine Überschneidungsfläche von 878 km² mit Natura 2000 Gebieten (SPA und SCI)



Quellen: ÖBB Infra, European Environment Agency (EEA), 2019
 Maßstab: 1:2.250.000

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

Wasserverbrauch

Der Wasserverbrauch der ÖBB-Infrastruktur AG betrug im Jahr 2019 rd. 1,2 Mio. m³ (1.238.686 m³), im Jahr 2018 waren es rd. 2,0 Mio. m³ (1.969.038 m³). Das Wasser (Trink- und Brauchwasser) stammt zum überwiegenden Teil aus der kommunalen Versorgung, zusätzlich gibt es 137 Quellen, die auf Bahngrund liegen und deren Nutzung auf Grundlage bestehender Wasserrechte aus der Vergangenheit erfolgt. Die ÖBB-Infrastruktur AG betreibt keine Wasseraufbereitungsanlagen für kommunale Abwässer, sondern leitet diese in die zentrale, öffentliche Kanalisation ein.

Im Bereich des Fahrweges von Eisenbahnen stellt die nachhaltige Bahnentwässerung einen wesentlichen Punkt für die Gewährleistung einer langfristigen sicheren und stabilen Gleislage dar. Hierbei wird das Niederschlagswasser aus dem Gleiskörper sowie allenfalls über Böschungen zufließende Wasser über Gräben, Grabenmauern oder Drainagen gesammelt und sicher zur nächsten Vorflut (Einleitpunkt) weitergeleitet. Die anfallende Wassermenge ist dabei abhängig von der Anzahl der Gleise und den topografischen Verhältnissen. Eine Wasserentnahme oder ein Wasserverbrauch findet hierbei nicht statt. Treten zum Beispiel in Böschungen unterirdische Wässer zutage, werden diese gefasst und ebenfalls bis zur nächsten Vorflut geleitet. Die Einleitung der Niederschlagswässer in die Vorflut (z. B. Bach, Fluss, Grundwasser) erfolgt derart, dass keine schädlichen Auswirkungen auf diese erfolgen. Bei Vorflutern mit Wasserstress werden je nach Wassermenge und möglicher Aufnahmekapazität des Vorfluters Rückhaltevorrückrichtungen wie z. B. Drosselschieber vorgesehen. Im Zuge der Wasserrückführung werden vor allem für die einzelnen Bauphasen Wasseruntersuchungen aus chemischer Sicht durchgeführt, sodass entsprechende Maßnahmen gesetzt werden können, um die Vorfluter durch die Wasserrückführung nicht nachteilig zu beeinflussen. Beispiele hierfür sind: Absatzbecken, Gewässerschutzanlagen, Filteranlagen etc. Aus dem regelmäßigen Bahnbetrieb treten grundsätzlich keine Verunreinigungen für die Vorflut bzw. kein Austritt von schädlichen Substanzen auf. Die Einleitungen erfolgen gemäß den Vorgaben des Wasserrechtsgesetzes nur im Einklang mit den entsprechenden wasserrechtlichen Genehmigungen. Vor Ansuchen um die wasserrechtlichen Genehmigungen finden Abstimmungen mit den Behörden, Fischereiberechtigten, Gemeinden usw. statt. Das Ziel liegt hierbei in der Konsensfindung sowie in der nachhaltigen Einleitung der Bahnwässer in die Vorflut, ohne diese negativ zu beeinträchtigen.

Abwässer, die in Form von Niederschlagswässern aus dem Bahnkörper sowie durch das von Böschungen zufließende Wasser auftreten, werden nicht direkt in Gewässerkörper (von kleinen Bächen bis hin zu großen Flüssen sowie dem Grundwasser etc.) eingeleitet, sondern stets einer Reinigung mittels Humusfilter, Absetz- und Versickerungsbecken unterzogen. Wässer aus Störfällen (z. B. im Tunnel) werden separat aufgefangen. Die Ableitungen sind grundsätzlich mit Schiebern versehen, die im Störfall sofort geschlossen werden können. Dadurch wird eine Einleitung von verunreinigten Wässern in die Gewässerkörper verhindert. Die Gewässerkörper können dabei als Schutzgebiete ausgewiesen sein (beispielsweise Grundwasserschutz- oder Grundwasserschongebiete). Eine Wiederverwendung der eingeleiteten Wässer durch andere Organisationen erfolgt nicht. Bei UVP-pflichtigen Projekten erfolgt im Zuge der Planung auch eine ökologische Bestandsaufnahme des betroffenen Gebiets. Es werden Maßnahmen erarbeitet und letztendlich nach Einholung aller hierfür erforderlichen Genehmigungen umgesetzt, sodass die natürlichen Lebensräume erhalten bleiben.

Lärm

Eine unerwünschte Auswirkung des Bahnbetriebs ist der Lärm. Die ÖBB unternehmen aufgrund ihres hohen ökologischen Anspruchs große Anstrengungen, um den Schienenverkehrslärm sowohl an der Quelle als auch an der Strecke zu reduzieren. Mit dem Einsatz von Schallschutzwänden und Schallschutzfenstern wird der ortsfeste Lärmschutz sowohl im Rahmen der Bestandslärmsanierung als auch bei Neu- und Ausbaustrecken weiter ausgebaut. Im Rahmen von Forschungsprojekten werden bei der ÖBB-Infrastruktur AG neue und innovative Maßnahmen zur Verringerung von Eisenbahnlärm sowie hinsichtlich Lärmvorsorge geprüft und bei positiven Ergebnissen umgesetzt; eine Bahnlärm-Forschungsstrategie ist in Ausarbeitung.

Auf der Basis der Europäischen Interoperabilitätsrichtlinie NOI TSI erfolgt nicht nur die Neuanschaffung von leisen Güterwagen, sondern auch die Umrüstung von Bestandsgüterwagen bis 08.12.2024. Zum Jahresbeginn 2019 sind bereits 50% der österreichischen Flotte der Rail Cargo Group (RCG) leise Wagen, dieser Anteil soll lt. Plan bis zum Ende 2019 auf rd. 65% steigen. Die Umrüstung der Bestandsgüterwagen soll planmäßig bis 2021 erfolgen – also drei Jahre vor den europäischen Vorgaben.

Von der ÖBB-Infrastruktur AG erfolgt nach den Vorgaben der Europäischen Interoperabilitätsrichtlinie NOI TSI die Identifizierung der „leiseren Stecken“, auf denen ab 08.12.2024 nur mehr leise resp. entsprechend umgerüstete Güterwagen verkehren dürfen. Darüber hinaus gewährt die ÖBB-Infrastruktur AG für ihr Schienennetz seit der Netzfahrplanperiode 2018 einen Abschlag auf das Wegeentgelt („Lärmbonus“) für die Güterverkehrsleistungen von EVUs, sofern sie leise Güterwagen verwenden. Der Lärmbonus ist ein lärmabhängiger Wegeentgeltbestandteil gemäß Artikel 4 der Durchführungsverordnung (EU) 2015/429 und soll einen Anreiz für die Nachrüstung von Güterwagen mit lärmarmen Bremstechnologien (z. B. Verbundstoff-Bremssohlen) bieten.

Gefahrgut

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

Gefahrgut: Schiene 42-mal sicherer als Lkw

Gefahrgutunfälle pro Milliarde Tonnenkilometer,
Durchschnitt 2004–2013



Nach dem RID (Regelung zur internationalen Beförderung gefährlicher Güter im Schienenverkehr) Ausgabe 2019 gibt es Melderichtlinien für Unfälle und Zwischenfälle mit gefährlichen Gütern im Zuge der Beförderung oder Verladung. Die Mengenschwellen sind je nach Gefährlichkeit der Stoffe unterschiedlich. Solche Meldungen sind an das BMK bei Verletzung von Personen, Sach- und Umweltschäden oder Sperre eines Hauptverkehrsweges abzugeben.

Im Jahr 2019 gab es keine Vorfälle, die eine solche Meldung nach Abschnitt 1.8.5 RID/ADR (Europäisches Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf Schiene und der Straße) erforderlich gemacht hätten.

Zusätzlich wurden durch Mitarbeiter der ÖBB-Infrastruktur AG – Technische Überwachung 2019 insgesamt 1.126 Kontrollen an RID-Fahrzeugen im Betrieb durchgeführt. Auch bei diesen Kontrollen waren keine Meldungen nach RID/ADR erforderlich.

Abfallmanagement

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

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

Abfalltabelle ÖBB-Infrastruktur AG

Bezüglich der Abfalldaten ist zu beachten, dass diese für das Jahr 2019 zum Zeitpunkt der Berichtslegung noch nicht vorliegend waren. Dies ist auf das Ende des Abfallwirtschaftsjahres am 31.12. und der darauffolgenden Erfassung der Abfalldaten aus den diversen Geschäftsbereichen und Tochtergesellschaften in einer zentralen Datenbank bis zum 31.03. des Folgejahres zurückzuführen. Dementsprechend werden an dieser Stelle die Abfalldaten für das Jahr 2018 berichtet, die Abfalldaten für das Jahr 2019 werden im Lagebericht des Folgejahres enthalten sein.

Abfallart in Tonnen	2018				Anmerkungen
	Bauprojekt Abfälle		Betriebliche Abfälle		
	Nicht gefährliche Abfälle	Gefährliche Abfälle	Nicht gefährliche Abfälle	Gefährliche Abfälle	
Wiederverwendung im Bauvorhaben	76.589				
Übergabe an Recycler	210.575		30.715 ⁵⁾		
Kompostierung			1.997		Mähgut, Laub, Holz, Strauchschnitt
Rückgewinn (RM) ¹⁾	134.000				Sieben und Wiederverwendung als Gleisschotter
Rückgewinn (AHM) ²⁾	29.600				Brechen und Wiederverwertung als Tragschicht
Müllverbrennung				19.599	Holzschwellen und Masten
Betriebseigene Deponien	2.557.386				Bodenaushub und Tunnelausbruch
Lagerung am Standort ³⁾	-	-	-	-	nicht erfasst
Sonstiges ⁴⁾	1.680.508	3.852	30.725	9.941	

- 1) Durch moderne Bahnbaumaschinen kann ein Teil der bei Gleisbaustellen anfallenden Materialien vor Ort als Sekundärrohstoff wieder im Gleis eingebaut werden. Durch eine besondere gleisgebundene, maschinelle Reinigungstechnologie (RM) wird Gleisschotter gesiebt und als Gleisschotter wiederverwendet.
- 2) Bei der maschinellen Untergrundsanie rung mittels AHM wird Gleisschotter von den oberen 20 cm des Schotterbetts gebrochen und mit neuem Tragschichtmaterial vermischt und als Tragschicht wiederverwendet.
- 3) Entspricht der Zwischenlagerung von Material am Standort, welches später wieder eingebaut wird. Diese zwischengelagerten Massen werden momentan nicht erfasst.
- 4) Die Ablagerung von gefährlichen Abfällen ist nur auf Untertagedeponien zulässig. In Österreich werden keine Untertagedeponien betrieben, weswegen die gefährlichen Abfälle einer Abfallbehandlung zugeführt werden. Die Art der Behandlung variiert je nach Abfallart (Schlüsselnummer) und obliegt den wirtschaftlichen und technischen Möglichkeiten des Abfallbehandlers. Nicht gefährliche Abfälle werden einem befugten Sammler oder einem Abfallbehandler übergeben. Die Art der Behandlung variiert je nach Abfallart (Schlüsselnummer) und obliegt den wirtschaftlichen und technischen Möglichkeiten des Abfallbehandlers (Wettbewerb).
- 5) Typische Eisen und Nichteisenmetalle (Schrott).

G.4. Sozial- und Arbeitnehmerbelange (inkl. Stakeholdermanagement)

Stakeholder-Management

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

Kundengruppen der ÖBB-Infrastruktur AG

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

<p>Eigentümer / Politisches Umfeld</p>	<p>Eigentümer & Politisches Umfeld (z.B. Länder, Gemeinden)</p> <p>Die ÖBB-Infrastruktur AG errichtet die österreichische Schieneninfrastruktur im Auftrag des Eigentümers Republik Österreich. Die Republik Österreich ist Eigentümer und zugleich Kunde der ÖBB-Infrastruktur AG, indem über vereinbarte Rahmenpläne der Ausbau der Schieneninfrastruktur in Österreich „bestellt“ wird. Dazu kommen die Beiträge zur Instandhaltung und zur Betriebsführung - §42(1) und (2)</p>
<p>B2B Business to Business</p>	<p>EVU & sonstige Business-Kunden</p> <p>EVU auf Österreichs Schienennetz – Stand Oktober 2019: 56 Sonstige Business Kunden: aus den Bereichen Energie, Immobilien (Mieter, Pächter, Käufer von ÖBB-Immobilien,...), Terminals (z.B. Operateure, Reedereien oder Spediteure), etc.</p>
<p>B2C Business to Consumer</p>	<p>Fahrgäste & Personen, die sich zu sonstigen Zwecken auf dem Bahnhof aufhalten</p> <p>Fahrgäste beziehen Leistungen der ÖBB-Infrastruktur AG bei Ankunft oder Abreise am Bahnhof. Personen, die sich zu sonstigen Zwecken auf dem Bahnhof aufhalten: z.B. Personen, die Reisende abholen oder sich zum Einkaufen auf dem Bahnhof aufhalten.</p>

Mit 56 EVUs und drei Authorized Applicants (NEVU) bestehen Infrastrukturnutzungsverträge (Stand Oktober 2019). Der Anteil externer EVUs gemessen an den Zugkilometern beträgt im Personenverkehr 8,1 %. Im Güterverkehr liegt der Anteil externer EVUs auf Basis Bruttotonnenkilometer bei 28,5 %.

2019 hatten 44 externe Kunden einen Bahnstromnetznutzungsvertrag und 43 externe Kunden einen Energielieferungsvertrag mit der ÖBB-Infrastruktur AG abgeschlossen. Dies entspricht einem Marktanteil von rund 98% im liberalisierten Bahnstrom- bzw. Energiemarkt. Alle Kunden der ÖBB-Infrastruktur AG wurden seit 01.01.2018 mit Bahnstrom, der zu 100% aus österreichischen erneuerbaren Energieträgern stammt, versorgt. (Stand 09.10.2019).

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

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

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

Im Bereich der Kundengruppen „Eigentümer/Politisches Umfeld“ wird aufgrund der Komplexität und der laufenden Zusammenarbeit auf gesonderte Kundenzufriedenheitsumfragen verzichtet.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Die ÖBB-Infrastruktur AG nimmt weiters an zahlreichen Events rund um das Thema Sicherheit während des Jahres teil. Dabei geht es vor allem um die Erhöhung der subjektiven Sicherheit.

Dem Thema „Bewusstseinsbildung für das richtige Verhalten vor Eisenbahnkreuzungen“ wird jedes Jahr rund um den „International Level Crossing Awareness Day“ (ILCAD) besondere Aufmerksamkeit gewidmet. Wesentlicher Partner 2019 war wie auch bereits die Jahre zuvor die Wirtschaftskammer, Sparte Fahrschulen. FahrschullehrerInnen und -prüferInnen sind wichtige Multiplikatoren für das Thema „Sicherheit bei Eisenbahnkreuzungen“. Ihnen wurde im Rahmen einer Sonderzugfahrt – medial begleitet – die Möglichkeit geboten, dem Lokführer „über die Schulter“ zu schauen und so für die Dauer einer Fahrt dessen Perspektive einzunehmen. Europaweiter Ideenaustausch dazu erfolgt im Rahmen der ILCAD-Meetings der Union internationale des chemins de fer, Internationaler Eisenbahnverband (UIC).

Aktuell ist die ÖBB-Infrastruktur AG Mitglied bei 78 nationalen und internationalen Organisationen und Institutionen aus den Bereichen Verkehr, Energie, Technik, Umwelt, Normenwesen etc. Dazu zählen der Internationale Eisenbahnverband (UIC), die Österreichische Gesellschaft für Straßen- und Verkehrswege (GSV), die Austrian Energy Agency (AEA) und viele mehr.

Nicht zuletzt zeigt das Glaubwürdigkeitsranking 2016 des SORA-Instituts, dass die ÖBB bei 73% ihrer Stakeholder als glaubwürdiges Unternehmen gesehen werden und sich somit in den Top drei der glaubwürdigsten österreichischen Unternehmen befindet.

Der Markenwert der Marke ÖBB als integrativer Indikator für den wirtschaftlichen Erfolg entwickelte sich laut Erhebung des European Brand Instituts in den vergangenen Jahren durchwegs positiv und liegt 2019 mit einem Markenwert von rd. 1,9 Mrd. EUR auf Platz 6 der „Österreichischen Topmarken“. Die österreichischen Bahnfahrer befinden sich bezüglich der zurückgelegten Kilometer auf Platz 1 innerhalb der Europäischen Union und sind laut Eurobarometer der Europäischen Kommission die zufriedensten Bahnkunden der EU.

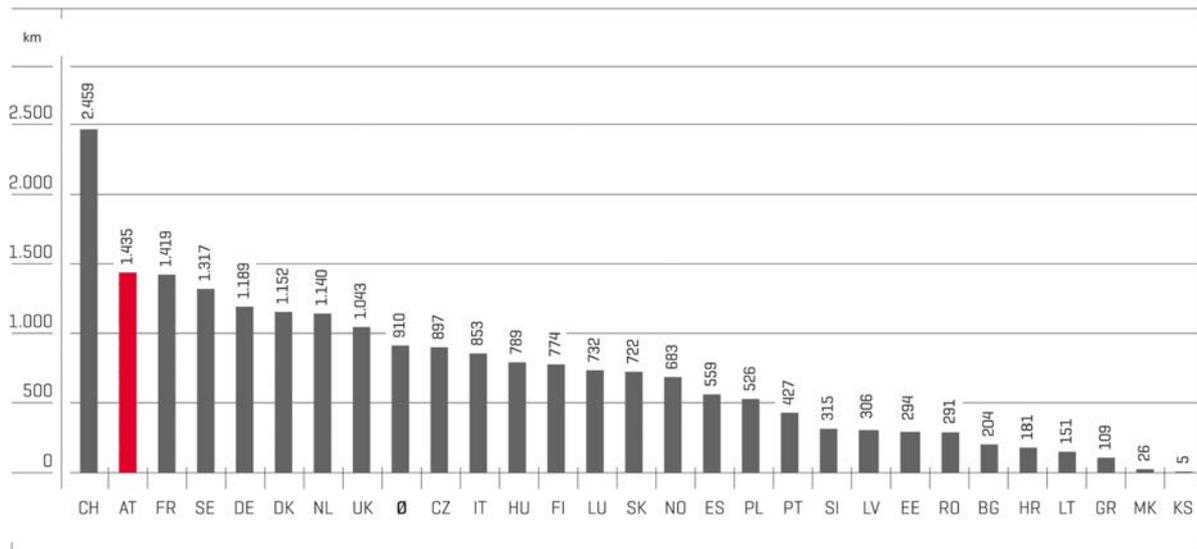


Abbildung: Je Einwohner mit der Bahn zurückgelegte Entfernung im Jahr 2017. Quelle: Erhebung und Berechnung Schienen-Control, IRG-Rail Marktbericht.

Personal

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

Anzahl MitarbeiterInnen Köpfe	31.12.2019	31.12.2018	Veränderung		Durchschnitt	
			Stichtag	in %	2019	2018
Angestellte	4.328	3.965	363	9%	4.138	3.836
ArbeiterInnen	2.747	2.414	333	14%	2.580	2.209
MitarbeiterInnen mit Definitivstellung	10.097	10.411	-314	-3%	10.222	10.676
Gesamt aktive MitarbeiterInnen	17.172	16.790	382	2%	16.940	16.721
Lehrlinge	1.562	1.525	37	2%	1.419	1.416
Gesamt mit Lehrlingen	18.734	18.315	419	2%	18.359	18.137

Anzahl MitarbeiterInnen FTE	31.12.2019	31.12.2018	Veränderung		Durchschnitt	
			Stichtag	in %	2019	2018
Angestellte	4.235,7	3.881,5	354,2	9%	4.047,6	3.752,3
ArbeiterInnen	2.740,7	2.408,5	332,2	14%	2.575,3	2.204,5
MitarbeiterInnen mit Definitivstellung	9.859,3	10.145,2	-285,9	-3%	9.968,1	10.453,5
Gesamt aktive MitarbeiterInnen	16.835,7	16.435,2	400,5	2%	16.591,0	16.410,3
Lehrlinge	1.562,0	1.525,0	37,0	2%	1.419,4	1.416,1
Gesamt mit Lehrlingen	18.397,7	17.960,2	437,5	2%	18.010,4	17.826,4

MitarbeiterInnen mit Definitivstellung sind ÖBB-Angestellte, die den „Allgemeinen Vertragsbedingungen für Dienstverträge bei den Österreichischen Bundesbahnen“ (AVB) unterliegen, vor dem 01.01.1995 eingetreten und aufgrund der Bestimmungen der AVB unkündbar sind. Diese Mitarbeitergruppe wird in den nächsten Jahren aufgrund der bevorstehenden Pensionierungswellen kleiner.

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

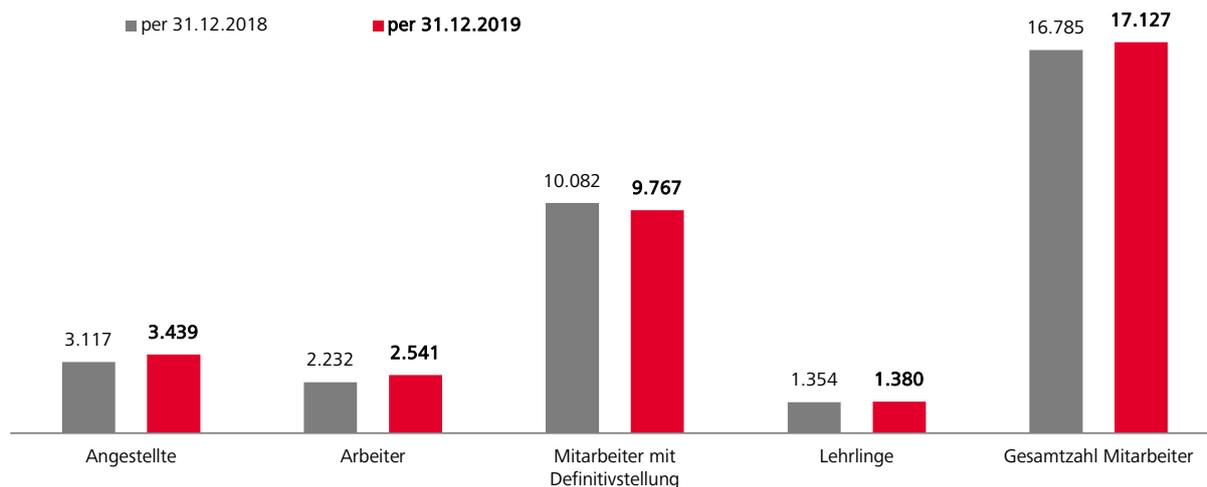
Im ÖBB-Infrastruktur-Konzern werden MitarbeiterInnen, die den AVB unterliegen (der Großteil davon mit Definitivstellung), und MitarbeiterInnen, die Kollektivverträgen unterliegen, beschäftigt. In einer Tochtergesellschaft werden auch MitarbeiterInnen beschäftigt, die keinem Kollektivvertrag unterliegen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

Der Personalstand des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns stieg im Berichtsjahr auf 18.734 MitarbeiterInnen. Rd. 54% (Vj: rd. 57%) des Personalstands entfielen auf MitarbeiterInnen mit Definitivstellung. Das Durchschnittsalter (exkl. Lehrlinge) lag bei rd. 43,9 (Vj: rd. 46,4) Jahren. Der Frauenanteil (inkl. Lehrlingen) betrug rd. 8,6% (Vj: rd. 8,4%).

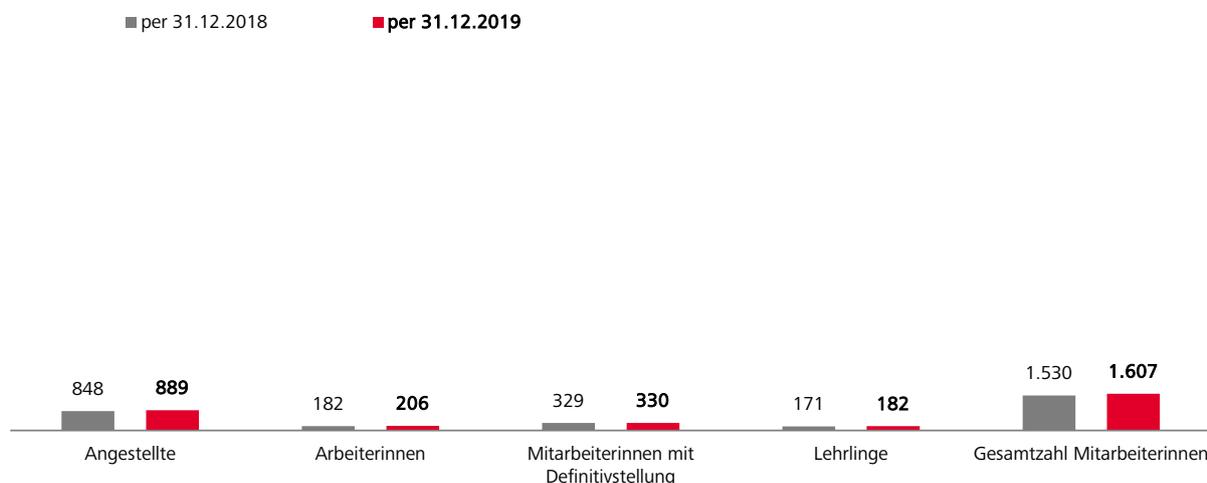
Der Prozentsatz der lokal angeworbenen Führungskräfte beträgt 100%. Die Definition von „lokal“ orientiert sich an der Geburt oder dem unbegrenzten Aufenthaltsrecht in Österreich. Als Führungskräfte gelten gemäß Führungskräfte-Policy im ÖBB-Konzern das Executive-Management, die Managementlevel 1 und 2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

Die Geschlechterverteilung nach Arbeitsverhältnis

Gesamtzahl Mitarbeiter

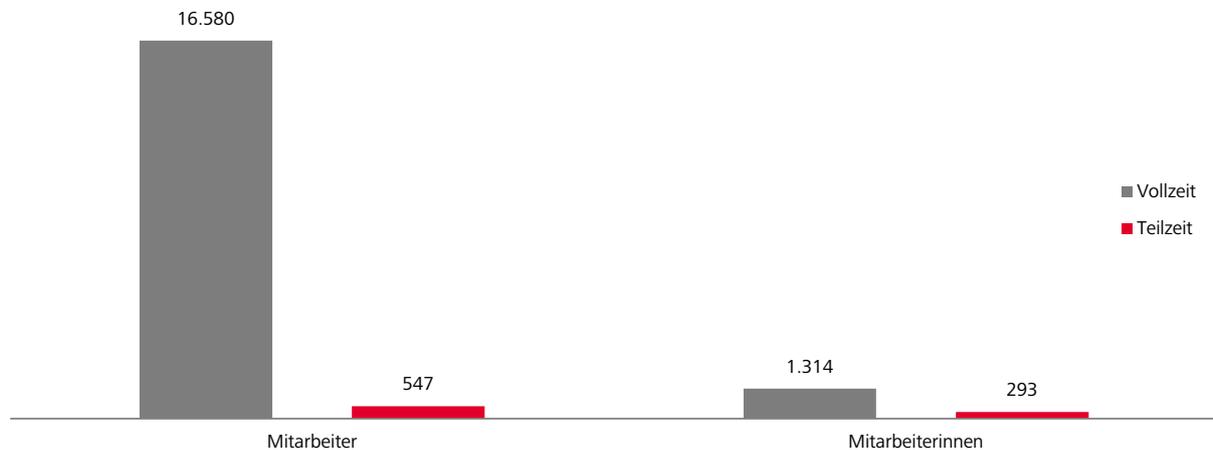


Gesamtzahl Mitarbeiterinnen



Darüber hinaus waren im Geschäftsjahr 2019 durchschnittlich 418 (Vj: 491) externe Leasingkräfte, insbesondere im Bereich Facility-Services (Sicherheit, Reinigung), beschäftigt.

Die Mitarbeiterstruktur nach Beschäftigungsausmaß



Fachausbildung und Lehrlingsausbildung im ÖBB-Konzern

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

Die ÖBB-Infrastruktur AG bietet als größter technischer Lehrlingsausbilder österreichweit 18 Lehrberufe an. Aktuell werden rd. 1.700 junge Menschen (inklusive Lehrlinge Allgemeine Privatstiftung für berufliche Bildung) zu hochqualifizierten FacharbeiterInnen ausgebildet, vorrangig in technischen Berufsfeldern. Die Ausbildung ist staatlich ausgezeichnet, so zum Beispiel mit dem Wiener Qualitätssiegel als „TOP-Lehrbetrieb“. Die LehrabsolventInnen erreichen jährlich zahlreiche Preise und Auszeichnungen bei Berufswettbewerben: 2019 wurden Lehrlinge in Wien und Tirol Landessieger im Bereich Mechatronik, Elektrotechnik und Anlagen- und Betriebstechnik, zudem wurden viele „Stockerplätze“ erreicht. Hinzu kommen zahlreiche 2. und 3. Plätze. Und auch bei den Bürokaufleuten konnten bei den Berufswettbewerben auch heuer wieder Topplatzierungen erreicht werden. 98% der Lehrlinge schließen ihre Lehrzeit erfolgreich ab.

Die ÖBB-Infrastruktur AG fördert darüber hinaus auch „Lehre und Matura“ und eröffnet somit ihren Lehrlingen eine Möglichkeit der Weiterqualifizierung. 230 Jugendliche nehmen diese bereits wahr. Neben der fachlichen Ausbildung hat auch die Förderung der sozialen Kompetenz einen hohen Stellenwert. Unter dem Motto „Frauen & Mädchen in die Technik!“ engagiert sich die Lehrlingsausbildung dafür, die technische Ausbildung für Frauen und Mädchen noch attraktiver zu gestalten, und konnte damit unter den Lehrlingen heuer erstmals einen Frauenanteil von 14,3% erreichen. Für dieses Engagement wurde die Lehrlingsausbildung der ÖBB-Infrastruktur AG 2018 mit dem „amaZone-Award“ ausgezeichnet.

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

Seit 2018 investiert die Lehrlingsausbildung der ÖBB-Infrastruktur AG in viele neue, moderne Anlagen. Bereits im Oktober 2018 wurde die neue Lehrwerkstätte in Wien eröffnet. Im 10. Bezirk bietet die Lehrwerkstätte Wien nun 650 Lehrlingen optimale Bedingungen zum Erlernen eines technischen Berufs auf modernstem Stand. Auch in die anderen Standorte wird investiert: In den nächsten Jahren werden für rd. 37,0 Mio. EUR die Lehrwerkstätten Feldkirch, Innsbruck und Knittelfeld sowie das Lehrlingsheim in St. Pölten neu bzw. umgebaut. Und auch im Bereich der angebotenen Berufe tut sich etwas: Seit Herbst 2019 werden junge Menschen neu auch im Beruf „E-Commercekauffrau/-mann“ ausgebildet und die Vorbereitungen auf einen weiteren neuen, zukunftsorientierten Lehrberuf („Applikationsentwickler/-in – Coding“) laufen auf Hochtouren. Start hierfür wird der Herbst 2020 sein.

Im Bereich der eisenbahnspezifischen Aus- und Weiterbildung liegt der Schwerpunkt der beiden Bildungszentren in der Wiener Kundratstraße sowie in St. Pölten-Wörth sowie den regionalen Trainingszentren weiterhin auf den Themen „TriebfahrzeugführerInnen“, „WagenmeisterInnen“, „FahrdienstleiterInnen“ und „Verschub“. Das BZELW bietet hierfür die Aus- und Weiterbildung für ÖBB-MitarbeiterInnen aber auch für MitarbeiterInnen von konzernexternen Drittfirmen an.

Personalentwicklung

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

Das „infra:bildungsleitbild“ definiert dabei die Grundprinzipien der Aus- und Weiterbildung und ist die Basis sowohl für die Konzeption als auch für die Durchführung aller Entwicklungsmaßnahmen. Das 2017 gestartete Leadership-Programm „In Führung gehen“ wurde 2019 mit dem Modul „Zukunft bauen – strategisch und innovativ führen“ abgeschlossen.

Zur Wissenssicherung und gezielten Nachfolgeplanung wurden sowohl teilkonzernweite (wie etwa „infra:karriere“) als auch bereichsspezifische Programme (z. B. Nachwuchskräftepools, „Fit4Future“) erfolgreich weitergeführt. Für das pädagogische Personal (FachtrainerInnen, LehrlingsausbilderInnen und FachexpertInnen im Training) wurden eigene „infra:bildungsleitbild“-Workshops flächendeckend durchgeführt, um sie in ihrer wichtigen Rolle als Wissens- und WertemultiplikatorInnen im Unternehmen zu unterstützen – im kommenden Jahr wird ein E-Learning für diese Zielgruppe zu diesem Thema folgen, um die Wirksamkeit weiter zu stärken.

Das Training „Sich besser präsentieren für Young Leaders“ wurde 2019 erstmals durchgeführt, um neue Führungskräfte im Umgang mit besonders herausfordernden Präsentationssituationen gegenüber KollegInnen, GeschäftspartnerInnen oder Vorgesetzten zu unterstützen.

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

In den von der ÖBB akademie 2019 angebotenen Lehrgängen für Führungskräfte und ExpertInnen nahmen in Summe 128 MitarbeiterInnen teil. Im September 2018 startete mit 15 BerufseinsteigerInnen das Programm „trainees für mobilität“ für HochschulabsolventInnen mit technischer oder betriebswirtschaftlicher Ausbildung. Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern hat aus diesem Programm sieben MitarbeiterInnen übernommen.

Für den Bereich der externen Schulungen, die erst ab einem gewissen Wert zentral organisiert werden, wurden im Jahr 2019 rund 150 konzernexterne Kurse, Seminare und Fachtagungen veranstaltet.

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

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

Employer-Branding, Personalmarketing und Recruiting

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

Konzernweit wurde 2019 die Arbeitgebermarke NEU eingeführt, welche die Überordnung für alle Personalmarketing- und Recruiting-Aktivitäten in der ÖBB-Infrastruktur AG darstellt.

Der Bereich des Recruitings der ÖBB-Infrastruktur AG bedient eine breite Palette an verschiedenen Zielgruppen: TechnikerInnen ab HTL-Niveau, FahrdienstleiterInnen, kaufmännische Positionen und viele mehr. Das Recruiting der Massenfunktionen sowie der Querschnittsfunktionen wurde im Rahmen des ÖBB-zentralen Recruitings mit den dafür in der Infra qualifizierten Fachkräften an die ÖBB-Business Competence Center GmbH (BCC) übergeben. Das zentrale Lehrlingsrecruiting soll durch Auftrag der Holding in der ÖBB-Infrastruktur AG für alle Konzerngesellschaften gebündelt werden. Im Herbst 2019 wurde hierzu eine Arbeitsgruppe gestartet.

Um eine gezielte Ansprache der zukünftigen MitarbeiterInnen zu garantieren, positioniert sich die ÖBB-Infrastruktur AG gezielt auf diversen Schul- und Hochschulmessen in ganz Österreich. Darüber hinaus initiiert das Personalmarketing auch diverse Kooperationsprogramme mit unterschiedlichen Bildungseinrichtungen und setzt abgestimmte Schwerpunkte je nach den Anforderungen des Unternehmens. Dies schafft Kontakt zwischen den zukünftigen BewerberInnen und dem Unternehmen. Auch das Angebot an Praktika – mit Fokus auf technische Fachrichtungen – wird aktiv ausgebaut und bietet HTL-SchülerInnen die Möglichkeit, erste Berufserfahrungen zu sammeln. Nebst der konzernweiten Marketingmaßnahmen und Informationsmedien wurde auch Infra-spezifisches Informationsmaterial (Jobvideos, Folder, ...) erstellt, um die Vielzahl der Funktionen der Infrastruktur AG bestmöglich abzubilden und zu bewerben.

Um bereits frühzeitig neue MitarbeiterInnen für das Unternehmen zu begeistern (vor allem jene von technischen Hochschulen), begleiten wir Studierende bei ihrer Diplomarbeit und bieten dabei ein befristetes Dienstverhältnis. 2019 konnten wir damit bereits drei junge AkademikerInnen begeistern.

Das Programm *infra:building* an der HTL Ortweinschule in Graz wurde erfolgreich fortgesetzt. Das neue Programm *infra:exploring* an der HTL Mödling wurde erfolgreich gestartet. Aus dem speziell für Bauingenieurinnen konzipierte Programm *infra:WOMENToring* konnten wir bereits zwei Mitarbeiterinnen gewinnen.

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

Diversität und Gleichstellung

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

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

Zielsetzung

Gleichstellungsmanagement

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

Diversity-Management

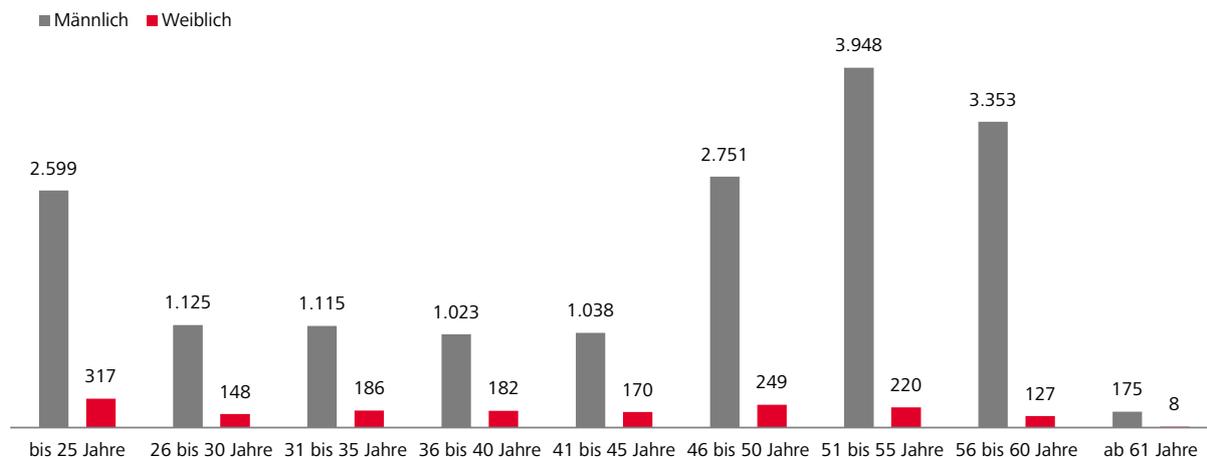
Diversity-Management geht über Chancengleichheit hinaus und nutzt die Vielfalt der Beschäftigten zum Vorteil aller Beteiligten, indem strategische Diversitätsziele von der ÖBB-Holding AG für den Konzern festgelegt werden, und unterliegt einem regelmäßigen Controlling. Die Entwicklung von passgenauen Maßnahmen und die Umsetzung erfolgt in den Konzerngesellschaften. Im Fokus dieser Diversitätsstrategie bis 2023 stehen die kontinuierliche Erhöhung des Frauenanteils in der Belegschaft des ÖBB-Konzerns auf 16,3%, bei den weiblichen Führungskräften auf 20% und nachhaltiges Personalmanagement im Sinne des Generationenmanagements. Ein weiterer Schwerpunkt ist die Umsetzung des Programmes für MitarbeiterInnen mit Behinderungen. Das Diversity-Management in der ÖBB-Infrastruktur AG initiiert, begleitet und überprüft gemeinsam mit den Geschäftsbereichen Maßnahmen, die den strategischen Zielen folgen. Der Frauenanteil im Teilkonzern ÖBB-Infrastruktur soll bis 2023 auf 10,5% erhöht werden.

Maßnahmen

Zur Erhöhung des Frauenanteils wurden bereits einige Maßnahmen gesetzt, wie das „Girls!Tech-Camp“ (powered by IBM & ÖBB), der Einsatz von weiblichen technischen Lehrlingen als Rolemodels, die auf Messen und Schulen speziell über die Ausbildung und den Einsatz bei der ÖBB-Infrastruktur AG berichten oder das „infra:WOMEntoring“ an der TU Graz, Frauenplätze bei Ausbildungsprogrammen der ÖBB akademie, Laufbahnworkshops, spezifische Coachingangebote für Frauen, Workshops zu Gender- und Diversity-Management und zum Gleichbehandlungsgesetz. Die bessere Vereinbarkeit von Beruf und Betreuungspflichten unterstützt die ÖBB-Infrastruktur AG beispielsweise durch den Betriebskindergarten „Timi’s Mini MINTs“ mit naturwissenschaftlichen und technischen Schwerpunkten, die stundenweise Kinderbetreuung mithilfe von Flying Nannies, das RailMap*Karenzmanagement, die intensivere Kommunikation der Leistungen des Waisen- und Unterstützungsvereins des ÖBB-Konzerns sowie durch Teilzeitmodelle und Homeoffice-Arbeitsplätze.

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

	bis 25 Jahre	26 bis 30 Jahre	31 bis 35 Jahre	36 bis 40 Jahre	41 bis 45 Jahre	46 bis 50 Jahre	51 bis 55 Jahre	56 bis 60 Jahre	ab 61 Jahre	Gesamt	%
Männlich	2.599	1.125	1.115	1.023	1.038	2.751	3.948	3.353	175	17.127	91,4
Weiblich	317	148	186	182	170	249	220	127	8	1.607	8,6
	2.916	1.273	1.301	1.205	1.208	3.000	4.168	3.480	183	18.734	100,0



Um die strategischen Diversity-Ziele umzusetzen, werden seitens der ÖBB-Infrastruktur AG u. a. weitere Maßnahmen gesetzt: altersgerechte Arbeitsplätze in den Betriebsführungszentralen, das Schwerpunktprogramm zur „Erhöhung des Frauenanteils bei den FahrdienstleiterInnen“ auf 20% oder die Förderung von START-Stipendien für SchülerInnen mit Migrationshintergrund. Das Projekt für „Mehr Fahrdienstleiterinnen“ gewann 2019 den ÖBB-Award in der Kategorie Diversity und wird von der europäischen Initiative der CER und ETF „Women in Rail“ als Best Practice geführt. Im Jahr startete darüber hinaus das Projekt „Vielfalt erhöhen“, im Rahmen dessen bis 2020 Stellhebel, Maßnahmen und ein nachhaltiger Qualitätssicherungsprozess entwickelt werden, welche die ÖBB-Infrastruktur als Arbeitgeberin für Frauen attraktiver machen sollen.

Neben dem Ausbildungsprojekt „Diversität als Chance“ für jugendliche Geflüchtete wird der Fokus in der Zusammenarbeit mit dem AMS auch auf weibliche Jugendliche mit Asylstatus gelegt. Mit dem AMS entwickelte die ÖBB-Infrastruktur AG einen Prozess für vom AMS geförderte Deutschkurse, die AMS-KundInnen mit mangelnden Deutschkenntnissen und Interesse am Verschieben noch vor Ausbildungsbeginn belegen können. Die Vielfalt im Unternehmen steigt. Interkulturalität spielt eine immer größere Rolle. Interne Diskussionsveranstaltungen, Trainings für Führungskräfte wie das „Arbeiten in und mit multikulturellen Teams“ und Workshopreihen sollen das Verständnis und die Sensibilität in der multikulturellen Zusammenarbeit schärfen und fördern.

Diversity-Bericht

Die ÖBB-Infrastruktur AG erstellt halbjährlich einen Diversity-Bericht über die wichtigsten Zahlen und Fakten hinsichtlich der Diversitätsdimensionen Alter, Geschlecht, Behinderung und Nationalitäten. Der Frauenanteil bei den KapitalvertreterInnen im Aufsichtsrat der ÖBB-Infrastruktur AG liegt bei 50% (Vj: 43%), im Vorstand wie im Vorjahr bei einem Drittel.

Damit wurden hier die Diversitätsziele erreicht. In der ÖBB-Immobilienmanagement GmbH werden 33% der KapitalvertreterInnen im Aufsichtsrat von Frauen gestellt, in der Mungos GmbH 25%. Bei den Führungskräften im Konzern beträgt der Frauenanteil 7,9% (Vj: 7,3%), in der Belegschaft 8,6% (Vj: 8,4%). Um eine kontinuierliche Erhöhung des Frauenanteils bei Neubesetzungen von Führungskräftepositionen auf 20% zu erreichen, werden verstärkt Maßnahmen im Personalmarketing und in der Personalentwicklung gesetzt. So konnte die ÖBB-Infrastruktur AG im Berichtsjahr beispielsweise den Frauenanteil bei den Personalneuaufnahmen von FahrdienstleiterInnen auf 25,4% erhöhen. Ohne Berücksichtigung der Lehrlinge und Lehrlinge in Behaltfrist beträgt das Durchschnittsalter, welches vor dem Hintergrund der anstehenden Pensionierungen im Zuge der geplanten Personalneuaufnahmen kontinuierlich sinken wird, 43,9 Jahre. Der Anteil von Menschen mit Behinderung liegt im ÖBB-Infrastruktur-Konzern bei 2,7%. Im ÖBB-Konzern soll dieser Anteil auf 4% erhöht werden. Dafür hat der ÖBB-Konzern 2018 ein Programm für MitarbeiterInnen mit Behinderungen gestartet, an dem sich die ÖBB-Infrastruktur AG beteiligt.

Gesundheitsmanagement

Das Betriebliche Gesundheitsmanagement ist ein Kulturbestandteil und eine Haltung des ÖBB-Konzerns, welche die Arbeitsfähigkeit und die Gesundheit fördert, unterstützt und sichert. Ziel ist, die Arbeitsbedingungen kontinuierlich zu verbessern sowie die persönlichen Ressourcen zu optimieren und Belastungen zu reduzieren.

Das betriebliche Gesundheitsmanagement des ÖBB-Konzerns beinhaltet die Schwerpunkte „Gesundheitsförderung und Prävention“, „Gesundheit als Führungsaufgabe“, „Betriebliche Wiedereingliederung“ sowie „Beratung Arbeitsfähigkeit“.

Gesundheitsförderung und Prävention

Das Betriebliche Gesundheitsmanagement gestaltet umfangreiche Maßnahmen zur Verbesserung der Arbeitsbedingungen sowie -organisation und stärkt persönliche Kompetenzen. Dabei wird sowohl auf die Förderung der Gesundheit durch das Unternehmen, als auch auf das individuelle Engagement der MitarbeiterInnen für ihre eigene Gesundheit gesetzt.

Maßnahmen sind dabei u. a. das konzernweite Projekt Gesund und Fit mit den österreichweiten Gesundheitsstraßen zur mentalen Gesundheit, die Gesundheitsförderwochen am Josefhof, das Projekt „Gesunder Arbeitsplatz“ (Tätigkeitsevaluierung im Geschäftsbereich Betrieb/Verschub), die Rezertifizierung „Nestor Gold“ im Geschäftsbereich Betrieb/BFZ sowie die Unterstützung von gesundheitsförderlichem Verhalten etwa durch die Übernahme des Nenngeldes bei ausgewählten Bewegungsevents.

Wesentlicher Bestandteil ist der weitere Aufbau eines österreichweiten MultiplikatorInnen-Netzwerks von Vitalcoaches (bereichsspezifische Ansprechpartner für Ergonomie, Ernährung und mentale Gesundheit), die laufende Kommunikation und der Austausch mit Gesundheitscoaches (interner Ansprechpartner für den Geschäftsbereich/Stab) und GesundheitszirkelmoderatorInnen (ModeratorInnen für regionale Arbeitskreise) im Hinblick auf die Erarbeitung von infra-spezifischen Gesundheitsmaßnahmen.

Gesundheit als Führungsaufgabe

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

Der Schwerpunkt „Gesundheit als Führungsaufgabe“ wird durch Führungskräfte-seminare wie z. B. „Gesundes Führen und Suchtprävention“ ergänzt, die das Bewusstsein schärfen, dass Führungskräfte einen wesentlichen Einfluss auf die Gesundheit ihrer MitarbeiterInnen haben.

Betriebliche Wiedereingliederung

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

Im Fokus der BWE stehen die Person und ihr Arbeitsumfeld. Ziel ist es, eine Passung zwischen den individuellen Fähigkeiten der MitarbeiterInnen und den Arbeitsbedingungen (wieder-)herzustellen. Die Umsetzung der jeweiligen Maßnahmen wird in enger Zusammenarbeit vom ÖBB-Infrastruktur-Konzern und der Versicherungsanstalt öffentlich Bediensteter, Eisenbahnen und Bergbau (BVAEB) begleitet. Die betreuten MitarbeiterInnen können auf Wunsch den Betriebsrat oder eine andere Vertrauensperson beziehen. Der Datenschutz bleibt zu jeder Zeit gewahrt, da die ÖBB-Business Competence Center GmbH (BCC) keine sensiblen Daten abfragen.

Mit Jahresende 2019 ist die Ausrollung der BWE im ÖBB-Infrastruktur-Konzern zu 100% erfolgt. Somit ist diese Dienstleistung für alle MitarbeiterInnen verfügbar.

Beratung Arbeitsfähigkeit

Die Beratung Arbeitsfähigkeit ist ein internes Angebot zu psychosozialen Fragestellungen. Darüber hinaus fungiert sie als Schnittstelle für alle fach einschlägigen Anlaufstellen und KooperationspartnerInnen (intern und extern). In persönlichen oder telefonischen Gesprächen können sich Führungskräfte hinsichtlich persönlicher Anliegen und Fragestellungen im Zusammenhang mit der Führungsaufgabe beraten lassen. Aber auch MitarbeiterInnen und Teams in schwierigen Situationen können sich telefonisch oder persönlich Unterstützung holen.



Im ÖBB-Infrastruktur-Konzern sind Arbeitnehmerschutz und Brandschutz im Stab Sicherheit und Qualität verankert. In jährlichen Zyklen werden vom Management Ziele, Qualität und Ausrichtung überprüft. Die interne Kommunikation wird im Rahmen der institutionalisierten Arbeitnehmerschutzplattform sowie über den Zentralen Arbeitsschutzausschuss und die lokalen Arbeitsschutzausschüsse wahrgenommen. Die Kommunikation nach außen erfolgt über die leitende Sicherheitsfachkraft bzw. den leitenden Brandschutzbeauftragten.

Die Schwerpunkte im Bereich der Arbeitssicherheit im Jahr 2019 waren die Erstellung einer einheitlichen PSA-Tragerichtlinie, im Rahmen derer eine Zuordnung der PSA zu den einzelnen Funktions- und Tätigkeitsgruppen festgelegt wurde, sowie die Vereinheitlichung der Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokumente in elektronischer Form. Hierbei sind die Ziele die Reduktion auf die wesentlichen Inhalte, die Schaffung einer einheitlichen Struktur und die Implementierung in ein elektronisches System. Des Weiteren wurden schwerpunktmäßig die Evaluierung der arbeitsbedingten psychischen Belastungen am Arbeitsplatz und die vertiefende Analyse der Unfallursachen von Arbeitsunfällen weiterverfolgt.

Im Bereich Brandschutz wurden im Jahr 2019 vier Brandschutzkonzepte (BFZ Wien Ost 2, ASC Gloggnitz, AG und Nahversorger Lienz, Bahnbistro Salzburg) erstellt sowie zahlreiche brandschutztechnische Stellungnahmen zum Nachweis der Gesetzeskonformität und Stellungnahmen zu externen Brandschutzkonzepten (z. B. Bildungscampus St. Pölten, LW Attnang, ASC Mürzzuschlag) verfasst. Bei der Ermittlung von Brandursachen wurden durch die Mitarbeiter insgesamt 90 Ermittlungen durchgeführt (etwa Brandserie Enns, Brand Lagerhalle Nordbahn Gelände, Brandstiftung Wr. Neustadt).

Arbeit und Alter

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

Zum Stichtag 31.12.2019 nahmen 640 MitarbeiterInnen (Antragsabgabe) die gesetzlich mögliche Altersteilzeit gemäß § 27 AIVG in Anspruch. Darüber hinaus nahmen zu diesem Stichtag 333 (Antragsabgabe) definitiv gestellte AVB-MitarbeiterInnen bereits vier Jahre bzw. bis sechs Jahre vor Vorliegen der Voraussetzungen für die gesetzliche Altersteilzeit altersgerechte Teilzeitarbeit in Anspruch.

ÖBB Mitarbeiterbefragung

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

Die nächste Mitarbeiterbefragung findet im Juni 2020 statt und wird zum ersten Mal „online only“ durchgeführt.

G.5. Menschenrechte

Die Geschäftstätigkeit der ÖBB-Infrastruktur AG beschränkt sich geografisch zum größten Teil auf Österreich und den EU-Raum sowie Liechtenstein und die Schweiz. Die Einhaltung der EU-Menschenrechtserklärung ist daher vorauszusetzen.

G.6. Investitions- und Beschaffungspraktiken

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

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

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

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

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

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

Beispiele für ökologische Zuschlagskriterien sind Fahrweiten (Entfernungen), Ressourcenverbrauch, umweltschädliche Inhaltsstoffe, Emissionen im Produktionsprozess, Grad der Wiederverwertbarkeit bzw. Wiederverwendbarkeit des Produktes oder von Teilen des Produktes, Wartungs- und Entsorgungskosten etc.

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

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

Da der Beschaffungsprozess im Rahmen der Risikoanalyse ein wesentliches Element darstellt, wurden hierzu auch Kontrollen und zugehörige Tests im Rahmen des internen Kontrollsystems (IKS) installiert. Wichtigstes Element hierbei ist die Durchführung des Vergabeverfahrens unter Einhaltung des Vier-Augen-Prinzips bei den wesentlichen Entscheidungen und Verfahrensschritten als generelles Optimierungs- und Kontrollinstrument. Im Konkreten bedeutet dies, dass jede Vergabe zumindest durch zwei Mitarbeiter im Sinne eines Kontroll- und Steuerungselementes begleitet wird. Als konzernweite Vorgabe hat dies im Rahmen des Lead-Buyer-Prinzips zu erfolgen (Lead-Buyer ist der zuständige Einkäufer der entsprechenden Warengruppe). Dies bedeutet, dass sämtliche Beschaffungen, deren geschätzter Auftragswert mehr als 50 TEUR beträgt, über die jeweils zuständige Lead-Buyer-Gesellschaft durchzuführen sind. Davon ausgenommen sind Abrufe von Rahmenverträgen, die von einer Lead-Buyer-Gesellschaft abgeschlossen wurden. Als Test der Wirksamkeit dieser Kontrolle werden im Rahmen des IKS monatliche Auswertungen durchgeführt und im IKS-System quartalsweise dokumentiert.

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

Aktuell werden mit den Kontrollen und Tests bei

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

G.7. Barrierefreiheit

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

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

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

Anfang 2016 haben die Konzerngesellschaften ihre Vorhaben aktualisiert und neue Umsetzungspläne für weitere Verkehrsstationen (Bahnhöfe und Haltestellen mit Personenhalt) und die Fahrzeugflotte erstellt. Diese Unternehmenspläne korrespondieren mit dem sogenannten Nationalen Umsetzungsplan (NIP), den das BMK für Österreich gemäß TSI-PRM (Technische Spezifikation für die Interoperabilität bezüglich der Zugänglichkeit des Eisenbahnsystems der Union für Menschen mit Behinderungen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität) herausgegeben und veröffentlicht hat. Im Herbst 2018 wurden die bereits umgesetzten Maßnahmen und weitere Ziele bis zum Jahr 2027 mit den Stakeholdern von Verbänden und VertreterInnen des Parlaments diskutiert.

Aktuell gegen Ende 2019 profitieren bereits 83% aller Reisenden in rd. 300 Bahnhöfen von modernen, barrierefreien Stationen. Im Jahr 2027 werden zumindest 90% der Reisenden barrierefreie Bahnhöfe nutzen können.

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

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

Auch die erfolgreichen „Stakeholder-Dialoge“, ein bundesländerweise direkter Austausch mit Menschen mit Behinderungen, wurden 2018 erfolgreich fortgesetzt, 2019 machten „Sensing Journeys“ Station am Wiener Westbahnhof, in Linz, St. Pölten und Graz.

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

G.8. Bekämpfung von Korruption und Bestechung

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

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

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

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

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

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

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

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

Code of Conduct – Der Verhaltenskodex des ÖBB-Konzerns

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

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

Prävention durch Compliance-Schulungen und Beratung

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

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

Ergänzt werden die bisherigen Aufgaben seit 2018 durch ein Compliance-E-Learning-Programm. Die Sensibilisierung für das Thema wird dadurch erhöht. Ein weiterer wesentlicher Baustein der Präventionsarbeit ist auch die laufende Beratung des Managements und der Mitarbeiter zu Compliance-relevanten Themen.

Früherkennung

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

Reaktion

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

Antikorruptionsstelle

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

Information und Kommunikation

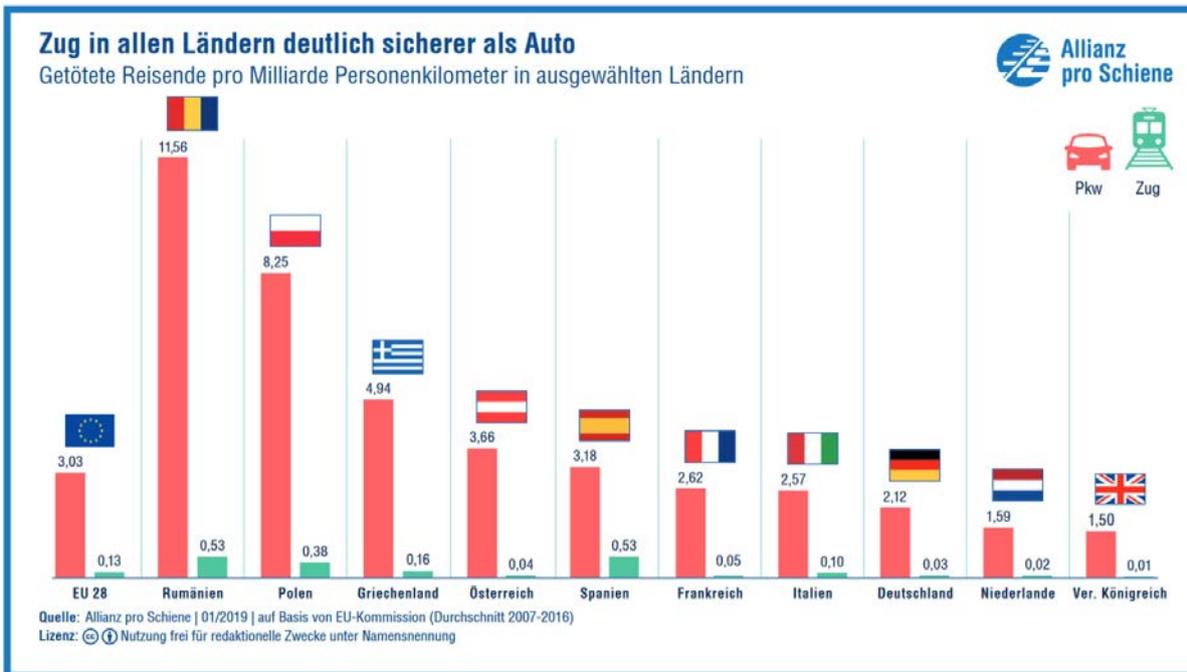
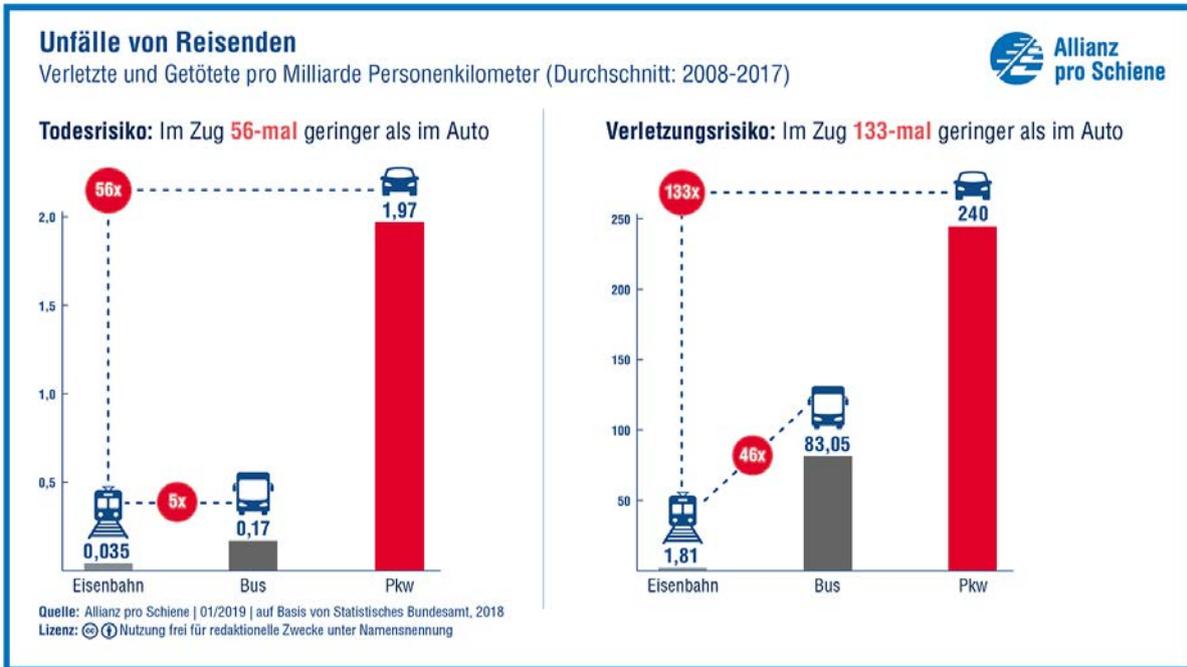
Unabhängig von der zukünftig stärker in den Fokus rückenden Harmonisierung weist jeder Teilkonzern der dezentralen Konzernstruktur entsprechend ein angemessenes, wirksames IKS nach; die Einrichtung und Aufrechterhaltung erfolgt somit eigenverantwortlich ebendort.

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

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

G.9. Sicherheit

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



Bei allen Aktivitäten im ÖBB-Konzern steht daher Sicherheit immer an oberster Stelle. Die in den Teilkonzernen eingeführten zertifizierten Sicherheitsmanagementsysteme unterstützen die Steuerung der Sicherheitsleistung. Erkenntnisse aus Vorfällen, Unfalluntersuchungen, internen Prüfungen (Sicherheitskontrollen, Audits etc.) sowie dem Trendmonitoring münden in den Sicherheitsprogrammen. Die Sicherheitsmanagementsysteme, das Trendmonitoring sowie die Sicherheitsprogramme tragen wesentlich dazu bei, Sicherheitsrisiken rechtzeitig zu erkennen, proaktiv Maßnahmen abzuleiten und Restrisiken zu beherrschen. Um dies zu erreichen, liegt der Schwerpunkt auf einem weiteren Ausbau an Technologie und der Weiterentwicklung der Organisation und Verstärkung der Bewusstseinsbildung beim Verhalten der Menschen und bei der Sicherheitskultur. Der Ausbau des systematischen Lernens aus Abweichungen, Fehlern und „Beinahe-Unfällen“ trägt dazu bei, Risiken rechtzeitig zu erkennen und gegensteuernde Maßnahmen einzuleiten.

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

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

Seit dem Jahr 2017 wird auf Basis eines konzernweiten betrieblichen Sicherheitsindex die Entwicklung der Sicherheitsleistung des ÖBB-Konzerns über alle Gesellschaften hinweg einheitlich erfasst. Der Index setzt sich aus relevanten betrieblichen Vorfällen (z. B. Zugzusammenstöße, Zugentgleisungen) sowie Ereignissen, die einen tatsächlichen Vorfall wahrscheinlich werden lassen („Mängel bzw. Unfallvorläufer“), zusammen und stellt als Berichtskennzahl die betriebliche Sicherheitsleistung des Konzerns in Österreich auf einen Blick dar.

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

Im Zusammenhang mit Übergriffen auf MitarbeiterInnen wurde 2019 ein umfangreiches Maßnahmenpaket erarbeitet und umgesetzt. Dies betrifft zum Beispiel die Verstärkung von Service- und Kontrollteams und die Begleitung von ZugbegleiterInnen durch Security-Personal auf gewissen Zugverbindungen im Nahverkehr. Weiters werden „Bodycams“ beim Security Personal eingesetzt.

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

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

Schwerpunkte aus dem Sicherheitsprogramm (beispielhaft):

Sicherheit auf Bahnhöfen – Securityprogramme

- Es wurden zehn Mungos-interne Notfallübungen durchgeführt.
- Rollout Bodycam in der Fläche ist erfolgt.
- Vier Kurse „Sicherheitsorientiertes Szenarientraining“ und zehn Kurse „Deeskalation und Eigensicherung“ wurden absolviert.
- Es wurde ein Programm zur Minimierung von Szenenbildung und Übergriffe gestartet. Ortsspezifische Maßnahmenbündel wurden für die Bahnhöfe Wr. Neustadt, Wien Praterstern, Klagenfurt, Wien FJB, Dornbirn, Graz Hbf., Salzburg Hbf., St. Pölten, Wien West und Linz Hbf. erstellt.

Sicherheitskultur

Die Sicherheitskultur umfasst die Maßnahmen um das Sicherheitsbewusstsein der MitarbeiterInnen zu stärken und damit die Sicherheitsleistung weiter zu erhöhen. Eine Sicherheitskultur passiert nicht selbstständig, sondern es bedarf einer konsequenten Verankerung und Festigung bei allen Beteiligten.

Mit „Sicherheit Leben“ wurde ein zusätzlicher Wert geschaffen. Dieser soll dazu beitragen, dass Sicherheit immer im Fokus aller unserer Tätigkeiten steht. Mit den Schritten zur „Sicherheitskultur“ erlangen wir den Status einer lernenden Organisation mit Vertrauen, Fairness und Transparenz. Ziel ist es Vorfälle durch menschliches Fehlverhalten nachhaltig zu senken.

Um dieses Ziel zu erreichen, waren mehrere aufeinander abgestimmte Schritte und Maßnahmen (z. B. Konsequenzmanagement oder Umgang mit modernen Medien) erforderlich.

Reduktion des Kollisionsrisikos

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

Unbefugtes Betreten von Bahnanlagen

Die Maßnahmen der vergangenen Jahre (z. B. Videobotschaften) wurden durch standardisierte Schulbesuche in allen Klassen der 7. und 8. Schulstufen weitergeführt. In einer Unterrichtseinheit werden Jugendliche durch Fachexperten der ÖBB-Infrastruktur AG über die Gefahren des Bahnbetriebes aufgeklärt. Ziel ist es, künftige Verkehrsteilnehmer bezüglich der Gefahren auf Eisenbahnanlagen und Eisenbahnkreuzungen frühzeitig zu sensibilisieren. Es wurde eine neue Kampagne zur Bewusstseinsbildung bezüglich der Gefahren des Bahnbetriebes in Form von Plakaten gestartet.

Sicherer Vershub

Aufgrund eines erkannten Trends bei den Vorfällen und Unfällen in Zusammenhang mit Vershubarbeiten wurden Maßnahmen zur Verringerung der Vershubvorfälle eingeleitet. Es soll eine Trendumkehr bei den Vershubvorfällen herbeiführen.

Arbeitnehmerschutz

Die Arbeitssicherheit unserer MitarbeiterInnen konnte auf hohem Niveau gehalten werden. Dies zeigt, dass die Betreuung und Beratung durch die Präventivfachkräfte sowie die gesetzten Maßnahmen im Bereich des ArbeitnehmerInnenschutzes die gewünschte Wirkung zeigen. Um diese positive Tendenz fortzusetzen, ist es erforderlich, dass wir gemeinsam weiterhin an der Erhöhung der Sicherheit und der Bewusstseinsbildung der Kolleginnen und Kollegen arbeiten.

Im Rahmen der Umsetzung zur Erhebung und Gestaltung von Arbeitsbedingungen, bei der alle MitarbeiterInnen die Möglichkeit haben, an einer umfangreichen Befragung zu den arbeitsbedingten, psychischen Belastungen teilzunehmen, wurden acht Vershubknoten, Regionalleitungen von SAE und Projektleitungen von PNA evaluiert. Die Umsetzung der Evaluierung der psychischen Belastungen wird auch weiterhin fortgeführt.

Brandschutz

Die erforderlichen Brandschutzbeauftragten (BSB) wurden flächendeckend bereitgestellt und damit alle Aufgaben und Tätigkeiten der BSB aus behördlichen Vorgaben erfüllt. Die fachliche Höherqualifikation der Brandschutzbeauftragten (Stab Sicherheit und Qualität) zu Brandschutzkonzepterstellern ist erfolgt. Es wurde bereits das Brandschutzkonzept für die BFZ Ost 2, ASC Gloggnitz, Nahversorger Lienz und Bahnbistro Salzburg neu erstellt, des Weiteren wurden zwölf Konzepte externer Gutachter überarbeitet.

Betriebliche Regelwerke

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

Nachrüstprogramm PZB – Indusimagnete

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

Das Projektscenario 1a wurde abgeschlossen (Umsetzung der Bahnhöfe Wien Praterstern, Gramatneusiedl, Eggenburg, Scheifling, Wolfsberg und Götzendorf) und das Szenario 1b wurde gestartet. Für das Installieren der Magnete wurden zwei Szenarien definiert:

- Szenario 1a: Umfasst die Nachrüstung der 500-Hz-Gleismagnete im Aufstartbereich von personenbefördernden Zügen unter PZB
- Szenario 1b: Nachrüstung der 500-Hz-Gleismagnete in Betriebsstellen, bei denen der Vorsignalabstand zum zugehörigen Hauptsignal größer als 1.250m ist (Umsetzung bis Ende 2023)

Safety Walk

Ziel der Safety Walks ist:

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

Im Jahr 2019 wurden durch die Führungskräfte der Infrastruktur AG mehr als 300 Safety Walks durchgeführt. Das durchgeführte Feedback war sowohl bei den MitarbeiterInnen der Fläche als auch bei den Führungskräften positiv.

G.10. GRI-Index

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

GRI-Code	Titel der Offenlegung	Referenz	Anmerkungen, Begründungen Auslassungen
GRI 102: Allgemeine Angaben			
Organisationsprofil			
102-1	Name der Organisation	LB Kapitel A	
102-2	Aktivitäten, Marken, Produkte und Dienstleistungen	LB Kapitel A	
102-3	Hauptsitz der Organisation	LB Kapitel A	
102-4	Betriebsstätten	LB Kapitel A	
102-5	Eigentumsverhältnisse und Rechtsform	LB Kapitel A	
102-6	Belieferte Märkte	LB Kapitel B.3	
102-7	Größe der Organisation	LB Kapitel A, C.1, C.2 und C.3	
102-8	Informationen zu Angestellten und sonstigen Mitarbeitern	LB Kapitel G.4	
102-9	Lieferkette	LB Kapitel G.6	
102-10	Signifikante Änderungen in der Organisation und ihrer Lieferkette		In diesem Bereich liegen keine Veränderungen vor.
102-11	Vorsorgeansatz oder Vorsorgeprinzip	LB Kapitel B.2, F und G.3	
102-12	Externe Initiativen	LB Kapitel B.2, C.2 und C.6	
102-13	Mitgliedschaft in Verbänden und Interessengruppen	LB Kapitel G.4	
Strategie			
102-14	Erklärung des höchsten Entscheidungsträgers	LB Kapitel G.1	
Ethik und Integrität			
102-16	Werte, Grundsätze, Standards und Verhaltensnormen	LB Kapitel G.8	
Führung			
102-18	Führungsstruktur	LB Kapitel G.2	

Einbeziehung von Stakeholdern			
102-40	Liste der Stakeholdergruppen	LB Kapitel G.4	
102-41	Tarifverträge	LB Kapitel G.4	
102-42	Ermittlung und Auswahl der Stakeholder	LB Kapitel G.2 und G.4	
102-43	Ansatz für die Einbindung von Stakeholdern	LB Kapitel G.2 und G.4	
102-44	Wichtige Themen und vorgebrachte Anliegen	LB Kapitel G.2 und G.4	
Vorgehensweise bei der Berichterstattung			
102-45	Im Konzernabschluss enthaltene Entitäten	LB Kapitel A und Konzernabschluss Erläuterung 35	
102-46	Vorgehen zur Bestimmung des Berichtsinhalts und der Abgrenzung der Themen	LB Kapitel G.2	
102-47	Liste der wesentlichen Themen	LB Kapitel G.2	
102-48	Neudarstellung von Informationen	LB Kapitel A	Im aktuellen Bericht kam es zu folgender Änderung bei der Berichterstattung: Aufnahme der Prozesslandkarte für den ÖBB-Infrastruktur-Konzern in Kapitel A.
102-49	Änderung bei der Berichterstattung	LB Kapitel G.2	
102-50	Berichtszeitraum	LB Kapitel G.2	
102-51	Datum des letzten Berichts		Erscheinungsdatum: 26.04.2019
102-52	Berichtszyklus	LB Kapitel G.2	Jährlich
102-53	Ansprechpartner bei Fragen zum Bericht		infra.kundenservice@oebb.at
102-54	Erklärung zur Berichterstattung in Übereinstimmung mit den GRI-Standards	LB Kapitel G.2	Core-Option
102-55	GRI-Inhaltsindex	LB Kapitel G.10	
102-56	Externe Prüfung		Nicht vorgesehen
GRI 103: Managementansatz			
103-1	Erläuterung der wesentlichen Themen und ihrer Abgrenzungen	LB Kapitel G.2 – G.9	
103-2	Der Managementansatz und seine Bestandteile	LB Kapitel A, C, D, F und G.1 – G.9	
103-3	Beurteilung des Managementansatzes	LB Kapitel A, C, F und G.1 – G.9	

GRI 201: Wirtschaftliche Leistung			
201-1	Unmittelbar erzeugter und ausgeschütteter wirtschaftlicher Wert	LB Kapitel C	
201-2	Finanzielle Folgen des Klimawandels für die Organisation und andere mit dem Klimawandel verbundene Risiken und Chancen		Die durch den Klimawandel bedingten Kosten werden aktuell nicht erhoben.
201-4	Finanzielle Unterstützung durch die Öffentliche Hand	Konzernabschluss Erläuterung 32	
GRI 202: Marktpräsenz			
202-1	Verhältnis des nach Geschlecht aufgeschlüsselten Standardeintrittsgehalts zum lokalen gesetzlichen Mindestlohn		Aufgrund komplexer innerbetrieblicher Gehaltschemata, mehrerer anwendbarer Kollektivverträge und keiner Datenerhebung für dieses Verhältnis wird diese Zahl nicht veröffentlicht.
GRI 203: Indirekte ökonomische Auswirkungen			
203-1	Infrastrukturinvestitionen und geförderte Dienstleistungen	LB Kapitel B.3, C.4 und C.5	
203-2	Erhebliche indirekte ökonomische Auswirkungen	LB Kapitel C.4	
GRI 204: Beschaffungspraktiken			
204-1	Anteil an Ausgaben für lokale Lieferanten		Diese Information ist bis dato nicht verfügbar, da keine Relevanz in der Beschaffung besteht. Es erfolgt ausschließlich eine Überprüfung der Einhaltung der Gesetze (LB Kapitel G.6).
GRI 205: Korruptionsbekämpfung			
205-1	Betriebsstätten, die auf Korruptionsrisiken geprüft wurden		Die konzernweit durchgeführten Compliance-Audits werden im Jahrestätigkeitsbericht Compliance festgehalten und aus Vertraulichkeitsgründen nicht veröffentlicht. (LB Kapitel G.8).
GRI 206: Wettbewerbswidriges Verhalten			
206-1	Rechtsverfahren aufgrund von wettbewerbswidrigem Verhalten, Kartell- und Monopolbildung		Gegen die ÖBB-Infrastruktur AG gab es im Jahr 2019 keine wesentlichen Klagen, Sanktionen oder Geldbußen, die aufgrund von Verletzungen von Gesetzen oder Vorschriften im wirtschaftlichen Bereich verursacht wurden.

GRI 301: Materialien			
301-1	Eingesetzte Materialien nach Gewicht oder Volumen	LB Kapitel G.3	
301-2	Eingesetzte recycelte Ausgangsstoffe	LB Kapitel G.3	
GRI 302: Energie			
302-1	Energieverbrauch innerhalb der Organisation	LB Kapitel G.3	
302-4	Verringerung des Energieverbrauchs	LB Kapitel G.3	
GRI 303: Wasser			
303-1	Wasserentnahme nach Quelle	LB Kapitel G.3	
303-2	Durch Wasserentnahme erheblich beeinträchtigte Wasserquellen	LB Kapitel G.3	
303-3	Abwasserrückgewinnung- und -wiederverwendung	LB Kapitel G.3	
GRI 304: Biodiversität			
304-1	Eigene, gemietete oder verwaltete Betriebsstandorte, die sich in oder neben Schutzgebieten und Gebieten mit hohem Biodiversitätswert außerhalb von Schutzgebieten befinden	LB Kapitel G.3	
304-2	Erhebliche Auswirkungen von Aktivitäten, Produkten und Dienstleistungen auf die Biodiversität	LB Kapitel G.3	
304-3	Geschützte oder renaturierte Lebensräume	LB Kapitel G.3	
304-4	Arten auf der Roten Liste der Weltnaturschutzunion (IUCN) und auf nationalen Listen geschützte Arten, die ihren Lebensraum in Gebieten haben, welche von Geschäftstätigkeiten betroffen sind	LB Kapitel G.3	
GRI 305: Emissionen			
305-1	Direkte THG-Emissionen (Scope 1)	LB Kapitel G.3	
305-2	Indirekte energiebedingte THG-Emissionen (Scope 2)	LB Kapitel G.3	
305-5	Senkung der THG-Emissionen	LB Kapitel G.3	
GRI 306: Abwasser und Abfall			
306-2	Abfall nach Art und Entsorgungsmethode	LB Kapitel G.3	Im Zuge der Geschäftstätigkeit der ÖBB-Infrastruktur AG wird keine Salzwasserversenkung durchgeführt. Außerdem wird die Zwischenlagerung von Material am Standort momentan nicht erfasst.
306-3	Erheblicher Austritt schädlicher Substanzen	LB Kapitel G.3	
306-5	Von Abwassereinleitung und/oder Oberflächenabfluss betroffene Gewässer	LB Kapitel G.3	

GRI 307: Umwelt-Compliance			
307-1	Nichteinhaltung von Umweltschutzgesetzen und -verordnungen		Gegen die ÖBB-Infrastruktur AG gab es im Jahr 2019 keine wesentlichen Klagen, Sanktionen oder Geldbußen, die aufgrund von Verletzungen von Gesetzen oder Vorschriften im Umweltbereich verursacht wurden.
GRI 308: Umweltbewertung der Lieferanten			
308-1	Neue Lieferanten, die anhand von Umweltkriterien überprüft wurden		Es erfolgt ausschließlich eine Überprüfung der Einhaltung der Gesetze (LB Kapitel G.6).
GRI 401: Beschäftigung			
401-1	Neu eingestellte Angestellte und Angestelltenfluktuation	LB Kapitel G.4	
GRI 402: Arbeitnehmer-Arbeitgeber-Verhältnis			
402-1	Mindestmitteilungsfrist für betriebliche Veränderungen	LB Kapitel G.4	
GRI 403: Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz			
403-3	Mitarbeiter mit einem hohen Auftreten von oder Risiken für Krankheiten, die mit ihrer beruflichen Tätigkeit in Verbindung stehen		Dieser Zusammenhang bzw. diese Information wird aktuell nicht erhoben.
GRI 404: Aus- und Weiterbildung			
404-1	Durchschnittliche Stundenzahl für Aus- und Weiterbildung pro Jahr und Angestellten	LB Kapitel G.4	Geschlechterspezifische Informationen sowie eine Gesamtstundenanzahl sind bis dato nicht verfügbar.
404-2	Programme zur Verbesserung der Kompetenzen der Angestellten und zur Übergangshilfe	LB Kapitel G.4	
404-3	Prozentsatz der Angestellten, die eine regelmäßige Beurteilung ihrer Leistung und ihrer beruflichen Entwicklung erhalten	LB Kapitel G.4	
GRI 405: Vielfalt und Chancengleichheit			
405-1	Diversität in Kontrollorganen und unter Angestellten	LB Kapitel G.4	Ad i und ii) siehe Textteil Ad iii). Diese Zahl wird aus Datenschutzgründen nicht erhoben.
405-2	Verhältnis des Grundgehalts und der Vergütung von Frauen zum Grundgehalt und zur Vergütung von Männern		Aufgrund des Gleichbehandlungsgesetzes wird alle zwei Jahre im ersten Quartal des Folgejahres ein Einkommensbericht erstellt. Detaillierte Informationen werden aus Vertraulichkeitsgründen nicht veröffentlicht.

GRI 406: Diskriminierungsfreiheit			
406-1	Diskriminierungsvorfälle und ergriffene Abhilfemaßnahmen		In der ÖBB-Infrastruktur AG gab es im Jahr 2019 keine wesentlichen Diskriminierungsvorfälle.
GRI 407: Vereinigungsfreiheit und Tarifverhandlungen			
407-1	Betriebsstätten und Lieferanten, bei denen das Recht auf Vereinigungsfreiheit und Tarifverhandlungen bedroht sein könnten		Nicht zutreffend, da diese Rechte im Wirkungsfeld der ÖBB-Infrastruktur AG nicht gefährdet sind.
GRI 408: Kinderarbeit			
408-1	Betriebsstätten und Lieferanten mit einem erheblichen Risiko für Vorfälle von Kinderarbeit		Nicht zutreffend, da im Wirkungsfeld der ÖBB-Infrastruktur AG diese Risiken nicht gegeben sind.
GRI 409: Zwangs- oder Pflichtarbeit			
409-1	Betriebsstätten und Lieferanten mit einem erheblichen Risiko für Vorfälle von Zwangs- oder Pflichtarbeit		Nicht zutreffend, da im Wirkungsfeld der ÖBB-Infrastruktur AG diese Risiken nicht gegeben sind.
GRI 410: Sicherheitspraktiken			
410-1	Sicherheitspersonal, das in Menschenrechtspolitik und -verfahren geschult wurde	LB Kapitel G.9	
GRI 411: Rechte der indigenen Völker			
411-1	Vorfälle, in denen Rechte der indigenen Völker verletzt wurden		Nicht zutreffend, da im Wirkungsfeld der ÖBB-Infrastruktur AG keine indigenen Rechte berührt werden.
GRI 412: Prüfung auf Einhaltung der Menschenrechte			
412-1	Betriebsstätten, an denen eine Prüfung auf Einhaltung der Menschenrechte oder eine menschenrechtliche Folgenabschätzung durchgeführt wurden	LB Kapitel G.5	
GRI 413: Lokale Gemeinschaften			
413-1	Betriebsstätten mit Einbindung der lokalen Gemeinschaften, Folgenabschätzungen und Förderprogrammen		Auf Basis der rechtlichen Anforderung, die mit der Genehmigung von Bau und Betrieb der Anlagen verbunden sind, ist dieser Punkt gewährleistet.
413-2	Geschäftstätigkeiten mit erheblichen tatsächlichen oder potenziellen negativen Auswirkungen auf lokale Gemeinschaften	LB Kapitel G.3	

GRI 414: Soziale Bewertung der Lieferanten			
414-1	Neue Lieferanten, die anhand von sozialen Kriterien bewertet wurden		Diese Information ist bis dato nicht verfügbar, da keine Relevanz in der Beschaffung besteht. Es erfolgt ausschließlich eine Überprüfung der Einhaltung der Gesetze (LB Kapitel G.6).
GRI 415: Politische Einflussnahme			
415-1	Parteispenden		Die ÖBB-Infrastruktur AG hat keine direkten oder indirekten Parteispenden in Form von finanziellen Beiträgen und Sachzuwendungen geleistet.
GRI 416: Kundengesundheit und Kundensicherheit			
416-1	Beurteilung der Auswirkungen verschiedener Produkt- und Dienstleistungskategorien auf die Gesundheit und Sicherheit	LB Kapitel G.4, G.7 und G.9	
GRI 417: Marketing und Kennzeichnung			
417-1	Anforderungen für die Produkt- und Dienstleistungsinformationen und Kennzeichnung		Zum Zeitpunkt der Erstellung dieser nichtfinanziellen Erklärung sind der ÖBB-Infrastruktur AG keine Hinweise auf Nichtkonformitäten in diesem Bereich bekannt.
417-2	Verstöße im Zusammenhang mit Produkt- und Dienstleistungsinformationen und Kennzeichnung		Zum Zeitpunkt der Erstellung dieser nichtfinanziellen Erklärung sind der ÖBB-Infrastruktur AG keine Hinweise auf Nichtkonformitäten in diesem Bereich bekannt.
417-3	Verstöße im Zusammenhang mit Marketing und Kommunikation		Zum Zeitpunkt der Erstellung dieser nichtfinanziellen Erklärung sind der ÖBB-Infrastruktur AG keine Hinweise auf Nichtkonformitäten in diesem Bereich bekannt.
GRI 418: Schutz der Kundendaten			
418-1	Begründete Beschwerden in Bezug auf die Verletzung des Schutzes und den Verlust von Kundendaten		Zum Zeitpunkt der Erstellung dieser nichtfinanziellen Erklärung sind der ÖBB-Infrastruktur AG keine Beschwerden von KundInnen im Zusammenhang mit der Verletzung des Kundendatenschutzes bekannt.

GRI 419: Sozioökonomische Compliance

419-1	Nichteinhaltung von Gesetzen und Vorschriften im sozialen und wirtschaftlichen Bereich	Gegen die ÖBB-Infrastruktur AG gab es im Jahr 2019 keine wesentlichen Klagen, Sanktionen oder Geldbußen, die aufgrund von Verletzungen von Gesetzen oder Vorschriften im sozialen oder wirtschaftlichen Bereich verursacht wurden.
-------	--	--

H. Anmerkungen zum Konzernlagebericht

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

Wien, am 19.03.2020

Der Vorstand

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

Dipl.-Ing. Franz Bauer
(Ressort Infrastrukturanlagenbereitstellung)

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

Glossar

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

Erklärung gem. § 124 (1) BörseG

Erklärung aller gesetzlichen Vertreter

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

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

Wien, am 19.03.2020

Der Vorstand

Mag. Silvia Angelo

(Ressort Finanzen, Markt, Service)

Dipl.-Ing. Franz Bauer

(Ressort Infrastrukturanlagenbereitstellung)

Dipl.-Ing. Dr. Johann Pluy

(Ressort Betrieb und Systeme)

Konzernabschluss

Konzern-Gewinn-und-Verlust-Rechnung 2019

80

	Erläuterung	2019 in TEUR	2018 in TEUR
Umsatzerlöse	4	1.023.502,8	1.049.248,8 *)
Bestandsveränderungen		858,9	-500,4
Andere aktivierte Eigenleistungen	5	312.323,4	306.287,4
Sonstige betriebliche Erträge	6	2.043.479,2	1.948.833,0 *)
Gesamterträge		3.380.164,3	3.303.868,8
Aufwendungen für Material und bezogene Leistungen	7	-429.725,7	-414.390,0
Personalaufwand	8	-1.217.389,9	-1.182.752,8
Abschreibungen	9	-810.791,2	-776.709,6
Sonstige betriebliche Aufwendungen	10	-346.076,0	-324.791,9
Wertminderungsaufwendungen aus Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	20	-955,5	-2.122,2
Betriebsergebnis (EBIT ohne Ergebnis aus nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmen)		575.226,0	603.102,3
Ergebnis aus nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmen	17	1.708,4	352,2
Zinserträge	11	13.175,3	9.814,6
Zinsaufwendungen	11	-540.462,4	-565.656,1
Sonstiger Finanzertrag	12	5.195,5	10.839,9
Sonstiger Finanzaufwand	12	-16.516,2	-13.130,2
Finanzergebnis inkl. Ergebnis aus nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmen		-536.899,4	-557.779,6
Ergebnis vor Ertragsteuern (EBT)		38.326,6	45.322,6
Ertragsteuern	13	-5.329,3	19.075,0
Konzernjahresergebnis		32.997,3	64.397,6
Konzernjahresergebnis anteilig zugerechnet:			
der Aktionärin des Mutterunternehmens		32.719,3	64.149,1
den nicht beherrschenden Gesellschaftern		278,0	248,5

*) Angepasste Vergleichswerte, siehe Erläuterung 3.

Konzern-Gesamtergebnisrechnung 2019

81

	Erläuterung	2019 in TEUR	2018 in TEUR
Konzernjahresergebnis		32.997,3	64.397,6
Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste		-4.332,1	619,5
Steuereffekte		42,0	-20,6
Posten, die in künftigen Perioden nicht in die Gewinn-und-Verlust-Rechnung umgegliedert werden		-4.290,1	598,9
Unrealisiertes Ergebnis aus Cashflow Hedges	24	-34.699,7	36.562,1
Umgliederung realisiertes Ergebnis aus Cashflow Hedges	24	-4.667,0	2.995,1
Steuereffekte		9.517,1	-8.725,0
Posten, die in künftigen Perioden in die Gewinn-und-Verlust-Rechnung umgegliedert werden		-29.849,6	30.832,2
Sonstiges Ergebnis		-34.139,7	31.431,1
Konzerngesamtergebnis		-1.142,5	95.828,7
Konzerngesamtergebnis anteilig zugerechnet:			
der Aktionärin des Mutterunternehmens		-1.420,5	95.580,2
den nicht beherrschenden Gesellschaftern		278,0	248,5

Konzern-Bilanz zum 31.12.2019

Vermögen	Erläuterung	31.12.2019 in TEUR	31.12.2018 in TEUR
Langfristige Vermögenswerte			
Sachanlagen	14	23.575.517,7	22.537.388,8
Immaterielle Vermögenswerte	15	633.609,1	517.157,6
Als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien	16	168.971,9	154.920,3
Nach der Equity-Methode bilanzierte Unternehmen	17	49.981,5	49.694,6
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	18	114.243,5	179.847,3
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	20	128.209,4	144.354,4
Latente Steueransprüche	13	59.478,5	54.539,6
		24.730.011,6	23.637.902,6
Kurzfristige Vermögenswerte			
Vorräte	21	73.663,1	73.319,9
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	20	202.364,6	128.535,6
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	20	239.867,8	256.149,3
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	18	21.720,6	52.691,4
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	19	139,1	125,1
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	22	28.932,7	17.513,8
		566.687,9	528.335,1
		25.296.699,5	24.166.237,7
Eigenkapital und Schulden			
Eigenkapital			
Grundkapital	23	500.000,0	500.000,0
Kapitalrücklagen	24	538.884,2	538.884,2
Cashflow-Hedge-Rücklage	24	2.378,6	32.228,2
Neubewertung leistungsorientierter Versorgungspläne	24	-7.897,7	-3.607,6
Erwirtschaftetes Ergebnis	24	386.589,8	359.088,0
dem Aktionär des Mutterunternehmens zurechenbares Eigenkapital		1.419.954,9	1.426.592,8
Anteile nicht beherrschender Gesellschafter	23	474,0	444,5
		1.420.428,9	1.427.037,3
Langfristige Schulden			
Finanzverbindlichkeiten	25	19.273.116,1	18.540.868,6
Rückstellungen	26	263.624,5	237.150,7
Sonstige Verbindlichkeiten	27	28.006,3	31.696,2
		19.564.746,9	18.809.715,5
Kurzfristige Schulden			
Finanzverbindlichkeiten	25	2.283.714,5	2.132.463,0
Rückstellungen	26	158.246,3	95.627,4
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	27	557.379,6	628.074,0
Sonstige Verbindlichkeiten	27	1.312.183,3	1.073.320,5
		4.311.523,7	3.929.484,9
		25.296.699,5	24.166.237,7

Konzern-Geldflussrechnung 2019

	Erläuterung	2019 in TEUR	2018 in TEUR
Ergebnis vor Ertragsteuern (EBT)		38.327	45.323
Unbare Aufwendungen und Erträge			
+ Abschreibung auf Sachanlagen, immaterielle Vermögenswerte und als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	9	966.693	937.209
- Auflösung von Kostenbeiträgen von Dritten	9	-155.902	-160.499
+ Verluste / - Gewinne aus dem Abgang von Sachanlagen, immateriellen Vermögenswerten und als Finanzinvestitionen gehaltenen Immobilien		-14.734	-39.060
- sonstige zahlungsunwirksame Erträge / + sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen		4.360	402
+ Zinsaufwand	11	540.462	565.656
- Zinsertrag	11	-13.175	-9.815
Veränderungen der Vermögenswerte und Schulden			
- Zunahme / + Abnahme von Vorräten	21	-4.268	-1.273
- Zunahme / + Abnahme der Forderungen aus L+L sowie anderer Vermögenswerte		-8.712	-9.591
+ Zunahme / - Abnahme der Verbindlichkeiten aus L+L sowie anderer Schulden und Abgrenzungen		249.652	506.376
+ Zunahme / - Abnahme von Rückstellungen	26	72.724	-4.533
- Gezahlte Zinsen		-651.085	-630.825
+ Erhaltene Zinsen		15.252	1.889
- Gezahlte Ertragsteuern	13	-2	-1.410
Geldfluss aus der betrieblichen Tätigkeit a)		1.039.593	1.199.848
+ Einzahlungen aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten		47.833	16.576
- Auszahlungen für Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	14, 15	-2.082.479	-1.812.794
+ Einzahlungen aus dem Abgang von finanziellen Vermögenswerten		0	643
+ Einzahlungen von Kostenbeiträgen von Dritten	14, 15	141.422	120.143
- Rückzahlungen von Kostenbeiträgen von Dritten		0	-1.358
+ Erhaltene Dividenden		1.451	1.649
Geldfluss aus der Investitionstätigkeit b)		-1.891.773	-1.675.141
- Auszahlung an nicht beherrschende Gesellschafter		-249	-450
+ Einzahlungen aus der Aufnahme von Finanzverbindlichkeiten	25	2.331.226	315.807
- Auszahlungen für die Tilgung von Finanzverbindlichkeiten		-1.553.930	-43.886
- Auszahlung von Leasingverbindlichkeiten		-8.919	0
Geldfluss aus der Finanzierungstätigkeit c)		768.129	271.471
Liquide Mittel zum Periodenbeginn		-304.108	-100.255
Konsolidierungskreisbedingte Änderungen		0	-33
Veränderungen der liquiden Mittel aus den Geldflüssen (Cashflow) (a+b+c)		-84.052	-203.821
Liquide Mittel zum Periodenende		-388.159	-304.108

Hinsichtlich der Zusammensetzung des Fonds wird auf Erläuterung 34 verwiesen.

Darstellung der Veränderung des Konzern-Eigenkapitals 2019

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

in TEUR	Grundkapital	Kapitalrücklagen	Cashflow-Hedge-Rücklage	Available-for-Sale-Rücklage	Neubewertung leistungsorientierter Versorgungspläne	Erwirtschaftetes Ergebnis	Summe Eigenkapital	Anteile nicht beherrschender Gesellschafter	Gesamtes Eigenkapital
<i>Stand 01.01.2019</i>	<i>500.000,0</i>	<i>538.884,2</i>	<i>32.228,2</i>	<i>0,0</i>	<i>-3.607,6</i>	<i>359.088,0</i>	<i>1.426.592,8</i>	<i>444,5</i>	<i>1.427.037,3</i>
Anpassungen aus der erstmaligen Anwendung von IFRS 16, nach Steuern						-5.217,4	-5.217,4		-5.217,4
Angepasster Stand zum 01.01.2019	500.000,0	538.884,2	32.228,2	0,0	-3.607,6	353.870,6	1.421.375,4	444,5	1.421.819,9
Konzernjahresergebnis						32.719,3	32.719,3	278,0	32.997,3
Sonstiges Ergebnis			-29.849,6		-4.290,1		-34.139,7		-34.139,7
Konzerngesamtergebnis			-29.849,6	0,0	-4.290,1	32.719,3	-1.420,5	278,0	-1.142,5
Ausschüttungen an nicht beherrschende Gesellschafter								-248,5	-248,5
Stand am 31.12.2019	500.000,0	538.884,2	2.378,6	0,0	-7.897,7	386.589,9	1.419.954,9	474,0	1.420.428,9

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

Erläuterungen zum Konzernabschluss per 31.12.2019

A. GRUNDLAGEN UND METHODEN

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

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

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

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

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

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

1. Rechnungslegungsgrundsätze

Die ÖBB-Infrastruktur AG ist gemäß § 244 Unternehmensgesetzbuch (UGB) verpflichtet, einen Konzernabschluss zu erstellen. Der Konzernabschluss zum 31.12.2019 wurde gemäß § 245a (1) UGB in Verbindung mit der „IFRS-Verordnung“ in Übereinstimmung mit den vom International Accounting Standards Board („IASB“) verabschiedeten International Financial Reporting Standards („IFRS“, „IAS“) und den Interpretationen des International Financial Reporting Interpretation Committee („IFRIC“, „SIC“), welche zum 31.12.2019 in Geltung und von der Europäischen Union übernommen waren, sowie den zusätzlichen Anforderungen des § 245a UGB erstellt. Mit diesem Konzernabschluss nach IFRS stellt die ÖBB-Infrastruktur AG gemäß § 245a UGB einen befreienden Konzernabschluss nach international anerkannten Rechnungslegungsgrundsätzen auf.

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

Erläuterungen zu den geänderten oder neuen IFRS-Regelungen

Gegenüber dem Konzernabschluss zum 31.12.2018 haben sich folgende Standards und Interpretationen geändert bzw. waren aufgrund der Übernahme in das EU-Recht oder des Inkrafttretens der Regelung erstmalig verpflichtend anzuwenden.

Überarbeitete und geänderte Standards/ Interpretationen		Geltend ab ¹⁾	Auswirkungen auf den Konzernabschluss
IFRS 16	Leasingverhältnisse	01.01.2019	ja
IFRIC 23	Unsicherheit bezüglich der ertragsteuerlichen Behandlung	01.01.2019	nein
IFRS 9	Vorfälligkeitsregelungen mit negativer Ausgleichsleistung	01.01.2019	nein
IAS 28	Langfristige Beteiligungen an assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen	01.01.2019	nein
IAS 19	Planänderungen, -kürzungen oder -abgeltungen	01.01.2019	nein
AIP 2015 - 2017	Jährliche Verbesserungen der IFRS	01.01.2019	nein

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

Der Konzern hat in diesem Geschäftsjahr IFRS 16 „Leasingverhältnisse“ erstmalig angewendet, da dieser verpflichtend für Geschäftsjahre anzuwenden ist, die am oder nach dem 01.01.2019 beginnen. Mit IFRS 16 werden neue oder geänderte Anforderungen in Bezug auf die Bilanzierung von Leasingverhältnissen eingeführt. Signifikante Änderungen hinsichtlich der Bilanzierung ergeben sich beim Leasingnehmer, indem keine Unterscheidung zwischen Operating- und Finanzierungsleasingverhältnissen mehr vorgenommen wird und die Erfassung eines Nutzungsrechts und einer Leasingverbindlichkeit zu Beginn aller Leasingverhältnisse vorzunehmen ist (mit Ausnahme von kurzfristigen Leasingverhältnissen und Leasingverhältnissen über Vermögenswerte mit einem geringen Neuwert bei Anwendung entsprechender Erleichterungsvorschriften). Im Gegensatz zur Bilanzierung beim Leasinggeber sind die Anforderungen beim Leasinggeber weitestgehend unverändert geblieben.

Der Konzern hat IFRS 16 nach der modifiziert retrospektiven Methode angewendet, wonach der kumulierte Effekt der erstmaligen Anwendung zum 01.01.2019 in den erwirtschafteten Ergebnissen erfasst wird. Daher wurden die Vergleichsinformationen für 2018 nicht angepasst, das heißt wie zuvor gemäß IAS 17 und den damit verbundenen Interpretationen dargestellt. Die Einzelheiten zu den Änderungen der Rechnungslegungsmethoden sind nachstehend angeführt. Darüber hinaus wurden die Angabepflichten in IFRS 16 nicht auf die Vergleichsinformationen angewendet.

Der Konzern hat von der praktischen Erleichterung Gebrauch gemacht, bei der Umstellung auf IFRS 16 nicht neu zu beurteilen, ob ein Vertrag ein Leasingverhältnis ist oder enthält. Dementsprechend wird die Definition eines Leasingverhältnisses gemäß IAS 17 und IFRIC 4 weiterhin auf diejenigen Verträge angewendet, die vor dem 01.01.2019 abgeschlossen oder geändert wurden. Daher wurde die Definition eines Leasingverhältnisses nach IFRS 16 nur auf Verträge angewendet, die am oder nach dem 01.01.2019 abgeschlossen oder geändert wurden.

Leasingnehmer

Leasingverhältnisse, die nach IAS 17 bisher als Operating-Leasingverhältnisse eingestuft wurden

Mit der Anwendung des IFRS 16 verändert sich für den Konzern die bilanzielle Abbildung von Leasingverhältnissen, die zuvor als Operating-Leasingverhältnisse nicht in der Bilanz erfasst wurden.

Dem neuen Standard entsprechend erfasst der Konzern für Leasingverhältnisse (mit Ausnahme der unter die weiter unten erläuterten Erleichterungsvorschriften fallenden Leasingverhältnisse):

- in der Konzernbilanz ein Nutzungsrecht zum Buchwert, als ob IFRS 16 seit dem Bereitstellungsdatum angewendet worden wäre, abgezinst mit dem Grenzfremdkapitalzinssatz des Konzerns zum Zeitpunkt der erstmaligen Anwendung bzw. ein Nutzungsrecht zu einem Betrag in Höhe der Leasingverbindlichkeit, angepasst um den Betrag der im Voraus geleisteten oder abgegrenzten Leasingzahlungen.
- in der Konzernbilanz eine Leasingverbindlichkeit bewertet mit dem Barwert der zukünftigen Leasingzahlungen.

Der Konzern hat seine Nutzungsrechte zum Zeitpunkt des Übergangs auf Wertminderung geprüft und ist zum Schluss gekommen, dass keine Anhaltspunkte für eine Wertminderung der Nutzungsrechte vorliegen.

Der Konzern hat eine Reihe von Erleichterungsvorschriften bei der Anwendung des IFRS 16 auf Leasingverhältnisse genutzt, die nach IAS 17 als Operating-Leasingverhältnisse eingestuft wurden. Im Einzelnen hat der Konzern:

- bei Leasingverhältnissen, deren Laufzeit innerhalb von zwölf Monaten nach dem Zeitpunkt der erstmaligen Anwendung endet, weder Nutzungsrechte noch Leasingverbindlichkeiten angesetzt,
- bei Leasingverhältnissen, bei denen der zugrunde liegende Vermögenswert von geringem Wert ist, weder Nutzungsrechte noch Leasingverbindlichkeiten angesetzt (z.B. IT-Ausstattung)
- bei der Bewertung des Nutzungsrechts zum Zeitpunkt der erstmaligen Anwendung die anfänglichen direkten Kosten unberücksichtigt gelassen, und
- bei der Bestimmung der Laufzeit des Leasingverhältnisses nachträgliche bessere Erkenntnisse berücksichtigt, wenn der Vertrag Verlängerungs- oder Kündigungsoptionen enthält.

Leasingverhältnisse, die nach IAS 17 bisher als Finanzierungsleasing eingestuft wurden

Zum 31.12.2018 gab es keine Leasingverhältnisse, die als Finanzierungsleasing eingestuft wurden. Nutzungsrechte und Leasingverbindlichkeiten werden ab dem 01.01.2019 unter Anwendung von IFRS 16 bilanziert.

Leasinggeber

IFRS 16 ändert die Bilanzierung von Leasingverhältnissen beim Leasinggeber nicht substantiell. Der Leasinggeber hat weiterhin eine Klassifizierung der Leasingverhältnisse in Operating- und Finanzierungsleasingverhältnisse vorzunehmen und diese entsprechend unterschiedlich zu bilanzieren.

Gemäß IFRS 16 werden Untermietverhältnisse beim Intermediär getrennt vom Hauptmietverhältnis als gesonderte Verträge bilanziert. Der Intermediär ist verpflichtet, das Untermietverhältnis entweder als Finanzierungs- oder Operating-Leasingverhältnis zu klassifizieren. Dies muss unter Bezugnahme auf das aus dem Hauptmietverhältnis resultierende Nutzungsrecht erfolgen (und nicht unter Bezugnahme auf den dem Nutzungsrecht zugrunde liegenden Vermögenswert, wie dies nach IAS 17 der Fall war.)

Auswirkung der erstmaligen Anwendung von IFRS 16 im Erstanwendungszeitpunkt zum 01.01.2019

Beim Übergang auf IFRS 16 hat der Konzern Nutzungsrechte sowie Leasingverbindlichkeiten und den Saldo daraus im erwirtschafteten Ergebnis erfasst. Darüber hinaus wurden in den sonstigen Forderungen enthaltene Mietvorauszahlungen aufgelöst. Die Auswirkungen im Zeitpunkt des Übergangs werden im Folgenden zusammengefasst.

in Mio. EUR	Auswirkung der Anwendung von IFRS 16 auf die Eröffnungsbilanzwerte zum 01.01.2019
Nutzungsrechte - Sachanlagen	87,9
aktive latente Steuern	0,2
sonstige Forderungen	-0,7
Leasingverbindlichkeiten	92,6
Erwirtschaftetes Ergebnis	-5,2

Der Konzern hat bei der Bewertung der Leasingverbindlichkeiten aus Operating-Leasingverhältnissen die Leasingzahlungen mit seinem Grenzfremdkapitalzinssatz zum 01.01.2019 abgezinst. Der Grenzfremdkapitalzinssatz liegt zwischen 0,0% und 1,6%.

in Mio. EUR	Überleitungsrechnung - Leasingverbindlichkeiten nach IFRS 16 zum 01.01.2019
<i>Unkündbare Operating Leasing- und Mietverpflichtungen zum 31.12.2018</i>	<i>118,8</i>
Leasingverbindlichkeiten aus unkündbaren Operate-Leasingverhältnissen über geringwertige Vermögenswerte (Neuwert unter EUR 5.000,-) bzw. kurzfristige Leasingverträge	28,3
Sonstiges	1,1
Zwischensumme aus unkündbaren Operating Leasing- und Mietverpflichtungen undiskontiert zum 01.01.2019	89,5
Effekt aus der Diskontierung mit dem Grenzfremdkapitalzinssatz zum 01.01.2019	6,2
Operating Leasing- und Mietverpflichtungen diskontiert zum 01.01.2019	83,3
zusätzliche angesetzte Leasingverbindlichkeiten aufgrund von IFRS 16, welche über unkündbare Perioden hinausgehen	9,3
Leasingverbindlichkeiten gemäß IFRS 16 zum 01.01.2019	92,6

Ausblick auf zukünftige IFRS-Änderungen

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

Standards/ Interpretationen	Geltend ab ¹⁾	voraussichtlich Auswirkungen auf den Konzernabschluss
Neue Standards und Interpretationen		
IFRS 17 Versicherungsverträge	01.01.2021 ²⁾	nein
Änderungen zu Standards und Interpretationen		
IAS 1 und IAS 8 Angabeninitiative Wesentlichkeit	01.01.2020	nein
IFRS 9, IAS 39 und IFRS 7 IBOR-Reform	01.01.2020	nein
IFRS 3 Unternehmenszusammenschlüsse - Definition eines Geschäftsbetriebs	01.01.2020 ²⁾	nein

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

²⁾ Von EU noch nicht übernommen.

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

2. Konsolidierungsgrundsätze und Konsolidierungskreis

Konsolidierungsgrundsätze

Bilanzstichtag

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

Währungsumrechnung

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

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

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

Konsolidierung

Tochterunternehmen (Kapitalkonsolidierung)

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

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

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

Unternehmenszusammenschlüsse

Unternehmenszusammenschlüsse werden unter Anwendung der Erwerbsmethode bilanziert. Die Anschaffungskosten eines Unternehmenserwerbs bemessen sich als Summe der übertragenen Gegenleistung, bewertet mit dem beizulegenden Zeitwert zum Erwerbszeitpunkt, und der Anteile nicht beherrschender Gesellschafter am erworbenen Unternehmen.

Bei jedem Unternehmenszusammenschluss bewertet der Erwerber die Anteile nicht beherrschender Gesellschafter am erworbenen Unternehmen zum entsprechenden Anteil des identifizierbaren Nettovermögens des erworbenen Unternehmens. Im Rahmen des Unternehmenszusammenschlusses angefallene Kosten werden als Aufwand erfasst und in den sonstigen betrieblichen Aufwendungen ausgewiesen.

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

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

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

Assoziierte Unternehmen

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

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

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

Gemeinschaftsunternehmen

Eine gemeinsame Vereinbarung ist eine Vereinbarung, bei der zwei oder mehr Parteien, die die gemeinschaftliche Führung innehaben, Rechte am Nettovermögen der Vereinbarung haben.

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

Schuldenkonsolidierung

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

Aufwands- und Ertragskonsolidierung

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

Zwischenergebniseliminierung

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

Zusammensetzung und Veränderung des Konsolidierungskreises

Der Konsolidierungskreis umfasst neben der ÖBB-Infrastruktur AG 14 (Vj: 14) weitere vollkonsolidierte und drei (Vj: drei) assoziierte bzw. Gemeinschaftsunternehmen (davon ein ausländisches; Vj: ein), die nach der Equity-Methode einbezogen werden, somit insgesamt 18 (Vj: 18) Unternehmen. Die in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen sind in Erläuterung 35 angeführt.

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

Konsolidierungskreis	Voll-konsolidierung	Erfassung nach der Equity Methode	Gesamt
<i>Stand 01.01.2018</i>	17	2	19
<i>davon ausländische Gesellschaften</i>	0	1	1
Erstkonsolidierung	0	1	1
Änderung des Konsolidierungskreises	-1	0	-1
Abgang	-1	0	-1
Stand 31.12.2018 = 31.12.2019	15	3	18
<i>davon ausländische Gesellschaften</i>	0	1	1

Im Jahr 2018 wurde die ÖBB-Güterzentrum Wien Süd Betriebsgesellschaft m.b.H. endkonsolidiert und die ÖBB-Güterzentrum Wien Süd Betriebsgesellschaft m.b.H. & Co KG nach Anwachsung aller Vermögensgegenstände und Verbindlichkeiten sowie Rechte und Pflichten an die ÖBB-Infrastruktur AG gelöscht. Daneben wurde per 01.01.2018 die Breitspur Planungsgesellschaft mbH erstmals at-Equity im Konzernabschluss erfasst. 2019 gab es keine Änderung des Konsolidierungskreises.

3. Zusammenfassung der wesentlichen Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Grundlagen der Erstellung des Abschlusses

Die Erstellung des Konzernabschlusses erfolgt grundsätzlich unter Anwendung des Prinzips der fortgeführten Anschaffungskosten. Hiervon ausgenommen sind derivative Finanzinstrumente und Eigenkapitalinstrumente, die zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden, sowie Personalrückstellungen, die nach der PUC-Methode bilanziert sind.

Sachanlagen und als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien

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

Bedeutsame Teile einer Anlage werden gesondert aktiviert, wenn diese Teile eine unterschiedliche Nutzungsdauer zum Rest der Anlage aufweisen. Dies erfolgt nicht, wenn deren Anschaffungskosten im Verhältnis zu den gesamten Anschaffungskosten des Gegenstands nicht signifikant sind.

Abschreibungen auf Sachanlagen und auf als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien werden linear über die geschätzte Nutzungsdauer berechnet und in der Position Abschreibungen in der Konzern-Gewinn-und-Verlust-Rechnung ausgewiesen. Einbauten in fremden Gebäuden werden ebenfalls über die geschätzte Nutzungsdauer oder über die kürzere Vertragslaufzeit abgeschrieben.

Die Nutzungsdauern betragen unverändert zum Vorjahr:

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

Hinsichtlich der Nutzungsdauern der gemäß IFRS 16 bilanzierten Nutzungsrechte siehe nachfolgend „Leasingverhältnisse“. 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.

Vermögensbezogene Zuschüsse (Kostenbeiträge zu Vermögenswerten)

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

Firmenwerte und sonstige immaterielle Vermögenswerte

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

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

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

Den linearen Abschreibungen liegen im Geschäftsjahr 2019 unverändert zum Vorjahr folgende Nutzungsdauern zugrunde:

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

Wertminderung von Sachanlagen, immateriellen Vermögenswerten und als Finanzinvestitionen gehaltenen Immobilien

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

Wenn Änderungen der Verhältnisse darauf hindeuten, dass der Buchwert eines Vermögenswerts über dem erzielbaren Betrag liegt, wird im Rahmen der Werthaltigkeitsprüfung der Nutzungswert berechnet. Der Nutzungswert entspricht den geschätzten künftigen Netto-Zahlungsströmen der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten auf Basis der Geschäftspläne, die aus bisherigen Ergebnissen und den besten Schätzungen des Vorstands bezüglich künftiger Entwicklungen abgeleitet wurden. Die in den Geschäftsplänen (Budget 2020 und Mittelfristplanung 2021 bis 2025) angenommenen Wachstumsraten spiegeln die gewichteten durchschnittlichen Wachstumsraten auf Basis der Marktschätzungen wider. Zahlungsstromprognosen, die über den Zeitraum des Geschäftsplans hinausgehen, werden auf Basis einer konstanten Wachstumsrate für die nachfolgenden Jahre ermittelt und übersteigen nicht die langfristige gewichtete durchschnittliche Wachstumsrate der Branche und des Landes, in der oder dem die zahlungsmittelgenerierende Einheit tätig ist.

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

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

Es wurden weder 2018 noch 2019 für eine zahlungsmittelgenerierende Einheit Indikatoren für eine mögliche Wertminderung festgestellt, weshalb keine Wertminderungstests durchgeführt wurden. Für die zahlungsmittelgenerierende Einheit Schieneninfrastruktur ist aufgrund folgender Präambel zu den Zuschussverträgen gemäß § 42 Bundesbahngesetz gegenwärtig kein Indikator für eine Wertminderung gegeben: „Die ÖBB-Infrastruktur AG ist ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen, dessen Aufgaben im öffentlichen Interesse liegen und in § 31 Bundesbahngesetz näher bestimmt sind. Die Grundlage für die Finanzierung der Gesellschaft bildet § 47 Bundesbahngesetz, wonach der Bund dafür zu sorgen hat, dass der ÖBB-Infrastruktur AG die zur Erfüllung ihrer Aufgaben und zur Aufrechterhaltung ihrer Liquidität und des Eigenkapitals erforderlichen Mittel zur Verfügung stehen, soweit die Aufgaben vom Geschäftsplan gemäß § 42 (6) Bundesbahngesetz umfasst sind. Die in dieser Bestimmung vom Bund gesetzlich normierte Zusage findet in den Zuschussverträgen nach § 42 (1) und (2) Bundesbahngesetz ihre konkrete

Umsetzung. Nach Verständnis der Vertragspartner ist das Ziel der Zuschussverträge, unabhängig von der jeweiligen Vertragslaufzeit, die Werthaltigkeit der für die Aufgaben gemäß § 31 Bundesbahngesetz eingesetzten Vermögenswerte des Teilkonzerns der ÖBB-Infrastruktur AG dauerhaft sicherzustellen, womit auch dem gesetzlichen Auftrag des Bundesbahngesetzes entsprochen wird.“

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

Wertminderung von Anteilen an assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen

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

Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte

Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte werden mit dem Buchwert oder dem niedrigeren beizulegenden Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten bewertet. Vermögenswerte, die als zur Veräußerung gehalten eingestuft werden, werden keiner weiteren Abschreibung unterzogen und als gesonderter Posten in der Bilanz ausgewiesen. Gewinne oder Verluste aus dem Verkauf dieser Vermögenswerte werden zusammen mit den Gewinnen und Verlusten aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten als sonstiger betrieblicher Ertrag oder Aufwand bzw. im übrigen Finanzergebnis, soweit es sich um Beteiligungen handelt, ausgewiesen. Eine Umgliederung von den langfristigen Vermögenswerten zu den zur Veräußerung gehaltenen langfristigen Vermögenswerten erfolgt nur dann, wenn ein entsprechender Aufsichtsratsbeschluss vorliegt und mit einer Veräußerung innerhalb von zwölf Monaten auch gerechnet wird.

Vorräte

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

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

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

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

Finanzinstrumente

Allgemeine Angaben

Ansatz und Ausbuchung

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

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

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

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

Klassifizierung und Bewertung von finanziellen Vermögenswerten

Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern stuft finanzielle Vermögenswerte in die folgenden Bewertungskategorien ein:

- zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet
- erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert (FVOCI) bewertet
- erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert (FVTPL) bewertet

Die Klassifizierung und Bewertung von finanziellen Vermögenswerten mit Fremdkapitalcharakter ist abhängig vom Geschäftsmodell des Unternehmens zur Steuerung der finanziellen Vermögenswerte und von den vertraglichen Zahlungsströmen. Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern klassifiziert Schuldinstrumente nur dann um, wenn sich das Geschäftsmodell zur Steuerung solcher Vermögenswerte ändert. Da im ÖBB-Infrastruktur-Konzern derzeit keine Schuldinstrumente erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert gehalten werden, entfällt eine weitere Erläuterung.

Schuldinstrumente bewertet zu fortgeführten Anschaffungskosten

Ein Schuldinstrument wird zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet, wenn die beiden nachfolgenden Voraussetzungen erfüllt werden:

- Der Vermögenswert wird im Rahmen eines Geschäftsmodells gehalten, dessen Zielsetzung darin besteht, aus den gehaltenen Vermögenswerten vertragliche Cashflows zu vereinnahmen.
- Die Vertragsbedingungen des finanziellen Vermögenswertes führen zu festgelegten Zeitpunkten zu Cashflows, die ausschließlich Tilgungs- und Zinszahlungen auf den ausstehenden Kapitalbetrag darstellen.

Zinserträge aus diesen finanziellen Vermögenswerten werden unter Anwendung der Effektivzinsmethode im Finanzergebnis ausgewiesen.

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, sonstige Forderungen sowie finanzielle Vermögenswerte (z. B.: Wertpapiere) werden zu fortgeführten Anschaffungskosten abzüglich Wertminderungen bewertet.

Zahlungsmittel- und Zahlungsmitteläquivalente

Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern weist Kassenbestände, Guthaben bei Kreditinstituten mit Restlaufzeiten seit Erwerbszeitpunkt von bis zu drei Monaten und Guthaben beim verbundenen Unternehmen ÖBB-Finanzierungsservice GmbH, welches die Liquiditätssteuerung zwischen den Gesellschaften des ÖBB-Holding-Konzerns durchführt, als liquide Mittel aus. Geldmarktveranlagungen mit Laufzeiten über drei Monate werden zusammen mit Wertpapieren als kurzfristige sonstige finanzielle Vermögenswerte ausgewiesen. Die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente abzüglich der kurzfristigen Verbindlichkeiten gegenüber der ÖBB-Finanzierungsservice GmbH fließen in den Finanzmittelfonds für die Geldflussrechnung ein.

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen werden ab dem Zeitpunkt, zu dem sie entstanden sind, angesetzt. Jeder unbedingte Anspruch auf den Erhalt einer Gegenleistung wird als Forderung ausgewiesen. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen ohne wesentliche Finanzierungskomponente werden beim erstmaligen Ansatz zum Transaktionspreis bewertet.

Eigenkapitalinstrumente bewertet erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert

Der Konzern bewertet alle gehaltenen Eigenkapitalinstrumente erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert.

Schuldinstrumente bewertet erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert

Ein Schuldinstrument, das weder zu fortgeführten Anschaffungskosten noch erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet wird, wird erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet. Außer Derivate hält der ÖBB-Infrastruktur-Konzern keine Schuldinstrumente, welche erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bilanziert werden.

Derivate

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

Klassifizierung und Bewertung von finanziellen Verbindlichkeiten

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

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

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

Wertminderung von finanziellen Vermögenswerten (IFRS 9)

Der Konzern beurteilt auf zukunftsgerichteter Basis das mit Schuldinstrumenten, die zu fortgeführten Anschaffungskosten oder erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden, verbundene Ausfallrisiko. Das Ausfallrisiko ist das Risiko von finanziellen Verlusten, falls ein Kunde oder die Vertragspartei eines Finanzinstruments seinen bzw. ihren vertraglichen Verpflichtungen nicht nachkommt. Die Buchwerte der finanziellen Vermögenswerte entsprechen dem maximalen Ausfallrisiko.

IFRS 9 sieht bei der Ermittlung des erwarteten Verlusts ein generelles Wertminderungsmodell (Dreistufenmodell) sowie eine vereinfachte Methode vor.

Generelles Wertminderungsmodell

Nach dem generellen Wertminderungsmodell wird nach drei Wertminderungsstufen unterschieden. Die Höhe der Wertminderung bemisst sich entsprechend der Zuordnung des Finanzinstruments zu einer dieser drei Stufen. Das generelle Wertminderungsmodell kommt für alle Finanzinstrumente, mit Ausnahme der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, zur Anwendung.

Stufe 1: erwartete Kreditverluste innerhalb der nächsten zwölf Monate

In Stufe 1 sind grundsätzlich alle Finanzinstrumente bei Zugang sowie Finanzinstrumente, die keine signifikante Verschlechterung der Kreditqualität seit Zugang erfahren haben, einzuordnen. Der erwartete Verlust entspricht dem Barwert der erwarteten Zahlungsausfälle, die aus möglichen Ausfallereignissen innerhalb der nächsten zwölf Monate (12-Month-Expected-Credit-Loss) nach dem Bilanzstichtag entstehen.

Stufe 2: erwartete Kreditverluste über die gesamte Laufzeit – keine beeinträchtigte Bonität

Liegt eine signifikante Erhöhung des Ausfallrisikos, jedoch kein objektiver Hinweis auf eine Wertminderung vor, ist die Risikovorsorge bis zur Höhe der erwarteten Verluste über die gesamte Restlaufzeit aufzustocken. Ein Transfer von Stufe 1 zu Stufe 2 wird widerlegbar vermutet, wenn die vertraglichen Zahlungsströme seit mehr als 30 Tagen überfällig sind.

Stufe 3: erwartete Kreditverluste über die gesamte Laufzeit – bonitätsbeeinträchtigt

Gibt es einen objektiven Hinweis, dass eine Wertminderung bei einem finanziellen Vermögenswert vorliegt, so ist dieser in Stufe 3 zu transferieren. Sind die vertraglichen Zahlungsströme seit mehr als 90 Tagen überfällig, so besteht die widerlegbare Vermutung, dass ein objektiver Hinweis auf einen Kreditausfall besteht. Somit muss das Finanzinstrument nach Stufe 3 transferiert werden. Die Festlegung, ob ein finanzieller Vermögenswert eine wesentliche Erhöhung des Kreditrisikos erfahren hat, basiert auf zumindest einmal jährlich durchgeführten Einschätzung der Ausfallwahrscheinlichkeiten, welche sowohl externe Ratinginformationen als auch interne Informationen über die Kreditqualität des finanziellen Vermögenswerts berücksichtigen.

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

Unabhängig von obenstehender Analyse liegt eine signifikante Erhöhung des Kreditrisikos vor, wenn die Erfüllung der vertraglichen Zahlungsströme mehr als 30 Tage überfällig ist. Ein Ausfall im Hinblick auf einen finanziellen Vermögenswert liegt vor, wenn die Vertragspartei die Vornahme von vertraglichen Zahlungen innerhalb von 90 Tagen nach Fälligkeit versäumt. Finanzielle Vermögenswerte werden abgeschrieben, wenn nach angemessener Einschätzung eine Realisierbarkeit nicht mehr erwartet wird. Wurden Forderungen abgeschrieben, werden Vollstreckungsmaßnahmen fortgesetzt, um die fällige Forderung noch zu realisieren. Realisierte Beträge werden im Gewinn oder Verlust erfasst.

Finanzinstrumente mit niedrigem Kreditrisiko

Der ÖBB-Konzern wendet für Schuldinstrumente mit niedrigem Kreditrisiko, die ein Investment-Grade-Rating besitzen, die Erleichterungsbestimmung von der Stufenzuordnung an und ordnet diese stets der Stufe 1 zu. Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern sieht dies bei einem Rating von BBB- oder höher bei Standard & Poor's als gegeben an.

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

Vereinfachtes Wertminderungsmodell

Für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen wendet der ÖBB-Infrastruktur-Konzern den gemäß IFRS 9 verpflichtend anzuwendenden vereinfachten Ansatz an, dem zufolge die über die Laufzeit erwarteten Kreditverluste ab dem erstmaligen Ansatz der Forderungen zu erfassen sind. Nach dem vereinfachten Wertminderungsmodell ist für alle Instrumente, unabhängig von ihrer Kreditqualität, eine Risikovorsorge in Höhe der erwarteten Verluste über die Restlaufzeit zu erfassen. Das heißt, es erfolgt eine pauschale Zuordnung zu Stufe 2 bei Zugang und ein Transfer in Stufe 3, soweit objektive Hinweise auf Wertminderung vorliegen. Das vereinfachte Verfahren ist auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen oder Vermögenswerte, die in den Anwendungsbereich von IFRS 15 fallen und die keine signifikante Finanzierungskomponente enthalten, anzuwenden.

Das Ausfallrisiko für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen wird auf kollektiver Basis ermittelt. Das Ausfallrisiko des Konzerns wird hauptsächlich durch die individuellen Merkmale der Kunden beeinflusst. Für die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen wurden die geschätzten erwarteten Zahlungsausfälle auf Grundlage von Erfahrungen mit tatsächlichen Zahlungsausfällen der letzten drei Jahre unter Anwendung des vereinfachten Wertminderungsmodells ermittelt. Die historischen Ausfallraten werden um künftig zu erwartende Veränderungen von gesamtwirtschaftlichen Faktoren, wie das Bruttoinlandsprodukt (BIP), die Arbeitslosenquote sowie von Insolvenzquoten, angepasst.

Beizulegender Zeitwert von Finanzinstrumenten

Bei liquiden Mitteln, Forderungen und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie Forderungen an und Verbindlichkeiten gegenüber nahestehenden Unternehmen entsprechen die Buchwerte annähernd den beizulegenden Zeitwerten. Mit Ausnahme der liquiden Mittel handelt es sich um die Fair Value Hierarchieebene 3.

Der beizulegende Zeitwert langfristiger Finanzforderungen, sonstiger finanzieller Vermögenswerte ohne Börsenkurs, Finanzverbindlichkeiten und Swap-Vereinbarungen basiert auf dem Barwert der künftig zu erwartenden Zahlungsströme, abgezinst mit dem vom ÖBB-Infrastruktur-Konzern geschätzten aktuellen Zinssatz, zu dem vergleichbare Finanzinstrumente abgeschlossen werden können. Ein etwaiges Kreditrisiko wird bei der Ermittlung der beizulegenden Zeitwerte berücksichtigt. Es handelt sich dabei um Fair Value der Hierarchieebene 2.

Der beizulegende Zeitwert von börsenotierten Wertpapieren und Anleihen wird entweder der Fair Value Hierarchieebene 1 oder 2 zugeordnet (Erläuterung 29.3).

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

Rückstellungen

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

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

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

Leasingverhältnisse

Der Konzern hat IFRS 16 nach dem modifiziert retrospektiven Ansatz angewendet und daher die Vergleichsinformationen nicht angepasst, sondern weiterhin nach IAS 17 und IFRIC 4 dargestellt. Die Details der Rechnungslegungsmethoden sowohl nach IFRS 16 als auch nach IAS 17 werden nachfolgend gesondert dargestellt.

Ab dem 01.01.2019 angewendete Rechnungslegungsmethode (IFRS 16)

Leasingnehmer

Bei Vertragsbeginn beurteilt der Konzern, ob der Vertrag ein Leasingverhältnis begründet oder beinhaltet. Dies ist der Fall, wenn der Vertrag dazu berechtigt, die Nutzung eines identifizierten Vermögenswertes gegen Zahlung eines Entgelts für einen bestimmten Zeitraum zu kontrollieren. Um zu beurteilen, ob ein Vertrag das Recht zur Kontrolle eines identifizierten Vermögenswertes beinhaltet, legt der Konzern die Definition eines Leasingverhältnisses nach IFRS 16 zugrunde.

Diese Methode wird auf Verträge angewendet, die am oder nach dem 01.01.2019 geschlossen werden.

Am Bereitstellungsdatum erfasst der Konzern einen Vermögenswert für das gewährte Nutzungsrecht sowie eine Leasingverbindlichkeit. Das Nutzungsrecht wird erstmalig zu Anschaffungskosten bewertet, die der erstmaligen Bewertung der Leasingverbindlichkeit entsprechen, angepasst um am oder vor dem Bereitstellungsdatum geleistete Zahlungen zuzüglich etwaiger anfänglicher direkter Kosten sowie der geschätzten Kosten zur Demontage oder Beseitigung des zugrunde liegenden Vermögenswertes bzw. des Standorts, an dem sich dieser befindet, abzüglich etwaiger erhaltener Leasinganreize.

Anschließend wird das Nutzungsrecht vom Bereitstellungsdatum bis zum Ende des Leasingzeitraums linear abgeschrieben, es sei denn, das Eigentum an dem zugrunde liegenden Vermögenswert geht zum Ende der Laufzeit des Leasingverhältnisses auf den Konzern über oder in den Kosten des Nutzungsrechtes ist berücksichtigt, dass der Konzern eine Kaufoption wahrnehmen wird. In diesem Fall wird das Nutzungsrecht über die Nutzungsdauer des zugrunde liegenden Vermögenswertes abgeschrieben, welche nach den Vorschriften für Sachanlagen ermittelt wird. Zusätzlich wird das Nutzungsrecht sofern notwendig fortlaufend um Wertminderungen berichtigt und um bestimmte Neubewertungen der Leasingverbindlichkeit angepasst.

Den linearen Abschreibungen liegen im Geschäftsjahr 2019 folgende Nutzungsdauern zugrunde:

	Jahre
Nutzungsrechte Grundstücke und Bauten	2–35
Nutzungsrechte Fahrpark	2–4
Nutzungsrechte technische Anlagen und Maschinen	5–10
Nutzungsrechte andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	5

Erstmals wird die Leasingverbindlichkeit zum Barwert der am Bereitstellungsdatum noch nicht geleisteten Leasingzahlungen mit dem dem Leasingverhältnis zugrunde liegenden Zinssatz oder, wenn sich dieser nicht ohne Weiteres bestimmen lässt, mit dem Grenzfremdkapitalzinssatz des Konzerns abgezinst.

Die in die Bewertung der Leasingverbindlichkeit einbezogenen Leasingzahlungen umfassen:

- feste Zahlungen, einschließlich de facto feste Zahlungen,
- variable Leasingzahlungen, die an einen Index oder (Zins-)Satz gekoppelt sind, erstmalig bewertet anhand des am Bereitstellungsdatum gültigen Indexes bzw. (Zins-)Satzes,
- Beträge, die aufgrund einer Restwertgarantie voraussichtlich zu zahlen sind, und
- den Ausübungspreis einer Kaufoption, wenn der Konzern hinreichend sicher ist, diese auszuüben, Leasingzahlungen für eine Verlängerungsoption, wenn der Konzern hinreichend sicher ist, diese auszuüben, sowie Strafzahlungen für eine vorzeitige Kündigung des Leasingverhältnisses, es sei denn, der Konzern ist hinreichend sicher, nicht vorzeitig zu kündigen.

Die Leasingverbindlichkeit wird zum fortgeführten Buchwert unter Nutzung der Effektivzinsmethode bewertet. Sie wird neu bewertet, wenn sich die künftigen Leasingzahlungen aufgrund eines Index- oder (Zins-)Satzänderung verändern, wenn der Konzern seine Schätzung zu den voraussichtlichen Zahlungen im Rahmen einer Restwertgarantie anpasst, wenn der Konzern seine Einschätzung über die Ausübung einer Kauf-, Verlängerungs- oder Kündigungsoption ändert oder sich eine de facto feste Leasingverbindlichkeit ändert.

Bei einer solchen Neubewertung der Leasingverbindlichkeit wird eine entsprechende Anpassung des Buchwertes des Nutzungsrechtes vorgenommen bzw. wird diese erfolgswirksam vorgenommen, wenn sich der Buchwert des Nutzungsrechtes auf Null verringert hat.

In der Bilanz weist der Konzern Nutzungsrechte, die nicht der Definition einer als Finanzinvestition gehaltenen Immobilie erfüllen, in den Sachanlagen und Leasingverbindlichkeiten in den Finanzverbindlichkeiten aus.

Kurzfristige Leasingverhältnisse und Leasingverhältnisse, denen Vermögenswerte von geringem Wert zugrunde liegen

Der Konzern hat beschlossen, Nutzungsrechte und Leasingverbindlichkeiten für Leasingverhältnisse, denen Vermögenswerte von geringem Wert zugrunde liegen, sowie für kurzfristige Leasingverhältnisse und immaterielle Vermögenswerte nicht anzusetzen. Der Konzern erfasst die mit diesen Leasingverhältnissen in Zusammenhang stehenden Leasingzahlungen über die Laufzeit des Leasingverhältnisses linear als Aufwand.

Leasinggeber

Wenn der Konzern als Leasinggeber auftritt, stuft er bei Vertragsbeginn jedes Leasingverhältnis entweder als Finanzierungsleasing oder Operating-Leasingverhältnis ein.

Zur Einstufung jedes Leasingverhältnisses hat der Konzern eine Gesamteinschätzung vorgenommen, ob das Leasingverhältnis im Wesentlichen alle Risiken und Chancen, die mit dem Eigentum an dem zugrunde liegenden Vermögenswert verbunden sind, überträgt. Wenn dies der Fall ist, wird das Leasingverhältnis als Finanzierungsleasing eingestuft; wenn nicht, ist es ein Operating-Leasingverhältnis. Im Rahmen dieser Beurteilung berücksichtigt der Konzern bestimmte Indikatoren, wie zum Beispiel, ob das Leasingverhältnis den überwiegenden Teil der wirtschaftlichen Nutzungsdauer des Vermögenswertes umfasst.

Der Konzern bilanziert das Hauptleasingverhältnis und das Unterleasingverhältnis separat, wenn er als zwischengeschalteter Leasinggeber auftritt. Er stuft das Unterleasingverhältnis auf Grundlage seines Nutzungsrechtes aus dem Hauptleasingverhältnis und nicht auf Grundlage des zugrunde liegenden Vermögenswertes ein. Wenn es sich bei dem Hauptleasingverhältnis um ein kurzfristiges Leasingverhältnis handelt, auf das der Konzern die oben beschriebenen Ausnahmen anwendet, stuft er das Unterleasingverhältnis als Operating-Leasingverhältnis ein.

Leasingzahlungen aus Operating-Leasingverhältnissen werden vom Konzern über die Laufzeit des Leasingverhältnisses linear als Ertrag in den Umsatzerlösen erfasst.

Grundsätzlich haben sich die für den Konzern als Leasinggeber anzuwendenden Rechnungslegungsmethoden nach IFRS 16 nicht von denen in der Vergleichsperiode unterschieden. Hiervon ausgenommen sind abgeschlossene Unterleasingverhältnisse, die als Finanzierungsleasing eingestuft werden.

Vor dem 01.01.2019 angewendete Rechnungslegungsmethode (IAS 17)

Leasingnehmer

Leasingverhältnisse, bei denen dem ÖBB-Infrastruktur-Konzern als Mieter im Wesentlichen alle mit dem Eigentum verbundenen Risiken und Chancen eines Vermögenswertes übertragen werden, werden als Finanzierungsleasing eingestuft. Andernfalls liegt ein operatives Leasingverhältnis vor. Sachanlagen, die im Zuge von Finanzierungsleasingverträgen

erworben wurden, werden in Höhe des beizulegenden Zeitwerts des Leasinggegenstands oder des niedrigeren Barwerts der Mindestleasingzahlungen zu Beginn des Leasingverhältnisses abzüglich Abschreibungen und Wertminderungsaufwendungen angesetzt.

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

Leasinggeber

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

Verpflichtungen gegenüber ArbeitnehmerInnen

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

Alle anderen Verpflichtungen (Abfertigungen für MitarbeiterInnen, deren Dienstverhältnis vor dem 01.01.2003 begonnen hat, und Jubiläumsgelder) resultieren aus ungedeckten leistungsorientierten Versorgungssystemen und werden entsprechend rückgestellt. Für die Ermittlung der Rückstellung wendet der ÖBB-Infrastruktur-Konzern in Übereinstimmung mit IAS 19 „Leistungen an ArbeitnehmerInnen“ das Anwartschaftsbarwertverfahren (PUC-Methode) an. Die Neubewertung der Nettoschulden enthält nur versicherungsmathematische Gewinne oder Verluste. Die zukünftigen Verpflichtungen werden nach versicherungsmathematischen Grundsätzen bewertet und basieren auf einer sachgerechten Schätzung des Abzinsungsfaktors und der Gehaltssteigerungen sowie der Fluktuation. Nach dieser Methode erfasst der Konzern versicherungsmathematische Gewinne und Verluste aus Rückstellungen für Abfertigungen im sonstigen Ergebnis sowie aus Rückstellungen für Jubiläumsgelder im Personalaufwand.

Infolge einer gesetzlichen Änderung unterliegen MitarbeiterInnen, deren Dienstverhältnis in Österreich nach dem 01.01.2003 begonnen hat, bezüglich der Verpflichtungen aus Abfertigungen einem beitragsorientierten Versorgungsplan. Es werden Beiträge in einen beitragsorientierten Versorgungsplan eingezahlt.

Weitere Informationen sind in Erläuterung 26.1 enthalten.

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

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

Vertragsvermögenswerte und Vertragsverbindlichkeiten

Vertragsvermögenswerte betreffen bedingte Ansprüche des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns auf eine Gegenleistung für die vollständige Erfüllung der vertraglichen Leistungen. Ansprüche aus Vertragsvermögenswerten werden abzüglich der bereits an den Kunden verrechneten Beträge ebenfalls in der Position Forderungen aus Lieferungen und Leistungen ausgewiesen. Die Verrechnung an den Kunden erfolgt, wenn der Konzern seine Leistungsverpflichtung erbracht hat.

Vertragsverbindlichkeiten beziehen sich auf Zahlungen, die vorzeitig, also vor Erfüllung der vertraglichen Leistungsverpflichtung, erhalten wurden. Diese werden als Umsatzerlöse erfasst, sobald der ÖBB-Infrastruktur-Konzern

die vertragliche Leistungsverpflichtung erbringt. Vertragsverbindlichkeiten enthalten Anzahlungen sowie andere vorzeitig erhaltene Einzahlungen auf Erlöse für Folgeperioden, die als gesonderter Posten in der Bilanz ausgewiesen werden. Im Berichtsjahr wurden keine Vertragsverbindlichkeiten identifiziert.

Ertragsrealisierung

Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern erfasst einen Erlös, wenn er durch Übertragung eines zugesagten Gutes oder einer zugesagten Dienstleistung auf einen Kunden eine Leistungsverpflichtung erfüllt. Als übertragen gilt ein Vermögenswert oder eine Dienstleistung dann, wenn der Kunde die Verfügungsgewalt über diesen Vermögenswert oder die Dienstleistung erlangt.

Sollten signifikante Finanzierungskomponenten vorliegen, werden diese dann getrennt von den Erlösen aus Verträgen mit den Kunden in der Gesamtergebnisrechnung ausgewiesen, wenn bei Vertragsbeginn erwartet wird, dass die Zeitspanne zwischen der Übertragung und der Bezahlung des Gutes oder der Dienstleistung mehr als ein Jahr beträgt. Der ÖBB-Infrastruktur Konzern hat bis auf einen unwesentlichen Geschäftsfall im Geschäftsjahr 2018 keine Verträge identifiziert, bei denen der Zeitraum zwischen der Übertragung des versprochenen Guts bzw. der Dienstleistung auf den Kunden und die Zahlung durch den Kunden ein Jahr überschreitet. Entsprechend wird die zugesagte Gegenleistung nicht um den Zeitwert des Geldes angepasst.

Sollten im wesentlichen Umfang aktivierbare Kosten im Rahmen der Vertragsanbahnung oder im Zusammenhang mit der Erfüllung eines Vertrags mit einem Kunden entstehen und die Vertragslaufzeit mehr als ein Jahr betragen, werden diese aktiviert. Der ÖBB-Infrastruktur Konzern hat keine derartigen Verträge identifiziert, bei denen die Vertragslaufzeit ein Jahr überschreitet und bei deren Vertragsanbahnung oder bei deren Vertragserfüllung aktivierbare Kosten, die nicht schon aufgrund von IAS 16 aktiviert wurden, im wesentlichen Umfang angefallen sind. Entsprechend wurden keine Vertragsanbahnungs- oder Vertragserfüllungskosten aktiviert.

Beschreibung der wesentlichsten Erlösposten aus Verträgen mit Kunden

Infrastrukturbenützung

Für die Benutzung der Schieneninfrastruktur des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns wird den Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVUs) Weegeentgelt verrechnet. Die Verträge zwischen dem ÖBB-Infrastruktur-Konzern und den einzelnen EVUs kommen durch die jeweiligen Bestellungen der einzelnen EVUs zustande. Grundlage für diese Bestellungen sind die jeweiligen Produktkataloge der einzelnen Leistungen. Seitens des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns werden für die jeweilige Fahrplanperiode Produktkataloge 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 werden im Produktkatalog „Zugtrasse, Zugfahrt und sonstige Leistungen der ÖBB-Infrastruktur AG“ jährlich gesetzeskonform veröffentlicht. Auf Basis der in diesem Produktkatalog veröffentlichten Weegeentgelte bestellen die EVUs ihre Zugtrassen für die Netzfahrplanperiode seit Dezember 2017. Die Verrechnung der Leistungen erfolgt monatlich und basiert auf einer IST-Verrechnung. Die bestellten IBE-Leistungen werden einen Monat im Nachhinein an den Kunden verrechnet. Dem Kunden fließt der Nutzen aus der Leistung des Unternehmens zu und er nutzt die Leistung während diese erbracht wird.

Allfällige Rückerstattungsansprüche, die sowohl dem Grunde als auch der Höhe nach ungewiss sind, von künftigen Ereignissen abhängen und zu einem drohenden Ressourcenabfluss in Zukunft führen können, werden gemäß IAS 37 erfasst. Es wird die Höhe der möglichen Rückforderung geschätzt und eine entsprechende Rückstellung gebildet.

Energielieferungen und Netznutzungsentgelte

Die Leistungsverpflichtung des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns besteht in der Lieferung von Bahnstrom zur Versorgung von Triebfahrzeugen, von Hilfsbetrieben, bei Hinterstellung von Wagenmaterial und von ortsfesten Anlagen der Kunden. Es werden Jahresbestellmengen, Nachbestellmengen und Kurzfristbestellmengen unterschieden. Des Weiteren wird das Bahnstromnetz des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns zur Belieferung mit Bahnstrom zur Verfügung gestellt. Die Verrechnung des Netznutzungsentgelts erfolgt gemäß den jeweils gültigen Schienennetznutzungsbedingungen. Die Entgelte werden jährlich von der ÖBB-Infrastruktur AG gesetzeskonform veröffentlicht.

Der Transaktionspreis wird in den Verträgen festgelegt. Die fest kontrahierte Menge wird für Hochzeit- und Niederzeittarife sowie für Rückspeisung ermittelt, und zwar aufgrund der Bekanntgabe durch die Kunden. Für diese Hochzeit- und Niederzeittarife wird der Energiepreis je MWh festgelegt. Für zum Beispiel Nach- und Kurzfristbestellungen werden Zuschläge verrechnet. Für die bereits fix bestellte Menge des zweiten und dritten Lieferjahres wurde eine Preisobergrenze vereinbart.

Bei den vereinbarten Tarifen handelt es sich um den Stand-alone-Selling-Price. Das ist der jeweilige Preis, zu dem diese Leistung des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns auch an alle anderen Kunden verkauft wird. Insbesondere beim Netzentgelt handelt es sich um regulierte Preise von denen nicht abgewichen werden kann. Alle Leistungsverpflichtungen werden zeitgleich mit der Energielieferung erbracht, weshalb eine Aufteilung des Transaktionspreises nicht erfolgen muss.

Die Lieferung des Bahnstroms und die Dienstleistung der Netznutzung und Umformung erfolgt kontinuierlich, das heißt, den Kunden fließt der Nutzen aus der Leistung des Unternehmens zu und sie nutzen die Leistung während diese erbracht wird. Der Kontrollübergang erfolgt mit dem Verbrauch durch die Kunden.

Die Stromlieferungen werden monatlich akontiert, und zwar in Höhe eines Zwölftels der bestellten Menge. Nach dem Jahresende erfolgt die Abrechnung aufgrund der tatsächlich bezogenen Strommenge im Vergleich zur Bestellmenge inklusive allfälliger Zu- und Abschläge. Die Abrechnung wird noch im Lieferjahr erfasst.

Mieterlöse

Mieterlöse fallen für die Vermietung und die Verpachtung von Immobilien und von Pkws an. Es handelt sich um Festpreisverträge, bei denen die Erlöse in der Berichtsperiode, in der die Dienstleistungen erbracht werden, erfasst werden. Der Kunde erhält und verbraucht den Nutzen zeitgleich. Mieten werden periodengerecht entsprechend den Vertragskonditionen erfasst. Umsatzmieten sind Mieten, die in Abhängigkeit von den vom Mieter erzielten Umsätzen verrechnet werden, und werden dann realisiert, wenn die Höhe der Erträge hinreichend verlässlich bestimmt werden kann.

Erlöse aus Verwertungsobjekten

Die Verwertungsobjekte betreffen jene Liegenschaften, welche betrieblich nicht mehr genutzt und für den späteren Verkauf entwickelt werden. Es handelt sich um ehemalige Bahnhofs- und Eisenbahnanlagen, die dem dauernden Betrieb dienen. Betroffen sind wesentliche Projekte, wie zum Beispiel die Flächen des ehemaligen Südbahnhofs und des Frachtenbahnhofs Wien Nord, die in großem Umfang entwickelt werden. Die Erlöse werden erfasst, wenn die Verfügungsmacht über das Grundstück an den Kunden übergegangen ist.

Die Umsatzerlöse entsprechen dem vertraglich vereinbarten Transaktionspreis. Mehrheitlich ist die Gegenleistung fällig, wenn der Rechtstitel übergegangen ist. In seltenen Fällen können aufgeschobene Zahlungen vereinbart werden, die jedoch im Allgemeinen zwölf Monate nicht überschreiten. Im Transaktionspreis wird daher keine signifikante Finanzierungskomponente berücksichtigt.

Sonstige Umsatzerlöse

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

Erfolgsbezogene Zuwendungen

Dem ÖBB-Infrastruktur-Konzern gewährte Aufwandszuschüsse werden bei Erfüllung der Ansatzvoraussetzungen sofort erfasst und entsprechend dem zeitlichen Anfall der Aufwendungen ergebniswirksam realisiert. Hinsichtlich der Besonderheiten der Zuschüsse zur Finanzierung der Infrastruktur wird auf die Ausführungen in Erläuterung 32 verwiesen. Bei dem gewährten Bundeszuschuss gemäß § 42 Abs. 1 und 2 Bundesbahngesetz für Betriebsführung, Inspektion, Wartung Entstörung und Instandsetzung sowie Erweiterungs- und Reinvestitionen (Annuitätenzuschuss) 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.

Zinsen und Dividenden

Zinsen werden unter Anwendung der Effektivzinsmethode gemäß IFRS 9 erfasst. Dividenden werden bei Entstehung des Rechtsanspruchs der Aktionäre auf Zahlung erfasst.

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

Forschungs- und Entwicklungsaufwendungen

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

Laufende Ertragsteuern

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

Im Wesentlichen wurden folgende Bereiche als ertragsteuerpflichtig eingestuft:

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

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

Latente Steuern

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

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

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

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

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

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

Verwendung von Schätzungen und Ermessensausübungen

Im Zuge der Erstellung des Konzernabschlusses muss der Vorstand Schätzungen vornehmen und Annahmen treffen, die die Höhe der ausgewiesenen Vermögenswerte und Schulden, der angeführten Eventualverbindlichkeiten am Bilanzstichtag und die Aufwendungen und Erträge während des Berichtszeitraums beeinflussen können. Die tatsächlichen Werte können von diesen Schätzungen abweichen. Sämtliche Schätzungen und Beurteilungen werden regelmäßig

aktualisiert und basieren auf historischen Erfahrungen und weiteren Faktoren einschließlich Erwartungen hinsichtlich zukünftiger Ereignisse, die unter den gegebenen Umständen vernünftig erscheinen.

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

a. Versorgungspläne für ArbeitnehmerInnen

Die Bewertung der Abfertigungs- und Jubiläumsgeldansprüche beruht auf einer Methode, bei der Parameter wie der erwartete Abzinsungsfaktor, langfristige Gehaltssteigerungen sowie Fluktuationsraten angewendet werden. Wenn sich die relevanten Parameter wesentlich anders entwickeln als erwartet, kann dies wesentliche Auswirkungen auf die Rückstellung und in der Folge auf die Aufwendungen für Abfertigungs- und Jubiläumsverpflichtungen des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns haben. Bei den langfristigen Personalrückstellungen (Abfertigung und Jubiläen) wurde in beiden Geschäftsjahren der Abzinsprozentsatz, die Gehaltssteigerungen und die Fluktuationen an die neuen Gegebenheiten angepasst. Des Weiteren kamen im Geschäftsjahr 2018 die neuen biometrischen Rechnungsgrundlagen der Aktuarvereinigung Österreich zur Anwendung. Die Auswirkung möglicher Änderungen von Parametern ist in Erläuterung 26.1 dargestellt.

b. Einschätzungen der Nutzungsdauern der Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerte

Die Nutzungsdauern werden nach den Gegebenheiten des Unternehmens bei üblicher Instandhaltung festgelegt. Die tatsächliche Nutzung kann von diesen Einschätzungen abweichen. Eine Sensitivitätsanalyse ergab, dass sich die Abschreibung bei einer Veränderung der Nutzungsdauer (Restnutzungsdauer) um +/- 1 Jahr um rd. 98,0 Mio. EUR (Vj: rd. 87,0 Mio. EUR) erhöht oder um rd. 75,9 Mio. EUR (Vj: rd. 73,6 Mio. EUR) verringert. Die Angemessenheit der Nutzungsdauern wird jährlich oder anlassbezogen überprüft.

Die 2018 festgelegten Nutzungsdauern gelten unverändert 2019. 2018 wurde die Nutzungsdauer von Rohrdurchlässen aus Stahlbeton von 20 auf 80 Jahre verlängert, was zu einer Reduktion der Abschreibung in Höhe von rd. 0,6 Mio. EUR führte. Für die Folgejahre ergibt sich eine jährliche Auswirkung in vergleichbarer Größenordnung.

c. Rückstellungen

Die Rückstellungen werden nach der bestmöglichen Schätzung bemessen, das heißt mit dem Betrag, den das Unternehmen bei vernünftiger Betrachtung zur Erfüllung der Verpflichtung zum Bilanzstichtag oder zur Übertragung der Verpflichtung auf einen Dritten am Bilanzstichtag zahlen müsste. Es wurden 2019 Rückstellungen für in der Vergangenheit verrechnete Infrastrukturbenützungsentgelte gebildet, welche den aktuellen Stand der regulierungsrechtlichen Verfahren reflektieren. Dies erforderte entsprechende Dotierungen, die aus dem Rückstellungspiegel ersichtlich sind. Bei allen anderen Rückstellungen liegen keine wesentlichen Schätzungsänderungen vor.

Zum 31.12.2019 bestehen mehrere regulierungsrechtliche Verfahren. Diese Verfahren, welche sich in unterschiedlichen verfahrensrechtlichen Stadien befinden, betreffen den Zeitraum ab Dezember 2011 bis 31.12.2019. Inhaltlich geht es dabei vor allem um Fragen der Ermittlung und Festlegung des Infrastrukturbenützungsentgelts im Personenverkehr (ab Dezember 2011 bis Dezember 2017), der Entgelte nach dem neuen Wegeentgeltmodell für den Zeitraum Dezember 2017 bis 31.12.2019 (Produkt „Zugtrasse“ hinsichtlich direkt zuordenbarer Kosten und gesetzeskonformer Marktaufschläge) sowie um die Zulässigkeit der Verrechnung eines „Bahnsteigkantenfaktors“ als gesonderten Entgeltbestandteil bei der Nutzung von Serviceeinrichtungen ab Dezember 2011 bis 31.12.2019.

Der Ausgang der anhängigen Verfahren kann dazu führen, dass die bisher verrechneten Entgelte abgeändert werden und es dadurch zu einer Rückerstattungspflicht für die ÖBB-Infrastruktur AG kommt (auch eine Nachforderung von Entgelten ist denkbar, aber rechtlich strittig). Diese Risiken wurden individuell je Sachverhalt bzw. Verfahren unter Einbindung von Experten bewertet und in Form von Rückstellungen bilanziell berücksichtigt. Die Notwendigkeit und die Höhe der Rückstellungen sind maßgeblich von der Annahme und Einschätzung des Managements zum Ausgang der Verfahren abhängig. Bewertungsunsicherheiten bestehen insbesondere aufgrund von schwierig abzuschätzenden Ergebnissen bei der Auslegung von bisher weitgehend nicht ausjudizierten Rechtsfragen durch die Aufsichtsbehörde, Verwaltungsgerichte bzw. Gerichtshöfe, möglichen Einschränkungen der zeitlichen Wirkung von Entscheidungen sowie hinsichtlich Art, Umfang und Höhe von anerkannten Kosten und Marktaufschlägen als Basis für die Verrechnung von Tarifen für die Nutzung der Schieneninfrastruktur.

Zu einer Sensitivitätsanalyse, insbesondere für die Eintrittswahrscheinlichkeit für Umweltrisiken, für Stilllegungskosten und für regulierungsrechtliche Verfahren können keine verlässlichen Angaben gemacht werden.

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

Die Rückstellungsbeträge finden sich unter Erläuterung 26.2.

d. Ertragsteuern

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

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

Steuersachverhalte unterliegen hinsichtlich ihrer Beurteilung durch die Steuerbehörden Unsicherheiten und es ist nicht auszuschließen, dass diese in Einzelfällen zu anderen Ergebnissen als die ÖBB-Infrastruktur AG kommen können. Sollten Änderungen in der Beurteilung wahrscheinlich sein, wird eine entsprechende Rückstellung gebildet.

e. Finanzielle Verpflichtungen

Gegen oder von der ÖBB-Infrastruktur AG und deren Tochtergesellschaften sind im Rahmen der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit verschiedene Verfahren, Prozesse sowie sonstige Ansprüche anhängig. Diese Sachverhalte sind mit zahlreichen Unsicherheiten behaftet und die Ergebnisse der Verhandlungen und Prozesse lassen sich nicht mit Sicherheit voraussagen. Demzufolge ist der Vorstand nicht in der Lage, den Gesamtbetrag möglicher finanzieller Verpflichtungen und Forderungen oder deren Auswirkung auf die Finanzlage des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns zum 31.12.2019 mit abschließender Gewissheit festzustellen. Diese Verfahren könnten bei ihrem Abschluss die Ergebnisse materiell beeinflussen. Der Vorstand ist jedoch der Ansicht, dass bei endgültiger Bereinigung solcher Fälle die Auswirkungen die dafür gebildeten Rückstellungen nicht wesentlich übersteigen und daher keine wesentlichen Konsequenzen auf den Konzernabschluss haben werden.

Unterscheidung der Fristigkeiten

Latente Steuern sind gemäß IAS 12 als langfristig auszuweisen. Der kurzfristige Anteil wird daher entsprechend im Anhang angegeben (Erläuterung 13). Verwertungsobjekte werden in den Vorräten ausgewiesen, obwohl mit der Realisierung nicht innerhalb der nächsten zwölf Monate zu rechnen ist. Der langfristige Anteil wird im Anhang angegeben (Erläuterung 21). Wenn Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen langfristig sind, werden diese unter den kurzfristigen Posten gemäß IAS 1 „Darstellung des Abschlusses“ ausgewiesen und in Erläuterung 20 und Erläuterung 27 angeführt.

Saldierungen

Saldiert werden Buchwertabgänge und Erlöse aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten sowie Swapzinsen mit dem originären Zinsaufwand (Erläuterung 29.3). Des Weiteren werden Erträge aus der Strukturierung und Profilierung des Stromeinkaufs sowie aus der Ausgleichsenergie in Höhe von rd. 85,7 Mio. EUR (Vj: rd. 92,9 Mio. EUR) mit den Aufwendungen aus dem Stromeinkauf saldiert.

Konzentration von Risiken

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

Änderungen nach IAS 8

Änderungen von rechnungslegungsbezogenen Schätzungen und Fehlern

Fehler aus früheren Perioden werden rückwirkend geändert. Der Konzernabschluss wird mit allen Vorjahreszahlen so dargestellt, als ob der Fehler aus früheren Perioden niemals aufgetreten wäre. Änderungen von rechnungslegungsbezogenen Schätzungen sind prospektiv anzuwenden.

Aufgrund einer Stichprobenprüfung der Österreichischen Prüfstelle für Rechnungslegung (OePR) wurde der Konzernabschluss 2018 der ÖBB-Infrastruktur AG geprüft. Mit Schreiben vom 05.12.2019 wurde die ÖBB-Infrastruktur AG informiert, dass die im Umsatzerlös ausgewiesenen Bundeszuschüsse gemäß § 42 BBG in Höhe von 1.055,5 Mio. EUR keine Umsatzerlöse im Sinne des IFRS 15, sondern Zuschüsse im Sinne IAS 20 darstellen und infolge dessen in den sonstigen betrieblichen Erträgen auszuweisen sind. Dies unter anderem deshalb, da es sich bei den Zuschussverträgen nicht um Leistungsvereinbarungen handelt, sondern damit nur die Details der Zuschussgewährung durch den Bund konkretisiert werden. Aus dieser Fehlerkorrektur resultieren keine Auswirkungen auf die Konzern-Bilanz, die Konzerngeldflussrechnung, die Darstellung der Veränderung des Konzern-Eigenkapitals oder das Konzernjahresergebnis.

Nachfolgend werden die Änderungen in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung dargestellt:

	2018 in TEUR	Umgliederung in TEUR	2018 angepasst in TEUR
Umsatzerlöse	2.104.782,0	-1.055.533,2	1.049.248,8
<i>davon Beitrag des Bundes gem. § 42 Bundesbahngesetz für den Betrieb der Infrastruktur</i>	<i>1.055.533,2</i>	<i>-1.055.533,2</i>	<i>0,0</i>
Bestandsveränderungen	-500,4	0,0	-500,4
Andere aktivierte Eigenleistungen	306.287,4	0,0	306.287,4
Sonstige betriebliche Erträge	893.299,8	1.055.533,2	1.948.833,0
<i>davon Beitrag des Bundes gem. § 42 Bundesbahngesetz für den Betrieb der Infrastruktur</i>	<i>0,0</i>	<i>1.055.533,2</i>	<i>1.055.533,2</i>
Gesamterträge	3.303.868,8	0,0	3.303.868,8

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

4. Umsatzerlöse

	2019 in Mio. EUR	2018 in Mio. EUR
Infrastrukturbenützung	474,4	535,0
Energielieferungen und Netznutzungsentgelte	190,0	181,7
Mieterlöse	151,8	148,5
Erlöse aus Verwertungsobjekten	51,9	50,7
Sonstige Umsatzerlöse	155,4	133,3
Gesamt	1.023,5	1.049,2
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>714,0</i>	<i>742,9</i>

*) Angepasste Vergleichswerte, siehe Erläuterung 3.

Das Infrastrukturbenützungsentgelt wird überwiegend von Gesellschaften des übrigen ÖBB-Holding-Konzerns für die Bereitstellung der Bahninfrastruktur bezahlt. In den Erlösen „Energielieferungen und Netznutzungsentgelten“ sind Netznutzungsentgelte in Höhe von rd. 94,6 Mio. EUR (Vj: rd. 93,6 Mio. EUR) enthalten.

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

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

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

in Mio. EUR	2019 Umsatzerlöse gem. IFRS 15	Laufzeit des Vertrags		Zeitpunkt der Übertragung		Vertriebskanäle		
		kurzfristig	langfristig	zeitpunkt- bezogen	zeitraum- bezogen	Direkt- verkauf	Zwischen- händler	
Umsatzerlöse								
Infrastrukturbenützung	474,4	474,4	0,0	0,0	474,4	474,4	0,0	
Energielieferungen und Netznutzungsentgelte	188,9	188,9	0,0	0,0	188,9	188,9	0,0	
Mieterlöse	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
Erlöse aus Verwertungsobjekten	51,9	51,9	0,0	51,9	0,0	51,9	0,0	
Sonstige Umsatzerlöse	155,4	155,4	0,0	40,1	115,3	155,4	0,0	
Gesamt	870,6	870,6	0,0	92,0	778,6	870,6	0,0	

in Mio. EUR	2018 Umsatzerlöse gem. IFRS 15	Laufzeit des Vertrags		Zeitpunkt der Übertragung		Vertriebskanäle		
		kurzfristig	langfristig	zeitpunkt- bezogen	zeitraum- bezogen	Direkt- verkauf	Zwischen- händler	
Umsatzerlöse								
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	
Mieterlöse	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	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	900,4	900,4	0,0	83,4	817,0	900,4	0,0	

*) Angepasste Vergleichswerte, siehe Erläuterung 3.

Umsatzerlöse aus Energielieferungen und Netznutzungsentgelte über rd. 1,1 Mio. EUR (Vj: rd. 0,4 Mio. EUR) sowie die Mieterlöse werden nicht dargestellt, da diese von IFRS 15 ausgenommen sind. Die Zusammensetzung der Umsatzerlöse nach geografischen Gesichtspunkten ist aus Erläuterung 33 (Segmentberichterstattung) ersichtlich.

Alle ausstehenden Erlöse betreffen Zeiträume von höchstens einem Jahr oder werden mit einem festen Leistungssatz abgerechnet. Wie nach IFRS 15 zulässig, wird der Transaktionspreis, der diesen nicht erfüllten Leistungsverpflichtungen zugeordnet wird, nicht offengelegt.

5. Andere aktivierte Eigenleistungen

Bei der Ermittlung der im Zusammenhang mit der Herstellung von Anlagen zu aktivierenden Eigenleistungen wurden direkt zurechenbare Personalaufwendungen, Materialaufwendungen und angemessene Teile der Materialgemeinkosten sowie Fertigungsgemeinkosten eingerechnet. Diese Eigenleistungen fallen maßgeblich im Zusammenhang mit der Errichtung oder Erweiterung der Eisenbahninfrastruktur an. Die aktivierten Eigenleistungen betreffen im Ausmaß von rd. 57% (Vj: rd. 56%) Personalkosten, rd. 26% (Vj: rd. 27%) Materialkosten und im Ausmaß von rd. 17% (Vj: rd. 17%) Sachaufwendungen.

6. Sonstige betriebliche Erträge

	2019 in Mio. EUR	2018 in Mio. EUR
Beitrag des Bundes gemäß § 42 Bundesbahngesetz	1.991,9	1.877,2 *)
Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen, immateriellen Vermögenswerten, als Finanzinvestitionen gehaltenen Immobilien und zur Veräußerung gehaltenen langfristigen Vermögenswerten	30,4	51,5
Übrige sonstige betriebliche Erträge	21,2	20,1
Gesamt	2.043,5	1.948,8 *)
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>0,1</i>	<i>0,1</i>

*) Angepasste Vergleichswerte, siehe Erläuterung 3.

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

7. Aufwendungen für Material und bezogene Leistungen

	2019 in Mio. EUR	2018 in Mio. EUR
Materialaufwand	100,1	85,2
Aufwendungen für bezogene Leistungen	329,6	329,2
<i>davon Instandhaltungsaufwendungen</i>	<i>266,8</i>	<i>265,2</i>
Gesamt	429,7	414,4
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>95,6</i>	<i>92,7</i>

Der Posten Materialaufwand enthält in der Höhe von rd. 66,9 Mio. EUR (Vj: rd. 59,1 Mio. EUR) den Aufwand für den Fremdbezug von Traktionsstrom und den Zukauf von Strom für den Weiterverkauf an Dritte. Die im Aufwand erfassten Herstellungskosten der verkauften Verwertungsobjekte betragen rd. 12,4 Mio. EUR (Vj: rd. 9,1 Mio. EUR).

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

8. Personalaufwand und Beschäftigte

	2019 in Mio. EUR	2018 in Mio. EUR
Löhne und Gehälter	956,6	930,1
Gesetzlich vorgeschriebene Sozialabgaben	242,7	236,7
Aufwendungen für Altersversorgung	9,8	9,4
Aufwendungen für Abfertigungen	8,3	6,6
Gesamt	1.217,4	1.182,8

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

Die Mitarbeiterstruktur setzt sich wie folgt zusammen:

Anzahl MitarbeiterInnen	31.12.2019	31.12.2018	Veränderung		Durchschnitt	
			Stichtag	in %	2019	2018
Angestellte	4.328	3.965	363	9%	4.138	3.836
ArbeiterInnen	2.747	2.414	333	14%	2.580	2.209
MitarbeiterInnen mit Definitivstellung	10.097	10.411	-314	-3%	10.222	10.676
Gesamt aktive MitarbeiterInnen	17.172	16.790	382	2%	16.940	16.721
Lehrlinge	1.562	1.525	37	2%	1.419	1.416
Gesamt mit Lehrlingen	18.734	18.315	419	2%	18.359	18.137

Anzahl MitarbeiterInnen FTE	31.12.2019	31.12.2018	Veränderung		Durchschnitt	
			Stichtag	in %	2019	2018
Angestellte	4.235,7	3.881,5	354,2	9%	4.047,6	3.752,3
ArbeiterInnen	2.740,7	2.408,5	332,2	14%	2.575,3	2.204,5
MitarbeiterInnen mit Definitivstellung	9.859,3	10.145,2	-285,9	-3%	9.968,1	10.453,5
Gesamt aktive MitarbeiterInnen	16.835,7	16.435,2	400,5	2%	16.591,0	16.410,3
Lehrlinge	1.562,0	1.525,0	37,0	2%	1.419,4	1.416,1
Gesamt mit Lehrlingen	18.397,7	17.960,2	437,5	2%	18.010,4	17.826,4

9. Abschreibungen

	2019 in Mio. EUR	2018 in Mio. EUR
Abschreibungen auf Sachanlagen	923,8	893,2
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte	38,8	40,2
Abschreibungen auf als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	4,0	3,8
abzüglich Auflösung Kostenbeiträge	-155,9	-160,5
Abschreibung Gesamt	810,8	776,7

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

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

	2019 in Mio. EUR	2018 in Mio. EUR
Betriebskosten (inkl. IT)	88,4	85,9
Büroerfordernisse	49,0	47,6
Betriebliche Steuern	42,9	40,8
Holdingsumlage	19,2	19,1
Reisegebühren	18,5	18,3
Verluste aus Anlagenabgängen	15,7	12,4
Aus- und Fortbildung	6,7	7,1
Übrige	105,7	93,6
Summe sonstige betriebliche Aufwendungen	346,1	324,8
Wertminderungen zu Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1,0	2,1
Gesamt	347,1	326,9
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>137,7</i>	<i>133,4</i>

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

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

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

	2019 in TEUR	2018 in TEUR
Jahres- und Konzernabschlussprüfung	304	307
Sonstige Leistungen	43	19
Gesamt	347	326

Die Jahres- und Konzernabschlussprüfung wurde in beiden Geschäftsjahren von der BDO Austria GmbH Wirtschaftsprüfungs- und Steuerberatungsgesellschaft durchgeführt. Zusätzlich zur Abschlussprüfung wurden im Geschäftsjahr 2019 Leistungen im Zusammenhang mit der Begleitung der OePR-Prüfung sowie in beiden Geschäftsjahren für den Konzern folgende Leistungen erbracht: Erstellung eines Gutachtens gemäß § 26 URG für die ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft und Güterterminal Werndorf Projekt GmbH, Bahnstromlabeling (Prüfung der Prozesse).

11. Zinserträge und Zinsaufwendungen

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

Zinsergebnis	2019 in Mio. EUR	2018 in Mio. EUR
Zinserträge	13,2	9,8
Zinsaufwendungen	-540,5	-565,7
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>-0,4</i>	<i>-0,3</i>
Gesamt	-527,3	-555,8
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>-0,4</i>	<i>-0,3</i>

Um einen besseren Einblick in die Ertragslage zu vermitteln, werden die erhaltenen Zinsen aus Swapverträgen 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.

Die Zinserträge betreffen hauptsächlich solche aus Wertpapieren und sonstigen Veranlagungen im Zusammenhang mit noch bestehenden oder ehemaligen Cross-Border-Leasing-Transaktionen. Die Zinserträge werden nach der Effektivzinsmethode erfasst.

Die Zinsaufwendungen betragen vor Aktivierung von Fremdkapitalzinsen rd. 644,1 Mio. EUR (Vj: rd. 658,2 Mio. EUR). Diese entfallen mit rd. 457,8 Mio. EUR (Vj: rd. 489,6 Mio. EUR) auf Anleihen, mit rd. 113,5 Mio. EUR (Vj: rd. 113,6 Mio. EUR) auf Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten und mit rd. 29,5 Mio. EUR (Vj: rd. 18,7 Mio. EUR) auf die Österreichische Bundesfinanzierungsagentur (OeBFA). Darüber hinaus fallen Zinsaufwendungen für EUROWFIMA-Darlehen und sonstige Kreditaufnahmen sowie zinsähnliche Aufwendungen an. Von den gesamten Zinsaufwendungen wurden rd. 103,6 Mio. EUR (Vj: rd. 92,5 Mio. EUR) gemäß IAS 23 Zinsen auf Herstellungskosten qualifizierter Vermögenswerte aktiviert (siehe Erläuterung 14).

Die Aufwendungen für Haftungsentgelte betragen rd. 17,8 Mio. EUR (Vj: rd. 18,7 Mio. EUR). Die übrigen Zinsaufwendungen beinhalten insbesondere Zinszahlungen und -abgrenzungen aus Cross-Border-Leasing-Transaktionen von rd. 1,8 Mio. EUR (Vj: rd. 4,3 Mio. EUR).

12. Sonstiges Finanzergebnis

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

	2019 in Mio. EUR	2018 in Mio. EUR
Sonstiges Finanzergebnis		
Sonstige Finanzerträge	5,2	10,8
<i>davon aus Bewertungs- und Kursdifferenzen</i>	3,0	6,6
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	0,2	0,1
Sonstige Finanzaufwendungen	-16,5	-13,1
<i>davon aus Bewertungs- und Kursdifferenzen</i>	-3,0	-6,7
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	-1,9	-0,8
Gesamt	-11,3	-2,3
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	-1,7	-0,7

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

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

13. Ertragsteuern

Steueraufwand/Steuerertrag

Der Posten Ertragsteuern setzt sich wie folgt zusammen:

	2019 in Mio. EUR	2018 in Mio. EUR
Aufwand/Ertrag aus Steuerumlage (Gruppenbesteuerung)	-0,5	-0,4
Latenter Steueraufwand/-ertrag	-4,8	19,5
Ertragsteuern	-5,3	19,1

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

Die latenten Steuern entwickelten sich wie folgt:

	2019 in Mio. EUR	2018 in Mio. EUR
Latente Steueransprüche	54,5	43,8
Bilanzansätze zum 01.01.	54,5	43,8
Veränderung latenter Steuer		
<i>im sonstigen Ergebnis erfasst</i>	9,5	-8,8
<i>im erwirtschafteten Ergebnis erfasst (IFRS 16)</i>	0,3	0,0
<i>erfolgswirksam erfasst</i>	-4,8	19,5
Bilanzansätze zum 31.12.	59,5	54,5
<i>davon latente Steueransprüche</i>	59,5	54,5
<i>davon latente Steuerschulden</i>	0,0	0,0

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

Die latenten Steuern sind angesichts der zugrunde liegenden Bewertungsunterschiede zwischen den Buchwerten im IFRS-Konzernabschluss und den relevanten Steuerbemessungsgrundlagen im Ausmaß von rd. 45,3 Mio. EUR (Vj: rd. 39,0 Mio. EUR) als langfristig einzuschätzen. Die wesentlichen kurzfristigen latenten Steuern betreffen die Vorräte in Höhe von rd. 6,2 Mio. EUR (Vj: rd. 14,3 Mio. EUR), die Stromderivate in Höhe von rd. -2,7 Mio. EUR (Vj: rd. -10,7 Mio. EUR) und die latenten Steuern auf Verlustvorräte in Höhe von rd. 10,7 Mio. EUR (Vj: rd. 11,9 Mio. EUR), die im Geschäftsjahr 2020 voraussichtlich verwendet werden können.

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

	2019 in Mio. EUR	2018 in Mio. EUR
Jahresergebnis vor Ertragsteuern nach IFRS	38,3	45,3
Anpassung steuerfreier Anteil gem. § 50 (2) Bundesbahngesetz	73,7	71,3
IFRS-Jahresergebnis – steuerpflichtiger Teil	112,0	116,6
<i>Konzernsteuersatz</i>	<i>25%</i>	<i>25%</i>
Erwarteter Aufwand (-) bzw. Ertrag (+) aus Steuern im Geschäftsjahr	-28,0	-29,2
Beteiligungserträge	3,4	2,1
Auswirkungen von Ansatzanpassungen	19,3	46,1
Nicht abzugsfähige Betriebsausgaben und andere Hinzurechnungen	0,0 *)	0,0 *)
Steuern vom Einkommen	-5,3	19,1
Effektiver Körperschaftsteuersatz	4,7%	-16,4%

*) Kleinstbeträge.

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

Latente Steueransprüche und latente Steuerschulden zum 31.12.2019 sind das Ergebnis temporärer Bewertungsunterschiede zwischen den Buchwerten im Konzernabschluss und den relevanten Steuerbemessungsgrundlagen sowie steuerlicher Verlustvorträge. Ansatzanpassungen waren erforderlich, da die künftigen steuerlichen Ergebnisse, die eine Bilanzierung aktiver latenter Steuern rechtfertigen, neu eingeschätzt wurden.

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

in Mio. EUR	latente Steuer-		latente Steuer-	
	ansprüche 31.12.2019	schulden 31.12.2019	ansprüche 31.12.2018	schulden 31.12.2018
Vermögenswerte				
Sachanlagen	4,7	-6,7	4,1	-1,3
Als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien	5,3	-0,2	5,8	-0,7
Finanzielle Vermögenswerte	0,1	-5,1	0,2	-17,1
Vorräte	6,2	0,0	14,3	0,0
	16,3	-12,1	24,4	-19,1
Schulden				
Finanzverbindlichkeiten	5,7	0,0	0,0	0,0
Rückstellungen	0,4	-2,5	0,3	-2,5
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	5,7	-0,8	4,2	0,0
	11,8	-3,3	4,5	-2,5
Steuerliche Verlustvorträge	46,8	0,0	47,2	0,0
Latente Steueransprüche bzw. latente Steuerschulden	74,9	-15,4	76,1	-21,6
Saldierung	-15,4	15,4	-21,6	21,6
Saldierte latente Steueransprüche bzw. latente Steuerschulden	59,5	0,0	54,5	0,0

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

Unter Heranziehung des steuerpflichtigen Einkommens früherer Jahre sowie der Prognosen über das steuerpflichtige Einkommen zukünftiger Jahre, in denen Steueransprüche genutzt werden können, ist der Vorstand der Auffassung, dass die Realisierung der Steuervorteile aus den latenten Steueransprüchen im Ausmaß von rd. 59,5 Mio. EUR (Vj: rd. 54,5 Mio. EUR) wahrscheinlich ist. Die temporären Unterschiede in den Positionen Sachanlagen und als

Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien resultieren im Wesentlichen aus dem unterschiedlichen Abschreibungsbeginn (pro rata temporis nach IFRS im Vergleich zur Halbjahresregel nach Steuerrecht) sowie aus abweichenden steuerlichen Anschaffungskosten und aus der Bilanzierung von Sachverhalten gemäß IFRS 16. Die temporären Unterschiede in den Vorräten resultieren aus abweichenden steuerlichen Anschaffungskosten. Die temporären Unterschiede aus den finanziellen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten entstehen aufgrund der unterschiedlichen Bewertung der Stromderivate nach IFRS (Bewertung zum beizulegenden Zeitwert) und Steuerrecht (Drohverlustrückstellung). In den Finanzverbindlichkeiten sind im Wesentlichen die temporären Unterschiede aus den Leasingverbindlichkeiten gemäß IFRS 16 abgebildet.

Die steuerlichen Verlustvorträge stammen aus Gesellschaften in Österreich und sind zeitlich unbegrenzt vortragsfähig. Die jährliche Verrechnung mit Verlustvorträgen ist in Österreich mit 75% des jeweiligen steuerlichen Ergebnisses begrenzt, allerdings resultieren rd. 2.217,0 Mio. EUR (Vj: rd. 2.306,5 Mio. EUR) aus den Vorgruppenverlusten der ÖBB-Infrastruktur AG und sind daher zur Gänze gegen in künftigen Perioden erzielte steuerliche Ergebnisse verrechenbar. Die Veränderung resultiert aus der Berücksichtigung der Differenzen, die sich aufgrund der im Geschäftsjahr erfolgten Veranlagungen und den ursprünglich berücksichtigten steuerlichen Ergebnissen ergeben haben.

Für steuerliche Verlustvorträge in Höhe von rd. 2.036,0 Mio. EUR (Vj: rd. 2.123,7 Mio. EUR) werden keine latenten Steuern angesetzt, da die Verwertung in absehbarer Zukunft nicht gesichert ist.

Auf temporäre Differenzen in Höhe von rd. 12,3 Mio. EUR (Vj: rd. 12,2 Mio. EUR) aus Anteilen an assoziierten Unternehmen und Tochtergesellschaften wurden keine latenten Steuern angesetzt.

14. Sachanlagen

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

in Mio. EUR	Grund- stücke und Bauten	Nutzungs- rechte Grund- stücke und Bauten	Fahrpark	Technische Anlagen u. Maschinen	Andere Anlagen, Betriebs- u. Geschäfts- ausstattung	Nutzungs- rechte übrige Sach- anlagen	Anlagen in Bau u. geleistete Anzah- lungen	Gesamt
Anschaffungs- und Herstellungskosten 2019								
<i>Anschaffungs-/Herstellungskosten Stand 01.01.2019</i>	27.989,2	0,0	406,7	9.841,0	161,0	0,0	4.256,2	42.654,1
Zugänge von Nutzungsrechten aus der erstmaligen Anwendung von IFRS 16	0,0	86,8	0,0	0,0	0,0	1,0	0,0	87,9
Angepasster Stand zum 01.01.2019	27.989,2	86,8	406,7	9.841,0	161,0	1,0	4.256,2	42.742,0
Zugänge	25,6	2,0	0,0	1,4	8,2	0,3	1.889,7	1.927,2
Abgänge	-96,0	0,0	-16,1	-74,7	-5,2	0,0	-1,4	-193,4
Umbuchungen	783,9	0,0	29,4	387,8	3,8	0,0	-1.212,3	-7,4
Anschaffungs-/Herstellungskosten Stand 31.12.2019	28.702,7	88,8	420,0	10.155,5	167,8	1,3	4.932,2	44.468,3
<i>Kumulierte Abschreibungen</i>								
<i>Stand 01.01.2019</i>	-9.122,3	0,0	-267,4	-5.517,2	-133,8	0,0	0,0	-15.040,7
Abschreibungen	-545,2	-7,7	-31,9	-327,5	-11,2	-0,3	0,0	-923,8
Abgänge	77,8	0,0	13,3	71,6	5,2	0,0	0,0	167,9
Umbuchungen	0,1	0,0	0,0	0,0	0,2	0,0	0,0	0,3
Kumulierte Abschreibungen Stand 31.12.2019	-9.589,6	-7,7	-286,0	-5.773,1	-139,6	-0,3	0,0	-15.796,3
Buchwerte vor Kostenbeiträgen								
per 01.01.2019	18.866,9	86,8	139,3	4.323,8	27,2	1,0	4.256,2	27.701,3
per 31.12.2019	19.113,1	81,1	134,0	4.382,4	28,2	1,0	4.932,2	28.672,0
Kostenbeiträge 2019								
<i>Stand 01.01.2019</i>	-9.637,2	0,0	-5,0	-2.964,9	-4,8	0,0	-590,0	-13.201,9
Zugänge	-37,9	0,0	0,0	-7,7	0,0	0,0	-131,0	-176,6
Abgänge	49,7	0,0	0,0	33,1	0,0	0,0	0,1	82,9
Umbuchungen	-16,9	0,0	0,0	-11,6	0,0	0,0	28,7	0,2
Stand 31.12.2019	-9.642,3	0,0	-5,0	-2.951,1	-4,8	0,0	-692,2	-13.295,4
<i>Kumulierte Abschreibungen</i>								
<i>Stand 01.01.2019</i>	5.630,5	0,0	4,9	2.486,2	4,2	0,0	0,0	8.125,9
Abschreibungen	109,3	0,0	0,0	40,4	0,1	0,0	0,0	149,8
Abgänge	-44,5	0,0	0,0	-32,3	0,0	0,0	0,0	-76,8
Kumulierte Abschreibungen Stand 31.12.2019	5.695,3	0,0	4,9	2.494,3	4,3	0,0	0,0	8.198,8
Kostenbeiträge per 01.01.2019	-4.006,7	0,0	-0,1	-478,7	-0,6	0,0	-590,0	-5.076,0
Kostenbeiträge per 31.12.2019	-3.947,0	0,0	-0,1	-456,8	-0,5	0,0	-692,2	-5.096,6
Buchwert nach Kostenbeiträgen								
per 01.01.2019	14.860,2	86,8	139,2	3.845,1	26,6	1,0	3.666,2	22.625,3
per 31.12.2019	15.166,1	81,1	133,9	3.925,6	27,7	1,0	4.240,0	23.575,5

Unter „Leasing übrige Sachanlagen“ werden am Bilanzstichtag gemeinsame Nutzungsrechte aus geleastem Fahrpark mit einem Buchwert von rd. 0,3 Mio. EUR (per 01.01.2019: rd. 0,3 Mio. EUR), aus technischen Anlagen und Maschinen mit einem Buchwert von rd. 0,6 Mio. EUR (per 01.01.2019: rd. 0,6 Mio. EUR) und geleaste andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung mit einem Buchwert von rd. 0,1 Mio. EUR (per 01.01.2019: rd. 0,1 Mio. EUR) ausgewiesen.

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

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

Bei den Umbuchungen handelt es sich einerseits um die aus dem Posten „Anlagen in Bau und geleistete Anzahlungen“ auf die spezifischen Anlagenkonten umgebuchten Werte für fertiggestellte Anlagen des Sachanlagevermögens und der immateriellen Vermögenswerte und andererseits um von oder zu den Bilanzposten „Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte“ (siehe Erläuterung 19) sowie von oder zu den „Vorräten“ (siehe Erläuterung 21) umgegliederte Werte. Zu den Angaben zu Schätzungsänderungen wird auf Erläuterung 3 unter „Einschätzungen der Nutzungsdauern der Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerte“ verwiesen.

Im Geschäftsjahr aktivierte der ÖBB-Infrastruktur-Konzern gemäß den Regelungen des IAS 23 Zinsen auf Herstellungskosten qualifizierter Vermögenswerte in Höhe von rd. 103,6 Mio. EUR (Vj: rd. 92,5 Mio. EUR). Der zugrunde liegende Fremdkapitalzinssatz beträgt rd. 3,0% (Vj: 3,2%). Von den Bundeszuschüssen wurde ein Betrag von rd. 102,3 Mio. EUR (Vj: rd. 91,1 Mio. EUR) als Kostenbeitrag für aktivierte Zinsen erfasst.

Die Anlagen in Bau betragen rd. 4.236,7 Mio. EUR (Vj: rd. 3.662,9 Mio. EUR).

Per 31.12.2019 betragen die vertraglichen Verpflichtungen für den Erwerb von Sachanlagen (Bestellobligo) rd. 1.398,2 Mio. EUR (Vj: rd. 1.517,8 Mio. EUR).

Anlagen des Fahrparks dienen in Höhe von rd. 55,9 Mio. EUR (Vj: rd. 46,2 Mio. EUR) als Besicherung für EUROFIMA-Darlehen.

Verluste aus dem Abgang von Sachanlagen sind in Höhe von rd. 15,7 Mio. EUR angefallen (Vj: rd. 12,4 Mio. EUR), wobei sich diese aus der Verschrottung und dem Abbruch von Vermögenswerten und dem Verkauf von Fahrzeugen und sonstiger Betriebsausstattung sowie Abgängen von Planungsanlagen und Abtretungen ins öffentliche Gut ergaben. In den Berichtsjahren wurden Entschädigungsbeiträge in untergeordneter Höhe (Vj: rd. 1,8 Mio. EUR) vereinnahmt.

Kostenbeiträge von Dritten

Die Entwicklung der Kostenbeiträge ist aus den Anlagenspiegeln ersichtlich. Die wesentlichen Kostenbeitragsgeber sind die Republik Österreich, die ehemalige Eisenbahn-Hochleistungsstrecken AG und die Schieneninfrastrukturfinanzierungs GmbH.

15. Immaterielle Vermögenswerte

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

in Mio. EUR	Konzessionen, Schutzrechte, Lizenzen sowie Entwicklungs- kosten	Kostenbeiträge an Dritte	Geleistete Anzahlungen auf immaterielle Vermögens- werte	Summe
Anschaffungs- und Herstellungskosten 2019				
<i>Anschaffungs-/Herstellungskosten Stand 01.01.2019</i>	177,4	1.374,6	50,3	1.602,3
Zugänge	1,8	160,1	40,6	202,5
Abgänge	-3,0	-298,8	0,0	-301,8
Umbuchungen	9,5	39,2	-47,8	0,9
Anschaffungs-/Herstellungskosten Stand 31.12.2019	185,7	1.275,1	43,1	1.503,9
<i>Kumulierte Abschreibungen Stand 01.01.2019</i>				
Abschreibungen	-117,0	-522,4	0,0	-639,4
Abgänge	-14,5	-24,3	0,0	-38,8
Abgänge	2,9	298,8	0,0	301,7
Kumulierte Abschreibungen Stand 31.12.2019	-128,6	-247,9	0,0	-376,5
Buchwerte vor Kostenbeiträgen per 01.01.2019	60,4	852,2	50,3	962,9
Buchwerte vor Kostenbeiträgen per 31.12.2019	57,1	1.027,2	43,1	1.127,4
Kostenbeiträge 2019				
<i>Stand 01.01.2019</i>	-32,6	-768,0	0,0	-800,6
Zugänge	-0,5	-53,6	0,0	-54,1
Abgänge	0,2	236,0	0,0	236,2
Umbuchungen	0,5	-0,7	0,0	-0,2
Stand 31.12.2019	-32,4	-586,3	0,0	-618,7
<i>Kumulierte Abschreibungen Stand 01.01.2019</i>				
Abschreibungen	22,1	332,8	0,0	354,9
Abgänge	1,7	4,4	0,0	6,1
Abgänge	-0,1	-236,0	0,0	-236,1
Kumulierte Abschreibungen Stand 31.12.2019	23,7	101,2	0,0	124,9
Kostenbeiträge per 01.01.2019	-10,5	-435,2	0,0	-445,7
Kostenbeiträge per 31.12.2019	-8,7	-485,1	0,0	-493,8
Buchwerte nach Kostenbeiträgen per 01.01.2019	49,9	417,0	50,3	517,2
Buchwerte nach Kostenbeiträgen per 31.12.2019	48,4	542,1	43,1	633,6

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

Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern erhielt nicht rückzahlbare Investitionszuschüsse für immaterielle Vermögenswerte, die anschaffungskostenmindernd dargestellt werden. Sowohl die Abschreibung dieser Vermögenswerte als auch die Auflösung sämtlicher Kostenbeiträge werden ergebniswirksam unter dem Posten „Abschreibungen“ ausgewiesen. Die durchschnittliche Restnutzungsdauer von Kostenbeiträgen an Dritte beträgt etwa 27,2 Jahre (Vj: 20,0 Jahre).

Die Aufwendungen für Forschung und Entwicklung betragen rd. 5,5 Mio. EUR (Vj: rd. 7,7 Mio. EUR). Im Geschäftsjahr wurden Aufwendungen über rd. 0,3 Mio. EUR (Vj: rd. 4,0 Mio. EUR) als Entwicklungskosten im Anlagevermögen unter der Position „Konzessionen, Schutzrechte, Lizenzen und Entwicklungskosten“ aktiviert; soweit Prototypen entwickelt werden, erfolgt die Aktivierung unter den Sachanlagen.

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

16. Als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien

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

	2019 in Mio. EUR	2018 in Mio. EUR
Anschaffungs- und Herstellungskosten		
<i>Stand 01.01.</i>	338,9	342,1
Zugänge	4,0	0,3
Zugänge aufgrund Übertragung aus dem Bestand der Vorräte	7,2	0,0
Zugänge zu Anschaffungskosten aus nachträglichen Anschaffungen	5,1	0,0
Abgänge zu Anschaffungskosten	-6,7	-3,5
Umbuchungen aus/zu Sachanlagen	2,1	0,0
Stand 31.12.	350,6	338,9
Kumulierte Abschreibungen		
<i>Stand 01.01.</i>	-184,0	-183,3
Abschreibungen	-4,0	-3,8
Abgänge	6,1	3,1
Umbuchungen	0,3	0,0
Stand 31.12.	-181,6	-184,0
Nettobuchwert Stand 01.01.	154,9	158,8
Nettobuchwert Stand 31.12.	169,0	154,9

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

Der beizulegende Zeitwert beträgt rd. 662,3 Mio. EUR (Vj: rd. 607,3 Mio. EUR). Für 79% (Vj: 77%) der Immobilien erfolgt die Bewertung mithilfe externer Gutachten, welche nicht ausschließlich auf Marktdaten beruhen und daher der Hierarchiestufe 3 zugeordnet sind. Die beizulegenden Zeitwerte für die restlichen zu Investitionszwecken gehaltenen Immobilien wurden von konzerninternen ExpertInnen der ÖBB-Immobilienmanagement GmbH mit einer Discounted-Cashflow-Berechnung auf Basis der tatsächlichen Mieten für das jeweilige Mietobjekt ermittelt. Die so ermittelten beizulegenden Marktwerte wurden ebenso der Hierarchiestufe 3 gemäß IFRS 13 zugeordnet.

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

17. Nach der Equity-Methode bilanzierte Unternehmen

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

Name und Sitz des Gemeinschaftsunternehmens	Eigentumsanteil in %	
	31.12.2019	31.12.2018
Galleria di Base del Brennero - Brenner Basistunnel BBT SE, I-39100 Bozen	50,0	50,0
Name und Sitz des assoziierten Unternehmens	Eigentumsanteil in %	
	31.12.2019	31.12.2018
Weichenwerk Wörth GmbH, A-3151 St. Georgen am Steinfield	43,05	43,05
Breitspur Planungsgesellschaft mbH, A-1010 Wien	25,0	25,0

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

	Galleria di Base del Brennero - Brenner Basistunnel BBT SE	
	31.12.2019 in Mio. EUR	31.12.2018 in Mio. EUR
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Planmäßige Abschreibungen	-1,1	-1,1
Zinserträge	0,1	0,0 *)
Zinsaufwendungen	-0,2	0,0 *)
Ertragsteueraufwand	0,0 *)	0,0 *)
Jahresüberschuss aus fortgeführten Geschäftsbereichen	0,0	0,0
Gesamtergebnis	0,0	0,0
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	102,0	116,2
Sonstige kurzfristige Vermögenswerte	66,4	40,5
Langfristige Vermögenswerte	115,8	82,8
Kurzfristige Schulden	200,8	156,3
<i>davon kurzfristige Finanzverbindlichkeiten</i>	<i>196,9</i>	<i>152,5</i>
Langfristige Schulden	2,3	2,1
<i>davon langfristige Finanzverbindlichkeiten</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>
Nettovermögen 100%	81,1	81,1
<i>Anteil des Konzerns am Nettovermögen des Beteiligungsunternehmens per 01.01.</i>	<i>40,6</i>	<i>40,6</i>
Gesamtergebnis, das dem Konzern zuzurechnen ist	0,0	0,0
vom assoziierten Unternehmen erhaltene Dividenden	0,0	0,0
Buchwert des Anteils am Beteiligungsunternehmen per 31.12.	40,6	40,6

*) Kleinstbetrag.

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

Die BBT SE weist in ihrem vorläufigen Jahresabschluss neben den oben angeführten Werten Gesamterträge (sonstige betriebliche Erträge) in Höhe von rd. 23,4 Mio. EUR (Vj: rd. 20,6 Mio. EUR) und Gesamtaufwendungen in Höhe von rd. 23,3 Mio. EUR (Vj: rd. 20,8 Mio. EUR) aus. An die BBT SE wurden rd. 160,0 Mio. EUR (Vj: rd. 90,0 Mio. EUR) als geleistete Kostenbeiträge gezahlt. Dieser Betrag wurde in beiden Berichtsjahren einerseits vom Bund in Höhe von rd. 46,3 Mio. EUR (Vj: rd. 44,8 Mio. EUR) und andererseits auf Basis des Anteilskaufvertrags vom 18.04.2011 vom Land Tirol in Höhe von rd. 3,5 Mio. EUR (Vj: rd. 3,5 Mio. EUR) refundiert.

Der Bilanzstichtag der Weichenwerk Wörth GmbH ist der 31.03. Die Gesellschaft wird auf Grundlage eines Zwischenabschlusses per 31.12. einbezogen. Die Bilanzsumme beträgt rd. 24,7 Mio. EUR (Vj: rd. 21,3 Mio. EUR), die Umsatzerlöse betragen rd. 41,4 Mio. EUR (Vj: rd. 32,3 Mio. EUR) und der Jahresüberschuss beträgt rd. 3,5 Mio. EUR (Vj: rd. 2,2 Mio. EUR). Die Geschäftstätigkeit der Weichenwerk Wörth GmbH umfasst die Erzeugung und das Recycling von Weichen und Komponenten, von Prellböcken, Isolierstößen sowie die Logistik und den Transport der erzeugten Produkte sowie Servicetätigkeiten an Weichen.

Per 01.01.2018 wurde die Breitspur Planungsgesellschaft mbH erstmals unter Anwendung der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen. Aus der Erstkonsolidierung ergab sich ein Unterschiedsbetrag in Höhe von rd. 0,5 Mio. EUR, der ergebnismindernd ausgewiesen wird. Die Bilanzsumme beträgt rd. 1,6 Mio. EUR (Vj: rd. 2,6 Mio. EUR), es gab in beiden Berichtsjahren keine Umsatzerlöse und der Jahresfehlbetrag beträgt rd. 1,1 Mio. EUR (Vj: rd. 1,3 Mio. EUR). Unternehmensgegenstand der Gesellschaft ist die Planung der Weiterführung der 1520-Millimeter-Breitspur-Schieneinfrastruktur von der Grenze der Ukraine durch die Slowakei nach und in Österreich.

	31.12.2019 in Mio. EUR	31.12.2018 in Mio. EUR
Entwicklung der Anteile an assoziierten Unternehmen		
<i>Stand 01.01.</i>	9,1	8,6
Zugang Erstkonsolidierung nach der Equity-Methode	0,0	0,9
Anteil am Ergebnis	1,7	0,4
Ausschüttungen und übrige Änderungen	-1,4	-0,8
Stand 31.12.	9,4	9,1

18. Sonstige finanzielle Vermögenswerte

2019 in Mio. EUR	kurzfristig	langfristig	Gesamt
Beteiligungen	0,0	0,9	0,9
Finanzielle Vermögenswerte – Leasing	0,0	26,3	26,3
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	0,0	8,5	8,5
Übrige finanzielle Vermögenswerte	21,7	87,0	108,7
Gesamt	21,7	114,2	135,9
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	0,0	8,5	8,5
<i>davon zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet</i>	4,5	110,0	114,5

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

Beteiligungen

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

Finanzielle Vermögenswerte – Leasing

Die finanziellen Vermögenswerte im Zusammenhang mit Leasing betreffen mit rd. 17,8 Mio. EUR (Vj: rd. 65,0 Mio. EUR) Vermögenswerte aus Cross-Border-Leasing-Transaktionen (CBL). Weiteres sind im Ausmaß von rd. 8,5 Mio. EUR (Vj: rd. 8,9 Mio. EUR) Forderungen aus weiterverrechneten Ansprüchen gegenüber anderen Gesellschaften des ÖBB-Konzerns resultierend aus der Beendigung einer Leasingtransaktion enthalten.

Die finanziellen Vermögenswerte aus nicht verknüpften CBL-Transaktionen betreffen in Höhe von rd. 17,8 Mio. EUR (Vj: rd. 65,0 Mio. EUR) hauptsächlich langfristige Darlehen und Wertpapiere und dienen zur Abdeckung der künftigen Zahlungsverpflichtungen (Leasingraten und Kaufpreis). Kapitalerträge aus thesaurierenden Veranlagungen erhöhen den Posten, die Bedienung der Zahlungsverpflichtungen verringert den Posten. Diesen Vermögenswerten stehen Finanzverbindlichkeiten in Höhe von rd. 17,8 Mio. EUR (Vj: rd. 65,3 Mio. EUR) gegenüber. Zu finanziellen Vermögenswerten aus Leasing über rd. 17,8 Mio. EUR (Vj: rd. 49,0 Mio. EUR) gibt es Beschränkungen von Verfügungsrechten.

Übrige finanzielle Vermögenswerte

Des Weiteren wurden übrige finanzielle Vermögenswerte von rd. 23,4 Mio. EUR (Vj: 22,5 Mio. EUR), die unter den übrigen finanziellen Vermögenswerten ausgewiesen werden, zur Besicherung von Leasingverbindlichkeiten verpfändet. Nähere Angaben zu den Leasing- und CBL-Geschäften sind unter den Erläuterungen 30.1 und 30.3 enthalten. Außerdem sind Derivate im Zusammenhang mit Stromgeschäften im Ausmaß von rd. 12,0 Mio. EUR (Vj: rd. 26,8 Mio. EUR) und sonstige Derivate über rd. 8,5 Mio. EUR (Vj: rd. 44,0 Mio. EUR) sowie verbliebene Depots aus aufgelösten CBL-Transaktionen über rd. 64,6 Mio. EUR (Vj: rd. 64,2 Mio. EUR) enthalten.

Wertberichtigungen

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

Finanzielle Vermögenswerte zum 31.12.2018 bewertet zu fortgeführten Anschaffungskosten in Mio. EUR	Kreditrating *)	Brutto- Buchwert	Wertberichtigung	Netto- Buchwert
			(Erwarteter 12- Monats- Kreditverlust)	
Einstufung „geringes Risiko“	AAA bis A	114,6	0,1	114,5
Einstufung „mittleres Risiko“	BBB bis B	0,0	0,0	0,0
Einstufung „zweifelhaft“	CCC bis C	0,0	0,0	0,0
Einstufung „Verlust“	D	0,0	0,0	0,0
Gesamtexposure		114,6	0,1	114,5

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

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

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

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

Ausfallrisiko von finanziellen Vermögenswerten bewertet zu fortgeführten Anschaffungskosten zum 31.12. in Mio. EUR	2019	2018
Bruttobuchwert	114,6	161,1
Wertberichtigung	-0,1	-0,3
<i>davon erwarteter 12-Monats-Kreditverlust</i>	<i>-0,1</i>	<i>-0,3</i>
Buchwert	114,5	160,8

Die Verringerung der Wertberichtigung im Geschäftsjahr 2019 ist im Wesentlichen auf einen Abgang eines Vermögenswertes sowie auf die Veränderung der für die Wertberichtigung zugrunde liegenden Marktdaten zurückzuführen.

19. Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte

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

	2019 in Mio. EUR	2018 in Mio. EUR
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte		
<i>Stand 01.01.</i>	<i>0,1</i>	<i>0,1</i>
Zugänge (einzelne Vermögenswerte)	0,1	0,1
Abgänge durch Veräußerung	-0,1	-0,1
Stand 31.12.	0,1	0,1
<i>davon zu fortgeführten Anschaffungskosten ausgewiesen</i>	<i>0,1</i>	<i>0,1</i>

Bei den zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten handelt es sich per 31.12.2019 um drei Grundstücke (inklusive Hochbauten und technische Anlagen). Für ein Grundstück ist der Vertrag bereits abgeschlossen, der wirtschaftliche Übergang wird allerdings erst 2020 erfolgen. Per 31.12.2018 handelt es sich um zwei Grundstücke (inklusive Hochbauten und technische Anlagen) sowie um eine Bahnstrecke.

Die beizulegenden Zeitwerte entsprechen den vereinbarten Kaufpreisen oder den erwarteten Verhandlungsergebnissen mit den Vertragspartnern, womit die Zuordnung des beizulegenden Werts zur Hierarchiestufe 3 gemäß IFRS 13 erfolgt. Ein Ausweis unter zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte erfolgt nur dann, wenn entsprechende Aufsichtsratsbeschlüsse vorliegen und mit der Veräußerung im folgenden Geschäftsjahr höchstwahrscheinlich zu rechnen ist.

Die für 2020 zu erwartenden Erlöse für zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte liegen alle über den aktuellen Buchwerten der Vermögenswerte. Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern hat insgesamt Gewinne aus zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten in Höhe von rd. 1,7 Mio. EUR (Vj: rd. 3,1 Mio. EUR) erfasst, die gemeinsam mit dem Ergebnis aus der Veräußerung von übrigen Anlagen in den sonstigen betrieblichen Erträgen ausgewiesen werden.

20. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen

Dieser Posten gliedert sich wie folgt:

31.12.2019			
in Mio. EUR	kurzfristig	langfristig	Gesamt
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	202,4	0,0	202,4
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>76,6</i>	<i>0,0</i>	<i>76,6</i>
<i>davon Vertragsvermögenswerte (Fertigungsaufträge)</i>	<i>10,2</i>	<i>0,0</i>	<i>10,2</i>
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	239,9	128,2	368,1
<i>davon Finanzinstrumente</i>	<i>61,6</i>	<i>11,8</i>	<i>73,4</i>
Gesamt	442,3	128,2	570,5

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

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

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

Bei den sonstigen Forderungen und Vermögenswerten handelt es sich vor allem um vorausbezahlte Haftungsentgelte von rd. 121,9 Mio. EUR (Vj: rd. 139,3 Mio. EUR), Vorsteuer auf Anzahlungsrechnungen über rd. 33,1 Mio. EUR (Vj: rd. 42,3 Mio. EUR), Vorsteuerguthaben aus den Voranmeldungszeiträumen November und Dezember in Höhe von rd. 90,9 Mio. EUR (Vj: rd. 80,6 Mio. EUR), die im Dezember ausbezahlten Gehälter für Jänner in der Höhe von rd. 34,0 Mio. EUR (Vj: rd. 30,3 Mio. EUR) sowie Forderungen aus Kostenbeiträgen von rd. 9,2 Mio. EUR (Vj: rd. 21,3 Mio. EUR) und Grundstücksverkäufen von rd. 32,0 Mio. EUR (Vj: rd. 44,4 Mio. EUR).

Die Wertberichtigungen entwickelten sich wie folgt:

in Mio. EUR	Forderungen aus Lieferung u. Leistungen		Sonstige Forderungen	
	2019	2018	2019	2018
<i>Stand 01.01.</i>	16,2	15,1	0,6	0,5
Verbrauch	-7,3	-0,9	0,0	0,0
Nettoneubewertung der Wertberichtigungen	0,9	2,0	0,0	0,1
Stand 31.12.	9,8	16,2	0,6	0,6

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

Ausfallrisiko in Mio. EUR	2019	2018
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	212,2	144,8
Sonstige Forderungen	74,0	92,7
Gesamter Bruttobuchwert Forderungen	286,2	237,4
Wertminderung	10,4	16,8
Buchwert	275,8	220,7

Die nachfolgende Tabelle enthält Informationen über das Ausfallrisiko und die erwarteten Kreditverluste aus Lieferungen und Leistungen:

31.12.2019 Analyse des Ausfallrisikos nach Fälligkeit der Forderungen aus L+L in Mio. EUR							
	Brutto-Buchwert (vor Abzug von Wertbericht.)	Einzelwert- berichtigung	Brutto- Buchwert nach EWB	Pauschale Einzelwert- berichtigung (IFRS 9)	in %	Netto- Buchwert	
nicht überfällig	198,1	5,8	192,4	1,2	0,6%	191,1	
bis 90 Tage überfällig	9,0	0,1	8,9	0,1	1,5%	8,8	
90 bis 180 Tage überfällig	1,5	0,2	1,3	0,0	2,2%	1,3	
180 bis 360 Tage überfällig	1,0	0,3	0,7	0,1	12,4%	0,6	
über 360 Tage überfällig	2,6	0,3	2,3	1,7	74,0%	0,6	
Gesamtexposure	212,2	6,6	205,6	3,2	1,5%	202,4	

31.12.2018 Analyse des Ausfallrisikos nach Fälligkeit der Forderungen aus L+L in Mio. EUR							
	Brutto-Buchwert (vor Abzug von Wertbericht.)	Einzelwert- berichtigung	Brutto- Buchwert nach EWB	Pauschale Einzelwert- berichtigung (IFRS 9)	in %	Netto- Buchwert	
nicht überfällig	113,1	0,0	113,1	1,7	1,5%	111,4	
bis 90 Tage überfällig	11,9	0,0	11,8	0,2	1,7%	11,6	
90 bis 180 Tage überfällig	1,6	0,3	1,3	0,2	11,5%	1,2	
180 bis 360 Tage überfällig	3,3	1,7	1,6	0,4	22,6%	1,3	
über 360 Tage überfällig	14,8	10,5	4,3	1,3	30,2%	3,0	
Gesamtexposure	144,8	12,5	132,2	3,7	2,8%	128,5	

Die nachfolgende Tabelle enthält Informationen über das Ausfallrisiko und die erwarteten Kreditverluste aus den sonstigen Forderungen:

31.12.2019**Analyse des Ausfallrisikos der sonstigen Forderungen in Mio. EUR**

	Kreditrating ^{a)}	Brutto-Buchwert (vor Abzug von Wertbericht.)	Wertberichtigung	in %	Netto-Buchwert
Einstufung „geringes Risiko“	AAA bis A	38,4	0,0 ^{b)}	0,0%	38,4
Einstufung „mittleres Risiko“	BBB bis B	35,3	0,3	0,8%	35,0
Einstufung „zweifelhaft“	CCC bis C	0,3	0,3	100%	0,0
Einstufung „Verlust“	D	0,0	0,0	0%	0,0
Gesamtexposure		74,0	0,6	0,8%	73,4

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

31.12.2018**Analyse des Ausfallrisikos der sonstigen Forderungen in Mio. EUR**

	Kreditrating ^{a)}	Brutto-Buchwert (vor Abzug von Wertbericht.)	Wertberichtigung	in %	Netto-Buchwert
Einstufung „geringes Risiko“	AAA bis A	44,3	0,0 ^{b)}	0,0%	44,3
Einstufung „mittleres Risiko“	BBB bis B	48,1	0,3	0,7%	47,8
Einstufung „zweifelhaft“	CCC bis C	0,3	0,3	100%	0,0
Einstufung „Verlust“	D	0,0	0,0	0%	0,0
Gesamtexposure		92,7	0,6	0,6%	92,1

b) Kleinstbetrag.

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

b) Kleinstbetrag.

Weitere Angaben sind in Erläuterung 29.1.c enthalten.

21. Vorräte

Dieser Bilanzposten stellt sich folgendermaßen dar:

	31.12.2019 in Mio. EUR	31.12.2018 in Mio. EUR
Vorräte	75,0	74,5
abzüglich Wertberichtigungen	-1,3	-1,2
Gesamt	73,7	73,3
<i>davon bewertet zu Anschaffungskosten</i>	<i>44,5</i>	<i>47,1</i>
<i>davon bewertet mit dem Nettoveräußerungswert</i>	<i>29,2</i>	<i>26,2</i>

Die Bewertung der Vorräte erfolgt zu dem niedrigeren Wert aus Anschaffungs- oder Herstellungskosten und Nettoveräußerungswert, wobei die Anschaffungs- und Herstellungskosten nach dem gleitenden Durchschnittspreisverfahren ermittelt werden. Der Nettoveräußerungswert wird aufgrund der bei einer normalen Geschäftsentwicklung geschätzten Verkaufspreise abzüglich der noch anfallenden Herstellungs- und Vertriebskosten ermittelt.

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

Die Wertminderungen des Berichtsjahres 2019 betragen rd. 1,3 Mio. EUR (Vj: rd. 1,2 Mio. EUR) und werden in den Aufwendungen für Material und bezogene Leistungen ausgewiesen.

Von den Verwertungsobjekten mit einem Buchwert von rd. 44,5 Mio. EUR (Vj: rd. 47,1 Mio. EUR) sind rd. 34,6 Mio. EUR (Vj: rd. 26,8 Mio. EUR) als langfristig einzustufen.

22. Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente

Dieser Posten gliedert sich wie folgt:

	31.12.2019 in Mio. EUR	31.12.2018 in Mio. EUR
Kassenbestand und Schecks	0,1	0,1
Guthaben bei Kreditinstituten	3,2	2,7
Kontokorrentkonto ÖBB-Finanzierungsservice GmbH (Konzernclearing)	25,6	14,7
Gesamt	28,9	17,5

Dieser Posten beinhaltet Veranlagungen sowie Guthaben bei Kreditinstituten, der ÖBB-Finanzierungsservice GmbH sowie Kassenbestände, die alle kurzfristig sind (Fristigkeit unter drei Monaten). Der Buchwert dieser Vermögenswerte entspricht ihrem beizulegenden Zeitwert. Sämtliche Bestandteile der liquiden Mittel stehen zur freien Verfügung des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns. Nähere Angaben zum Finanzmittelfonds gemäß Geldflussrechnung werden in Erläuterung 34 gemacht.

23. Grundkapital, Anteile nicht-beherrschender Gesellschafter

Grundkapital

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

Anteile nicht beherrschender Gesellschafter

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

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

	31.12.2019 in Mio. EUR	31.12.2018 in Mio. EUR
Langfristige Vermögenswerte	0,5	0,6
Kurzfristige Vermögenswerte	3,2	2,8
Langfristige Schulden	0,0	0,0
Kurzfristige Schulden	2,7	2,5
Nettovermögen	1,0	0,9
Buchwert der Anteile nicht beherrschender Gesellschafter (anteilig)	0,5	0,4
Umsatzerlöse	10,0	8,9
Gewinn	0,6	0,5
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	0,6	0,5
<i>Nicht beherrschenden Gesellschaftern zugeordneter Gewinn</i>	<i>0,3</i>	<i>0,2</i>
<i>Nicht beherrschenden Gesellschaftern zugeordnetes sonstiges Ergebnis</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>
Cashflow aus der betrieblichen Tätigkeit	0,9	1,3
Cashflow aus der Investitionstätigkeit	-0,2	-0,2
Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit	-0,5	-0,9
Nettoerhöhung (Nettoabnahme) der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	0,2	0,2

24. Rücklagen und erwirtschaftetes Ergebnis

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

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

in Mio. EUR	Available-for-Sale-Rücklage		Cashflow-Hedge-Rücklage	
	Entwicklung Buchwert	darin enthaltene Ertragsteuern	Entwicklung Buchwert	darin enthaltene Ertragsteuern
<i>Stand 01.01.2018</i>	<i>4,9</i>	<i>0,0</i>	<i>1,4</i>	<i>-1,6</i>
Umgliederung aufgrund IFRS 9	-4,9	0,0	0,0	0,0
Änderung der beizulegenden Zeitwerte	0,0	0,0	28,0	-8,6
Realisierung von Gewinnen und Verlusten	0,0	0,0	2,8	-0,1
Stand 31.12.2018	0,0	0,0	32,2	-10,3
Änderung der beizulegenden Zeitwerte	0,0	0,0	-26,0	8,7
Realisierung von Gewinnen und Verlusten	0,0	0,0	-3,8	0,8
Stand 31.12.2019	0,0	0,0	2,4	-0,8

Darüber hinaus werden versicherungsmathematische Verluste aus der Neubewertung der Abfertigungsrückstellungen in Höhe von rd. 7,9 Mio. EUR (Vj: rd. 3,6 Mio. EUR) in der Position „Neubewertung leistungsorientierter Versorgungspläne“ ausgewiesen. Weitere Erläuterungen zum Eigenkapital finden sich in der Aufstellung der Veränderungen des Eigenkapitals.

Die im sonstigen Ergebnis enthaltenen Ertragsteuern betreffen nur die steuerpflichtigen Sachverhalte. Die Cashflow-Hedge-Rücklage entfällt zum 31.12.2019 mit rd. 2,4 Mio. EUR (Vj: rd. 33,4 Mio. EUR) auf Commodity-Derivate (siehe Erläuterung 29.4.1.) und zum 31.12.2018 mit rd. -1,2 Mio. EUR auf einen 2019 ausgelaufenen Zinsswap.

Im erwirtschafteten Ergebnis wird eine Rücklage aus der Erstanwendung des IFRS 16 in Höhe von rd. 5,5 Mio. EUR abzüglich latenter Steuern von rd. 0,3 Mio. EUR ausgewiesen.

25. Finanzverbindlichkeiten

Die Finanzverbindlichkeiten setzen sich wie folgt zusammen:

2019				
in Mio. EUR	< 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	> 5 Jahre	Gesamt
Anleihen	1.299,1	4.544,3	6.879,4	12.722,8
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	206,8	217,9	3.654,7	4.079,4
Finanzverbindlichkeiten Leasing	8,1	27,6	68,9	104,6
<i>davon aus IFRS 16</i>	<i>8,1</i>	<i>27,5</i>	<i>51,1</i>	<i>86,7</i>
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>0,0</i>	<i>0,2</i>	<i>0,8</i>	<i>1,0</i>
Übrige Finanzverbindlichkeiten	769,7	18,2	3.862,2	4.650,1
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>293,8</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>293,8</i>
Gesamt	2.283,7	4.808,0	14.465,2	21.556,9
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>293,8</i>	<i>0,2</i>	<i>0,8</i>	<i>294,8</i>

2018				
in Mio. EUR	< 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	> 5 Jahre	Gesamt
Anleihen	1.539,5	4.845,5	7.875,0	14.260,0
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	6,9	223,9	3.755,6	3.986,4
Finanzverbindlichkeiten Leasing	0,0	49,0	16,3	65,3
Übrige Finanzverbindlichkeiten	586,1	139,6	1.636,0	2.361,7
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>321,9</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>321,9</i>
Gesamt	2.132,5	5.258,0	13.282,9	20.673,4
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>321,9</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>321,9</i>

Der Gesamtbetrag der Verbindlichkeiten mit einer Fälligkeit von mehr als fünf Jahren betrifft vor allem Anleihen, Darlehensaufnahmen bei Kreditinstituten, Verbindlichkeiten aus Cross-Border-Lease-Verträgen sowie gegenüber dem Bund in Erledigung durch die Österreichische Bundesfinanzierungsagentur (OeBFA).

Von den Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten betreffen rd. 4.050,7 Mio. EUR (Vj: rd. 3.953,3 Mio. EUR) Finanzierungen durch die Europäische Investitionsbank (EIB).

Haftungen des Bundes

Haftungen des Bundes bestehen für Anleihen mit einem Buchwert in Höhe von rd. 12.669,7 Mio. EUR (Vj: rd. 14.209,1 Mio. EUR). Weiteres sind Verbindlichkeiten bei der EUROFIMA mit einem Buchwert in Höhe von rd. 192,0 Mio. EUR (Vj: rd. 178,8 Mio. EUR) durch Haftungen des Bundes abgesichert.

Emittierte Anleihen

Die Anleihen gliedern sich wie folgt:

Nominal	Währung	Laufzeit	ISIN	Zinssatz
1 000 000 000,00	EUR	2005 bis 2020	XS0232778083	3,5000%
300 000 000,00	EUR	2010 bis 2020	XS0232778083	3,5000%
100 000 000,00	EUR	2006 bis 2036	XS0243862876	2,9900%
100 000 000,00	EUR	2006 bis 2036	XS0244522396	2,9900%
100 000 000,00	EUR	2006 bis 2036	XS0252697130	3,5000%
50 000 000,00	EUR	2006 bis 2036	XS0252721450	3,5000%
100 000 000,00	EUR	2006 bis 2036	XS0275973278	3,4900%
80 000 000,00	EUR	2006 bis 2036	XS0275974599	3,4900%
1 300 000 000,00	EUR	2007 bis 2022	XS0307792159	4,8750%
200 000 000,00	EUR	2008 bis 2022	XS0307792159	4,8750%
100 000 000,00	EUR	2007 bis 2037	XS0321318163	4,0000%
100 000 000,00	EUR	2007 bis 2037	XS0324893626	4,0000%
50 000 000,00	EUR	2007 bis 2037	XS0324895670	4,0000%
100 000 000,00	EUR	2007 bis 2037	XS0328866982	4,0000%
50 000 000,00	EUR	2007 bis 2037	XS0331427905	4,0000%
50 000 000,00	EUR	2007 bis 2037	XS0336043517	3,9900%
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. 58,2 Mio. USD (Vj: rd. 56,4 Mio. USD) mit den CUSIP-Nummern A5790#AD0 (Laufzeitende 2026), A5790#AE8 (Laufzeitende 2025) und A5790#AF5 (Laufzeitende 2025) noch aushaften.

Finanzverbindlichkeiten Leasing

Die Verbindlichkeiten aus Leasing gegenüber sonstigen Unternehmen resultieren insbesondere aus nicht verknüpften CBL-Transaktionen und betragen zum Stichtag rd. 17,8 Mio. EUR (Vj: rd. 65,3 Mio. EUR) sowie aus Leasingverhältnissen nach IFRS 16 von rd. 86,7 Mio. EUR (Vj: rd. 0,0 Mio. EUR)

Finanzielle Vermögenswerte in Höhe von rd. 23,4 Mio. EUR (Vj: rd. 71,5 Mio. EUR) sind zur Bedeckung der Verbindlichkeiten aus CBL-Transaktionen verpfändet. Hinsichtlich dinglich bestellter Sicherheiten wird auf Erläuterung 14 verwiesen.

Übrige Finanzverbindlichkeiten

Von den übrigen Finanzverbindlichkeiten in Höhe von rd. 4.650,1 Mio. EUR (Vj: rd. 2.361,7 Mio. EUR) betreffen mit einem Buchwert von rd. 4.010,5 Mio. EUR (Vj: rd. 1.559,6 Mio. EUR) Verbindlichkeiten gegenüber dem Bund (OeBFA). Von den Verbindlichkeiten gegenüber dem Bund (OeBFA) sind rd. 123,6 Mio. EUR (Vj: 0,0 Mio. EUR) kurzfristig.

Die ÖBB-Infrastruktur AG nimmt ab dem Jahr 2017 die notwendige Finanzierung vor allem über Darlehen der Republik Österreich in Erledigung durch die Österreichische Bundesfinanzierungsagentur (OeBFA) anstatt über eigene Anleiheemissionen am Kapitalmarkt auf. Die ÖBB-Infrastruktur AG zählt gemäß Eurostat-Kriterien zum Sektor Staat. Alle bestehenden Anleihen der ÖBB-Infrastruktur AG und deren Garantien durch die Republik Österreich bleiben von dieser Erweiterung der Finanzierungsinstrumente der ÖBB-Infrastruktur AG unberührt.

Die Konditionen der langfristigen Finanzverbindlichkeiten gegenüber dem Bund (OeBFA) sind wie folgt:

Nominale	Währung	Laufzeit	Nominalzinssatz	Effektivverzinsung
400 000 000,00	EUR	2017 - 2027	0,500%	0,5532%
50 000 000,00	EUR	2017 - 2027	6,250%	0,3983%
100 000 000,00	EUR	2017 - 2034	2,400%	1,0777%
200 000 000,00	EUR	2017 - 2047	1,500%	1,5492%
553 650 000,00	EUR	2017 - 2086	1,500%	1,7704% ¹⁾
250 000 000,00	EUR	2018 - 2117	2,100%	1,8725% ¹⁾
800 000 000,00	EUR	2019 - 2117	2,100%	1,2845% ¹⁾
964 600 000,00	EUR	2019 - 2029	0,500%	-0,283% ¹⁾
3 318 250 000,00	EUR	Gesamt		

¹⁾ Durchschnittliche Effektivverzinsung.

Die übrigen Finanzverbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen bestehen gegenüber der ÖBB-Finanzierungsservice GmbH und betreffen im Wesentlichen Verbindlichkeiten aus der laufenden Finanzierung im Ausmaß von rd. 293,8 Mio. EUR (Vj: rd. 321,6 Mio. EUR).

Die übrigen Finanzverbindlichkeiten gegenüber sonstigen Unternehmen bestehen im Wesentlichen aus EUROFIMA-Darlehen in der Höhe von rd. 192,0 Mio. EUR (Vj: rd. 178,8 Mio. EUR), aus Zinsabgrenzungen in Höhe von rd. 209,2 Mio. EUR (Vj: rd. 234,9 Mio. EUR) sowie aus derivativen Finanzinstrumenten in Höhe von rd. 26,0 Mio. EUR (Vj: rd. 25,2 Mio. EUR). Von den derivativen Finanzinstrumenten betreffen Derivate mit einem Buchwert von rd. 6,8 Mio. EUR (Vj: rd. 1,4 Mio. EUR) Hedging-Instrumente.

In beiden Geschäftsjahren hat die Gesellschaft sämtliche Verpflichtungen aus den Darlehens- und Kreditverträgen erfüllt.

26. Rückstellungen

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

26.1. Personalrückstellungen

	31.12.2019 in Mio. EUR	31.12.2018 in Mio. EUR
Gesetzliche Abfertigungen	33,3	27,8
Pensionen	1,1	1,0
Jubiläumsgelder	128,4	117,0
Gesamt	162,7	145,8

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

Versicherungsmathematische Annahmen

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

	31.12.2019	31.12.2018
Abzinsungsfaktor Abfertigung	1,40%	2,10%
Abzinsungsfaktor Pension	1,25%	2,00%
Abzinsungsfaktor Jubiläum	0,90%	1,60%
Gehaltssteigerungen	3,70%	3,60%
Pensionssteigerungen	2,00%	2,00%
Fluktuationsrate Jubiläum Mitarbeiter mit Definitivstellung	0,00 bis 2,12%	0,00 bis 2,34%
Fluktuationsrate Jubiläum übrige Angestellte	0,00 bis 8,60%	0,00 bis 8,61%

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

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

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

Gesetzliche Abfertigungen

Für die sich aus einzelnen dienstrechtlichen oder vertraglichen Bestimmungen ergebenden Abfertigungsansprüche jener DienstnehmerInnen, die nicht MitarbeiterInnen mit Definitivstellung sind, wird eine Rückstellung für Abfertigungen eingestellt. Die Berechnung der Rückstellung erfolgt versicherungsmathematisch nach dem Anwartschaftsbarwertverfahren (PUC-Methode), das für Bewertungen nach IAS 19 vorgeschrieben ist, und richtet sich nach den biometrischen Rechnungsgrundlagen der Aktuarvereinigung Österreichs (AVÖ) 2018-P – gemischter Bestand – Rechnungsgrundlagen für Pensionsversicherung.

Verpflichtungen aus Abfertigungen für MitarbeiterInnen, deren Dienstverhältnis vor dem 01.01.2003 begonnen hat, werden wie nachfolgend beschrieben durch leistungsorientierte Pläne abgedeckt. Infolge einer gesetzlichen Änderung unterliegen MitarbeiterInnen, deren Dienstverhältnis in Österreich nach dem 01.01.2003 begonnen hat, einem beitragsorientierten Versorgungsplan. In diesem Zusammenhang hat der ÖBB-Infrastruktur-Konzern in den Jahren 2019 und 2018 rd. 4,3 Mio. EUR bzw. rd. 3,7 Mio. EUR in den beitragsorientierten Versorgungsplan (VBV Vorsorgekasse AG und APK-PENSIONSKASSE AG) eingezahlt.

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

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

	2019 in Mio. EUR	2018 in Mio. EUR
<i>Barwert der Verpflichtung zum 01.01.</i>	<i>27,8</i>	<i>27,8</i>
Dienstzeitaufwand	1,3	1,2
Zinsaufwand	0,6	0,5
Im Periodenergebnis erfasst	1,9	1,7
Versicherungsmathematische Verluste (+) / Gewinne (-) aus Änderungen demografischer Annahmen	0,0	-0,3
Versicherungsmathematische Verluste (+) / Gewinne (-) aus Änderungen finanzieller Annahmen	4,1	-0,9
Erfahrungsbedingte Anpassungen	0,2	0,6
Im sonstigen Ergebnis erfasst	4,3	-0,6
Abfertigungszahlungen	-1,0	-0,9
Unternehmensverkäufe und -erwerbe sowie Übertritte im Konzern	0,3	-0,2
Barwert der Verpflichtung zum 31.12.	33,3	27,8

Abfertigungsrückstellungen in Höhe von rd. 0,4 Mio. EUR werden in 2020 in Höhe von rd. 10,5 Mio. EUR in 2021 bis 2024 in Höhe von rd. 22,4 Mio. EUR nach 2024 fällig. Die mittlere Restlaufzeit (Duration) beträgt 16,6 (Vj: 16,4) Jahre.

In der nachfolgenden Sensitivitätsanalyse für Abfertigungspflichten wird die Auswirkung resultierend aus Änderungen wesentlicher versicherungsmathematischer Annahmen auf die Verpflichtungen dargestellt. Es wurde jeweils

ein wesentlicher Einflussfaktor verändert, während die übrigen Einflussgrößen konstant gehalten wurden. In der Realität ist es jedoch eher unwahrscheinlich, dass diese Einflussgrößen nicht korrelieren. Die Ermittlung der Verpflichtung unter Anwendung von geänderten Parametern erfolgt analog zur Ermittlung der tatsächlichen Verpflichtung nach der Projected-Unit-Credit-Methode (PUC-Methode) gemäß IAS 19.

Eine Änderung der versicherungsmathematischen Parameter würde sich wie folgt auswirken:

Sensitivitätsanalyse der Rückstellung für Abfertigungen	Veränderung der Annahme in %	Erhöhung des Parameters/ Veränderung DBO		Reduktion des Parameters/ Veränderung DBO	
		2019 in Mio. EUR	2018 in Mio. EUR	2019 in Mio. EUR	2018 in Mio. EUR
Zinssatz	+/-0,2 (Vj: +/-0,5)	-1,1	-2,1	1,1	2,3
Bezugserhöhung	+/-0,2 (Vj: +/-0,5)	1,1	2,3	-1,1	-2,1

Jubiläumsgelder

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

Die Berechnung der Rückstellung wurde versicherungsmathematisch nach der PUC-Methode erstellt, welche für Bewertungen nach IAS 19 vorgeschrieben ist. Sie erfolgt nach den biometrischen Rechnungsgrundlagen der Aktuarvereinigung Österreichs (AVÖ) 2018-P – gemischter Bestand – Rechnungsgrundlagen für Pensionsversicherung.

Die Rückstellung wird über die Dienstzeit unter Anwendung eines Fluktuationsabschlags für MitarbeiterInnen, die vorzeitig aus dem Dienstverhältnis ausscheiden, gebildet. Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste werden sofort in der Periode, in der sie anfallen, ergebniswirksam erfasst.

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

	2019 in Mio. EUR	2018 in Mio. EUR
<i>Barwert der Verpflichtung zum 01.01.</i>	<i>117,0</i>	<i>103,1</i>
Dienstzeitaufwand	5,1	4,5
Zinsaufwand	1,8	1,4
Jubiläumsgeldzahlungen	-10,8	-11,3
Unternehmensverkäufe und -käufe sowie Übertritte im Konzern	2,6	-0,3
Versicherungsmathematische Verluste (+) / Gewinne (-)	10,7	15,5
Erfahrungsbedingte Anpassungen	2,0	4,2
Barwert der Verpflichtung zum 31.12.	128,5	117,0

Die mittlere Restlaufzeit (Duration) beträgt 8,7 (Vj: 8,2) Jahre.

Eine Änderung der versicherungsmathematischen Parameter würde sich wie folgt auswirken:

Sensitivitätsanalyse der Rückstellung für Jubiläumsgelder	Veränderung der Annahme in %	Erhöhung des Parameters/ Veränderung DBO		Reduktion des Parameters/ Veränderung DBO	
		2019 in Mio. EUR	2018 in Mio. EUR	2019 in Mio. EUR	2018 in Mio. EUR
Zinssatz	+/-0,2 (Vj: +/-0,5)	-2,2	-4,6	2,2	4,9
Bezugserhöhung	+/-0,2 (Vj: +/-0,5)	2,2	4,8	-2,1	-4,5

Pensionen

Beitragsorientierte Versorgungssysteme

In Österreich werden Pensionsleistungen für Angestellte grundsätzlich durch die Sozialversicherungsträger sowie für Bahnbedienstete durch die Versicherungsanstalt für Eisenbahn und Bergbau und aufgrund § 52 Bundesbahngesetz vom Bund erbracht. Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern ist gesetzlich verpflichtet, Beiträge für Pensionen und Gesundheitsvorsorge für aktive MitarbeiterInnen mit Definitivstellung an die Versicherungsanstalt für Eisenbahn und Bergbau zu leisten. Zusätzlich bietet die Gesellschaft allen Angestellten des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns in Österreich einen

beitragsorientierten Versorgungsplan an. Die Beiträge der Gesellschaft berechnen sich als Prozentsatz des Entgelts und dürfen 1,2% nicht übersteigen. Die Aufwendungen dieses Plans beliefen sich in den Jahren 2019 und 2018 auf rd. 9,8 Mio. EUR bzw. rd. 9,3 Mio. EUR.

Leistungsorientiertes Versorgungssystem

Für einen ehemaligen Vorstand besteht ein leistungsorientierter Pensionsplan (Auszahlungen ab dem 60. Lebensjahr), für den der ÖBB-Infrastruktur-Konzern seit 2010 Zahlungen leistet. Der Plan, der über keine Kapitaldeckung verfügt, sieht Pensionszahlungen vor, die einen von den Beschäftigungsjahren abhängigen Prozentsatz des Gehalts betragen. Die Pension beläuft sich auf höchstens 13,2% des Letztbezugs, einschließlich der staatlichen Altersversorgung. Die Bewertung erfolgte nach versicherungsmathematischen Grundsätzen unter Annahme eines Abzinsungsfaktors von 1,3% (Vj: 2,0%) und eines Pensionsantrittsalters von 60 Jahren.

26.2. Sonstige Rückstellungen

in Mio. EUR	Stand 01.01.2019	Verbrauch	Auflösung	Zinseffekte	Zuführung	Stand 31.12.2019
Stilllegungskosten	50,8	-0,2	-37,7	0,0	36,0	48,9
Umweltschutzmaßnahmen	45,8	-1,1	-9,0	0,0	1,2	36,9
Freimachungen und ähnliche Verpflichtungen	21,3	-4,4	-1,7	0,0	10,0	25,2
Haftpflichtrenten	3,5	-0,2	-0,4	0,0	0,3	3,2
Strom	2,1	-2,1	0,0	0,0	0,0	0,0
Übrige sonstige	63,6	-4,7	-2,6	12,4	76,2	144,9
Summe sonstige Rückstellungen	187,0	-12,7	-51,4	12,4	123,7	259,0
<i>davon langfristig</i>	<i>91,3</i>					<i>100,8</i>

Die Rückstellung für Stilllegungskosten betrifft künftige Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Abbruch und dem Abräumen von Vermögenswerten und die Wiederherstellung von Standorten. Dabei handelt es sich um bereits stillgelegte oder in naher Zukunft stillzulegende Bahnstrecken. Diese Rückstellung wurde nur für jene Strecken gebildet, von denen mit einer ausreichenden Sicherheit ausgegangen werden kann, dass diese stillgelegt werden. Die Zuführungen betreffen neben Kosten- und Zinssatzanpassungen Rückstellungen für neu definierte stillzulegende Strecken in Höhe von rd. 36,0 Mio. EUR (Vj: rd. 1,4 Mio. EUR). Die Auflösung der Rückstellung betrifft im Jahr 2019 verkaufte Strecken sowie eine Aktualisierung der Einschätzung der künftig anfallenden Kosten. Des Weiteren wurde für bestimmte Strecken, die Rückstellung aufgelöst, da aufgrund von im Geschäftsjahr 2019 geschlossenen Vereinbarungen mit Bundesländern nicht mehr mit einer Einstellung der Strecken zu rechnen ist.

Die Rückstellung für Umweltschutzmaßnahmen betrifft erwartete Sanierungsmaßnahmen und Bodenkontaminierungen. Sie wurde aufgrund der entsprechenden gesetzlichen Vorschriften mit den wahrscheinlich zu erwartenden Aufwendungen erfasst und in 2019 in Höhe von rd. 9,0 Mio. EUR (Vj: rd. 5,5 Mio. EUR) aufgelöst. Der Großteil der Auflösung resultiert daraus, dass ein Grundstück aus dem Verdachtsflächenkataster für Kontaminierungen gestrichen wurde. Für Umweltschutzmaßnahmen bestehen unverändert zum Vorjahr Erstattungsansprüche in Höhe von rd. 9,3 Mio. EUR, die unter den sonstigen Forderungen ausgewiesen werden.

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

Die Verpflichtungen aus Haftpflichtrenten werden auf Basis von biometrischen Rechnungsgrundlagen errechnet und mit einem Diskontierungszinssatz von 0,18% (Vj: 0,83%) abgezinst.

Für langfristige Strom-Einkaufsverträge, die durch die Netzöffnung im Jahr 2016 zu belastenden Verträgen wurden, wurden Rückstellungen in Höhe von rd. 2,1 Mio. EUR gebildet, da ein Ausgleich über die Netzkosten nicht erwartet wurde. Diese wurden 2019 verbraucht.

In den übrigen sonstigen Rückstellungen sind neben Rechtsstreitigkeiten Aufwendungen für geotechnische Analysen im Zusammenhang mit entstandenen Schäden an Bahndämmen und Steuern enthalten. Rückstellungen für Rechtsstreitigkeiten werden für alle im Zeitpunkt der Bilanzerstellung erkennbaren prozessualen Risiken nach unternehmerischer Beurteilung gebildet. Die Rückstellung setzt sich aus einer Vielzahl von Rechtsstreitigkeiten zusammen, die sich aus der Tätigkeit des Unternehmens ergeben. Unter anderem sind Rückstellungen für Rückforderungen an Infrastrukturbenützungsentgelt im Hinblick auf laufende regulierungsrechtliche Verfahren enthalten. Da eine Offenlegung von Informationen nach IAS 37 die Lage des Unternehmens in diesen Verfahren ernsthaft beeinträchtigen könnte, werden keine Angaben über die Höhe der Rückstellung oder etwaige darüber hinausgehende Eventualverbindlichkeiten gemacht. Diesbezüglich wird auf den Abschnitt Verwendung von Schätzungen und Ermessensausübungen unter Erläuterung 3 verwiesen.

Erwarteter Zahlungszeitpunkt für die Rückstellungen

Langfristige Rückstellungen wurden laufzeitabhängig mit Zinssätzen von 0% - 0,05% (Vj: 0% - 0,84%) abgezinst. Anpassungen aufgrund der Änderung des Diskontierungsfaktors fielen in einem unwesentlichen Umfang an. Von den sonstigen Rückstellungen sind rd. 100,8 Mio. EUR (Vj: rd. 91,3 Mio. EUR) als langfristig einzustufen. Bei diesen Rückstellungen liegt der erwartete Zahlungszeitpunkt nach 2020. Bei den als kurzfristig eingestuften Rückstellungen wird damit gerechnet, dass es im Jahr 2020 zu einem Mittelabfluss kommt, wobei überwiegend die Rückstellungen für Rechtsstreitigkeiten sowie Teile der Rückstellungen für Umweltschutzmaßnahmen und Stilllegungskosten, Freimachungskosten und ähnliche Verpflichtungen als kurzfristig eingestuft wurden. Sofern Unsicherheiten über die Fälligkeit bestehen, wurden die betroffenen Rückstellungen überwiegend als kurzfristig eingestuft (betrifft im Wesentlichen die übrigen sonstigen Rückstellungen).

27. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten

2019

in Mio. EUR	kurzfristig	langfristig	Gesamt
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	557,4	0,0	557,4
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>52,4</i>	<i>0,0</i>	<i>52,4</i>
<i>davon gegenüber Dritten</i>	<i>505,0</i>	<i>0,0</i>	<i>505,0</i>
Sonstige Verbindlichkeiten	1.312,2	28,0	1.340,2
<i>davon Abgrenzung Bundeszuschüsse</i>	<i>1.146,8</i>	<i>0,0</i>	<i>1.146,8</i>
<i>davon Abgrenzungen Personal</i>	<i>68,5</i>	<i>0,0</i>	<i>68,5</i>
<i>davon aus betrieblichen Steuern</i>	<i>34,2</i>	<i>0,0</i>	<i>34,2</i>
<i>davon im Rahmen der sozialen Sicherheit</i>	<i>13,5</i>	<i>0,0</i>	<i>13,5</i>
<i>davon Ertragsteuerumlage</i>	<i>2,7</i>	<i>0,0</i>	<i>2,7</i>
Gesamt	1.869,6	28,0	1.897,6

2018

in Mio. EUR	kurzfristig	langfristig	Gesamt
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	628,1	0,0	628,1
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>42,1</i>	<i>0,0</i>	<i>42,1</i>
<i>davon gegenüber Dritten</i>	<i>586,0</i>	<i>0,0</i>	<i>586,0</i>
Sonstige Verbindlichkeiten	1.073,3	31,7	1.105,0
<i>davon Abgrenzung Bundeszuschüsse</i>	<i>923,0</i>	<i>0,0</i>	<i>923,0</i>
<i>davon Abgrenzungen Personal</i>	<i>67,7</i>	<i>0,0</i>	<i>67,7</i>
<i>davon aus betrieblichen Steuern</i>	<i>30,0</i>	<i>0,0</i>	<i>30,0</i>
<i>davon im Rahmen der sozialen Sicherheit</i>	<i>14,5</i>	<i>0,0</i>	<i>14,5</i>
<i>davon Ertragsteuerumlage</i>	<i>2,2</i>	<i>0,0</i>	<i>2,2</i>
Gesamt	1.701,4	31,7	1.733,1

In den Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sind in der Höhe von rd. 14,6 Mio. EUR (Vj: rd. 17,1 Mio. EUR) Verbindlichkeiten mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr enthalten, die aber aufgrund von IAS 1.70 trotzdem als kurzfristig auszuweisen sind.

In den Abgrenzungen für Personal werden vor allem die Posten Überstunden und nicht konsumierte Urlaube in Höhe von rd. 62,5 Mio. EUR (Vj: rd. 61,5 Mio. EUR) ausgewiesen.

Die übrigen sonstigen Abgrenzungen innerhalb der sonstigen Verbindlichkeiten enthalten im Wesentlichen abzugrenzende Erträge aus Baurechtsverträgen über rd. 23,6 Mio. EUR (Vj: rd. 28,9 Mio. EUR).

Weitere Angaben zu der Abgrenzung Bundeszuschüsse finden sich in der Erläuterung 32.

C. SONSTIGE ANGABEN ZUM KONZERNABSCHLUSS

28. Sonstige Haftungen und Eventualverbindlichkeiten

	2019 in Mio. EUR	2018 in Mio. EUR
Haftungen aus Leasingverhältnissen	51,9	54,0
Sonstige Eventualschulden	20,6	21,8
Gesamt	72,5	75,8

Haftungen aus Leasingverhältnissen (Cross-Border-Leasing)

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

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

Im Falle einer Inanspruchnahme aus Cross-Border-Leasing-Verpflichtungen bestehen Regressansprüche gegenüber anderen Gesellschaften des ÖBB-Konzerns in Höhe von rd. 51,9 Mio. EUR (Vj: rd. 54,0 Mio. EUR).

29. Finanzinstrumente

29.1. Risikomanagement

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

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

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

29.2. Risikoarten

Finanzrisiken sind wie folgt definiert:

- 29.2.a. Zinsrisiko
- 29.2.b. Währungsrisiko
- 29.2.c. Kreditrisiko
- 29.2.d. Liquiditätsrisiko
- 29.4. Commodity-Risiken (Strompreisschwankungen)

29.2.a. Zinsrisiko

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

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

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

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

Finanzinstrumente (kurz- und langfristig) 31.12.2019 in Mio. EUR	Buchwert Financial Instruments (siehe Erläuterung 29.5)	nichtzinssensitive Finanzinstrumente	fixverzinsliche Finanzinstrumente	variabel verzinsliche Finanzinstrumente
Finanzielle Vermögenswerte	135,9	30,0	105,9	0,0
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	190,8	190,8	0,0	0,0
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	73,4	73,4	0,0	0,0
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	28,9	0,0	0,0	28,9
Gesamt	429,0	294,2	105,9	28,9
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>110,7</i>	<i>85,1</i>	<i>0,0</i>	<i>25,6</i>
Finanzverbindlichkeiten	21.556,8	325,2	20.932,5	299,1
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	557,2	557,2	0,0	0,0
sonstige Verbindlichkeiten	1.180,1	1.175,8	4,3	0,0
Gesamt	23.294,1	2.058,2	20.936,8	299,1
<i>davon gegenüber dem Bund (OeBFA)</i>	<i>4.010,5</i>	<i>0,0</i>	<i>4.010,5</i>	<i>0,0</i>
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>347,2</i>	<i>53,4</i>	<i>0,0</i>	<i>293,8</i>

Finanzinstrumente (kurz- und langfristig) 31.12.2018 in Mio. EUR	Buchwert Financial Instruments (siehe Erläuterung 29.5)	nichtzinssensitive Finanzinstrumente	fixverzinsliche Finanzinstrumente	variabel verzinsliche Finanzinstrumente
Finanzielle Vermögenswerte	232,5	80,50	152,0	0,0
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	116,0	116,0	0,0	0,0
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	92,1	92,1	0,0	0,0
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	17,5	0,1	0,0	17,4
Gesamt	458,1	288,7	152,0	17,4
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>88,1</i>	<i>73,4</i>	<i>0,0</i>	<i>14,7</i>
Finanzverbindlichkeiten	20.673,40	261,20	20.062,4	349,8
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	627,7	627,7	0,0	0,0
sonstige Verbindlichkeiten	952	947,6	4,4	0,0
Gesamt	22.253,1	1.836,5	20.066,8	349,8
<i>davon gegenüber dem Bund (OeBFA)</i>	<i>1.559,6</i>	<i>0,0</i>	<i>1.559,6</i>	<i>0,0</i>
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>364,0</i>	<i>42,5</i>	<i>0,0</i>	<i>321,5</i>

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

Sensitivitätsanalyse Zinsrisiko

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

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

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

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

Marktzinssatzänderungen von derivativen Finanzinstrumenten, die nicht in eine Sicherungsbeziehung nach IFRS 9 eingebunden sind, haben Auswirkungen auf die sonstigen Finanzaufwendungen und -erträge (Bewertungsergebnis aus der Anpassung der finanziellen Vermögenswerte an den beizulegenden Zeitwert) und werden daher bei den ergebnisbezogenen Sensitivitätsberechnungen berücksichtigt.

Sensitivitätsanalyse Zinsrisiko 31.12.2019 in Mio. EUR	Wirksamkeit in GuV		Wirksamkeit im Eigenkapital	
	+100 Basispunkte	-100 Basispunkte	+100 Basispunkte	-100 Basispunkte
Vermögenswerte				
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	0,1	0,0	0,2	0,0
Schulden				
Finanzverbindlichkeiten	-3,0	0,0	0,3	0,0

Sensitivitätsanalyse Zinsrisiko 31.12.2018 in Mio. EUR	Wirksamkeit in GuV		Wirksamkeit im Eigenkapital	
	+100 Basispunkte	-100 Basispunkte	+100 Basispunkte	-100 Basispunkte
Vermögenswerte				
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	0,3	0,0	0,2	0,0
Schulden				
Finanzverbindlichkeiten	-3,4	0,1	1,2	-0,8

Zum 31.12.2019 bestehen keine Zinsderivate, welche in einer Sicherungsbeziehung designiert waren.

29.2.b. Währungsrisiko

Die Fremdwährungsrisiken des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns resultieren vorwiegend aus originären finanziellen Verbindlichkeiten in Fremdwährung. Zum Abschlussstichtag unterlag der ÖBB-Infrastruktur-Konzern keinen wesentlichen Risiken aus auf Fremdwährung lautenden Verbindlichkeiten.

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

Die nachfolgende Tabelle zeigt das Nettofremdwährungsrisiko:

Währungssensitive Finanzinstrumente 2019	USD in Mio.
Übrige finanzielle Vermögenswerte	116,0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-1,0
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	-124,0
Nettofremdwährungsrisiko	-9,0

	USD in Mio.
Währungssensitive Finanzinstrumente 2018	
Übrige finanzielle Vermögenswerte	174,0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-1,0
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	-182,0
Nettofremdwährungsrisiko	-9,0

Sensitivitätsanalyse Währungsrisiko

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

29.2.c. Kreditrisiko

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

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

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

Die finanziellen Vermögenswerte des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns umfassen hauptsächlich Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, sonstige Forderungen und Wertpapiere. Diese Positionen stellen die maximale Gefährdung des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns durch das Ausfallsrisiko im Verhältnis zu den finanziellen Vermögenswerten dar.

Dieses Kreditrisiko setzt sich wie folgt zusammen:

Kreditrisiko aus finanziellen Finanzinstrumenten in Mio. EUR	Bruttoexposure (Buchwert zuzüglich Wertberichtigungen)	abzüglich Sicherheiten (Fair Value)	Nettoexposure
Gesamtexposure 2019			
Finanzielle Vermögenswerte	136,0	-17,8	118,2
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	200,6	0,0	200,6
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	74,0	0,0	74,0
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	28,9	0,0	28,9
Risiko lang- und kurzfristiger Vermögenswerte	439,5	-17,8	421,7
Kreditrisiko aus übernommenen Haftungen	72,5	-51,9	20,6
Gesamtkreditrisiko 31.12.2019	512,0	-69,7	442,3
Gesamtexposure 2018			
Finanzielle Vermögenswerte	232,8	-65,0	167,8
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	132,2	0,0	132,2
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	92,7	0,0	92,7
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	17,5	0,0	17,5
Risiko lang- und kurzfristiger Vermögenswerte	475,1	-65,0	410,1
Kreditrisiko aus übernommenen Haftungen	75,8	-54,0	21,8
Gesamtkreditrisiko 31.12.2018	550,9	-119,0	431,9

Hinsichtlich der Fälligkeit der Forderungen wird auf Erläuterung 20 verwiesen.

29.2.d. Liquiditätsrisiko

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

Die Aufgabe liegt daher in der Analyse des Liquiditätsrisikos sowie in der konsequenten Sicherung der Liquidität (vor allem durch Liquiditätsplanung, Vereinbarung ausreichender Kreditlinien und ausreichende Diversifizierung der Kreditgeber). Aus den nachfolgenden Tabellen sind die vertraglich vereinbarten (undiskontierten) Zins- und Tilgungszahlungen der originären und derivativen finanziellen Verbindlichkeiten ersichtlich. Die tatsächlich erwarteten Fälligkeiten weichen von den vertraglich vereinbarten nicht ab.

Überleitung der Buchwerte auf originäre und finanzielle Verbindlichkeiten zum 31.12.2019 in Mio. EUR	Buchwert der kurzfristigen Verbindlichkeiten	Buchwert der langfristigen Verbindlichkeiten	Gesamt	abzüglich Non Financial Instruments	Financial Instruments	Originäre Finanzverbindlichkeiten	Derivative finanzielle Verbindlichkeiten
Anleihen	1.299,1	11.423,7	12.722,8	0,0	12.722,8	12.722,8	0,0
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	206,8	3.872,6	4.079,4	0,0	4.079,4	4.079,4	0,0
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing und CBL	8,1	96,5	104,6	0,0	104,6	104,6	0,0
Übrige Finanzverbindlichkeiten	769,7	3.880,4	4.650,1	0,0	4.650,1	4.624,1	26
Verbindlichkeiten aus Lieferungen u. Leistungen	557,4	0,0	557,4	0,2	557,2	557,2	0,0
Sonstige Verbindlichkeiten	1.312,2	28,0	1.340,2	160,1	1.180,1	1.180,1	0,0
	4.153,3	19.301,2	23.454,5	160,3	23.294,2	23.268,2	26,0

Überleitung der Buchwerte auf originäre und finanzielle Verbindlichkeiten zum 31.12.2018 in Mio. EUR	Buchwert der kurzfristigen Verbindlichkeiten	Buchwert der langfristigen Verbindlichkeiten	Gesamt	abzüglich Non Financial Instruments	Financial Instruments	Originäre Finanzverbindlichkeiten	Derivative finanzielle Verbindlichkeiten
Anleihen	1539,5	12.720,50	14.260,00	0,0	14.260,00	14.260,0	0,0
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	6,90	3.979,50	3.986,40	0,0	3.986,40	3.986,4	0,0
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing und CBL	0,0	65,30	65,30	0,0	65,30	65,3	0,0
Übrige Finanzverbindlichkeiten	586,10	1.775,60	2.361,70	0,0	2.361,70	2.336,5	25,2
Verbindlichkeiten aus Lieferungen u. Leistungen	628,1	0,0	628,10	0,4	627,70	627,7	0,0
Sonstige Verbindlichkeiten	1073,3	31,7	1.105,00	153,0	952,00	952,0	0,0
	3.833,9	18.572,6	22.406,5	153,4	22.253,1	22.227,9	25,2

in Mio. EUR	Buchwert 31.12.2019	nicht zahlungs- wirksame	Cashflows 2020 zu zahlungswirk- samen Buchwerten		Cashflows 2021-24 zu zahlungswirk- samen Buchwerten		Cashflows 2025 ff. zu zahlungswirk- samen Buchwerten	
		Buchwerte 31.12.2019	Zinsen *)	Tilgung *)	Zinsen	Tilgung	Zinsen	Tilgung
Originäre finanzielle Verbindlichkeiten								
Anleihen	12.722,8	51,8	423,2	1.299,1	1.227,7	4.544,3	1.387,0	6.827,6
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	4.079,4	0,0	113,5	206,8	419,9	217,9	717,6	3.654,7
Finanzverbindlichkeiten Leasing und CBL	104,6	17,8	0,7	8,1	2,9	27,6	2,3	51,1
Übrige Finanzverbindlichkeiten	4.624,1	35,9	51,9	539,5	185,7	0,0	2.699,8	3.836,2
Verbindlichkeiten aus Lieferungen u. Leistungen	557,2	0,0	0,0	542,6	0,0	14,6	0,0	0,0
Sonstige Verbindlichkeiten	1.180,1	0,0	0,0	1.180,1	0,0	0,0	0,0	0,0
Summe	23.268,2	105,5	589,3	3.776,2	1.836,2	4.804,4	4.806,7	14.369,6

*) Die übrigen Finanzverbindlichkeiten enthalten Verbindlichkeiten aus abgegrenzten Zinszahlungen für Anleihen und Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten. Die tatsächlichen Zinszahlungen 2019 aus diesen abgegrenzten Verbindlichkeiten werden in der Zeile Anleihen und Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten und nicht bei den übrigen Finanzverbindlichkeiten dargestellt.

in Mio. EUR	Buchwert 31.12.2018	nicht zahlungs- wirksame	Cashflows 2019 zu zahlungswirk- samen Buchwerten		Cashflows 2020-23 zu zahlungswirk- samen Buchwerten		Cashflows 2024 ff. zu zahlungswirk- samen Buchwerten	
		Buchwerte 31.12.2018	Zinsen *)	Tilgung *)	Zinsen	Tilgung	Zinsen	Tilgung
Originäre finanzielle Verbindlichkeiten								
Anleihen	14.260,0	49,3	488,0	1.539,5	1.407,8	4.845,5	1.631,4	7.825,7
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	3.986,4	0,0	113,3	6,9	426,9	223,9	811,2	3.755,6
Finanzverbindlichkeiten Leasing und CBL	65,3	65,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Übrige Finanzverbindlichkeiten	2.336,5	37,9	30,2	328,3	104,3	121,7	1.137,9	1.612,6
Verbindlichkeiten aus Lieferungen u. Leistungen	627,7	0,0	0,0	610,6	0,0	17,1	0,0	0,0
Sonstige Verbindlichkeiten	952,0	0,0	0,0	952,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Summe	22.227,9	152,5	631,5	3.437,3	1.939,0	5.208,2	3.580,5	13.193,9

*) Die übrigen Finanzverbindlichkeiten enthalten Verbindlichkeiten aus abgegrenzten Zinszahlungen für Anleihen und Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten. Die tatsächlichen Zinszahlungen 2018 aus diesen abgegrenzten Verbindlichkeiten werden in der Zeile Anleihen und Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten und nicht bei den übrigen Finanzverbindlichkeiten dargestellt.

Die oben dargestellten Zinsen und Tilgungen der finanziellen Verbindlichkeiten beinhalten nicht jene aus aktuellen und ehemaligen Cross-Border-Leasing-Transaktionen. Diesen Tilgungen und Zinsen stehen gleichlautende Einnahmen gegenüber, welche im Cashflow mit Zinsen und Tilgungen der finanziellen Verbindlichkeiten saldiert wurden, da die Zahlungen nicht über die Bankkonten des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns gehen. Vielmehr werden die Einnahmen aus den Vermögenswerten vom Schuldner direkt an den Gläubiger überwiesen.

in Mio. EUR	Buchwert 31.12.2019	Cashflows 2020		Cashflows 2021-24		Cashflows 2025 ff.	
		Zinsen	Tilgung	Zinsen	Tilgung	Zinsen	Tilgung
Derivative finanzielle Verbindlichkeiten							
Zinsderivate ohne Hedge-Beziehung	2,5	0,8	0,0	1,6	0,0	0,0	0,0
Stromderivate - Cashflow Hedges	6,8	0,0	25,2	0,0	69,8	0,0	0,0
Sonstige Derivate ohne Hedge-Beziehung	16,7	0,0	66,8	0,0	13,5	0,0	4,4
Gesamt	26,0	0,8	92,0	1,6	83,3	0,0	4,4
Finanzgarantien							
Haftung aus Cross-Border-Lease	51,9	3,7	3,4	11,8	16,6	0,0	31,9
Sonstige Eventualverbindlichkeiten	20,6	0,0	4,0	0,0	10,3	0,0	6,3

in Mio. EUR	Buchwert 31.12.2018	Cashflows 2019		Cashflows 2020-23		Cashflows 2024 ff.	
		Zinsen 2019	Tilgung 2019	Zinsen 2020-2023	Tilgung 2020-2023	Zinsen 2024 ff.	Tilgung 2024 ff.
Derivative finanzielle Verbindlichkeiten							
Zinsderivate ohne Hedge-Beziehung	3,2	0,8	0,0	2,5	0,0	0,0	0,0
Stromderivate - Cashflow Hedges	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Zinsderivate - Cashflow Hedges	1,4	1,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Sonstige Derivate ohne Hedge-Beziehung	20,6	0,0	58,4	0,0	19,8	0,0	4,1
Gesamt	25,2	2,3	58,4	2,5	19,8	0,0	4,1
Finanzgarantien							
Haftung aus Cross-Border-Lease	54,0	3,9	3,1	12,8	15,1	2,4	35,8
Sonstige Eventualverbindlichkeiten	21,8	0,0	5,5	0,0	10,2	0,0	6,1

Einbezogen wurden alle Finanzinstrumente, die am Abschlussstichtag im Bestand und für die bereits Zahlungen vertraglich vereinbart waren. Planzahlen für zukünftige neue Schulden wurden bei den dargestellten künftigen Zahlungsströmen nicht berücksichtigt. Fremdwährungsbeträge wurden jeweils mit dem Stichtagskurs umgerechnet. Die variablen Zinszahlungen aus den Finanzinstrumenten wurden unter Zugrundelegung der am 31.12.2019 und am 31.12.2018 bestehenden Zinssätze ermittelt.

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

in Mio. EUR	Buchwert 31.12.2019	Cashflows 2020		Cashflows 2021-24		Cashflows 2025 ff.	
		Zinsen 2020	Tilgung 2020	Zinsen 2021-2024	Tilgung 2021-2024	Zinsen 2025 ff.	Tilgung 2025 ff.
Derivative finanzielle Vermögenswerte							
Stromderivate ohne Hedge-Beziehung	12,0	0,0	10,2	0,0	2,2	0,0	0,0
Stromderivate - Cashflow Hedges	8,5	0,0	19,2	0,0	23,7	0,0	0,0
Gesamt	20,5	0,0	29,4	0,0	25,9	0,0	0,0

in Mio. EUR	Buchwert 31.12.2018	Cashflows 2019		Cashflows 2020-23		Cashflows 2024 ff.	
		Zinsen 2019	Tilgung 2019	Zinsen 2020-2023	Tilgung 2020-2023	Zinsen 2024 ff.	Tilgung 2024 ff.
Derivative finanzielle Vermögenswerte							
Stromderivate ohne Hedge-Beziehung	26,8	0,0	65,2	0,0	21,7	0,0	0,0
Stromderivate - Cashflow Hedges	44,0	0,0	34,6	0,0	58,8	0,0	0,0
Gesamt	70,8	0,0	99,8	0,0	80,5	0,0	0,0

29.3. Sicherungsmaßnahmen

Hedge Accounting

Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern wendet Vorschriften zur Bilanzierung von Sicherungsbeziehungen gemäß IFRS 9 (Hedge Accounting) zur Sicherung von Bilanzposten und zukünftigen Zahlungsströmen an. Dies mindert Volatilitäten in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung. Nach Art des abgesicherten Grundgeschäfts ist zwischen Fair Value Hedge und Cashflow Hedge zu unterscheiden.

Bei Cashflow Hedges wird der effektive Teil der Wertänderung des Sicherungsinstrumentes zunächst im sonstigen Ergebnis im Eigenkapital erfasst und zu dem Zeitpunkt, zu dem die erwarteten Zahlungsströme erfolgswirksam werden, in den Gewinn oder Verlust umgegliedert. Demgegenüber erfolgt bei Fair Value Hedges eine erfolgswirksame Anpassung des Buchwerts des gesicherten Grundgeschäfts um Marktwertschwankungen des gesicherten Risikos.

Die von IFRS 9 gestellten Anforderungen an die Anwendung des Hedge Accountings werden vom ÖBB-Infrastruktur Konzern wie folgt erfüllt:

Bei Beginn einer Sicherungsmaßnahme werden sowohl die Beziehung zwischen dem als Sicherungsinstrument eingesetzten Finanzinstrument und dem Grundgeschäft als auch das Ziel der Absicherung dokumentiert. Dazu zählt sowohl die konkrete Zuordnung der Sicherungsinstrumente zu den entsprechenden Vermögenswerten sowie Schulden und geplanten Transaktionen als auch die Einschätzung des Wirksamkeitsgrades der eingesetzten Sicherungsinstrumente. Bestehende Sicherungsmaßnahmen werden fortlaufend daraufhin überprüft, ob die Anforderungen an die Wirksamkeit der Absicherung weiterhin erfüllt sind. Ist dies nicht der Fall und eine Rekalibrierung der Sicherungsbeziehung nicht möglich oder läuft das Sicherungsinstrument aus oder wird veräußert oder beendet, dann wird die Hedge-Beziehung beendet.

Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern führt auch Sicherungsmaßnahmen durch, die nicht die formalen Anforderungen des IFRS 9 erfüllen, jedoch gemäß den Grundsätzen des Risikomanagements wirtschaftlich effektiv zur Sicherung des finanziellen Risikos beitragen.

Cashflow Hedges – Zinsänderungsrisiken

Zinsänderungsrisiken bestehen einerseits aus den variablen Zinszahlungen aus finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten (sprich den Cashflow-Risiken) bzw. resultieren sie aus Marktwerttrisiken, also den Barwertänderungen von festverzinslichen Finanzierungen. Im ÖBB-Konzern kann ein Zinsänderungsrisiko im bestehenden Finanzierungsportfolio und im geplanten Neugeschäftsportfolio gemäß Budget/Mittelfristplanung (BUD/MFP) auftreten. Der Zinsaufwand aus Neufinanzierungen, die während BUD/MFP aufgenommen werden, basiert auf Forward-Zinssätzen gemäß Planungsprämissen. Der tatsächliche Zinsaufwand steht erst bei Abschluss (fix verzinst) bzw. bei Zinsfixing (variabel verzinst) fest.

Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern hat bis 2019 zur Sicherung des Zinszahlungsrisikos variabel verzinsten Grundgeschäfte einen Payer Zinsswap („Erhalte variabel – Zahle fix“) abgeschlossen. Die Zahlungsstromänderungen der Grundgeschäfte, die sich aus den Veränderungen der EURIBOR-Rate ergeben, werden durch die Zahlungsstromänderungen der Zinsswaps ausgeglichen. Mit den Sicherungsmaßnahmen wird das Ziel verfolgt, die variabel verzinslichen Anleihen in festverzinsliche Finanzschulden zu transformieren und damit den Zahlungsstrom aus den finanziellen Verbindlichkeiten abzusichern.

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

Finanzinstrumente	31.12.2019		Laufzeitende	31.12.2018	
	Anzahl Swaps	Nominalvolumen in Mio. EUR		Anzahl Swaps	Nominalvolumen in Mio. EUR
Bestand	0	0,0	Bestand	1	100,0
<i>davon Laufzeitende 2020</i>	<i>0</i>	<i>0,0</i>	<i>davon Laufzeitende 2019</i>	<i>1</i>	<i>100,0</i>

Der im Jahr 2019 ausgelaufene Zinsswap hatte wie das Grundgeschäft ein Nominal von 100 Mio. EUR. Der variable Zinssatz des Grundgeschäfts war der Dreimonats-Euribor + 46 Basispunkte, der Zinssatz des Zinsswaps war 1,640 % Fixzins.

Die Beurteilung der Sicherungsbeziehung wurde mit der Critical-Terms-Match-Methode durchgeführt. Ineffektivitäten wurden mittels der Dollar-Offset-Methode ermittelt. Hierzu wurde bei Cashflow Hedges ein hypothetisches Derivat gebildet, das die im gesicherten Grundgeschäft enthaltenen Bedingungen spiegelt.

Zeitwertänderungen von Zinsswaps, die Sicherungsgeschäfte für künftige Zinszahlungen variabel verzinsten Verbindlichkeiten darstellten, wurden über das sonstige Ergebnis im Eigenkapital erfasst. Diese Beträge wurden in jener Periode als Finanzierungsaufwand gebucht, in der die entsprechenden Zinszahlungen aus dem Grundgeschäft erfolgswirksam wurden (2019: rd. 1,2 Mio. EUR [Vj: rd. 2,9 Mio. EUR]). Des Weiteren wurden in beiden Berichtsjahren keine ineffektiven Teile bei Hedge-Accounting-Beziehungen ertragswirksam erfasst.

29.4. Commodity-Risiken

Der Bereich Energieanlagenmanagement/Energiewirtschaft der ÖBB-Infrastruktur AG ist für die Beschaffung leitungsgebundener Energieträger sowie energienaher Produkte (Emissionszertifikate, Herkunftsnachweise) im ÖBB-Konzern zuständig. Sämtliche dieser Produkte werden entweder an interne oder externe Kunden geliefert oder zum Betrieb des 16,7-Hz-Bahnstromnetzes herangezogen. Preisschwankungen dieser Produkte beeinflussen die Aufwände des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns bzw. des ÖBB-Konzerns und stellen somit ein Marktrisiko dar. Da rund zwei Drittel des benötigten Bahnstroms und der gesamte Strom zur Versorgung der Betriebsanlagen (Bahnhöfe etc.) am Strommarkt beschafft werden, ist der ÖBB-Infrastruktur-Konzern von Strompreisvolatilität stark betroffen. Die Risikomanagementstrategie sieht daher eine Preisabsicherung vor.

Ein wesentliches Risiko bei der Beschaffung von Energie besteht in der Schwankung der Marktpreise. Dies ist insbesondere auch vor dem Hintergrund zu betrachten, dass die Verkaufspreise für Bahnstrom sowie die Tarife für Betriebsanlagen für jedes Kalenderjahr bereits im vierten Quartal vor Lieferbeginn fixiert oder die Tarife für die Bahnstromnetznutzung sogar noch ein Jahr früher erstmalig verlautbart werden müssen. Daher ist es für den ÖBB-Infrastruktur-Konzern besonders relevant, die Preise im Vorfeld bereits abgesichert bzw. fixiert zu haben. Die Preisabsicherung erfolgt mittels des Abschlusses von Forwards für die geplanten Einkaufsmengen für Bahnstrom, Verlustenergie und Betriebsanlagen sowie für Emissionszertifikate. Neben der Absicherung der Preise dient die Absicherung aber auch der Erhöhung der Planungssicherheit, welche als Basis der Preiskalkulation notwendig ist.

Vor dem Hintergrund der Beschaffungsstrategien und zur Risikodiversifizierung wurde seitens des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns eine langfristige rollierende Beschaffung (Rolling Hedge) beschlossen. Der definierte Beschaffungszeitraum variiert in Abhängigkeit von den gesicherten Grundgeschäften (bis zu drei Jahre für Energie und bis zu fünf Jahre für Emissionszertifikate). Durch das Portfoliomanagement Energiewirtschaft muss zu definierten Zeitpunkten ein bestimmter Prozentsatz der zu beschaffenden Menge (eine geforderte Eindeckung, die Soll-Einkaufsmenge) je Beschaffungsjahr eingekauft sein. Um die Preiserwartung des Portfoliomanagements bei der Beschaffung einfließen zu lassen, wurde ein oberer und unterer Mengenkorridor definiert. Abhängig von der Preiserwartung besteht die Möglichkeit, innerhalb des unteren und oberen Korridors mehr oder weniger Menge als die Soll-Einkaufsmenge preislich abzusichern. Am Ende des Beschaffungszeitraums entfällt dieser Korridor, das heißt, die Soll-Einkaufsmenge entspricht einer Eindeckung zu 100%.

29.4.1. Cashflow Hedges

Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern hat Stromgeschäfte (langfristige Beschaffungsverträge, Stromforwards einkaufsseitig) abgeschlossen. Diese Stromgeschäfte dienen unter Berücksichtigung der Bewirtschaftung des Erzeugungsportfolios und der langfristigen Einkaufsverträge der Absicherung des Strombeschaffungspreises für die geplanten Einkaufsmengen. Die Termingeschäfte werden über den OTC-Markt (Forwards) getätigt. Die Zahlungsstromänderungen der geplanten Stromeinkäufe, die sich durch die Änderung des Strompreises ergeben, werden durch die Zahlungsstromänderungen der Forwards, die als Derivate nach IFRS 9 einzustufen waren, ausgeglichen. Mit den Sicherungsmaßnahmen wird das Ziel verfolgt, die variablen Strompreise der geplanten Stromeinkäufe zu fixieren. Insofern abgeschlossene Einkaufskontrakte durch gegenläufige Geschäfte geschlossen wurden, nachdem die endgültigen Bezugskontrakte verhandelt wurden, werden beide Geschäfte erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bilanziert. Der bis zur Schließung im sonstigen Ergebnis erfasste Betrag wird bei Settlement des Forwards in die Gewinn-und-Verlust-Rechnung umgebucht.

Bei als Cashflow Hedge designierten Strom-Forwards designiert die ÖBB-Infrastruktur AG nur die auf den European-Energy-Exchange-Settlement-Preis bezogene Preiskomponente der erwarteten künftigen Beschaffung als gesichertes Risiko. Die gesicherte Risikokomponente hat in der Vergangenheit 100% der Änderungen des beizulegenden Zeitwerts des Grundgeschäfts abgedeckt. Mit der Strompreiszonentrennung ab dem 01.10.2018 in die Bereiche Deutschland und Österreich deckt das Sicherungsgeschäft nicht mehr den Transportaufschlag ab. Bei der Absicherung von Emissionszertifikaten liegt nur eine Preiskomponente vor (EAU – European Emission Allowance Future Settlement-Preis) welche abgesichert wird.

Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern sichert rd. 1.200 GWh je Lieferjahr rollierend über drei Jahre für den Bezug von Bahnstrom und Verlustenergie sowie rd. 310 GWh für Betriebsanlagen ab.

Der Ausweis der Derivate mit einem positiven beizulegenden Zeitwert erfolgt je nach Laufzeitband in den kurzfristigen oder langfristigen finanziellen Vermögenwerten (Erläuterung 18). Derivate mit einem negativen beizulegenden Zeitwert werden je nach Laufzeitband in den kurzfristigen oder langfristigen Finanzverbindlichkeiten ausgewiesen (Erläuterung 25).

Stromderivate in Hedge-Beziehung 31.12.2019			Nominal (Kontraktpreis) in Mio. EUR	Durchschnittlicher Ausübungspreis in EUR	Beizulegender Zeitwert in Mio. EUR
Laufzeitende	Anzahl Forwards	MWh			
Bestand	128	3.187.416	137,9		1,7
<i>davon Laufzeitende 2020</i>	<i>39</i>	<i>1.145.064</i>	<i>44,4</i>	<i>40,4</i>	<i>1,8</i>
<i>davon Laufzeitende 2021</i>	<i>55</i>	<i>1.183.872</i>	<i>51,9</i>	<i>44,8</i>	<i>1,1</i>
<i>davon Laufzeitende 2022</i>	<i>28</i>	<i>683.280</i>	<i>32,8</i>	<i>46,7</i>	<i>-0,9</i>
<i>davon Laufzeitende 2023</i>	<i>6</i>	<i>175.200</i>	<i>8,7</i>	<i>48,3</i>	<i>-0,3</i>

Stromderivate in Hedge-Beziehung 31.12.2018			Nominal (Kontraktpreis) in Mio. EUR	Durchschnittlicher Ausübungspreis in EUR	Beizulegender Zeitwert in Mio. EUR
Laufzeitende	Anzahl Forwards	MWh			
Bestand	74	2.589.276	91,9		41,5
<i>davon Laufzeitende 2019</i>	<i>23</i>	<i>1.033.044</i>	<i>33,4</i>	<i>32,3</i>	<i>22,8</i>
<i>davon Laufzeitende 2020</i>	<i>31</i>	<i>943.032</i>	<i>33,8</i>	<i>35,8</i>	<i>14,4</i>
<i>davon Laufzeitende 2021</i>	<i>17</i>	<i>499.320</i>	<i>19,6</i>	<i>39,2</i>	<i>4,2</i>
<i>davon Laufzeitende 2022</i>	<i>3</i>	<i>113.880</i>	<i>5,3</i>	<i>46,2</i>	<i>0,0</i>

Co ₂ -Emissionsrechte in Hedge Beziehung 31.12.2018			Nominalvolumen	Durchschnittlicher Ausübungspreis	Beizulegender Zeitwert
Laufzeitende	Anzahl Forwards	Tonnen	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>9,0</i>	<i>2,2</i>
<i>davon Laufzeitende 2020</i>	<i>1</i>	<i>20.000</i>	<i>0,2</i>	<i>10,0</i>	<i>0,3</i>

Per 31.12.2019 gibt es keine Co₂-Emissionsrechte in Hedge-Beziehungen.

Grundsätzlich erfolgt im Rahmen der Widmung eines Derivates als Sicherungsinstrument eine prospektive Effektivitätsmessung sowie zu jedem Bilanzstichtag eine Überprüfung der Wirksamkeit der Sicherungsbeziehung und die Ermittlung einer möglichen Ineffektivität. Die Messung der Ineffektivität erfolgt durch Vergleich der kumulierten Änderungen des beizulegenden Zeitwerts der designierten Sicherungsinstrumente seit Designation der Sicherungsbeziehung und der kumulierten Änderungen des beizulegenden Zeitwerts des gesicherten Grundgeschäfts in Bezug auf das gesicherte Risiko. Zur Ermittlung der kumulierten Änderungen des beizulegenden Zeitwerts des gesicherten Grundgeschäfts in Bezug auf das Risiko der Änderungen des European-Energy-Exchange-Settlement-Preises wird ein hypothetisches Derivat gebildet.

Ineffektivitäten können sich daraus ergeben, dass den abgeschlossenen Beschaffungsgeschäften unter Umständen andere Lastprofile zugrunde liegen und sich im Rahmen der Kaskadierung und Profilierung Mengenabweichungen ergeben können, da sich das hypothetische Derivat in diesem Fall nicht ändert. Des Weiteren können Ineffektivitäten auftreten, wenn das Kreditrisiko des Handelspartners stark von jenem der ÖBB-Infrastruktur AG abweicht. Darüber hinaus kann es aufgrund von Verringerungen der PEM zu einer kurzfristigen Übersicherung kommen, die sich jedoch im Zeitablauf wieder ausgleicht.

Die Marktwertermittlung der Stromeinkaufsforwards zum Bilanzstichtag erfolgt auf Basis von European-Energy-Exchange-Futures-Notierungen, die unter Heranziehen aktueller Zinskurven diskontiert werden. Die Marktbewertung der Forwards für Emissionszertifikate zum Bilanzstichtag erfolgt auf Basis des European-Emission-Allowances-Futures-Settlement-Preises.

Beträge, welche aus dem sonstigen Ergebnis in die Gewinn-und-Verlust-Rechnung umgebucht werden, sind im Materialaufwand erfasst.

Das kumulierte sonstige Ergebnis aus den Stromforwards und der Absicherung der Emissionszertifikate, die als Cashflow Hedge designiert waren, stellt sich wie folgt dar:

Stromforwards in Mio. EUR	CFH	CFH geschlossen	OCI gesamt	Latente Steuern	OCI nach Steuern
<i>Stand 1.1.2018</i>	<i>0,0</i>	<i>6,3</i>	<i>6,3</i>	<i>1,6</i>	<i>4,8</i>
Zugang Bahnstrom	28,9	0,0	28,9	7,2	21,7
Zugang Betriebsanlagen	5,5	0,0	5,5	1,4	4,1
Betriebsanlagen geschlossen	-2,8	2,8	0,0	0,0	0,0
Umbuchung GuV 2018	1,5	-1,0	0,5	0,1	0,4
Stand 31.12.2018	33,2	8,1	41,2	10,3	30,9
Bahnstrom	-33,7	0,0	-33,7	-8,4	-25,3
Betriebsanlagen	-0,9	0,0	-0,9	-0,2	-0,7
Betriebsanlagen geschlossen	-1,3	1,3	0,0	0,0	0,0
Umbuchung GuV 2019	1,7	-5,1	-3,5	-0,9	-2,6
Stand 31.12.2019	-1,0	4,2	3,2	0,8	2,4

Co ₂ -Emissionsrechte in Mio. EUR	OCI nach Steuern
<i>Stand 01.01.2019</i>	<i>2,5</i>
Realisiert	-2,5
Stand 31.12.2019	0,0

29.4.2. Sonstige Stromderivate

Die folgende Tabelle zeigt das Fristigkeitsband jener Forwards, die zwar zu Sicherungszwecken abgeschlossen werden, aber unter anderem aufgrund der Schwankungen der Verbrauchsmenge nicht die formalen Anforderungen des IFRS 9 für Cashflow Hedges erfüllen.

31.12.2019				
Stromderivate ohne Hedge-Beziehungen	Anzahl Forwards	Nominalvolumen	Anzahl Forwards	Nominalvolumen
Laufzeitende	Einkauf	in Mio. EUR	Verkauf	in Mio. EUR
Bestand	102	92,7	91	68,7
<i>davon Laufzeitende 2020</i>	<i>74</i>	<i>77,0</i>	<i>74</i>	<i>61,8</i>
<i>davon Laufzeitende 2021</i>	<i>20</i>	<i>13,0</i>	<i>11</i>	<i>5,1</i>
<i>davon Laufzeitende 2022</i>	<i>8</i>	<i>2,7</i>	<i>6</i>	<i>1,8</i>

31.12.2018				
Stromderivate ohne Hedge-Beziehungen	Anzahl Forwards	Nominalvolumen	Anzahl Forwards	Nominalvolumen
Laufzeitende	Einkauf	in Mio. EUR	Verkauf	in Mio. EUR
Bestand	91	89,9	88	75,2
<i>davon Laufzeitende 2019</i>	<i>66</i>	<i>65,9</i>	<i>66</i>	<i>57,7</i>
<i>davon Laufzeitende 2020</i>	<i>18</i>	<i>21,1</i>	<i>19</i>	<i>15,9</i>
<i>davon Laufzeitende 2021</i>	<i>7</i>	<i>2,9</i>	<i>3</i>	<i>1,6</i>

Der Ausweis der Derivate mit einem positiven beizulegenden Zeitwert erfolgt in den kurzfristigen finanziellen Vermögenwerten (Erläuterung 18). Derivate mit einem negativen beizulegenden Zeitwert werden in den Finanzverbindlichkeiten ausgewiesen (Erläuterung 25). Veränderungen des beizulegenden Zeitwertes der Stromderivate ohne Hedge-Beziehung werden in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung im sonstigen Finanzergebnis erfasst.

29.5. Zusätzliche Angaben gemäß IFRS 7

Kapitalmanagement

Die finanzwirtschaftliche Steuerung des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns zielt auf die Erhaltung einer hervorragenden Bonitätseinstufung ab. Aufgrund der speziellen Situation und der gesetzlich festgelegten Aufgabe des Unternehmens, aber auch aufgrund der Vereinbarung mit der Öffentlichen Hand, Infrastrukturaufwendungen (sowohl Errichtung als auch Betrieb und Instandhaltung), die nicht in der Ertragskraft des Unternehmens Deckung finden, zu bezuschussen, erfolgt die Steuerung der Kapitalstruktur vor allem mit Kennzahlen, welche die Verschuldung messen und mit den jeweiligen Planwerten verglichen werden. Das Unternehmen definiert Eigenkapital als Grundkapital, Rücklagen, erwirtschaftetes Ergebnis. Das gemanagte Eigenkapital beträgt zum 31.12.2019 rd. 1.420,0 Mio. EUR (Vj: rd. 1.426,6 Mio. EUR).

Zusätzliche Angaben zu den Finanzinstrumenten

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

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

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

Für die angegebenen beizulegenden Zeitwerte der emittierten Anleihen mit einer ISIN-Nummer in Höhe von rd. 15.282,1 Mio. EUR (Vj: rd. 16.608,0 Mio. EUR) werden Marktpreise herangezogen. Davon liegen für rd. 14.975,4 Mio.

EUR (Vj: rd. 15.900,4 Mio. EUR) unangepasste notierte Preise vor (Level-1-Bewertung), während für rd. 306,7 Mio. EUR (Vj: rd. 707,6 EUR) ein Bewertungsmodell, das auf Marktpreisen basiert, herangezogen wurde. Level-1-Bewertungen sind solche, die sich aus notierten Preisen (unangepasst) auf aktiven Märkten für identische finanzielle Vermögenswerte oder Schulden ergeben. Die Quelle für die Notierungen ist Reuters. Die Anleihen wurden über die Börsen in Luxemburg und Wien begeben. Der beizulegende Zeitwert der Anleihen mit CUSIP-Nummern, die 2015 erstmals begeben wurden, beträgt rd. 55,9 Mio. EUR (Vj: rd. 50,7 Mio. EUR). Diese wurden mit einem Bewertungsmodell, das auf Marktparametern basiert, gemäß Level 2 bewertet.

Finanzielle Vermögenswerte zum 31.12.2019 in Mio. EUR	Buchwert	abzüglich Non Financial Instru- ments	Financial Instruments	FVtPL EK- Instru- mente	zwingend zum FVtPL	zu fort- geführten Anschaf- fungskosten	Cash	Hedge Account- ing	Fair Value
Langfristige Vermögenswerte									
Finanzielle Vermögenswerte	114,2	0,0	114,2	0,9	0,0	110,0	0,0	3,3	135,4
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	128,2	116,4	11,8	0,0	0,0	11,8	0,0	0,0	11,8
Kurzfristige Vermögenswerte									
Finanzielle Vermögenswerte	21,7	0,0	21,7	0,0	12,0	4,5	0,0	5,2	21,7
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	202,4	11,6	190,8	0,0	0,0	190,8	0,0	0,0	190,8
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	239,9	178,3	61,6	0,0	0,0	61,6	0,0	0,0	61,6
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	28,9	0,0	28,9	0,0	0,0	0,0	28,9	0,0	28,9
Summe Buchwert je Kategorie				0,9	12,0	378,7	28,9	8,5	

Finanzverbindlichkeiten zum 31.12.2019 in Mio. EUR	Buchwert	abzüglich Non- Financial Instruments	Financial Instruments	At Amortised Cost	At Fair Value through Profit and Loss (Held for Trading)	Hedge Accounting	Leasing	Fair Value *)
Langfristige Verbindlichkeiten								
Finanzverbindlichkeiten	19.273,1	0,0	19.273,1	19.184,7	6,4	3,4	78,6	23.947,8
Sonstige Verbindlichkeiten	28,0	28,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Kurzfristige Verbindlichkeiten								
Finanzverbindlichkeiten	2.283,7	0,0	2.283,7	2.259,5	12,7	3,4	8,1	2.329,3
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	557,4	0,2	557,2	557,2	0,0	0,0	0,0	557,2
Sonstige Verbindlichkeiten	1.312,2	132,1	1.180,1	1.180,1	0,0	0,0	0,0	1.180,1
Summe Buchwert je Kategorie				23.181,5	19,1	6,8	86,7	

*) Die angegebenen Fair Values zu den Finanzverbindlichkeiten enthalten keine Werte für die Leasingverbindlichkeiten.

Finanzielle Vermögenswerte zum 31.12.2018 in Mio. EUR	Buchwert	abzüglich Non Financial Instru- ments	Financial Instruments	FVtPL EK- Instru- mente	zwingend zum FVtPL	zu fort- geführten Anschaf- fungskosten	Cash	Hedge Account- ing	Fair Value
Langfristige Vermögenswerte									
Finanzielle Vermögenswerte	179,8	0,0	179,8	0,9	0,0	158,0	0,0	20,9	197,8
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	144,4	132,6	11,8	0,0	0,0	11,8	0,0	0,0	11,8
Kurzfristige Vermögenswerte									
Finanzielle Vermögenswerte	52,7	0,0	52,7	0,0	26,8	2,8	0,0	23,1	52,7
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	128,5	12,5	116,0	0,0	0,0	116,0	0,0	0,0	116,0
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	256,1	175,8	80,3	0,0	0,0	80,3	0,0	0,0	80,3
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	17,5	0,0	17,5	0,0	0,0	0,0	17,5	0,0	17,5
Summe Buchwert je Kategorie				0,9	26,8	368,9	17,5	44,0	

Finanzverbindlichkeiten zum 31.12.2018 in Mio. EUR	Buchwert	abzüglich		At Amortised Cost	At Fair Value through Profit and Loss (Held for Trading)	Hedge Accounting	Leasing	Fair Value
		Non-Financial Instruments	Financial Instruments					
Langfristige Verbindlichkeiten								
Finanzverbindlichkeiten	18.540,9	0,0	18.540,9	18.534,8	6,1	0,0		21.756,3
Sonstige Verbindlichkeiten	31,7	31,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Kurzfristige Verbindlichkeiten								
Finanzverbindlichkeiten	2.132,5	0,0	2.132,5	2.113,4	17,7	1,4		2.168,2
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	628,1	0,4	627,7	627,7	0,0	0,0	0,0	627,7
Sonstige Verbindlichkeiten	1.073,3	121,3	952,0	952,0	0,0	0,0	0,0	952,0
Summe Buchwert je Kategorie				22.227,9	23,8	1,4	0,0	

Saldierung von Finanzinstrumenten

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

per 31.12.2019 in Mio. EUR	Buchwerte brutto gebucht	potenzielle Aufrechnungsbeträge, die nicht in der Bilanz saldiert werden	Nettobeträge nach potenzieller Saldierung
Stromderivate Aktiv	12,0	-0,9	11,1
Stromderivate Passiv	-12,3	4,1	-8,2

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

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

Die Zinsergebnisse, die nicht aus Finanzinstrumenten nach den Kategorien des IFRS 9 resultieren, setzen sich insbesondere aus der Aufzinsung von sonstigen Rückstellungen zusammen.

Abgegrenzte Zinszahlungen aus derivativen Finanzinstrumenten (Zinsswaps), die als Sicherungsinstrumente Cashflow Hedges gemäß IFRS 9 designiert wurden, werden entsprechend als Anpassung des Zinsaufwandes des gesicherten Finanzinstruments erfasst. Das Zinsergebnis wird den Bewertungsklassen anhand des Grundgeschäfts zugeordnet; im Berichtszeitraum wurden ausschließlich finanzielle Verbindlichkeiten gesichert.

Nettofinanzergebnisse nach Bewertungsklassen

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

31.12.2019 in Mio. EUR	Ergebnis aus der Folgebewertung						
	Zinsergebnis	zum Fair Value	Währungs- umrechnung	Wert- berichtigung (Impairment)/ Wertaufholung	Ergebnis aus dem Abgang	Ergebnis aus Beteiligungen	Sonstiges
Financial Assets measured at amortised cost (FAAC)	13,2	0,0	3,0	0,2	1,2	0,0	-1,6
FVtPL (EK-Instrumente)	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Financial Instruments measured at FVtPL (Pflichtansatz)	0,0	-10,6	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,2
Financial Liabilities measured at Amortised Cost (FLAC)	-525,8	0,0	-3,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Hedge Accounting	-1,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

31.12.2018 in Mio. EUR	Ergebnis aus der Folgebewertung						
	Zinsergebnis	zum Fair Value	Währungs-umrechnung	Wert-berichtigung (Impairment)/ Wertaufholung	Ergebnis aus dem Abgang	Ergebnis aus Beteiligungen	Sonstiges
Financial Assets measured at amortised cost (FAAC)	9,7	0,0	6,6	-0,2	0,0	0,0	-0,6
FVtPL (EK-Instrumente)	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Financial Instruments measured at FVtPL (Pflichtansatz)	0,0	-1,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Financial Liabilities measured at Amortised Cost (FLAC)	-558,8	0,0	-6,7	0,0	0,0	0,0	0,0
Hedge Accounting	-2,9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

Das Zinsergebnis aus finanziellen Verbindlichkeiten der Bewertungsklasse „Financial Liabilities Measured at Amortised Cost“ schließt im Wesentlichen Zinsaufwendungen aus Anleihen und Krediten sowie Cross-Border-Leasing-Transaktionen ein. Die übrigen Komponenten des Nettoergebnisses erfasst der ÖBB-Infrastruktur-Konzern im sonstigen Finanzaufwand bzw. im sonstigen Finanzertrag. Der nach der Effektivzinsmethode berechnete Gesamtzinsenertrag beträgt rd. 13,2 Mio. EUR (Vj: rd. 9,7 Mio. EUR). In der Position Hedge Accounting sind im ausgewiesenen Zinsergebnis saldierte Swaperträge in Höhe von rd. 0,1 Mio. EUR (Vj: rd. 0,1 TEUR) enthalten.

Aufwendungen aus Wertberichtigungen von Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie sonstigen Forderungen und Vermögenswerten in Höhe von rd. 1,0 Mio. EUR (Vj: rd. 2,1 Mio. EUR) sind nicht im Nettofinanzergebnis, sondern im operativen Ergebnis enthalten. Nähere Informationen dazu gibt Erläuterung 20.

29.6. Derivative Finanzinstrumente

In den nachfolgenden Tabellen sind die bilanzierten beizulegenden Zeitwerte sämtlicher derivativer Finanzinstrumente dargestellt. Dabei wird unterschieden, ob diese in eine wirksame Sicherungsbeziehung gemäß IFRS 9 (Cashflow Hedge) eingebunden sind oder nicht.

in Mio. EUR	Vermögenswerte		Schulden	
	Buchwerte 31.12.2019	Buchwerte 31.12.2018	Buchwerte 31.12.2019	Buchwerte 31.12.2018
Zinsswaps				
ohne Hedge-Beziehung	0,0	0,0	2,5	3,2
Cashflow Hedges	0,0	0,0	0,0	1,4
Stromderivate				
ohne Hedge-Beziehung	12,0	26,8	12,3	16,5
Cashflow Hedges	8,5	44,0	6,8	0,0
Sonstige Derivate				
ohne Hedge-Beziehung	0,0	0,0	4,4	4,1
Summe	20,5	70,8	26,0	25,2

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

Fair Value-Hierarchie

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

31.12.2019 in Mio. EUR	Level 1	Level 2	Level 3	Summe
Derivate unter Hedge Accounting	0,0	8,5	0,0	8,5
Derivate Handelsbestand	0,0	12,0	0,0	12,0
Eigenkapitalinstrumente	0,0	0,0	0,9	0,9
Finanzielle Vermögenswerte	0,0	20,5	0,9	21,4
Derivate unter Hedge Accounting	0,0	6,8	0,0	6,8
Derivate Handelsbestand	0,0	19,2	0,0	19,2
Finanzielle Schulden	0,0	26,0	0,0	26,0

31.12.2018 in Mio. EUR	Level 1	Level 2	Level 3	Summe
Derivate unter Hedge Accounting	0,0	44,0	0,0	44,0
Derivate Handelsbestand	0,0	26,8	0,0	26,8
Available-for-Sale	0,0	0,0	0,9	0,9
Finanzielle Vermögenswerte	0,0	70,8	0,9	71,7
Derivate unter Hedge Accounting	0,0	1,4	0,0	1,4
Derivate Handelsbestand	0,0	23,8	0,0	23,8
Finanzielle Schulden	0,0	25,2	0,0	25,2

Die verschiedenen Levels wurden wie folgt bestimmt:

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

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

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

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

30. Leasingtransaktionen

30.1. Leasinggeber

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

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

Es gibt rd. 21.200 (Vj: rd. 25.400) Mietverträge, die überwiegend unbefristet und unter Einhaltung einer Kündigungsfrist von maximal sechs Monaten aufgelöst werden könnten. Davon sind rd. 4.150 (Vj: rd. 7.200) externe befristete Mietverträge, die zwischen 2020 und 2112 (Vj: 2019 und 2112) enden, und innerhalb des ÖBB-Konzerns 100 (Vj: 140) Verträge, die zwischen 2020 und 2114 (Vj: 2019 und 2107) enden, wobei es sich bei den langfristigen Verträgen um eingeräumte Baurechte an Grund und Boden handelt. Die bedingten Mieterträge beziehen sich ausschließlich auf Mietverträge und sind gegenüber Dritten und nicht mit Konzerngesellschaften abgeschlossen.

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

Operatives Leasing

Die Mindestleasingzahlungen aus den befristeten operativen Leasingverträgen an den Bilanzstichtagen betragen:

31.12.2019 in Mio. EUR	Gesamt	bis zu 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	mehr als 5 Jahre
Grundstücke und Bauten	501,6	49,9	127,5	324,3
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>91,3</i>	<i>1,8</i>	<i>6,9</i>	<i>82,6</i>
Fahrpark	9,0	3,9	5,0	0,1
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>7,8</i>	<i>3,4</i>	<i>4,3</i>	<i>0,1</i>
Sonstige technische Anlagen und Maschinen	0,4	0,0	0,1	0,3

31.12.2018 in Mio. EUR	Gesamt	bis zu 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	mehr als 5 Jahre
Grundstücke und Bauten	521,8	50,6	141,2	330,0
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>125,4</i>	<i>5,1</i>	<i>19,6</i>	<i>100,7</i>
Fahrpark	9,0	3,9	5,0	0,1
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>8,9</i>	<i>3,8</i>	<i>5,0</i>	<i>0,1</i>
Sonstige technische Anlagen und Maschinen	0,4	0,0	0,1	0,3

An bedingten Mietzahlungen wurden im Jahr 2019 rd. 2,9 Mio. EUR (Vj: rd. 3,3 Mio. EUR) ertragswirksam erfasst.

Finanzierungsleasing

Sowohl nach IFRS 16 als auch nach IAS 17 hat der Konzern kein Finanzierungsleasing als Leasinggeber.

30.2. Leasingnehmer

Nutzungsrechte

In den Sachanlagen sind seit dem 1.1.2019 auch die Nutzungsrechte (Right-of-use assets) aus Leasingverträgen enthalten. Die Leasingverträge betreffen hauptsächlich Gebäude. Die Leasingverträge haben eine maximale Laufzeit bis 2039. Die Nutzungsrechte werden als Sachanlagen dargestellt (Erläuterung 14). Für Leasingverträge wird der vereinbarte Zeitraum, für den ein Kündigungsverzicht oder eine Verlängerungsoption besteht, zur Schätzung der Laufzeit des Leasingvertrages herangezogen. Bei unbefristet abgeschlossenen Verträgen für die bei einer Kündigung ein wesentlich wirtschaftlicher Nachteil entstehen würde, wird die Leasinglaufzeit geschätzt.

Leasingverbindlichkeiten

Die folgende Tabelle stellt eine Fälligkeitsanalyse der Leasingverbindlichkeiten dar und zeigt die nach dem Bilanzstichtag zu zahlenden nicht diskontierten Leasingzahlungen.

Für den 31.12.2019 in Mio. EUR	Mindestleasing- zahlungen	Enthaltener Zinsaufwand	Barwert
2020	8,9	-0,8	8,1
2021 - 2024	29,9	-2,4	27,5
nach 2025	53,4	-2,3	51,1
Summe der Mindestleasingzahlungen	92,2	-5,5	86,7
abzüglich Zinsenanteil	-5,5		
Barwert der Leasingzahlungen	86,7		

Nach IAS 17 hatte der Konzern keine Finanzierungsleasingverhältnisse. Die künftigen Mindestleasingzahlungen aufgrund von unkündbaren operativen Leasingverträgen setzen sich im Geschäftsjahr 2018 für jede der folgenden Perioden wie folgt zusammen:

2018 in Mio. EUR	Bis zu 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	mehr als 5 Jahre
Grundstücke und Bauten	8,4	29,7	52,2
Technische Anlagen und Maschinen	0,1	0,2	0,0
Andere Anlagen sowie Betriebs- und Geschäftsausstattung	11,3	17,0	0,0
Gesamt	19,8	46,9	52,2

In der Konzern-Gewinn- und Verlust-Rechnung erfasste Beträge

in Mio. EUR	2019
Zinsaufwendungen für Leasingverbindlichkeiten	0,8
Aufwendungen für kurzfristige Leasingverhältnisse	0,7
Aufwendungen für Leasingverhältnisse über einen Vermögenswert von geringem Wert	0,4
Abschreibungen auf Nutzungsrechte	8,0

In der Berichtsperiode 2018 wurden Mindestleasingzahlungen in der Höhe von rd. 20,3 Mio. EUR, davon betragen jene gegenüber verbundenen Unternehmen rd. 11,4 Mio. EUR, als Aufwand erfasst.

In der Konzern-Geldflussrechnung erfasste Beträge

in Mio. EUR	2019
Gesamter Zahlungsmittelabfluss für Leasingverhältnisse	-8,9

Zahlungen für kurzfristige Leasingverhältnisse und für Leasingverhältnisse über Vermögenswerte mit geringen Werten werden unverändert im operativen Cashflow dargestellt.

Verlängerungsoptionen

Einige Immobilienmietverträge enthalten Verlängerungsoptionen, die bis zu einem Jahr vor Ablauf der unkündbaren Vertragslaufzeit vom Konzern ausübbar sind. Der Konzern beurteilt am Bereitstellungsdatum und erneut bei Eintritt einer signifikanten Änderung von Umständen, ob die Ausübung der Verlängerungsoption hinreichend sicher ist. Die Leasingverträge enthalten keine besonderen Beschränkungen oder Zusagen.

30.3. Cross-Border-Leasing-Verträge

Im Zeitraum von Mai 1995 bis Dezember 2002 haben die Österreichischen Bundesbahnen (nunmehr ÖBB-Infrastruktur AG) 17 Cross-Border-Leasing-Transaktionen (CBL-Transaktionen) über Infrastrukturanlagen und Rollmaterial abgeschlossen, wovon per 31.12.2019 nur mehr eine Transaktion Gültigkeit hat (Vj: zwei Transaktionen Gültigkeit haben).

Die noch bestehenden CBL-Transaktionen der ÖBB-Infrastruktur AG sind in beiden Berichtsjahren über Subleases der ÖBB-Produktion GmbH sowie der ÖBB-Personenverkehr AG überbunden. Bei den CBL-Transaktionen handelt es sich um Sale-and-Lease-back-Transaktionen. Dabei tritt der Vertragspartner als Käufer der Anlagen auf und vermietet diese an die ÖBB-Infrastruktur AG zurück.

Zahlungsverpflichtungen wie Leasingraten und die der bei Ausübung der Kaufoption nötigen Zahlungen wurden durch den Abschluss von Tilgungsträgern bei diversen Bank- und Leasinginstituten abgesichert. In den Verträgen haben sich die Bank- oder Leasinginstitute verpflichtet, die vertraglich vereinbarten Zahlungen zu den festgesetzten Zahlungsterminen für die ÖBB-Infrastruktur AG zu leisten.

Sanierung des Rating Triggers UniCredit Bank Austria

In Vorjahren wurden drei Transaktionen aufgrund von Ratingherabstufung saniert. Dafür mussten verpfändete Wertpapierdepots mit US-Treasuries in die CBL-Transaktionen eingebracht werden, von denen per 31.12.2019 noch zwei bestehen. Der Ankauf der US-Treasuries erfolgte währungskongruent kreditfinanziert (Private Placement). Die bestehenden Payment Undertaking Agreements (PUAs), welche die ÖBB-Infrastruktur AG nach der Einrichtung der Depots nicht mehr als Sicherheit benötigt, dienen zur Rückzahlung des für den Ankauf der US-Treasuries abgeschlossenen Private Placements. Der Sicherheitentausch betrifft rechtlich im Außenverhältnis zur Gänze die ÖBB-Infrastruktur AG. Das gilt auch für die weiterhin bestehenden PUAs und das Private Placement. Eine (Vj: eine) CBL-Transaktion mit zwei (Vj: zwei) Depots wird über die Sublease-Vereinbarungen an die ÖBB-Personenverkehr AG und an die ÖBB-Produktion GmbH weiterverrechnet.

Bilanzielle Behandlung

Das wirtschaftliche Eigentum der Anlagen verbleibt beim ÖBB-Konzern. Sämtliche die den ÖBB-Infrastruktur-Konzern im Innen- und Außenverhältnis betreffenden Transaktionen sind ausgelaufen. Die im Rahmen von Sublease-Agreements an andere Gesellschaften des ÖBB-Konzerns überlassenen Anlagen werden bei diesen bilanziell erfasst. Detaillierte Vorschriften zur Darstellung von Leasingverhältnissen finden sich in IFRS 16 „Leasing“ (Vj: IAS 17 „Leasingverhältnisse“). Entscheidend ist dabei die Frage, ob der Leasingtransaktion ein wirtschaftlicher Gehalt beizumessen ist.

Daraus ergab sich, dass im zivilrechtlichen Eigentum des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns stehende finanzielle Vermögenswerte (Wertpapiere und Bankeinlagen) ebenso wie dazugehörige Leasingverbindlichkeiten mangels wirtschaftlichen Gehalts nicht die Kriterien eines Vermögenswerts oder einer Schuld erfüllen (verknüpfte Transaktionen) und daher nicht bilanziert werden.

Sofern allerdings eine bilanzielle Erfassung geboten ist, wurden die Wertpapiere (Veranlagungen bei Banken und PUAs) mit den fortgeführten Anschaffungskosten bewertet. Die in Vorjahren zur Sanierung des Rating Triggers beschafften US-Treasuries wurden der Kategorie „Fremdkapitalinstrumente zu fortgeführten Anschaffungskosten“ zugeordnet. Den finanziellen Vermögenswerten stehen zunächst Leasingverbindlichkeiten und bei den US-Treasuries zusätzlich eine Kreditfinanzierung gegenüber. Die Umrechnung der Fremdwährungsbeträge erfolgt zum jeweiligen Stichtagskurs. Allfälligen wechselkursbedingten Wertminderungen und Wertsteigerungen stehen gegengleiche Wechselkurseffekte bei den Leasingverbindlichkeiten sowie im Falle der Absicherung des Tilgungsträgers bezüglich einer der Tranchen bei einer Transaktion eine Kreditfinanzierung gegenüber.

Im Konzernabschluss zum 31.12.2019 betragen die finanziellen Vermögenswerte im Zusammenhang mit nicht verknüpften Leasingtransaktionen rd. 17,8 Mio. EUR (Vj: rd. 65,0 Mio. EUR). Aus der Beendigung einer Leasingtransaktion bestehen Ansprüche gegenüber der ÖBB-Personenverkehr AG in Höhe von rd. 8,5 Mio. EUR (Vj: rd. 8,9 Mio. EUR). Die damit im Zusammenhang stehenden Finanzverbindlichkeiten betragen zum 31.12.2019 rd. 17,8 Mio. EUR (Vj: rd. 65,3 Mio. EUR). Wertminderungen wurden in Abhängigkeit von historischen Ausfallwahrscheinlichkeiten gemessen am Rating der Vertragspartner und der Restlaufzeit der Transaktion ermittelt. Es bestehen Wertberichtigungen in Höhe von rd. 0,0 Mio. EUR (Vj: 0,2 Mio. EUR) auf Veranlagungen.

Behandlung von Transaktionen ohne gesonderten wirtschaftlichen Gehalt (verknüpfte Transaktionen)

Gemäß SIC 27 wurden für diese Transaktionen keine Vermögenswerte und Verbindlichkeiten erfasst. Die zivilrechtlichen Verpflichtungen aus den Leasingverhältnissen werden für den Fall, dass die jeweiligen Vertragspartner unter den Schuldübernahmeverträgen den Zahlungsverpflichtungen nicht nachkommen, als Eventualverbindlichkeiten dargestellt. Zum 31.12.2019 betragen die Eventualverbindlichkeiten aus CBL-Transaktionen rd. 51,9 Mio. EUR (Vj: rd. 54,0 Mio. EUR).

31. Vereinbarungen von Dienstleistungslizenzen (SIC 29)

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

Konzession Liechtenstein und Schweiz

Vereinbarungen von Dienstleistungslizenzen im Sinne des SIC 29 betreffen den Bereich Schieneninfrastruktur.

Am 13.06.1977 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 EBG).

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 31.12.2019 einen Buchwert von rd. 23,9 Mio. EUR (Vj: rd. 25,4 Mio. EUR). Die Konzessionärin übernimmt die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Gütern.

Grundsätzlich wird eine Verlängerung der liechtensteinischen Konzession unverändert angestrebt. 2012 ist das neue liechtensteinische Eisenbahngesetz in Kraft getreten. Diese geänderte Rechtslage, nach welcher auch das liechtensteinische Recht den freien Netzzugang umzusetzen hat, ist für die Entscheidung über den Konzessionsantrag maßgeblich. Ein Entwurf der Konzession in Liechtenstein liegt vor, doch ist der Hinweis Österreichs, dass – analog zu innerstaatlichen Strecken – seitens der Staaten, über deren Territorium die Strecke geführt wird, Zuschüsse auch zur Erhaltung und zum Betrieb der jeweiligen nationalen Abschnitte zu leisten sein werden, auf Ablehnung seitens des Fürstentums Liechtenstein gestoßen. Der Fortgang der Verhandlungen über diese Frage hat wesentlichen Einfluss auf den zeitlichen Ablauf des Konzessionsverfahrens. Mit Schreiben vom 17.02.2017 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 die Finanzierung und die Konzessionsverlängerung auf Regierungsebene nunmehr Bedingung für die Frage, ob dieses Projekt umgesetzt werden soll, eine alternative Lösung dazu angestrebt wird oder die Strecke lediglich im Bestand weiter erhalten und betrieben werden soll.

Am 09.05.2018 einigten sich die zuständigen Minister (FL und AT) auf die Durchführung weiterer Verhandlungen zur Aufteilung der Kosten auf Expertenebene nach dem Prinzip der Teilung der Kostenblöcke nach Funktionalität. Entsprechend dem Auftrag der Minister fand am 06.07.2018 eine erste Verhandlungsrunde zum Thema Kostentragung für das Projekt S-Bahn FL.A.CH statt.

Im Lenkungsausschuss am 11.07.2018 wurde festgelegt, dass eine Neuberechnung der Kosten und Aktualisierung der Planung auf Basis der vorliegenden Genehmigungen und der vorgenommenen Clusterung nach Funktionalität vorgenommen wird und die Verhandlungen auf dieser Basis fortgeführt werden. Im Zuge der Entscheidung betreffend Umsetzung des Projektes FL.A.CH kann auch die Konzessionsfrage auf FL-Hoheitsgebiet im Rahmen einer politischen Lösung geklärt werden.

Im Jahr 2019 fanden intensive Verhandlungen statt und es konnte bei der Sitzung am 19.12.2019 betreffend Kostenteilungsschlüssel auf Beamtenebene eine Einigung erzielt werden. Nächste Schritte sind, dass sich die liechtensteinische Delegation dieses Ergebnis von der Regierung bestätigen lässt und ein Verhandlungsmandat für die Vorbereitung der Bauabwicklungs- und Instandhaltungsverträge erhält. Weiters wird ein Memorandum of Understanding (MoU) durch das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) sowie ein neuer Entwurf für die Konzessionsverlängerung durch das Fürstentum Liechtenstein erstellt.

Ziel ist, diese Verträge bis April 2020 vorzubereiten, damit im Juni 2020 das Parlament des Fürstentums Liechtenstein darüber abstimmen und danach eine Volksabstimmung in Fürstentum Liechtenstein durchgeführt werden kann.

32. Transaktionen mit nahestehenden Unternehmen und nahestehenden Personen

Lieferungen an oder von nahestehenden Unternehmen oder nahestehenden Personen

Nahestehende Unternehmen bzw. nahestehende Personen beinhalten verbundene, nicht vollkonsolidierte Unternehmen des Konzerns oder des ÖBB-Holding-Konzerns, assoziierte Unternehmen mit eventuellen Tochterunternehmen, Gemeinschaftsunternehmen mit eventuellen Tochterunternehmen, die Aktionärin der ÖBB-Holding AG (Republik Österreich) sowie deren wesentlichste Tochtergesellschaften und die Mitglieder des Managements in Schlüsselpositionen (Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats der ÖBB-Infrastruktur AG und Mitglieder der Geschäftsführungen und der Aufsichtsräte von vollkonsolidierten Tochterunternehmen der ÖBB-Infrastruktur AG) und die nahen Familienangehörigen sowie die nahestehenden Unternehmen der Mitglieder des Managements in Schlüsselpositionen.

Mit Gesellschaften, an denen die Republik Österreich direkt oder indirekt Beteiligungen hält (z. B. Österreichische Bundes- und Industriebeteiligungen GmbH, OMV Aktiengesellschaft, Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft, Telekom Austria AG, Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH, Verbund AG), die ebenfalls als nahestehende Unternehmen gemäß IAS 24 einzustufen sind, bestehen Geschäftsbeziehungen innerhalb des Leistungsspektrums des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns zu fremdüblichen Bedingungen. Die im Berichtsjahr mit diesen Unternehmen im Sinne von IAS 24 durchgeführten Transaktionen betrafen alltägliche Geschäfte des operativen Geschäftsbereichs. Wesentliche Transaktionen (Umsatzerlöse in Höhe von rd. 7,7 Mio. EUR [Vj: rd. 11,5 Mio. EUR], Aufwendungen in Höhe von rd. 61,4 Mio. EUR [Vj: rd. 69,2 Mio. EUR]) wurden mit dem Konzern der Verbund AG getätigt. Die zum Bilanzstichtag offenen Posten dieser Unternehmen werden in den Forderungen und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen ausgewiesen. Die übrigen Transaktionen waren insgesamt von untergeordneter Bedeutung und lagen unter 3% der Aufwendungen für Material sowie bezogene Leistungen und unter 1% der Umsatzerlöse.

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

Nachfolgend wird auf das Volumen der Transaktionen zwischen dem ÖBB-Infrastruktur-Konzern und nahestehenden Unternehmen des übrigen ÖBB-Konzerns sowie die aus diesen Transaktionen offenen Forderungen und Verbindlichkeiten zum Geschäftsjahresende eingegangen:

in Mio. EUR	Verbundene Unternehmen Teilkonzern Rail Cargo Austria		Verbundene Unternehmen Teilkonzern ÖBB- Personenverkehr		Verbundene nicht vollkonsolidierte Unternehmen der ÖBB-Infrastruktur		Übrige verbundene Unternehmen	
	2019	2018	2019	2018	2019	2018	2019	2018
Verkauf von Waren/Dienstleistungen	211,9	211,6	344,8	337,5	0,0	0,0	157,5	194,0
Erwerb von Waren/Dienstleistungen/Anlagevermögen	71,4	70,6	26,0	24,7	0,0	0,0	135,9	130,8
Forderungen aus Lieferung und Leistung	13,8	17,3	30,3	29,0	0,0	0,0	32,6	18,2
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	0,0	0,0	8,5	8,9	0,0	0,0	0,0	0,0
Verbindlichkeiten aus Lieferung und Leistung	18,2	20,1	2,4	3,0	0,0	0,0	31,8	19,0
Sonstige finanzielle Schulden	0,0	0,0	0,0	0,0	0,3	0,3	294,5	321,6

Transaktionen mit verbundenen Unternehmen des übrigen ÖBB-Konzerns werden in den Erläuterungen zu den einzelnen Positionen zum Konzernabschluss gesondert angegeben. Die finanziellen Schulden gegenüber den übrigen verbundenen Unternehmen bestehen im Wesentlichen gegenüber der ÖBB-Finanzierungsservice GmbH.

Seitens des Mutterunternehmens ÖBB-Holding AG wurden im Berichtsjahr Leistungen unter anderem in den Bereichen Controlling, Finanzen, Kommunikation, Marketing, Produktion, Technik, Sicherheit, Revision, Konzernrechnungswesen, -bilanzierung und -steuern, Strategie, Unternehmensentwicklung, Recht, Compliance sowie strategischer Konzerneinkauf, strategisches IT-Management und strategisches Personalmanagement erbracht, die mittels Einzelvereinbarungen oder im Umlagenweg zur Verrechnung gelangt sind. Die Umsatzerlöse betragen rd. 2,3 Mio. EUR (Vj: rd. 1,9 Mio. EUR), die Aufwendungen rd. 21,1 Mio. EUR (Vj: rd. 21,2 Mio. EUR). Per 31.12.2019 werden Forderungen über rd. 92,2 Mio. EUR (Vj: rd. 82,2 Mio. EUR) und Verbindlichkeiten über rd. 7,3 Mio. EUR (Vj: rd. 6,8 Mio. EUR) ausgewiesen. Die Forderungen gegenüber der ÖBB-Holding AG bestehen insbesondere aus Umsatzsteuerguthaben (Umsatzsteuerorganschaft).

Transaktionen mit Mitgliedern des Managements in Schlüsselpositionen fielen in Höhe von rd. 58 TEUR an. Nachfolgend werden die Konzernbeziehungen zu den assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen dargestellt.

in Mio. EUR	Assoziierte Unternehmen		Gemeinschaftsunternehmen	
	2019	2018	2019	2018
Verkauf von Waren/Dienstleistungen (Gesamterträge)	3,0	3,4	1,7	1,2
Erwerb von Waren/Dienstleistungen/Anlagevermögen (Gesamtaufwendungen)	28,0	26,3	0,0	0,0
Forderungen aus Lieferung und Leistung	0,7	0,7	0,3	0,6
Verbindlichkeiten aus Lieferung und Leistung	2,7	1,4	0,0	0,0

Informationen über gegebene Garantien gegenüber verbundenen Unternehmen sind in Erläuterung 28 enthalten.

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

Allgemein

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

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

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

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

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

Der Rahmenplan 2018 bis 2023 wurde von der Republik Österreich am 21.03.2018 im Ministerrat beschlossen und vom Aufsichtsrat der ÖBB-Infrastruktur AG am 20.04.2018 genehmigt.

Im Juni 2017 wurden die Zuschussvereinbarungen gemäß § 42 Bundesbahngesetz (Zuschussverträge gemäß § 42 Bundesbahngesetz), welche die Zuschüsse ab 2016 regeln, von der Republik Österreich, vertreten durch das BMK, im Einvernehmen mit dem BMF und der ÖBB-Infrastruktur AG formal gefertigt. Diese Zuschussvereinbarungen haben somit auch für das Jahr 2019 Gültigkeit.

Finanzierung der Infrastruktur

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

Gemäß Zuschussvertrag 2016 bis 2021 beträgt der durch den Bund zu übernehmende Anteil für Erweiterungsinvestitionen und Reinvestitionen gemäß Rahmenplan 2016 bis 2021 (mit Ausnahme des Brenner Basistunnels) bis zum Jahr 2016 75% und für die Jahre 2017ff. 80% der jährlichen Investitionsausgaben, für welche Zuschüsse in Form einer auf 30 Jahre umgelegten Annuität geleistet werden. Für das Projekt Brenner Basistunnel leistet der Bund einen Zuschuss in Höhe von 100% in Form einer auf 50 Jahre umgelegten Annuität. Als Zinssatz wird der jeweils aktuelle Satz für Langfristfinanzierungen der ÖBB-Infrastruktur AG herangezogen.

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

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

Im Jahr 2019 wurde auf Basis der gültigen Zuschussvereinbarung 2016 bis 2021 ein Zuschuss in Höhe von rd. 963,7 Mio. EUR (Vj: rd. 873,1 Mio. EUR) für Erweiterungs- und Reinvestitionen gewährt. Für Inspektion, Wartung und Entstörung wurden rd. 583,5 Mio. EUR (Vj: rd. 561,1 Mio. EUR) gewährt.

Für Errichtungskosten des Brenner Basistunnels hat die ÖBB-Infrastruktur AG Kostenbeiträge in Höhe von rd. 160,0 Mio. EUR (Vj: rd. 90,0 Mio. EUR) an die BBT SE geleistet. Die vertraglich mit dem Land Tirol im Zuge des Anteilserwerbs vereinbarten Zahlungen, sowie die vom Bund an die ÖBB-Infrastruktur geleisteten Zahlungen in Zusammenhang mit der Querfinanzierung Straße beliefen sich auf rd. 46,3 Mio. EUR (Vj: rd. 44,8 Mio. EUR).

Betrieb der Infrastruktur und Lehrlingskosten

Die ÖBB-Infrastruktur AG hat dem BMK sowie dem BMF einen jährlichen Rationalisierungs- und Einsparungsplan mit einer Vorschaurechnung vorzulegen.

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

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

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

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

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

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

Die gesamten gemäß § 42 Bundesbahngesetz im Jahr 2019 gewährten Zuschüsse betragen unter Berücksichtigung der Anrechnung von Vorjahresbeträgen in Höhe von rd. 81,5 Mio. EUR (Vj: rd. 2,4 Mio. EUR) rd. 2.328,1 Mio. EUR (Vj: rd. 2.271,5 Mio. EUR). Der Zuschuss für Erweiterungs- und Reinvestitionen inkl. Berücksichtigung der Anrechnung von Vorjahresbeträgen in Höhe von rd. 963,7 Mio. EUR (Vj: rd. 873,1 Mio. EUR) wurde aufgrund der durchgeführten Investitionsmaßnahmen und einer günstigeren Zinsentwicklung um rd. 71,3 Mio. EUR (Vj: rd. 51,3 Mio. EUR) auf rd. 892,3 Mio. EUR (Vj: rd. 821,8 Mio. EUR) reduziert. Der Zuschuss für die Betriebsführung sowie Inspektion, Wartung, Entstörung und Instandsetzung in Höhe von rd. 1.444,9 Mio. EUR (Vj: rd. 1.398,4 Mio. EUR) wurde durch eine Verbesserung in der operativen Geschäftsabwicklung sowie der günstigeren Zinsentwicklung in Summe um rd. 243,1 Mio. EUR (Vj: rd. 251,8 Mio. EUR) verringert. Der auf die gemäß IAS 23 aktivierten Zinsen entfallende Zuschuss in Höhe von rd. 102,3 Mio. EUR (Vj: rd. 91,1 Mio. EUR) ist als Investitionszuschuss zu sehen und dient zur Abdeckung künftiger Aufwendungen, die in Form von Abschreibungen anfallen. Der Ausweis im Jahresabschluss erfolgt als Reduktion des Zuschusses gemäß § 42 (1) Bundesbahngesetz und wird als Kostenbeitrag dargestellt. Somit wurde für Betriebsführung sowie Inspektion, Wartung, Entstörung und Instandsetzung ein Betrag in Höhe von rd. 1.099,5 Mio. EUR (Vj: rd. Mio. 1.055,5 EUR) ertragswirksam ausgewiesen. Die abgegrenzten Beträge im Zusammenhang mit den Zuschüssen für Erweiterungs- und Reinvestitionen in Höhe von rd. 69,1 Mio. EUR (Vj: rd. 50,1 Mio. EUR) sowie im Zusammenhang mit der Betriebsführung und Lehrlingsausbildung in Höhe von rd. 235,3 Mio. EUR (Vj: rd. 251,8 Mio. EUR) werden unter den sonstigen Verbindlichkeiten ausgewiesen, der abgegrenzte Betrag aus der Instandhaltung in Höhe von rd. 7,8 Mio. EUR (Vj: rd. 0,0 Mio. EUR) in der passiven Rechnungsabgrenzung. Die Spitzabrechnung der Annuität des Brenner Basistunnels ergibt einen Tilgungsanteil für die ÖBB-Infrastruktur AG in Höhe von rd. 2,2 Mio. EUR (Vj: rd. 1,2 Mio. EUR), welcher in der passiven Rechnungsabgrenzung ausgewiesen wird.

Die Entwicklung der Zuschüsse im Jahr 2019 stellt sich demnach wie folgt dar:

in Mio. EUR	Gesamter Zuschuss	Abgrenzungen	Ertragswirksam 2019
§ 42 (1) Betriebsführung	861,4	-331,0	530,4
§ 42 (2) Inspektion, Wartung, Entstörung und Instandsetzung	583,5	-14,4	569,1
§ 42 (2) Erweiterungs- und Reinvestitionen	883,2	9,2	892,4
Summe	2.328,1	-336,2	1.991,9

Die Entwicklung der Zuschüsse stellte sich im Jahr 2018 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	561,1
§ 42 (2) Erweiterungs- und Reinvestitionen	873,1	-51,3	821,8
Summe	2.271,5	-394,2	1.877,3

Hinsichtlich der vom Bund übernommenen Haftungen und Finanzierung ab dem Jahr 2017, die vor allem über Darlehen der Republik Österreich in Erledigung durch die Österreichische Bundesfinanzierungsagentur (OeBFA) aufgenommen werden, wird auf Erläuterung 25 verwiesen.

Darüber hinaus gab es weitere Zuwendungen (i. d. R. Kostenbeiträge zu Investitionsmaßnahmen) seitens der österreichischen Landesregierungen in Höhe von rd. 41,7 Mio. EUR (Vj: rd. 36,2 Mio. EUR) bzw. Gemeinden in Höhe von rd. 19,7 Mio. EUR (Vj: rd. 12,9 Mio. EUR), wobei daraus zum Bilanzstichtag noch offene Forderungen in Höhe von rd. 7,0 Mio. EUR (Vj: rd. 18,9 Mio. EUR) bestehen. Des Weiteren wurden Förderungen der EU in Höhe von rd. 10,1 Mio. EUR (Vj: rd. 2,0 Mio. EUR) gewährt. Bei den Investitionszuschüssen und den EU-Förderungen handelt es sich um Kostenbeiträge der Öffentlichen Hand oder der EU, die anschaffungskostenmindernd angesetzt wurden.

Bezüge der Mitglieder des Vorstands und der Mitglieder der Geschäftsführungen der Tochterunternehmen

Der Vorstand der ÖBB-Infrastruktur AG besteht am Bilanzstichtag aus drei (Vj: drei) Mitgliedern. Für die gewährten Gesamtbezüge des Vorstands wurden für die in den Berichtsjahren aktiven Vorstände gemäß § 266 Z 2 UGB rd. 1.224 TEUR (Vj: rd. 1.118 TEUR) aufgewendet, die auch variable Komponenten und Sachbezüge enthalten. Gesetzliche Beiträge an die Mitarbeitervorsorgekasse wurden über rd. 18 TEUR (Vj: rd. 17 TEUR) geleistet. Die Urlaubsrückstellungen erhöhte sich um rd. 47 TEUR von rd. 138 TEUR auf rd. 185 TEUR. Die Rückstellungen betreffend Zielvereinbarungen betragen zum 31.12.2019 rd. 350 TEUR (Vj: rd. 412 TEUR). Für ehemalige Vorstandsmitglieder fielen Pensionszahlungen in Höhe von rd. 24 TEUR (Vj: rd. 42 TEUR) an. Die Rückstellungen für Pensionen wurden um rd. 93 TEUR erhöht (Vj: rd. 3 TEUR verringert).

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

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

Die Vorstände der ÖBB-Infrastruktur AG nehmen an einem beitragsorientierten außerbetrieblichen Pensionskassenmodell teil, außer es handelt sich bei den Vorständen um MitarbeiterInnen, die in einem für die Zeit der Vorstandstätigkeit karenzierten definitiven ÖBB Dienstverhältnis nach den allgemeinen Vertragsbedingungen für Dienstverhältnisse bei den Österreichischen Bundesbahnen (AVB) stehen. Im Zusammenhang mit dieser Pensionskassenregelung wurde eine Rückstellung in Höhe von rd. 70 TEUR (Vj: rd. 45 TEUR) gebildet. Eine Pensionszusage seitens des Unternehmens gibt es nicht.

Für die gewährten Gesamtbezüge der GeschäftsführerInnen von Tochterunternehmen wurden für die in den Berichtsjahren aktiven GeschäftsführerInnen für ihre Tätigkeit als Geschäftsführer rd. 800 TEUR (Vj: rd. 683 TEUR) aufgewendet, die auch variable Komponenten und Sachbezüge enthalten. GeschäftsführerInnen, die gleichzeitig DienstnehmerInnen im ÖBB-Konzern sind, erhalten keine gesonderten Bezüge für ihre Geschäftsführertätigkeit.

Bezüge der Mitglieder des Aufsichtsrats

Gemäß der Geschäftsordnung für den Aufsichtsrat der ÖBB-Infrastruktur AG kann den Aufsichtsratsmitgliedern eine Vergütung zuerkannt werden. Die Vergütung für ein Aufsichtsratsmandat wurde in der Hauptversammlung 2019 neu geregelt und gilt rückwirkend ab 2018. Die Basisvergütung für ein Aufsichtsratsmandat beträgt 14 TEUR pro Jahr. Zusätzlich erhält das Aufsichtsratsmitglied für jede Sitzung eines Aufsichtsrats, des Präsidiums oder eines Ausschusses ein Sitzungsgeld in der Höhe von 800 EUR. Der Vorsitzende eines Aufsichtsrats erhält die doppelte Basisvergütung. Mitglieder

des Aufsichtsrats, die Vorstandsmitglieder, GeschäftsführerInnen, BelegschaftsvertreterInnen oder DienstnehmerInnen im ÖBB-Konzern sind, erhalten keine Aufsichtsratsvergütungen.

Die Bezüge der Kapitalvertreter des Aufsichtsrats für ihre Tätigkeit im ÖBB-Infrastruktur-Konzern betragen rd. 166 TEUR (Vj: rd. 69 TEUR), für 2018 wurden nachträglich Bezüge in Höhe von rd. 82 TEUR gezahlt. Die Bezüge der übrigen Aufsichtsratsmitglieder bei den Konzerngesellschaften machten rd. 45 TEUR (Vj: rd. 16 TEUR) aus, für die Tätigkeit 2018 wurden nachträglich Bezüge in Höhe von rd. 16 TEUR gezahlt.

33. Segmentberichterstattung

Ein Geschäftssegment ist ein Bereich eines Unternehmens, das Geschäftstätigkeiten betreibt, mit denen Erträge erwirtschaftet werden können, bei denen Aufwendungen anfallen und dessen Betriebsergebnisse regelmäßig vom Hauptentscheidungsträger des Unternehmens im Hinblick auf Entscheidungen über die Allokation von Ressourcen zu diesem Segment und die Bewertung seiner Ertragskraft überprüft werden. Es ist eine Gruppe von Vermögenswerten und betrieblichen Aktivitäten, welche Produkte oder Dienstleistungen bereitstellt, die bezüglich ihrer Risiken und Chancen unterschiedlich zu denen anderer Geschäftsbereiche sind und für die einschlägige Finanzinformationen vorliegen.

Informationen zur Segmentberichterstattung

Die Segmentberichterstattung wird im ÖBB-Infrastruktur-Konzern gemäß der Managementstruktur durchgeführt. Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern verfügt nur über ein Segment – Schieneninfrastruktur.

Informationen auf Unternehmensebene

Wichtige Kunden gemäß IFRS 8.34 sind die ÖBB-Personenverkehr AG (Gesamterträge über rd. 338,1 Mio. EUR [Vj: rd. 329,7 Mio. EUR]), die ÖBB-Produktion GmbH (Gesamterträge über rd. 177,4 Mio. EUR [Vj: rd. 161,4 Mio. EUR]) und die Rail Cargo Austria AG (Gesamterträge über rd. 168,1 Mio. EUR [Vj: rd. 170,7 Mio. EUR]). Diese Erträge resultieren überwiegend aus dem Infrastrukturbenützungsentgelt und dem Verkauf von Traktionsstrom. Diese Gesellschaften sind Teil des ÖBB-Konzerns und somit verbundene Unternehmen.

Die folgende Tabelle enthält nach Sitz des Kunden eine Gliederung der Konzernumsätze nach geografischen Märkten, ungeachtet der Herkunft der Waren und Dienstleistungen.

	2019 in Mio. EUR	2018 in Mio. EUR
Umsatzerlöse		
Österreich	996,2	1.027,8 *)
Deutschland	17,6	15,3
Übrige Märkte	9,7	6,1
Gesamt	1.023,5	1.049,2 *)

*) Angepasste Vergleichswerte, siehe Erläuterung 3.

	2019 in Mio. EUR	2018 in Mio. EUR
Bestandsveränderungen, aktivierte Eigenleistungen, sonstige betriebliche Erträge		
Österreich	2.356,2	2.254,6 *)
Deutschland	0,4	0,0
Übrige Märkte	0,1	0,1
Gesamt	2.356,7	2.254,7 *)

*) Angepasste Vergleichswerte, siehe Erläuterung 3.

Die Darstellung der Buchwerte des Segmentvermögens und der Zugänge zu den Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten, gegliedert nach geografischen Gebieten, entfällt, nachdem sich alle Vermögenswerte, bis auf jene in Liechtenstein und in der Schweiz in Höhe von rd. 23,9 Mio. EUR (Vj: rd. 25,4 Mio. EUR), im Inland befinden. Die Zugänge zu den Sachanlagen in Liechtenstein und in der Schweiz betragen rd. 0,0 Mio. EUR (Vj: rd. 0,1 Mio. EUR). Die externen Umsatzerlöse, unterteilt nach Dienstleistungen, sind aus Erläuterung 4 ersichtlich.

34. Erläuterungen zur Geldflussrechnung

Die Geldflussrechnung zeigt, wie sich die Zahlungsmittel des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns im Laufe des Berichtsjahres durch Mittelzu- und -abflüsse verändert haben. Innerhalb der Geldflussrechnung wird zwischen Zahlungsströmen aus der Geschäftstätigkeit, der Investitionstätigkeit und der Finanzierungstätigkeit unterschieden. Die Darstellung der operativen Teile der Geldflussrechnung erfolgt nach der indirekten Methode. Es gab keine wechsekursbedingten Änderungen der liquiden Mittel.

Der Fonds der liquiden Mittel setzt sich neben Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten auch aus kurzfristigen Forderungen und Verbindlichkeiten gegenüber der ÖBB-Finanzierungsservice GmbH zusammen. Gegenüber der ÖBB-Finanzierungsservice GmbH bestehen kurzfristige Forderungen (Ausweis unter den Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten) in Höhe von rd. 25,6 Mio. EUR (Vj: rd. 14,7 Mio. EUR) sowie kurzfristige Verbindlichkeiten (Ausweis unter den kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten) in Höhe von rd. 293,5 Mio. EUR (Vj: rd. 321,6 Mio. EUR). Jener Teil der Zinszahlung, der nach IAS 23 als Teil der Herstellungskosten von qualifizierten Vermögenswerten aktiviert wird, wird im operativen Cashflow ausgewiesen. Die in dem Zusammenhang erhaltenen Bundeszuschüsse in Höhe von rd. 102,3 Mio. EUR (Vj: rd. 91,1 Mio. EUR) werden ebenfalls im operativen Cashflow unter Veränderungen von Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Schulden und Abgrenzungen dargestellt.

Die wesentlichen Non-Cash-Transaktionen betreffen in beiden Berichtsjahren hauptsächlich die bilanzielle Erfassung und die Ausbuchung von Veranlagungen und Verpflichtungen aus CBL-Transaktionen und Subleasevereinbarungen. In der folgenden Tabelle finden Sie die Angaben über die Änderungen von Finanzverbindlichkeiten, deren Einzahlungen und Auszahlungen in der Kapitalflussrechnung im Cashflow aus Finanzierungstätigkeit gezeigt werden.

in Mio. EUR	Stand per 31.12.2018	Änderungen IFRS 16 zum 1.1.2019	zahlungs- wirksame Änderungen	Wechsel- kurs- ände- rungen	übrige Ände- rungen Fremd- kapital	übrige Ände- rungen Eigen- kapital	Stand per 31.12.2019
Langfristige Schulden							
Anleihen	12.720,5	0,0	0,0	0,9	-1.297,7	0,0	11.423,7
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	3.979,5	0,0	95,8	0,0	-202,7	0,0	3.872,6
Finanzverbindlichkeiten Leasing	65,3	84,7	0,0	0,0	-53,6	0,0	96,4
Übrige Finanzverbindlichkeiten	1.775,6	0,0	2.231,2	0,0	-132,1	5,7	3.880,4
Gesamt langfristige Schulden	18.540,9	84,7	2.327,0	0,9	-1.686,1	5,7	19.273,1
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten							
Anleihen	1.539,5	0,0	-1.540,0	0,0	1.299,6	0,0	1.299,1
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	6,9	0,0	-2,9	0,0	202,8	0,0	206,8
Finanzverbindlichkeiten Leasing	0,0	8,7	-8,7	0,0	8,1	0,0	8,1
Übrige Finanzverbindlichkeiten	264,5	0,0	-7,0	0,0	218,7	0,0	476,2
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>0,3</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,3</i>
Gesamt ohne übrige Finanzverbindlichkeiten, die Teil des Fonds der liquiden Mittel sind	1.811,0	8,7	-1.558,6	0,0	1.729,2	0,0	1.990,2
Kurzfristige übrige Finanzverbindlichkeiten, die Teil des Fonds der liquiden Mittel sind	321,6	0,0	0,0	0,0	-28,1	0,0	293,5
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>321,6</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>-28,1</i>	<i>0,0</i>	<i>293,5</i>
Gesamt kurzfristige Schulden	2.132,5	8,7	-1.558,6	0,0	1.701,1	0,0	2.283,7

in Mio. EUR	Stand per 31.12.2017	zahlungs- wirksame Änderungen	Wechselkurs- änderungen	übrige Änderungen Fremdkapital	übrige Änderungen Eigenkapital	Stand per 31.12.2018
Langfristige Schulden						
Anleihen	14.256,2	0,0	2,2	-1.537,9	0,0	12.720,5
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	3.986,3	-7,0	0,0	0,2	0,0	3.979,5
Finanzverbindlichkeiten Leasing	82,6	0,0	0,0	-17,3	0,0	65,3
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>24,5</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>-24,5</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>
Übrige Finanzverbindlichkeiten	1.472,3	308,9	1,7	-5,8	-1,4	1.775,6
Gesamt langfristige Schulden	19.797,3	301,9	3,9	-1.560,8	-1,4	18.540,9
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten						
Anleihen	0,0	0,0	0,0	1.539,5	0,0	1.539,5
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	6,7	0,2	0,0	0,0	0,0	6,9
Finanzverbindlichkeiten Leasing	7,9	0,0	0,0	-7,9	0,0	0,0
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>7,9</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>-7,9</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>
Übrige Finanzverbindlichkeiten	286,5	-31,1	0,0	9,1	0,0	264,5
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>0,2</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,1</i>	<i>0,0</i>	<i>0,3</i>
Gesamt ohne übrige Finanzverbindlichkeiten, die Teil des Fonds der liquiden Mittel sind	301,2	-30,9	0,0	1.540,7	0,0	1.811,0
Kurzfristige übrige Finanzverbindlichkeiten, die Teil des Fonds der liquiden Mittel sind	122,9	0,0	0,0	198,7	0,0	321,6
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>122,9</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>198,7</i>	<i>0,0</i>	<i>321,6</i>
Gesamt kurzfristige Schulden	424,1	-30,9	0,0	1.739,4	0,0	2.132,6

Der Rückgang der Verbindlichkeiten im Zusammenhang mit aktiven oder beendeten CBL-Transaktionen wird ebenfalls unter den übrigen Änderungen dargestellt, da die Zahlungen nicht über die Bankkonten des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns abgewickelt werden. Vielmehr werden die Einnahmen aus den Vermögenswerten vom Schuldner direkt an den Gläubiger überwiesen. Davon betroffen sind insbesondere die Finanzverbindlichkeiten Leasing, aber auch Teile der Anleihen, Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten und übrigen Finanzverbindlichkeiten.

35. Konzernunternehmen

Nachfolgend findet sich eine Aufstellung jener Konzernunternehmen, an denen die ÖBB-Infrastruktur AG zum Bilanzstichtag direkt oder indirekt über andere verbundene Unternehmen Beteiligungen hält, oder die im aktuellen Berichtsjahr neu gegründet wurden. Der Geschäftsgegenstand der Konzernunternehmen wird mit den Buchstaben a) bis i) beschrieben. Sollte eine Angabe mit Vj: gekennzeichnet sein, bezieht sich die Angabe auf das Vorjahr, ansonsten betrifft sie beide Jahre.

ÖBB-Infrastruktur-Konzern	Land, Sitz	Konsolidierungsart
100% ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft	A-1020 Wien	V c)
▶ 100% Austrian Rail Construction & Consulting GmbH	A-1020 Wien	V0 f)
▶ 100% Austrian Rail Construction & Consulting GmbH & Co KG	A-1020 Wien	V0 f)
▶ 100% Güterterminal Werndorf Projekt GmbH	A-1020 Wien	V d)
▶ 100% Mungos Sicher & Sauber GmbH	A-1150 Wien	V e)
▶ 100% Mungos Sicher & Sauber GmbH & Co KG	A-1150 Wien	V e)
▶ 100% Netz- und Streckenentwicklung GmbH	A-1020 Wien	V0 d)
▶ 100% ÖBB-Güterzentrum Wien Süd Betriebsgesellschaft m.b.H.	A-1020 Wien	V0 b)
▶ 100% ÖBB-Immobilienmanagement Gesellschaft mbH	A-1020 Wien	V a)
▶ 100% ÖBB-Projektentwicklung GmbH	A-1020 Wien	V b)
▶ 100% ÖBB-Realitätenbeteiligungs GmbH & Co KG	A-1020 Wien	V b)
▶▶ 100% Elisabethstraße 7 Projektentwicklung GmbH & Co KG	A-1020 Wien	V b)
▶▶ 100% Elisabethstraße 9 Projektentwicklung GmbH & Co KG	A-1020 Wien	V b)
▶▶ 100% Gauerannngasse 2-4 Projektentwicklung GmbH & Co KG	A-1020 Wien	V b)
▶▶ 100% Mariannengasse 16-20 Projektentwicklung GmbH & Co KG	A-1020 Wien	V b)
▶▶ 100% Operrngasse 16 Projektentwicklung GmbH & Co KG	A-1020 Wien	V b)
▶▶ 100% ÖBB-Stiftungs Management Gesellschaft mbH	A-1020 Wien	V0 h)
▶▶ 100% Rail Equipment GmbH	A-1040 Wien	V g)
▶▶ 100% Rail Equipment GmbH & Co KG	A-1040 Wien	V g)
▶▶ 51% WS Service GmbH	A-3151 St. Georgen am Steinfeld	V c)
▶▶ 50% Galleria di Base del Brennero - Brenner Basistunnel BBT SE	I-39100 Bozen	E c)
▶▶ 43,05% Weichenwerk Wörth GmbH	A-3151 St. Georgen am Steinfeld	E c)
▶▶ 25% Breitspur Planungsgesellschaft mbH	A-1010 Wien	E d)
▶▶ 8% HIT Rail B.V.	NL-3500 HA Utrecht	0 k.A.
▶▶ KG-Anteil UIRR s.c.r.l. (Internationale Vereinigung für den Kombinierten Verkehr Schiene-Straße)	B-1000 Brussels	0 k.A.
▶▶ KG-Anteil Tiefgarage Stuben Gesellschaft m.b.H. & Co. KG	A-6762 Stuben/Arlberg	0 k.A.

Abkürzungen:

- V verbundenes vollkonsolidiertes Unternehmen
- V0 verbundenes, aufgrund untergeordneter Bedeutung nicht vollkonsolidiertes Unternehmen
- E Beteiligungsunternehmen, nach der Equity-Methode bilanziert (assoziiertes Unternehmen)
- 0 sonstiges Beteiligungsunternehmen
- k. A. keine Angaben

Erläuterung der Geschäftsgegenstände der Konzernunternehmen:

- a) Bewirtschaftung, Verwaltung und Verwertung von Immobilien
- b) Projektentwicklung und Verwertung von Liegenschaften
- c) Planung und Bau (einschließlich Ersatzinvestitionen, soweit sie über Wartung oder Instandsetzung hinausgehen) von Schieneninfrastruktur, sowie Planung und Bau von damit in Zusammenhang stehenden Projekten und Projektteilen und die Zurverfügungstellung von Schieneninfrastruktur
- d) Optimierung und Harmonisierung der Infrastrukturplanung und Entwicklung
- e) Reinigung bzw. Sonderreinigung (beispielsweise Graffiti-Entfernung) von Bahnhöfen sowie Sicherheits- und Servicedienstleistungen
- f) Forschung und Entwicklung, insbesondere im Zusammenhang mit der Schieneninfrastruktur
- g) Beschaffung, Einkauf, Finanzierung, Instandhaltung und konzernübergreifende Vermietung von schienengebundenen Spezialfahrzeugen und Straßenfahrzeugen
- h) berufliche Aus- und Weiterbildung

2019 wurden die Unternehmen Businesscenter Linz Entwicklungs- und Verwertungs GmbH & Co KG, Europaplatz 1 Projektentwicklung GmbH & Co KG sowie Modul Office Hauptbahnhof Graz GmbH & Co KG im Firmenbuch gelöscht.

Nachfolgend werden Eigenkapital und Jahresergebnis jener Konzernunternehmen dargestellt, die nicht in den Konzernabschluss einbezogen wurden und an denen zumindest 20% der Anteile gehalten werden. Die Angaben zum Eigenkapital und zum Jahresergebnis wurden aus den Jahresabschlüssen gemäß jeweiligem nationalem Bilanzierungsrecht übernommen.

ÖBB-Infrastruktur-Konzern	Eigenkapital in TEUR		Jahresergebnis in TEUR	
	31.12.2019	31.12.2018	2019	2018
100% Austrian Rail Construction & Consulting GmbH	138	137	0	-1
100% Austrian Rail Construction & Consulting GmbH & Co KG	208	208	-2	-2
100% Netz- und Streckenentwicklung GmbH	89	94	-6	-6
100% ÖBB-Güterzentrum Wien Süd Betriebsgesellschaft m.b.H.	26	30	-3	-4
100% ÖBB-Stiftungs Management Gesellschaft mbH	72	72	0	0

36. Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

160

Aufgrund der im März 2020 in Österreich durch den Corona-Virus ausgebrochenen Krise, wurde bedingt durch die Maßnahmen der Bundesregierung das Zugsangebot insbesondere im Personenverkehr deutlich reduziert. Dadurch sind erhebliche Umsatzeinbußen beim Wegeentgelt und Bahnstrom zu erwarten. Darüber hinaus sind die Konsequenzen auf Bauvorhaben gegenwärtig noch nicht absehbar.

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

Nach Abschluss der Konsultation wurde die Fertigung der Zuschussverträge 2018 – 2023 durch die Vertragsparteien vom BMK eingeleitet.

Der Vorstand der ÖBB-Infrastruktur AG hat den geprüften Konzernabschluss zum 31.12.2019 am 19.03.2020 zur Weitergabe an den Aufsichtsrat freigegeben. Der Vorstand schlägt vor, den Bilanzgewinn der ÖBB-Infrastruktur AG in Höhe von 253.546.974,83 EUR auf neue Rechnung vorzutragen.

37. Die Organe der Muttergesellschaft des Konzerns

Im Geschäftsjahr 2019 (bis zum Zeitpunkt der Aufstellung des Konzernabschlusses) waren folgende Personen als Mitglieder des Vorstands oder als Mitglieder des Aufsichtsrats der ÖBB-Infrastruktur AG bestellt:

Vorstandsmitglieder

Mag. Silvia Angelo	
Dipl.-Ing. Franz Bauer	
KR Ing. Franz Seiser	bis 28.02.2019
Dipl.-Ing. Dr. Johann Pluy	ab 01.03.2019

Aufsichtsratsmitglieder

Mag. Arnold Schiefer	ab 01.04.2019	Vorsitzender
Mag. Josef Halbmayr MBA	bis 31.03.2019	1. Stellvertreter des Vorsitzenden
Dipl.-Ing. Herbert Kasser		2. Stellvertreter des Vorsitzenden (bis 31.03.2019)
Dr. Claudia Brey	ab 01.04.2019 bis 04.10.2019	1. Stellvertreter des Vorsitzenden (ab 01.04.2019)
Lic.iur. Philippe Gauderon		
Mag. Iris Germ		
Mag. Eva Hieblinger-Schütz		
Dr. Barbara Kolm		
Mag. Gilbert Trattner	bis 31.03.2019	Vorsitzender
Günter Blumthaler		Belegschaftsvertreter
Karl Buchheit		Belegschaftsvertreter
Peter Dyduch		Belegschaftsvertreter
Gerhard Schneider	bis 21.11.2019	Belegschaftsvertreter

Wien, am 19.03.2020

Der Vorstand

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

Dipl.-Ing. Franz Bauer
(Ressort Infrastrukturanlagenbereitstellung)

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

Bericht zum Konzernabschluss

Prüfungsurteil

Wir haben den Konzernabschluss der **ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft, Wien**, und ihrer Tochtergesellschaften (der Konzern) bestehend aus der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2019, der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, der Konzerngesamtergebnisrechnung, der Konzerneigenkapitalveränderungsrechnung und der Konzerngeldflussrechnung für das an diesem Stichtag endende Geschäftsjahr und dem Konzernanhang, geprüft.

Nach unserer Beurteilung entspricht der beigefügte Konzernabschluss den gesetzlichen Vorschriften und vermittelt ein möglichst getreues Bild der Vermögens- und Finanzlage des Konzerns zum 31. Dezember 2019 sowie der Ertragslage des Konzerns für das an diesem Stichtag endende Geschäftsjahr in Übereinstimmung mit den International Financial Reporting Standards, wie sie in der EU anzuwenden sind (IFRS), und den zusätzlichen Anforderungen des § 245a UGB.

Grundlage für das Prüfungsurteil

Wir haben unsere Abschlussprüfung in Übereinstimmung mit der EU-Verordnung Nr. 537/2014 (im Folgenden EU-VO) und den österreichischen Grundsätzen ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführt. Diese Grundsätze erfordern die Anwendung der International Standards on Auditing (ISA). Unsere Verantwortlichkeiten nach diesen Vorschriften und Standards sind im Abschnitt „Verantwortlichkeiten des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses“ unseres Bestätigungsvermerks weitergehend beschrieben. Wir sind vom Konzern unabhängig in Übereinstimmung mit den österreichischen unternehmensrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften und wir haben unsere sonstigen beruflichen Pflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen.

Besonders wichtige Prüfungssachverhalte

Besonders wichtige Prüfungssachverhalte sind solche Sachverhalte, die nach unserem pflichtgemäßen Ermessen am bedeutsamsten für unsere Prüfung des Konzernabschlusses des Geschäftsjahres waren. Diese Sachverhalte wurden im Zusammenhang mit unserer Prüfung des Konzernabschlusses und bei der Bildung unseres Prüfungsurteils hierzu berücksichtigt, und wir geben kein gesondertes Prüfungsurteil zu diesen Sachverhalten ab.

Nachfolgend stellen wir die aus unserer Sicht besonders wichtigen Prüfungssachverhalte dar:

- ▶ Ansatz und Bewertung von Rückstellungen für regulierungsrechtliche Verfahren
- ▶ Abgrenzung zwischen aktivierungspflichtigen Investitionen und sofort aufwandswirksamen Instandhaltungsmaßnahmen

Ansatz und Bewertung von Rückstellungen für regulierungsrechtliche Verfahren

Sachverhalt und Risiko und Verweis auf weitergehende Informationen

Im Zusammenhang mit den für die Nutzung der Schieneninfrastruktur sowie von Serviceeinrichtungen (Personenbahnhöfen) verrechneten Entgelten sind zum 31.12.2019 mehrere regulierungsrechtliche Verfahren anhängig. Diese Verfahren, welche sich in unterschiedlichen verfahrensrechtlichen Stadien befinden, betreffen die Jahre 2011 bis 2019. Inhaltlich geht es dabei vor allem um Fragen der Ermittlung und Festlegung des Infrastrukturbenützungsentgelts im Personenverkehr (Zeitraum Dezember 2011 bis Dezember 2017), der Entgelte nach dem neuen Wegeentgeltmodell ab Dezember 2017 (Produkt „Zugtrasse“ hinsichtlich direkt zuordenbarer Kosten und gesetzeskonformer Marktaufschläge) sowie um die Zulässigkeit der Verrechnung eines „Bahnsteigkantenfaktors“ als gesonderter Entgeltbestandteil bei der Nutzung von Serviceeinrichtungen ab Dezember 2011.

Der Ausgang der anhängigen Verfahren kann dazu führen, dass die bisher verrechneten Entgelte abgeändert werden und es dadurch zu einer Rückerstattungspflicht kommt. Diese Risiken wurden individuell je Sachverhalt bzw. Verfahren bewertet und in Form von Rückstellungen bilanziell berücksichtigt. Die Bilanzierung dieser Sachverhalte ist im Rahmen unserer Prüfung von besonderer Bedeutung, da die Notwendigkeit bzw. die Höhe der Rückstellungen maßgeblich von den Annahmen und Einschätzungen der gesetzlichen Vertreter zum Ausgang der Verfahren abhängig sind. Bewertungsunsicherheiten bestehen insbesondere aufgrund von schwierig abzuschätzenden Ergebnissen bei der Auslegung von bisher weitgehend nicht ausjudizierten Rechtsfragen durch die Aufsichtsbehörde, Verwaltungsgerichte bzw. Gerichtshöfe, möglichen Einschränkungen der zeitlichen Wirkung von Entscheidungen sowie hinsichtlich Art, Umfang und Höhe von anerkannten Kosten und Marktaufschlägen als Basis für die Verrechnung von Tarifen für die Nutzung der Schieneninfrastruktur.

Angaben zur Bilanzierung der Rückstellungen finden sich in den Erläuterungen unter Punkt „B. Erläuterungen zur Konzernbilanz und Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, 26.2. sonstige Rückstellungen“ sowie unter Punkt „A. Grundlagen und Methoden, 3. Zusammenfassung der wesentlichen Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden, Verwendung von Schätzungen und Ermessensausübungen Punkt c. betreffend Rückstellungen“.

Prüferisches Vorgehen

Im Rahmen unserer Prüfung haben wir uns mit den für die Rückstellungsbildung verwendeten Rechts- und Datengrundlagen auseinandergesetzt und haben auf dieser Basis die Angemessenheit der für die Bewertung herangezogenen Prämissen beurteilt. Dabei haben wir insbesondere auch den Status der Verfahren, einschließlich der aktuellen Entwicklungen im Jahr 2019, mit den Mitarbeitern des zuständigen Fachbereiches sowie den beigezogenen rechtlichen Beratern besprochen. Dabei haben wir uns auch mit den im Zuge der Verfahren vor der Schienen-Control Kommission erstellten Sachverständigengutachten befasst und die daraus abgeleiteten Schlussfolgerungen gewürdigt. Das Berechnungsschema der Rückstellungen haben wir schließlich anhand der eingehenden Bewertungsparameter nachvollzogen.

Abgrenzung zwischen aktivierungspflichtigen Investitionen und sofort aufwandswirksamen Instandhaltungsmaßnahmen

Sachverhalt und Risiko und Verweis auf weitergehende Informationen

Neben Investitionen in den Neubau von Schieneninfrastruktur tätigt der Konzern signifikante Ausgaben für die Erneuerung und die Instandhaltung der bestehenden Infrastruktur. Während als Investitionen einzustufende Maßnahmen aktiviert und damit im Wege der Abschreibung über mehrere Jahre aufwandswirksam verteilt werden, schlagen sich Instandhaltungsmaßnahmen sofort als Aufwand im Periodenergebnis nieder. Wie bei allen großen Infrastrukturunternehmen kommt der Abgrenzung zwischen Investitions- und Instandhaltungsmaßnahmen und deren richtiger Abbildung im Jahresabschluss besondere Bedeutung zu. Gerade bei Maßnahmen, die die bestehende Infrastruktur betreffen, kann es zu Abgrenzungs- bzw. Klassifizierungsproblemen kommen. Das Risiko für den Abschluss besteht somit in einer unzutreffenden bilanziellen Beurteilung von Bau- und Sanierungsmaßnahmen sowie der damit verbundenen Auswirkung auf das Jahresergebnis.

Die Angaben zu den Bilanzierungsgrundsätzen sind in den Erläuterungen zum Konzernabschluss unter Punkt „A. Grundlagen und Methoden, 3. Zusammenfassung der wesentlichen Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden“ enthalten. Informationen zu den im Geschäftsjahr aufwandswirksam erfassten Instandhaltungsleistungen finden sich in den Erläuterungen unter Punkt „B. Erläuterungen zur Konzernbilanz und zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, 7. Aufwendungen für Material und bezogene Leistungen“. Die im Geschäftsjahr aktivierten Investitionsmaßnahmen sind unter Punkt „B. Erläuterungen zur Konzernbilanz und zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, 14. Sachanlagen“ ersichtlich.

Prüferisches Vorgehen

Im Rahmen unserer Prüfungstätigkeit haben wir ein Verständnis über die relevanten Prozesse und internen Kontrollen zur bilanziellen Kategorisierung von Bau- und Sanierungsprojekten erlangt und die Wirksamkeit ausgewählter interner Kontrollen überprüft. Davon betroffen sind insbesondere interne Kontrollen anlässlich der Eröffnung von Aufträgen im SAP-System in Übereinstimmung mit den internen Bilanzierungsrichtlinien („Aktivierungsgrundsätze“) sowie nachgelagerte Kontrollen durch die Anlagenbuchhaltung. Darauf aufbauend haben wir weitere Prüfungshandlungen festgelegt.

Diese Prüfungshandlungen haben wir auf eine ausgewählte Stichprobe von Projekten (sowohl Investitions- als auch Instandhaltungsaufträge) angewendet. Die Auswahl erfolgte neben einer Zufallsauswahl zusätzlich nach risikoorientierten Kriterien unter Berücksichtigung von Projektgröße, Projektbezeichnung und Projektdauer. Die Prüfungshandlungen umfassten insbesondere die Durchsicht von Projektbeschreibungen, die Diskussion von Projekteinhalten mit den Projektverantwortlichen und Projektcontrollern und daraus abgeleitet die Würdigung der getroffenen Bilanzierungsentscheidungen. Soweit erforderlich haben wir bei den in der Stichprobe enthaltenen Projekten auch in Abrechnungs- und Vertragsunterlagen Einsicht genommen.

Verantwortlichkeiten der gesetzlichen Vertreter und des Aufsichtsrates für den Konzernabschluss

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Konzernabschlusses und dafür, dass dieser in Übereinstimmung mit den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den zusätzlichen Anforderungen des § 245a UGB ein möglichst getreues Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig erachten, um die Aufstellung eines Konzernabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist.

Bei der Aufstellung des Konzernabschlusses sind die gesetzlichen Vertreter dafür verantwortlich, die Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu beurteilen, Sachverhalte im Zusammenhang mit der Fortführung der Unternehmenstätigkeit – sofern einschlägig – anzugeben, sowie dafür, den Rechnungslegungsgrundsatz der Fortführung der Unternehmenstätigkeit anzuwenden, es sei denn, die gesetzlichen Vertreter beabsichtigten, entweder den Konzern zu liquidieren oder die Unternehmenstätigkeit einzustellen, oder haben keine realistische Alternative dazu.

Der Prüfungsausschuss ist verantwortlich für die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses des Konzerns.

Verantwortlichkeiten des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses

Unsere Ziele sind, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der Konzernabschluss als Ganzes frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist und einen Bestätigungsvermerk zu erteilen, der unser Prüfungsurteil beinhaltet. Hinreichende Sicherheit ist ein hohes Maß an Sicherheit, aber keine Garantie dafür, dass eine in Übereinstimmung mit der EU-VO und den österreichischen Grundsätzen ordnungsmäßiger Abschlussprüfung, die die Anwendung der ISA erfordern, durchgeführte Abschlussprüfung eine wesentliche falsche Darstellung, falls eine solche vorliegt, stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus dolosen Handlungen oder Irrtümern resultieren und werden als wesentlich angesehen, wenn von ihnen einzeln oder insgesamt vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie die auf der Grundlage dieses Konzernabschlusses getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Nutzern beeinflussen.

Als Teil einer Abschlussprüfung in Übereinstimmung mit der EU-VO und den österreichischen Grundsätzen ordnungsmäßiger Abschlussprüfung, die die Anwendung der ISA erfordern, üben wir während der gesamten Abschlussprüfung pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung.

Darüber hinaus gilt:

- ▶ Wir identifizieren und beurteilen die Risiken wesentlicher – beabsichtigter oder unbeabsichtigter – falscher Darstellungen im Abschluss, planen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken, führen sie durch und erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen. Das Risiko, dass aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist höher als ein aus Irrtümern resultierendes, da dolose Handlungen betrügerisches Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen oder das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.
- ▶ Wir gewinnen ein Verständnis von dem für die Abschlussprüfung relevanten internen Kontrollsystem, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit des internen Kontrollsystems des Konzerns abzugeben.
- ▶ Wir beurteilen die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte in der Rechnungslegung und damit zusammenhängende Angaben.
- ▶ Wir ziehen Schlussfolgerungen über die Angemessenheit der Anwendung des Rechnungslegungsgrundsatzes, der Fortführung der Unternehmenstätigkeit durch die gesetzlichen Vertreter sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die erhebliche Zweifel an der Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen kann. Falls wir die Schlussfolgerung ziehen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, in unserem Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Konzernabschluss aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch die Abkehr des Konzerns von der Fortführung der Unternehmenstätigkeit zur Folge haben.
- ▶ Wir beurteilen die Gesamtdarstellung, den Aufbau und den Inhalt des Konzernabschlusses einschließlich der Angaben sowie ob der Konzernabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse in einer Weise wiedergibt, dass ein möglichst getreues Bild erreicht wird.

- ▶ Wir erlangen ausreichende geeignete Prüfungsnachweise zu den Finanzinformationen der Einheiten oder Geschäftstätigkeiten innerhalb des Konzerns, um ein Prüfungsurteil zum Konzernabschluss abzugeben. Wir sind verantwortlich für die Anleitung, Überwachung und Durchführung der Konzernabschlussprüfung. Wir tragen die Alleinverantwortung für unser Prüfungsurteil.

Wir tauschen uns mit dem Prüfungsausschuss unter anderem über den geplanten Umfang und die geplante zeitliche Einteilung der Abschlussprüfung sowie über bedeutsame Prüfungsfeststellungen, einschließlich etwaiger bedeutsamer Mängel im internen Kontrollsystem, die wir während unserer Abschlussprüfung erkennen, aus.

Wir geben dem Prüfungsausschuss auch eine Erklärung ab, dass wir die relevanten beruflichen Verhaltensanforderungen zur Unabhängigkeit eingehalten haben, und tauschen uns mit ihm über alle Beziehungen und sonstigen Sachverhalte aus, von denen vernünftigerweise angenommen werden kann, dass sie sich auf unsere Unabhängigkeit und – sofern einschlägig – damit zusammenhängende Schutzmaßnahmen auswirken.

Wir bestimmen von den Sachverhalten, über die wir uns mit dem Prüfungsausschuss ausgetauscht haben, diejenigen Sachverhalte, die am bedeutsamsten für die Prüfung des Konzernabschlusses des Geschäftsjahres waren und daher die besonders wichtigen Prüfungssachverhalte sind. Wir beschreiben diese Sachverhalte in unserem Bestätigungsvermerk, es sei denn, Gesetze oder andere Rechtsvorschriften schließen die öffentliche Angabe des Sachverhalts aus oder wir bestimmen in äußerst seltenen Fällen, dass ein Sachverhalt nicht in unserem Bestätigungsvermerk mitgeteilt werden sollte, weil vernünftigerweise erwartet wird, dass die negativen Folgen einer solchen Mitteilung deren Vorteile für das öffentliche Interesse übersteigen würden.

Sonstige gesetzliche und andere rechtliche Anforderungen

Bericht zum Konzernlagebericht

Der Konzernlagebericht ist auf Grund der österreichischen unternehmensrechtlichen Vorschriften darauf zu prüfen, ob er mit dem Konzernabschluss in Einklang steht und ob er nach den geltenden rechtlichen Anforderungen aufgestellt wurde.

Zu der im Konzernlagebericht enthaltenen konsolidierten nichtfinanziellen Erklärung ist es unsere Verantwortung zu prüfen, ob sie aufgestellt wurde, sie zu lesen und abzuwägen, ob sie angesichts des bei der Prüfung gewonnenen Verständnisses wesentlich im Widerspruch zum Konzernabschluss steht oder sonst wesentlich falsch dargestellt erscheint.

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Konzernlageberichts in Übereinstimmung mit den österreichischen unternehmensrechtlichen Vorschriften.

Wir haben unsere Prüfung in Übereinstimmung mit den Berufsgrundsätzen zur Prüfung des Konzernlageberichts durchgeführt.

Urteil

Nach unserer Beurteilung ist der Konzernlagebericht nach den geltenden rechtlichen Anforderungen aufgestellt worden, enthält zutreffende Angaben nach § 243a UGB und steht in Einklang mit dem Konzernabschluss.

Erklärung

Angesichts der bei der Prüfung des Konzernabschlusses gewonnenen Erkenntnisse und des gewonnenen Verständnisses über den Konzern und sein Umfeld wurden wesentliche fehlerhafte Angaben im Konzernlagebericht nicht festgestellt.

Sonstige Informationen

Die gesetzlichen Vertreter sind für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen beinhalten alle Informationen im Geschäftsbericht, ausgenommen den Konzernabschluss, den Konzernlagebericht und den Bestätigungsvermerk.

Unser Prüfungsurteil zum Konzernabschluss deckt diese sonstigen Informationen nicht ab und wir geben keine Art der Zusicherung darauf ab.

In Verbindung mit unserer Prüfung des Konzernabschlusses ist es unsere Verantwortung, diese sonstigen Informationen zu lesen und zu überlegen, ob es wesentliche Unstimmigkeiten zwischen den sonstigen Informationen und dem Konzernabschluss oder mit unserem, während der Prüfung erlangten Wissen gibt oder sonst wesentlich falsch dargestellt erscheint. Falls wir, basierend auf den durchgeführten Arbeiten, zur Schlussfolgerung gelangen, dass die sonstigen Informationen wesentlich falsch dargestellt sind, müssen wir dies berichten. Wir haben diesbezüglich nichts zu berichten.

Zusätzliche Angaben nach Artikel 10 der EU-VO

Wir wurden von der Hauptversammlung am 13. Mai 2019 als Abschlussprüfer gewählt und am 23. September 2019 vom Aufsichtsrat beauftragt. Wir sind ununterbrochen seit dem Geschäftsjahr 2015 Abschlussprüfer.

Wir erklären, dass das Prüfungsurteil im Abschnitt „Bericht zum Konzernabschluss“ mit dem zusätzlichen Bericht an den Prüfungsausschuss nach Artikel 11 der EU-VO in Einklang steht.

Wir erklären, dass wir keine verbotenen Nichtprüfungsleistungen erbracht haben und dass wir bei der Durchführung der Abschlussprüfung unsere Unabhängigkeit von der geprüften Gesellschaft gewahrt haben.

Wir haben zusätzlich zur Abschlussprüfung für die geprüfte Gesellschaft und für die von dieser beherrschten Unternehmen keine Leistungen erbracht, die nicht im Konzernabschluss oder im Konzernlagebericht angegeben worden sind.

Auftragsverantwortlicher Wirtschaftsprüfer

Der für die Abschlussprüfung auftragsverantwortliche Wirtschaftsprüfer ist Herr Mag. Gerhard Posautz.

Wien, am am 20. März 2020

BDO Austria GmbH

Wirtschaftsprüfungs- und Steuerberatungsgesellschaft

Mag. Gerhard Posautz Mag. Peter Bartos

Wirtschaftsprüfer Wirtschaftsprüfer

* Die Veröffentlichung oder Weitergabe des Konzernabschlusses mit unserem Bestätigungsvermerk darf nur in der von uns bestätigten Fassung erfolgen. Dieser Bestätigungsvermerk bezieht sich ausschließlich auf den deutschsprachigen und vollständigen Konzernabschluss samt Konzernlagebericht. Für abweichende Fassungen sind die Vorschriften des § 281 Abs. 2 UGB zu beachten.

Impressum

Herausgeber

ÖBB-Infrastruktur AG
Praterstern 3
1020 Wien
Tel: +43 1 93000-0
E-Mail: infra.kundenservice@oebb.at
infrastruktur.oebb.at

Disclaimer

Die in diesem Bericht enthaltenen Angaben wurden nach bestem Wissen erstellt und mit großer Sorgfalt auf ihre Richtigkeit überprüft. Satz- und Druckfehler vorbehalten. Dieser Geschäftsbericht (umgesetzt mit Unterstützung von firesys GmbH) ist nur in elektronischem Format verfügbar: infrastruktur.oebb.at/gb2019

Anfragen zum Geschäftsbericht

ÖBB-Holding AG
Konzernkommunikation
Am Hauptbahnhof 2
1100 Wien
Tel: +43 1 93000-44075
E-Mail: kommunikation@oebb.at
oebb.at

ÖBB-Kundenservice

Rund um die Uhr erhalten Sie Auskünfte für Bahn und Bus bei unserem ÖBB-Kundenservice.
Tel: 05-1717 aus ganz Österreich ohne Vorwahl zum Ortstarif bzw. Tel: +43 5-1717 aus dem Ausland.

