



**Wir  
bringen  
Österreich  
weiter.**

**GESCHÄFTSBERICHT 2015  
ÖBB-INFRASTRUKTUR AG**





# Inhalt

<b>KONZERNLAGEBERICHT</b>	2	<b>KONZERNABSCHLUSS</b>	39
A. Struktur und Beteiligungen	2	Konzern-Gewinn-und-Verlust-Rechnung 2015	39
B. Rahmenbedingungen und Marktumfeld	3	Gesamtergebnisrechnung 2015	40
C. Wirtschafts- und Prognosebericht	8	Konzern-Bilanz zum 31.12.2015	41
D. Nicht finanzielle Leistungsindikatoren	22	Konzern-Geldflussrechnung 2015	42
E. Konzernbeziehungen	28	Darstellung der Veränderung des Konzern-Eigenkapitals 2015	43
F. Chancen-/Risikobericht	29		
G. Vorgänge von besonderer Bedeutung, die nach Abschluss des Wirtschaftsjahres eingetreten sind	35	<b>ERLÄUTERUNGEN ZUM KONZERNABSCHLUSS ZUM 31.12.2015</b>	44
H. Anmerkungen zum Lagebericht	36	A. Grundlagen und Methoden	44
Glossar	37	B. Erläuterungen zur Konzern-Bilanz und Konzern-Gewinn-und-Verlust-Rechnung	59
Erklärung gem. § 82 (4) Z 3 BörseG	38	C. Sonstige Angaben zum Konzernabschluss	84
		<b>BESTÄTIGUNGSVERMERK</b>	114

# Konzernlagebericht

## A. Struktur und Beteiligungen

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

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

### Die Beteiligungen

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

	per 31.12.2015	per 31.12.2014
Beteiligungen >50%	23	23
Beteiligung 20-50%	3	3
<i>davon im Ausland</i>	<i>1</i>	<i>1</i>
Beteiligungen <20%	3	3
<i>davon im Ausland</i>	<i>1</i>	<i>1</i>
<b>Summe</b>	<b>29</b>	<b>29</b>
<i>davon im Ausland</i>	<i>2</i>	<i>2</i>

### Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern

Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern betreibt in Österreich 1.097 Verkehrsstationen sowie die Schieneninfrastruktur, die von der ÖBB-Personenverkehr AG, der Rail Cargo Austria AG, zwei weiteren zum ÖBB-Konzern gehörenden Gesellschaften und von anderen, nicht zum ÖBB-Konzern gehörenden Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) genützt werden. Der Fortsetzungsbedarf der bis 31.12.2015 begonnenen Rahmenplaninvestitionen – unter Berücksichtigung der Auswirkung der Fortschreibung des Rahmenplanes 2016–2021 und vorausvalorisiert mit 2,5% – beträgt rd. 12.765,0 Mio. EUR.

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

Die Reinigung der Bahnhöfe, die Sonderreinigung wie z.B. Graffiti-Entfernung sowie Sicherheits- und Servicedienstleistungen werden von der Mungos Sicher & Sauber GmbH & Co KG wahrgenommen.

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

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

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

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

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

Unternehmensgegenstand der Breitspur Planungsgesellschaft mbH ist die Planung der Weiterführung der 1520-Millimeter-Breitspur-Schieneinfrastruktur von der Grenze der Ukraine durch die Slowakei nach und in Österreich. Die Anteile in Höhe von 25% wurden im Jahr 2013 von der ÖBB-Holding AG erworben. Durch eine Kapitalerhöhung wurden im Geschäftsjahr 2015 die Anteile der Beteiligung auf 28,54% erhöht.

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

## B. Rahmenbedingungen und Marktumfeld

### B.1. Konjunkturelle Rahmenbedingungen

**Wirtschaftsentwicklung weltweit** (Änderungen gegenüber dem Vorjahr in % real)

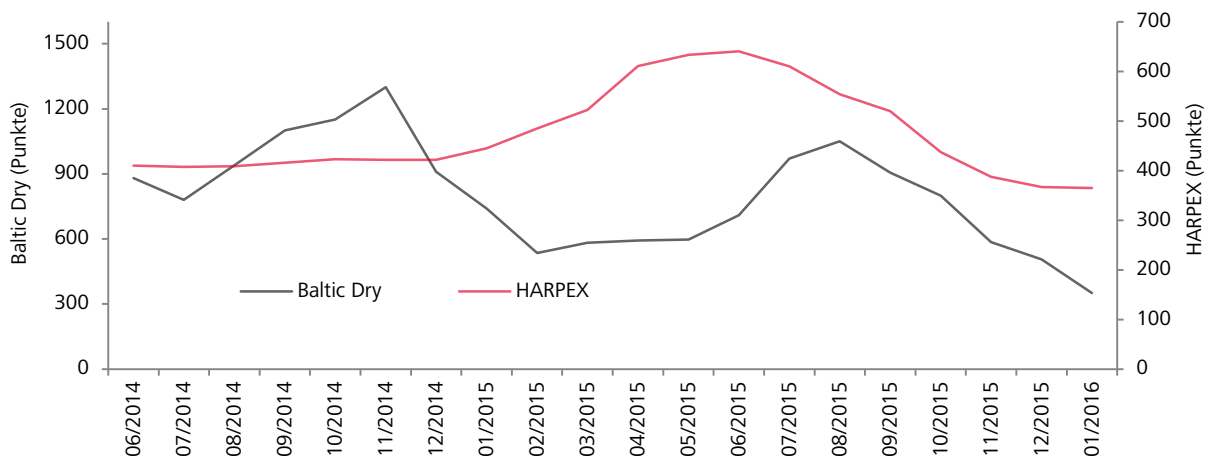
Brutto-Inlandsprodukt	2014	2015	2016
Eurozone	0,9	1,6	1,7
EU	1,4	1,9	1,9
USA	2,4	2,5	2,7
China	7,4	6,9	6,5
Welthandel	3,3	0,5	2,0

Quelle: EU-Kommission, Winterprognose 2015/16

Die Weltwirtschaft war 2015 unter anderem von einem starken Einbruch der chinesischen Exporte um bis zu 25% geprägt. Das Wachstum des Welthandels wurde dadurch auf lediglich +0,5% zurückgeworfen. Innerhalb Europas wirkten sich die EU-Sanktionen gegen Russland nachteilig auf den Handel aus. In den letzten Quartalen 2015 fiel der Index des weltweiten Containerverkehrs bis zu 4% unter die Werte der jeweiligen Vorjahresquartale.

Die weiterhin schwelende Banken- und Schuldenkrise hat das Vertrauen in den Euro auch 2015 belastet. Ein deutliches Signal war im Jänner die Freigabe des Frankenkurses durch die Schweizerische Nationalbank. Gegenüber dem US-Dollar ist der Euro im Jahresdurchschnitt um 15% gefallen. Günstig wirkt sich der Rückgang des Euro-Kurses auf die Exportchancen der europäischen Industrie aus.

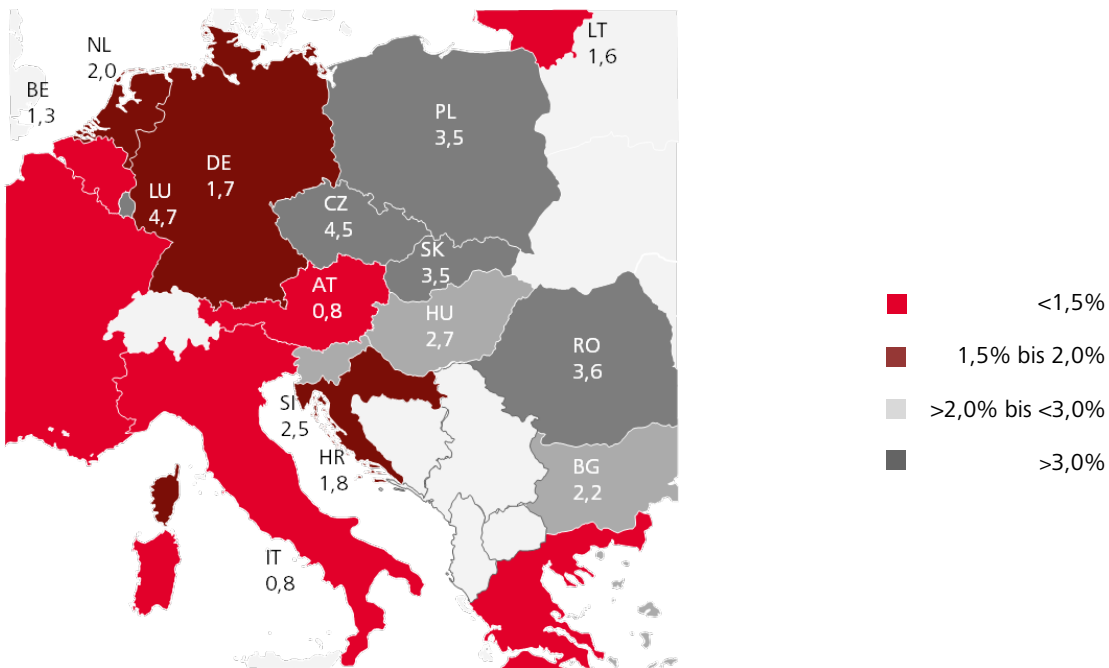
### Schiffahrts-Indizes (Index-Punkte)



Quelle: Baltic Exchange, 13.01.2016 Harper-Pedersen, 13.01.2016

Aus Schifffahrts-Indikatoren ist zu Jahresbeginn 2016 kein Optimismus bezüglich der Entwicklung des Welthandels abzuleiten. Der Index Baltic Dry, der die Preisentwicklung bei Rohstofftransporten anzeigt, gilt als Frühindikator. Er ist nach kurzer Erholung wieder auf ein Rekord-Tief zurückgefallen. Ähnliches gilt für den Index HARPEX, der über die Preisentwicklung im Container-Schiffsverkehr auf die Marktsituation bei Fertigprodukten schließen lässt. Einschränkend ist anzumerken, dass der Schifffahrts-Markt zusätzlich durch ein zyklisches Überangebot an Ladekapazität geprägt ist. Dies mindert derzeit die Qualität der beiden Indizes als Prognose-Instrumente.

#### Wirtschaftsentwicklung 2015 für die Europäische Union (BIP-Änderungen gegenüber dem Vorjahr in % real)



Quelle: EU-Kommission, Jänner 2016

Die Wirtschaftsentwicklung in Europa ist am Jahresende 2015 etwas günstiger verlaufen, als in den pessimistischen Prognosen des Jahres 2014 vorhergesagt. Österreich hatte jedoch von allen Ländern der Region mit +0,8% das geringste Wachstum des Brutto-Inlandsprodukts.

#### Kennzahlen und Prognosen zur Wirtschaftslage in Österreich

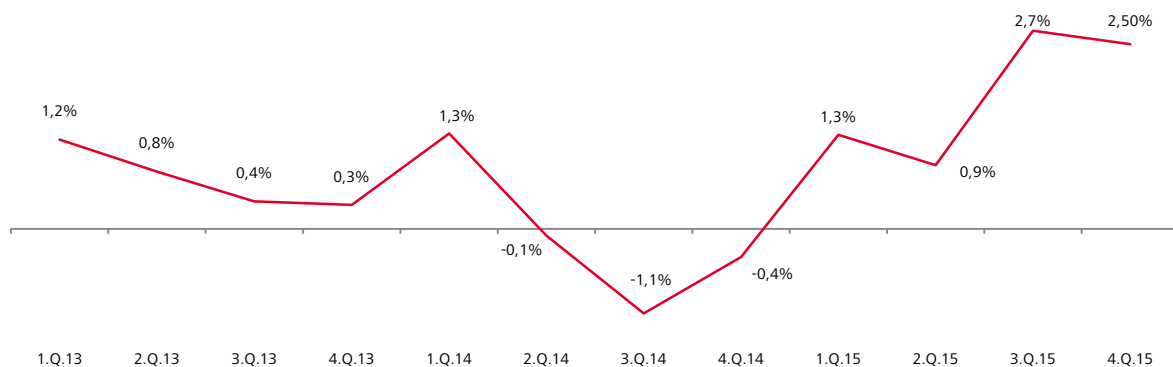
Größe	Einheit	2014	2015	2016
Brutto-Inlandsprodukt		0,3	0,8	1,7
Marktwachstum Österreichs*		3,0	3,0	4,0
Warenexporte	Änderung gegenüber dem Vorjahr in % (real)	2,1	2,5	4,0
Warenimporte		0,9	3,2	3,5
Herstellung von Waren		0,2	1,2	2,6
Brutto-Anlageinvestitionen		0,4	0,9	1,8
	Änderung gegenüber dem Vorjahr in %			
Rohölpreis (Brent)		-8,0	-44,0	9,0
Maastricht-Defizit	% des BIP	-1,5	-1,6	-1,9
Inflationsrate	%	2,0	1,0	1,8
Arbeitslosenquote	% der Erwerbspersonen	4,9	5,7	6,1

Quelle: WIFO, 13.01.2016, Konjunkturportal, Hauptergebnisse Dezember 2015

\*Veränderung der realen Importe der Partnerländer gewichtet mit österreichischen Exportanteilen

In Österreich wird für 2016 ein BIP-Wachstum von 1,7% gegenüber dem Vorjahr prognostiziert. Für den Schienengüterverkehr ist entscheidend, wie sich die Produktion von Waren sowie deren Export und Import entwickeln. Der Anstieg der Warenimporte und -exporte lag 2015 etwas unter den Erwartungen von +3,5%. Sehr stark hinter den Erwartungen von +2,5% ist die Herstellung von Waren zurückgeblieben. Sie erreichte nur +1,2%. Für das Jahr 2016 werden neuerlich +2,6% prognostiziert.<sup>1</sup> Der Anstieg der österreichischen Industrieproduktion und eine relativ günstige Entwicklung des Einkaufsmanager-Index der Sachgüterproduktion in den letzten Quartalen des Jahres 2015 lässt hoffen, dass dieses Ziel erreicht wird.

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



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

## Kapitalmärkte und Staatshaushalt

Das Zinsniveau von Bundesanleihen ist entscheidend für die Konditionen bei der Aufnahme von Fremdkapital durch die ÖBB-Infrastruktur AG. Aufgrund der vom Bund übernommenen Haftung für Anleihen hängt der Zinssatz von Neuemissionen stark von der Zinsentwicklung österreichischer Bundesanleihen ab. Die Sekundärmarktrendite von Bundesanleihen sinkt seit Jahren auf stets neue Rekord-Tiefs. Die Benchmark-Rendite 10-jähriger Bundesanleihen lag 2015 bei 1,5%. Für 2016 wird hier ein Rückgang auf 1% erwartet. Bei kürzeren Restlaufzeiten ist die Sekundärmarktrendite von Bundesanleihen mittlerweile unter 0,4% gefallen.

Laut den internationalen Rating-Agenturen dürfte Österreich seine Bonität 2016 halten können. Fitch hatte bereits im Jänner 2015 sein Rating für Österreich von der Bestnote AAA auf AA+ mit stabilem Ausblick gesenkt. Diese Einstufung hat Fitch im Jänner 2016 bestätigt. Standard & Poors stuft sein Rating AA+ ebenfalls als stabil ein. Moody's hat allerdings im Oktober 2015 den Ausblick für sein Aaa-Rating von stabil auf negativ zurückgenommen. Moody's sieht durch weiterhin schwaches Wirtschaftswachstum den Abbau der Staatsschulden gefährdet.

## B.2. Politische und regulatorische Rahmenbedingungen auf europäischer Ebene

### Viertes Eisenbahnpaket

Um den europäischen Eisenbahn-Verkehrsmarkt weiter zu liberalisieren und zu vereinheitlichen, legte die Europäische Kommission im Jänner 2013 einen aus drei Richtlinien und zwei Verordnungen bestehenden Entwurf zum vierten Eisenbahnpaket vor. Die Pakete sind das Ergebnis eines einheitlichen Plans zur Schaffung eines europäischen Eisenbahnbinnenmarktes mithilfe eines legislativen „Paketansatzes“:

- **Weitere Öffnung des nationalen Eisenbahn-Personenverkehrsmarktes inklusive einer Änderung der Verordnung über gemeinwirtschaftliche Leistungsaufträge (1370/2007) (Public Service Obligation „PSO“):** Der derzeit vorliegende Kompromissvorschlag lässt verstärkt Direktvergaben von Eisenbahn-Personenverkehrsleistungen zu. Außerdem regelt eine großzügige Frist (max. zehn, in Ausnahmefällen 15 Jahre nach Inkrafttreten) den Übergang vom alten zum neuen System. Überdies ist die Direktvergabe eine Dauermöglichkeit, sofern gewisse Leistungskennzahlen, wie die Steigerung der Qualität und/oder Kosteneffizienz im Vergleich zum Altvertrag, erfüllt werden können. Derzeit ist die Verordnung noch Gegenstand von Verhandlungen zwischen dem Europäischen Parlament, der Europäischen Kommission sowie den Mitgliedstaaten, sodass noch von Änderungen auszugehen ist. Diese Verordnung wird voraussichtlich 2017 in Kraft treten.

<sup>1</sup> WIFO, Prognose für 2015 und 2016, 29.09.2015

- **Richtlinie 2012/34/EU Unbundling von Bahninfrastruktur- und Eisenbahnverkehrsunternehmen („Governance“):** Der ursprüngliche Kommissionsentwurf ging von einer institutionellen Trennung des Infrastrukturbetreibers vom Eisenbahnverkehrsunternehmen aus. Der derzeit vorliegende Kompromissvorschlag lässt nunmehr sowohl getrennte Modelle als auch integrierte Unternehmen zu. Somit ist eine Beibehaltung der Struktur von integrierten Unternehmen weiterhin möglich (Holding-Struktur). Horizontale und vertikale Mandate hinsichtlich Vorstand und Aufsichtsrat sind eingeschränkt worden. Des Weiteren sind die sogenannten „chinese walls“ (massive Unabhängigkeitskriterien) auf die wesentlichen Funktionen (Trassenzuweisung und Benutzungsentgelthandhabung) reduziert worden. Als Kompromiss für die Aufrechterhaltung dieser Wahlmöglichkeit werden den Regulierungsbehörden mehr Kontrollrechte eingeräumt.
- **Weiterentwicklung der Rolle der Europäischen Eisenbahnagentur (ERA) hinsichtlich Vereinheitlichung der Fahrzeug-Zulassungen und Sicherheitsbestimmungen sowie Änderungen der Sicherheits- und Interoperabilitäts-Richtlinien:** Die technische Säule war in den Diskussionen relativ unstrittig. Vorgesehen sind als Neufassungen eine Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit und eine Richtlinie über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der EU sowie eine Verordnung über die Eisenbahnagentur der Europäischen Union (zwecks Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 881/2004). Mit diesen Maßnahmen sollen zum einen die Harmonisierung des Eisenbahnverkehrs in Europa weitergeführt und zum anderen Kompetenzen in Zulassungsfragen von Fahrzeugen vereinheitlicht und auf die Europäische Eisenbahnagentur (ERA) übertragen werden. Die Verhandlungen zwischen Europäischer Kommission, Europäischem Parlament und Europäischem Rat werden im Frühjahr 2016 einer Einigung zugeführt werden.

## Überarbeitung des Weißbuches Verkehr

Im März 2011 verabschiedete die Europäische Kommission das „**Weißbuch Verkehr – Ein Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem**“:

- Ziel des Weißbuches ist es, eine Langzeitstrategie für Mobilitätslösungen aufzuzeigen. Gleichzeitig sollen unerwünschte Nebeneffekte wie Staus, Unfälle oder Verschmutzung (Luft, Lärm) auf ein Minimum reduziert werden, um dem Klimawandel entgegenzuwirken.
- Weitere Anliegen des Weißbuches sind die Verlagerung von 30% der Transporte über eine Distanz von mehr als 300 km auf die Schiene oder das Schiff bis 2030 (50% bis 2050) sowie Reduktion der Treibhausgasemissionen aus dem Transportsektor um 60% bis 2050.

Im Frühjahr 2015 wurde das Strategiepapier einer umfassenden Halbzeitbewertung unterzogen, an der sich die ÖBB sowohl als Unternehmen als auch über den europäischen Dachverband CER (Community of European Railways) beteiligte. Als Resultat dieses Verfahrens stellte die Europäische Kommission fest, dass es keiner neuen Priorisierung bedürfe, bestehende Vorhaben und ordnungspolitische Ziele müssten jedoch schneller und nachhaltiger implementiert werden. Das überarbeitete Weißbuch soll im ersten Quartal 2016 veröffentlicht werden.

## CER Chairmanship

CEO Christian Kern wurde bis 31. Dezember 2017 als Vorsitzender der Gemeinschaft Europäischer Bahnen und Infrastrukturbetreiber (GEB/CER) von den Vorstandsvorsitzenden der Mitgliedsunternehmen wiedergewählt. Die CER ist die Interessensvertretung der Bahnen in Europa und zählt mehr als 80 angehörige Unternehmen. Die Mitglieder sind private Gesellschaften, nationale Dachverbände von Bahnunternehmen, reine Absatzgesellschaften, Infrastrukturbetreiber sowie integrierte Konzerne wie die Deutsche Bahn und die ÖBB. Somit bleiben die ÖBB erster Ansprechpartner der Europäischen Kommission in bahnpolitischen Themen.

## Förderaufruf der Europäischen Kommission

### Connecting Europe Facility (CEF Call)

Im Rahmen der Verordnung „Connecting Europe Facility“ (CEF) werden Projekte des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) in den EU-Mitgliedstaaten mit 26 Mrd. EUR (valorisiert) aus dem EU-Finanzrahmen für den Zeitraum 2014–2020 gefördert. CEF dient als finanzielle Hilfestellung für die Vollendung des TEN-V Kernnetzes und deren Korridore bis 2030. Dadurch konnten Förderungen unter anderem für den Bau der Koralmbahn in der Höhe von 57,5 Mio. EUR sowie für Planung und Bau des Brenner Basistunnels in der Höhe von 1,18 Mrd. EUR (für die Projektgesellschaft BBT SE) lukriert werden.

### B.3. Marktumfeld

Der Ministerrat der österreichischen Bundesregierung hat am 14. Oktober den ÖBB-Rahmenplan für die Jahre 2016 bis 2021 verabschiedet. Die Schwerpunkte des 14,6-Mrd.-Euro-Pakets liegen im Ausbau der Südstrecke inkl. Semmering-Basistunnel und Koralmbahn, dem Bau des Brennerbasistunnels und der Fertigstellung des viergleisigen Ausbaus der Weststrecke zwischen Wien und Wels.

Die Inbetriebnahme der Neubaustrecke Wien–St. Pölten mit Fahrplanwechsel 2012/13 hat die Attraktivität der Weststrecke durch deutlich verkürzte Fahrzeiten erhöht. Seit dem Fahrplanwechsel 2015/16 ist der neue Wiener Hauptbahnhof in Vollbetrieb und fungiert als nationale und internationale Verkehrsdrehscheibe. Alle österreichischen Landeshauptstädte und der Flughafen Wien sind direkt an den Wiener Hauptbahnhof angebunden.

Auf dem österreichischen Schienennetz ist in den nächsten Jahren der integrale Taktfahrplan für den Eisenbahnverkehr schrittweise umzusetzen. Im November 2015 wurde die staatliche Leitstrategie für den weiteren Ausbau der Eisenbahn-Infrastruktur im Eisenbahngesetz verankert. Die Zuweisung von Trassen für den grenzüberschreitenden Personen- und Güterverkehr wurde entsprechend den EU-Vorgaben geregelt.

Voraussetzung für die Spitzenposition Österreichs im Bahnverkehr ist seine gut ausgebaute und auch dichte Bahn-Infrastruktur. Österreich hat mit 665 Streckenkilometern pro eine Million Einwohner eines der dichtesten Bahnnetze Europas. Das sind um 60% mehr Streckenkilometer pro eine Million Einwohner als beispielsweise in Deutschland, 75% mehr als in den „alten“ EU-Ländern und um 55% mehr als in den EU-28 im Durchschnitt. Besonders hoch – mit neun Bedienstellen pro 100 Streckenkilometer – bleibt nach wie vor das Bedienangebot für Anschlussbahnen. In Deutschland liegt dieses Angebot bei nur sechs Bedienstellen pro 100 Streckenkilometer. Über Anschlussbahnen rollen mehr als 80% der in Österreich verladenen Bahn-Güter (Ziel-, Quell- und Binnenverkehr). Auch ein großer Teil der Containertransporte gelangt auf der Schiene bis in Industrie- und Gewerbegebiete.

Ein Schritt, das vorhandene Bahnnetz mit den Netzen der Nachbarländer noch besser zu verknüpfen, war die Eröffnung der ersten beiden Güterverkehrskorridore. Es handelt sich um den „Baltisch-Adriatischen Korridor“ (die Strecke von Polen über Tschechien und Österreich nach Italien) sowie um den Skandinavien-Mittelmeer-Korridor, welcher in Österreich dem Brenner-Korridor entspricht. Basierend auf einer EU-Verordnung können seit November 2015 auf diesen Korridoren durchgehende Fahrplan-Trassen für Güterzüge bestellt werden.

Im Bereich Energie liegt der Fokus aufgrund der niedrigen Strompreise und der mit 01.01.2016 wirksamen Marktöffnung für Bahnstrom in Österreich vor allem auf der Optimierung der altersbedingt erforderlichen Reinvestitionen in bestehende Wasserkraftwerke unter Berücksichtigung der Life-Cycle-Kosten. Langfristig wird ein Ausbau bzw. eine Optimierung der Eigenproduktion (bisher ein Drittel des Jahresbedarfs) um 25% angestrebt, um damit die Abhängigkeit von Fremdstrombezügen zu reduzieren, wobei in den nächsten Jahren auch vermehrt die Bahnstromerzeugung aus Wind- und Sonnenenergie forciert werden soll.

Die Kosten- und Preisniveaus in der Bauwirtschaft sind wesentlich von den maßgeblichen Rohstoffen (Ausgangs- und Grundstoffe im Fertigungsprozess) und den Fertigungsprodukten wie Beton, Schotter, Stahl, Kupfer, Diesel oder Benzin beeinflusst. Der Baupreisindex für den Tiefbau zeigte 2015 sinkende, jener für den Hochbau geringfügig steigende Tendenz. Das Österreichische Institut für Wirtschaftsforschung (WIFO) geht in seiner Bauprognose mittelfristig (2016 bis 2018) von leichten realen Zuwächsen für den Tiefbau aus.<sup>2</sup>

2016 wird bei den wesentlichen Produktionsmengen Zugkilometer und Gesamtbruttotonnenkilometer mit leichten Steigerungen unter 1% gegenüber 2015 und in diesem Zusammenhang auch mit einem Anstieg beim Bahnstromverbrauch gerechnet. 2016 wird im Zusammenhang mit höheren Verwertungserlösen ein deutlich besseres Ergebnis gegenüber 2015 prognostiziert.

<sup>2</sup> [http://www.viboe.at/uploads/tx\\_viboeinkct/2015-12-Mittelfristige-Bauprognose-des-WIFO\\_01.pdf](http://www.viboe.at/uploads/tx_viboeinkct/2015-12-Mittelfristige-Bauprognose-des-WIFO_01.pdf)



## C. Wirtschafts- und Prognosebericht

### C.1. Umsatzentwicklung

Überblick	2015	2014	Veränderung	Veränderung in %
Zugkilometerleistung in Mio.	145,4	145,1	0,3	0%
Gesamtbruttotonnenkilometer in Mio.	75.101,8	75.162,7	-60,9	0%
Eigenerzeugung Bahnstrom in ÖBB-Kraftwerken in GWh	801	668	133	20%
Bahnstrom ab Oberleitung in GWh	1.767	1.740	27	2%
Gebäudeflächen inkl. vermietbarer Außenflächen in Tausend m <sup>2</sup>	2.705	2.672	33	1%
Umsatzerlöse in Mio. EUR	2.044,0	2.176,1	-132,1	-6%
Gesamterträge in Mio. EUR	3.051,4	3.114,7	-63,3	-2%
Gesamterträge je MitarbeiterIn in TEUR	172	184	-12	-6%

### Leistungsindikatoren

Als wichtiger Indikator zur Beurteilung der operativen Leistungserbringung des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns dient die Entwicklung der Zugkilometerleistung (Zkm). Im Vergleich zum Vorjahr stieg das Leistungsvolumen um 0,3 Mio. Zkm auf insgesamt rd. 145,4 Mio. Zkm (Vj: rd. 145,1 Mio. Zkm).

Entwicklung der Zugkilometer nach Verkehrsart in Mio.	2015	2014	Veränderung	Veränderung in %
Reiseverkehr	97,5	96,8	0,7	1%
<i>davon ÖBB-Konzern</i>	<i>92,7</i>	<i>92,1</i>	<i>0,6</i>	<i>1%</i>
Güterverkehr	40,7	41,1	-0,4	-1%
<i>davon ÖBB-Konzern</i>	<i>32,7</i>	<i>33,3</i>	<i>-0,6</i>	<i>-2%</i>
Dienst- und Lokzüge	7,2	7,2	0,0	0%
<i>davon ÖBB-Konzern</i>	<i>6,0</i>	<i>6,2</i>	<i>-0,2</i>	<i>-3%</i>
<b>Gesamt</b>	<b>145,4</b>	<b>145,1</b>	<b>0,3</b>	<b>0%</b>
<i>davon ÖBB-Konzern</i>	<i>131,4</i>	<i>131,6</i>	<i>-0,2</i>	<i>0%</i>

Einen weiteren Indikator zur Beurteilung des Geschäftsverlaufs bildet die Entwicklung der Gesamtbruttotonnenkilometer (GBTkm). Während im Geschäftsjahr 2014 rd. 11,5 Mrd. GBTkm oder 15% der Gesamtmenge auf externe Eisenbahnverkehrsunternehmen entfielen, belief sich dieser Wert für 2015 auf rd. 12,0 Mrd. GBTkm, was 16% der Gesamtmenge entspricht.

Entwicklung der Bruttotonnenkilometer nach Verkehrsart in Mio.	2015	2014	Veränderung	Veränderung in %
Reiseverkehr	29.129,5	28.794,0	335,5	1%
<i>davon ÖBB-Konzern</i>	<i>27.606,6</i>	<i>27.320,7</i>	<i>285,9</i>	<i>1%</i>
Güterverkehr	44.849,2	45.258,1	-408,9	-1%
<i>davon ÖBB-Konzern</i>	<i>34.538,9</i>	<i>35.330,4</i>	<i>-791,5</i>	<i>-2%</i>
Dienst- und Lokzüge	1.123,1	1.110,6	12,5	1%
<i>davon ÖBB-Konzern</i>	<i>963,0</i>	<i>970,5</i>	<i>-7,5</i>	<i>-1%</i>
<b>Gesamt</b>	<b>75.101,8</b>	<b>75.162,7</b>	<b>-60,9</b>	<b>0%</b>
<i>davon ÖBB-Konzern</i>	<i>63.108,5</i>	<i>63.621,6</i>	<i>-513,1</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	2015	2014	Veränderung	Veränderung in %
Eigenerzeugung Bahnstrom in ÖBB-Kraftwerken	801	668	133	20%
Bahnstrom ab Oberleitung	1.767	1.740	27	2%

Die vermietbaren Flächen entwickelten sich wie folgt:

Gebäudeflächen inkl. vermietbarer Außenflächen in Tausend m <sup>2</sup>	2015	2014	Veränderung	Veränderung in %
Konzernexterne Nutzung*	701	697	4	1%
Konzerninterne Nutzung	332	335	-3	-1%
Eigennutzung ÖBB-Infrastruktur AG	562	558	4	1%
Allgemeinflächen und Leerstand	1.092	1.063	29	3%
<b>Gebäudeflächen</b>	<b>2.687</b>	<b>2.653</b>	<b>34</b>	<b>1%</b>
Vermietete Außenflächen	18	19	-1	-5%
<b>Gesamter Bestand</b>	<b>2.705</b>	<b>2.672</b>	<b>33</b>	<b>1%</b>

\*Die gegenständliche Flächenkennzahl bezieht sich auf Gebäudeflächen sowie vermietete Außenflächen bei Gebäuden. Da Parkdecks der Mobilitätskette zugehörig sind, werden deren Flächen dem Verkehrsbereich zugerechnet. Ab dem GJ 2015 werden folglich die Flächen der Parkdecks nicht mehr mitbetrachtet, die Flächenkennzahl für 2014 wurde zwecks Vergleichbarkeit entsprechend angepasst.

Die Grundfläche von Gebäuden inkl. der vermietbaren Außenflächen betrug wie im Vorjahr rd. 2,7 Mio. m<sup>2</sup>, 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	2015	2014	Veränderung	Veränderung in %
Unkonsolidierte Umsatzerlöse	2.263,6	2.331,8	-68,2	-3%
Abzüglich Innenumsatz des Konzerns	-219,6	-155,7	-63,9	41%
<b>Umsatzerlöse</b>	<b>2.044,0</b>	<b>2.176,1</b>	<b>-132,1</b>	<b>-6%</b>
Sonstige Erträge (konsolidiert)	1.007,4	938,6	68,8	7%
<b>Gesamterträge</b>	<b>3.051,4</b>	<b>3.114,7</b>	<b>-63,3</b>	<b>-2%</b>
<i>davon mit übrigem ÖBB-Konzern</i>	<i>720,7</i>	<i>729,5</i>	<i>-8,8</i>	<i>-1%</i>

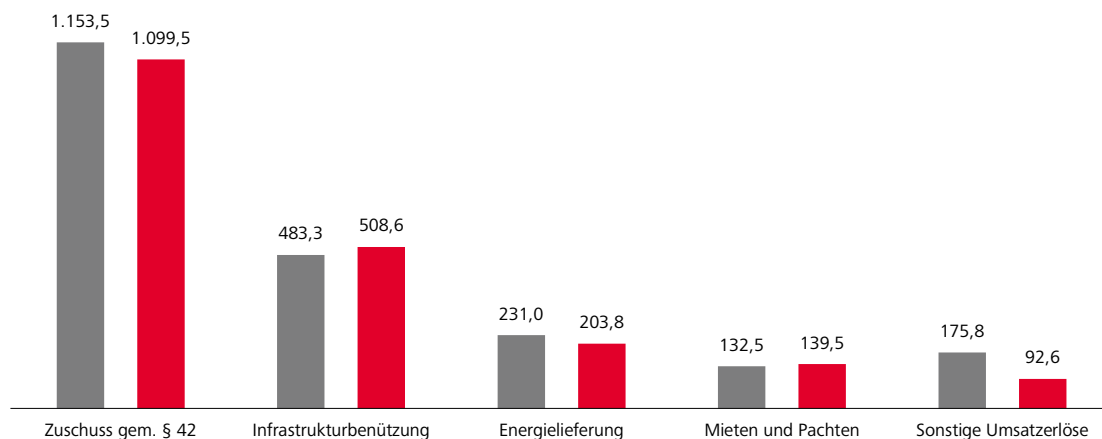
Wie oben angeführt, erreichten die Konzernumsatzerlöse rd. 2.044,0 Mio. EUR (Vj: rd. 2.176,1 Mio. EUR), wovon rd. 702,0 Mio. EUR (Vj: rd. 709,8 Mio. EUR) auf Gesellschaften anderer Teilkonzerne des ÖBB-Konzerns entfallen.

Der Umsatz je MitarbeiterIn beträgt bei durchschnittlich 17.730 MitarbeiterInnen (Vj: 16.963 MitarbeiterInnen) rd. 115 TEUR (Vj: rd. 128 TEUR).

Die Umsatzerlöse werden überwiegend in Österreich erzielt. Umsätze in der Höhe von rd. 61,2 Mio. EUR (Vj: rd. 17,5 Mio. EUR) wurden mit KundInnen aus dem Ausland erwirtschaftet. Diese betreffen im Wesentlichen Energielieferungen und das Infrastrukturbenutzungsentgelt.

### Entwicklung der Konzernumsatzerlöse in Mio. EUR

■ 2014: 2.176,1 ■ 2015: 2.044,0



## C.2. Ertragslage

Überblick	2015	2014	Veränderung	Veränderung in %
EBIT <sup>3</sup> in Mio. EUR	614,4	635,1	-20,7	-3%
EBIT-Marge <sup>4</sup> in %	20,1%	20,4%	-0,3%	-1%
EBITDA <sup>5</sup> in Mio. EUR	1.304,8	1.279,9	24,9	2%
EBT in Mio. EUR	12,8	34,6	-21,8	-63%
Eigenkapitalrentabilität <sup>6</sup> in %	1,1%	2,9%	-1,8%	-62%
Gesamtkapitalrentabilität <sup>7</sup> in %	2,8%	3,0%	-0,2%	-7%

### 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	2015	in % der Gesamterträge	2014	in % der Gesamterträge	Veränderung	Veränderung in %
Umsatzerlöse	2.044,0	67%	2.176,1	70%	-132,1	-6%
Andere aktivierte Eigenleistungen	292,3	10%	287,2	9%	5,1	2%
Sonstige betriebliche Erträge und Veränderung des Bestandes	715,1	23%	651,4	21%	63,7	10%
<b>Gesamterträge</b>	<b>3.051,4</b>	<b>100%</b>	<b>3.114,7</b>	<b>100%</b>	<b>-63,3</b>	<b>-2%</b>
<i>davon gegenüber übrigem Konzern</i>	<i>720,7</i>	<i>24%</i>	<i>729,5</i>	<i>23%</i>	<i>-8,8</i>	<i>-1%</i>
Materialaufwand	89,9	3%	124,4	4%	-34,5	-28%
Aufwendungen bezogene Leistungen	300,7	10%	298,6	10%	2,1	1%
Personalaufwand	1.036,5	34%	1.074,7	35%	-38,2	-4%
Abschreibungen	690,4	23%	644,8	21%	45,6	7%
So. betr. Aufwand	319,5	10%	337,1	11%	-17,6	-5%
<b>Gesamtaufwand</b>	<b>2.437,0</b>	<b>80%</b>	<b>2.479,6</b>	<b>80%</b>	<b>-42,6</b>	<b>-2%</b>
<i>davon gegenüber übrigem Konzern</i>	<i>203,6</i>	<i>7%</i>	<i>196,6</i>	<i>6%</i>	<i>7,0</i>	<i>4%</i>
<b>EBIT</b>	<b>614,4</b>	<b>20%</b>	<b>635,1</b>	<b>20%</b>	<b>-20,7</b>	<b>-3%</b>
Finanzergebnis	-601,6	-20%	-600,5	-19%	-1,1	0%
<i>davon gegenüber übrigem Konzern</i>	<i>-0,8</i>	<i>0%</i>	<i>0,0</i>	<i>0%</i>	<i>-0,8</i>	<i>0%</i>
<b>EBT</b>	<b>12,8</b>	<b>0%</b>	<b>34,6</b>	<b>1%</b>	<b>-21,8</b>	<b>-63%</b>

Die Gesamterträge des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns beliefen sich im Berichtsjahr auf rd. 3.051,4 Mio. EUR (Vj: rd. 3.114,7 Mio. EUR), je MitarbeiterIn bedeutet das bei durchschnittlich 17.730 MitarbeiterInnen (Vj: 16.963 MitarbeiterInnen) einen Betrag von rd. 172 TEUR (Vj: rd. 184 TEUR).

<sup>3</sup> Das EBIT entspricht dem Betriebsergebnis (ohne Ergebnis aus nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmen) der Konzern-Gewinn-und-Verlust-Rechnung.

<sup>4</sup> EBIT-Marge: EBIT/Gesamterträge

<sup>5</sup> EBITDA: EBIT + Abschreibungen

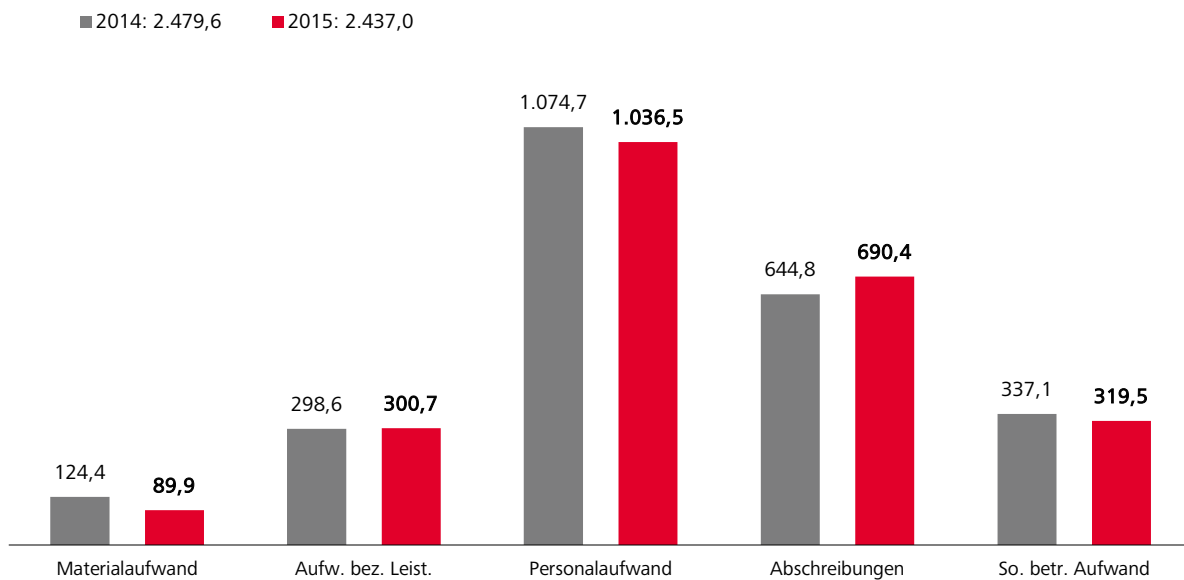
<sup>6</sup> Eigenkapitalrentabilität: EBT/Eigenkapital

<sup>7</sup> Gesamtkapitalrentabilität: EBIT/Gesamtkapital



Die Gesamtaufwendungen im ÖBB-Infrastruktur-Konzern erreichten rd. 2.437,0 Mio. EUR (Vj: rd. 2.479,6 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. 58 TEUR (Vj: rd. 63 TEUR). Dies entspricht wie im Vorjahr einer Personalintensität<sup>8</sup> von 43%. Die im Vorjahr gebildete Rückstellung in Höhe von rd. 59,0 Mio. EUR betreffend Vorrückungstichtag wurde in Höhe von rd. 9,0 Mio. EUR verbraucht, die Differenz von rd. 50,0 Mio. EUR konnte ergebnisverbessernd aufgelöst werden. Die Materialintensität<sup>9</sup> belief sich auf 4% (Vj: 5%). Der durchschnittliche Aufwand für Material und bezogene Leistungen pro MitarbeiterIn betrug rd. 22 TEUR (Vj: 25 TEUR).

Im ÖBB-Infrastruktur-Konzern wurde im Berichtsjahr ein negatives Finanzergebnis von rd. 601,5 Mio. EUR (Vj: rd. 600,6 Mio. EUR) erzielt.

Der Rückgang des EBT auf rd. 12,8 Mio. EUR (Vj: rd. 34,6 Mio. EUR) ist im Wesentlichen auf geringere Verkäufe von Liegenschaften zurückzuführen.

<sup>8</sup> Personalintensität: Personalaufwand/Gesamtaufwendungen

<sup>9</sup> Materialintensität: Materialaufwand/Gesamtaufwendungen

### C.3. Vermögens- und Finanzlage

<b>Überblick</b>	31.12.2015	31.12.2014	Veränderung	Veränderung in %
Bilanzsumme in Mio. EUR	22.100,2	21.341,0	759,2	4%
Sachanlagenintensität in %	91%	90%	1%	1%
Sachanlagendeckungsgrad in %	6%	6%	0%	0%
Sachanlagendeckungsgrad II in %	96%	103%	-7%	-7%
Eigenkapitalquote in %	5%	6%	-1%	-17%

### Bilanzstruktur

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

<b>Struktur der Konzern-Bilanz</b> in Mio. EUR	31.12.2013	31.12.2014	Struktur 2014	31.12.2015	Struktur 2015	Veränderung von 2014 auf 2015
Langfristige Vermögenswerte	19.520,1	20.547,0	96%	21.376,0	97%	829,0
Kurzfristige Vermögenswerte	613,3	794,0	4%	724,2	3%	-69,8
<b>Bilanzsumme</b>	<b>20.133,4</b>	<b>21.341,0</b>	<b>100%</b>	<b>22.100,2</b>	<b>100%</b>	<b>759,2</b>
Eigenkapital	1.173,6	1.198,5	6%	1.206,2	5%	7,7
Langfristiges Fremdkapital	16.749,5	18.681,5	88%	18.137,3	82%	-544,2
Kurzfristiges Fremdkapital	2.210,3	1.461,0	7%	2.756,7	12%	1.295,7

Die Bilanzsumme des Teilkonzerns ÖBB-Infrastruktur stieg im Berichtsjahr auf rd. 22.100,2 Mio. EUR (Vj: rd. 21.341,0 Mio. EUR) an. Die Sachanlagenintensität<sup>10</sup> stieg auf 91% (Vj: 90%). Der Sachanlagendeckungsgrad<sup>11</sup> betrug zum Bilanzstichtag wie im Vorjahr 6%. Unter Berücksichtigung des langfristigen Fremdkapitals errechnet sich ein Sachanlagendeckungsgrad II<sup>12</sup> von 96% (Vj: 103%). Nach einem Anstieg des Eigenkapitals auf rd. 1.206,2 Mio. EUR (Vj: rd. 1.198,5 Mio. EUR) errechnet sich eine Eigenkapitalquote<sup>13</sup> von 5% (Vj: 6%).

Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sanken von rd. 178,0 Mio. EUR auf rd. 128,3 Mio. EUR. Das Working Capital<sup>14</sup> lag bei rd. -430,0 Mio. EUR (Vj: rd. -327,9 Mio. EUR).

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

### Erläuterungen zur Konzern-Geldflussrechnung

Die Verbesserung des Free Cash Flow<sup>15</sup> auf rd. -684,5 Mio. EUR (Vj: rd. -1.033,4 Mio. EUR) ist insbesondere auf die im Vergleich zum Geschäftsjahr 2014 geringere Investitionstätigkeit zurückzuführen. Die Verbesserung im Cash Flow aus der betrieblichen Tätigkeit resultiert im Wesentlichen aus der höheren Innenfinanzierungskraft, welche insbesondere auf den Anstieg der Verbindlichkeiten zurückzuführen ist. Die zahlungswirksame Veränderung der Fondsmittel entwickelte sich von rd. 248,3 Mio. EUR im Vorjahr zu rd. -1,9 Mio. EUR.

<b>Auszug aus der Konzern-Geldflussrechnung in Mio. EUR</b>	31.12.2015	31.12.2014	Veränderung
Geldfluss aus der betrieblichen Tätigkeit	824,2	686,1	138,1
Geldfluss aus der Investitionstätigkeit	-1.508,7	-1.719,5	210,8
Free Cash Flow	-684,5	-1.033,4	348,9
Geldfluss aus der Finanzierungstätigkeit	682,6	1.281,7	-599,1
Zahlungswirksame Veränderung der Fondsmittel	-1,9	248,3	-250,2

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

<sup>10</sup> Sachanlagenintensität: Sachanlagevermögen/Gesamtvermögen

<sup>11</sup> Sachanlagendeckungsgrad: Eigenkapital/Sachanlagevermögen

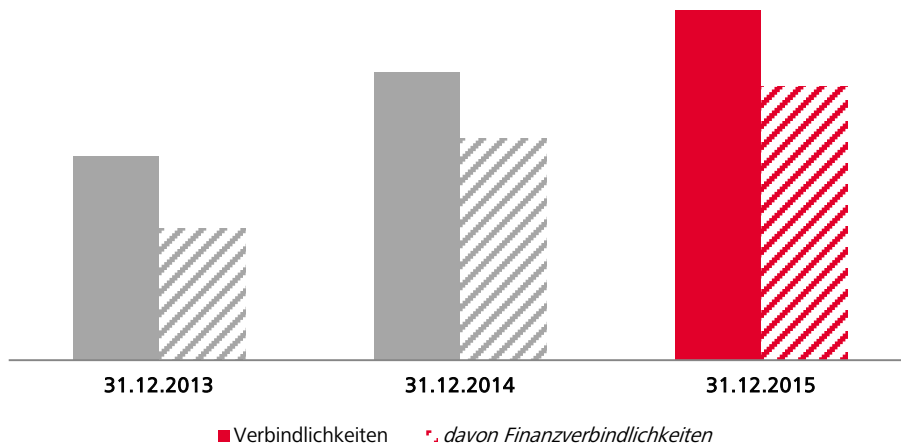
<sup>12</sup> Sachanlagendeckungsgrad II: (Eigenkapital + langfristiges Fremdkapital)/Sachanlagevermögen

<sup>13</sup> Eigenkapitalquote: Eigenkapital/Gesamtkapital

<sup>14</sup> Working Capital: Vorräte (exkl. Verwertungsobjekte) + Forderungen aus Lieferungen und Leistungen – Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen – Geleistete Anzahlungen für Vorräte

<sup>15</sup> Free Cash Flow: Cash Flow aus der betrieblichen Tätigkeit + Cash Flow aus der Investitionstätigkeit

### Verbindlichkeiten in Mio. EUR



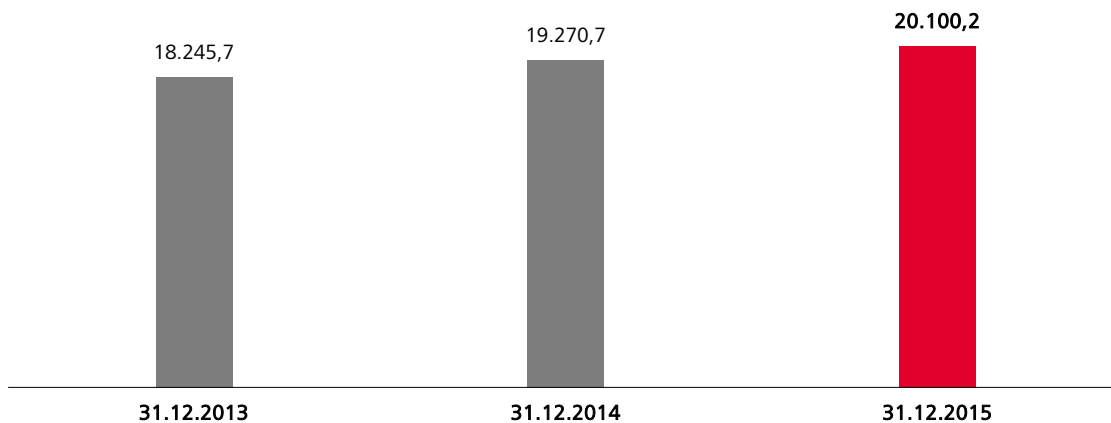
Die Verbindlichkeiten des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns erhöhten sich im Berichtsjahr in Summe um 4% auf rd. 20.536,6 Mio. EUR (Vj: rd. 19.733,7 Mio. EUR).

### C.4. Investitionen und Finanzierungsmaßnahmen

Überblick	2015	2014	Veränderung	Veränderung in %
Investitionen in Mio. EUR	1.814,3	1.858,4	-44,1	-2%
Sachanlageninvestitionsquote der Gesamterträge in%	55%	57%	-2%	-4%
Sachanlageninvestitionsquote der Buchwerte in%	9%	10%	-1%	-14%

In Summe investierte der Teilkonzern ÖBB-Infrastruktur im Berichtsjahr rd. 1.814,3 Mio. EUR (Vj: rd. 1.858,4 Mio. EUR), woraus sich eine Sachanlageninvestitionsquote von 55% (Vj: 57%) der Gesamterträge<sup>16</sup> und 9% (Vj: 10%) der Buchwerte<sup>17</sup> zum 01.01. errechnet. Die Berechnung erfolgt von den Brutto-Investitionen vor Abzug der Kostenbeiträge.

### Entwicklung des Sachanlagevermögens in Mio. EUR



<sup>16</sup> Sachanlageninvestitionsquote: Investitionen in das Sachanlagevermögen/Gesamterträge

<sup>17</sup> Sachanlageninvestitionsquote: Investitionen in das Sachanlagevermögen/Buchwert Sachanlagevermögen zum 01.01.



## Investitionsschwerpunkte 2015

Die ÖBB-Infrastruktur AG setzte im Jahr 2015 folgende Investitionsschwerpunkte:

- Viergleisiger Ausbau der Weststrecke (Abschnitt Wien–Wels)
- Viergleisiger Ausbau des Unterinntals – Restarbeiten
- Ausbau der Südstrecke (Baltisch-Adriatischer-Korridor)
- Errichtung Brenner Basistunnel
- Errichtung von Güterterminals
- Zahlreiche Nahverkehrsvorhaben in Ballungsräumen
- Bahnhöfe
- Ausbau der Tunnelsicherheit auf Bestandsstrecken
- Lärmschutzmaßnahmen
- Eisenbahnkreuzungen; technische Sicherung, Auflösungen, Ersatzmaßnahmen wie z.B. Unter- oder Überführung
- Errichtung von Park&Ride-Anlagen
- Umfassende Reinvestitionen wie z.B. Gleis- und Weichenneulagen

Es wurde im Berichtszeitraum unter anderem an folgenden Projekten gearbeitet: dem Lückenschluss St. Pölten–Loosdorf (Güterzugsumfahrung – GZU) (NÖ), dem Lückenschluss Ybbs–Amstetten (NÖ), der Osteinfahrt Linz Hauptbahnhof (OÖ), am selektiv zweigleisigen Ausbau zwischen Linz–Selzthal (OÖ), am viergleisigen Ausbau der Unterinntalbahn (Restarbeiten) (T), am Streckenausbau St. Margrethen–Lauterach (Vbg.), an der Errichtung des neuen Güterzentrum Wien Süd (W/NÖ), am Güterzentrum Wolfurt (Vbg.), am Semmering-Basistunnel (NÖ/Stmk), an den Koralmbahn-Abschnitten Wettmannstätten–St. Andrä mit Koralmtunnel (Stmk./Ktn.), St. Andrä–Aich (Ktn.), Aich/Mittlern–Althofen/Drau (Ktn.) und Althofen/Drau–Klagenfurt (Ktn.) sowie am Brenner Basistunnel (T/Italien). Ebenso wurde die Bahnhofsoffensive weiter forciert – neben den Hauptbahnhöfen Graz (Stmk.) und Wien (W) wurde an zahlreichen Bahnhöfen und Haltestellen gearbeitet, u.a. an den Bahnhöfen Hohenems (Vbg.) und Rankweil, Haltestelle Lauterach, Verschubbereich Bahnhof Ludesch (Vbg.), Brixlegg (T), Hallwang-Elixhausen (S), Schärding (OÖ), Gmunden (OÖ), Korneuburg (NÖ), Bruck/Leitha (NÖ), Hollabrunn (NÖ), Neunkirchen (NÖ), Gmünd (NÖ), Waidhofen/Ybbs (NÖ), Klosterneuburg-Kierling (NÖ), Marchegg (NÖ), Neusiedl/See (Bgl.), Mattersburg (Bgl.), Liezen (Stmk.) und den Haltestellen Wien Brünner Straße (W), Wien Quartier Belvedere (W) und Klagenfurt Süd (Ktn.). Zur Verbesserung der Bahnstromversorgung wurde der Frequenzumformer Uttendorf in Betrieb genommen.

### Meilensteine Großprojekte

Im Oktober 2015 wurden nach sechsjähriger Umbauphase die Arbeiten am Hauptbahnhof Graz abgeschlossen. Bei der 130 km langen Koralmbahn zwischen Graz und Klagenfurt sind bereits mehr als 110 km in Bau oder fertiggestellt. Herzstück dabei ist der Koralmtunnel, wobei die Tunnelbohrmaschinen auf steirischer Seite schon weit im Berg sind – Ende des Jahres starteten hier auch Arbeiten zur Errichtung einer Nothaltestelle in der Tunnelmitte. Auf Kärntner Seite startete im Oktober 2015 die letzte Tunnelbohrmaschine in den Berg. Im Jänner 2015 begannen außerdem die Arbeiten im Bauabschnitt St. Kanzian und im April 2015 die Vortriebsarbeiten an der Tunnelkette Granitztal. Weiters wurde Anfang November 2015 das neue zweite Streckengleis zwischen Klagenfurt und Grafenstein fertiggestellt.

Beim Semmering-Basistunnel befinden sich zwei der insgesamt drei Tunnel-Baulose in Bau. Im mittleren Baulos „Tunnel Fröschnitzgraben“ wurde im Frühjahr 2015 mit den beiden rund 400 m tiefen Schächten begonnen, von denen ausgehend 13 km des rund 27 km langen Tunnels in Richtung Gloggnitz und Mürzzuschlag vorgetrieben werden. Seit Herbst 2015 arbeiten sich die Mineure auch von niederösterreichischer Seite aus im Baulos „Tunnel Gloggnitz“ in den Berg. Mit dem dritten und letzten Baulos „Tunnel Grautschenhof“ in der Steiermark wird voraussichtlich im Frühjahr 2016 begonnen. Die Fertigstellung für den Bahntunnel ist für 2026 geplant.

Beim Brenner Basistunnel starteten im November 2013 die Vortriebsarbeiten des Bauloses Wolf 2. Die Vortriebsarbeiten des bisher größten Bauloses Tulfes-Pfons begannen am 17. September 2014. Seit März 2015 laufen in Österreich die Vortriebsarbeiten an den Haupttunnels. In Italien wurden die Haupttunnelröhren durch die Periadriatische Naht (Übergang zwischen afrikanischer und europäischer Kontinentalplatte) vorgetrieben. Das Baulos Eisackunterquerung wurde Ende Oktober 2014 vergeben – zurzeit finden vorbereitende Maßnahmen statt. Zu- und Abfahrten für eine optimale Baustellenlogistik werden errichtet.

Im Rahmen der Errichtung des Güterzentrums Wien Süd wurde Ende Juni 2015 der Hennersdorfer Tunnel über der S1 fertiggestellt und für den Straßenverkehr freigegeben. Auch die Hochbauten sind bereits im Rohbau fertig und im zukünftigen Terminalbereich haben die Oberbauarbeiten bereits begonnen.

Für den zweigleisigen Ausbau der Pottendorfer Linie erfolgten im Herbst die ersten Vorarbeiten im Bereich Hennersdorf (Errichtung Unterführung Johannisweg). Für den Abschnitt Pottendorfer Linie NÖ 2 (Münchendorf–Wampersdorf) erfolgte im Dezember 2015 die UVP-Verhandlung in Ebreichsdorf.

Bei der Bahnhofsoffensive wurde im Rahmen des großen Finales mit dem Wiener Hauptbahnhof im Dezember 2015 der letzte Großbahnhof entlang der Weststrecke in Vollbetrieb genommen. Mit Fahrplanwechsel Mitte Dezember 2015 dient der neue Hauptbahnhof als Durchgangsbahnhof. Durch die Verknüpfung der West-, Süd-, Ost- und Nordstrecke in Wien Hauptbahnhof und Wien Meidling entsteht eine regionale, nationale und internationale Verkehrsdrehscheibe mit direkter Anbindung an alle österreichischen Landeshauptstädte und den Flughafen Wien. Die österreichische Hauptstadt ist mehr als zuvor ein zentraler Knotenpunkt geworden.

### **Gebündelte Umsetzung Reinvestitionsvorhaben im Rahmen von Streckensperren**

Um die Beeinträchtigungen für die Abwicklung des Zugsverkehrs so gering und übersichtlich wie möglich zu halten, setzte die ÖBB-Infrastruktur AG im Jahr 2015 zahlreiche Reinvestitionsvorhaben gebündelt im Rahmen von Streckensperren um.

Im Rahmen der Ennstalsperre im November 2015 erfolgten im Raum Bahnhof Liezen unter anderem die Errichtung und Inbetriebnahme einer Eisenbahnbrücke, umfangreiche Gleisarbeiten, die Auflassung von zwei Eisenbahnkreuzungen (ersetzt durch zwei Unterführungen) sowie die Neuerrichtung der Verladeanlage zusätzlich zu den umfangreichen Arbeiten am Bahnhof Liezen selbst. Auch auf der Mattersburger Bahn zwischen Wr. Neustadt Hbf. und Loipersbach-Schattendorf gab es während einer zweimonatigen Streckensperre im Juli und August 2015 umfangreiche Reinvestitionsarbeiten. Das Mattersburg-Viadukt wurde umfassend saniert.

### **Migration weiterer Streckenabschnitte in die fünf Betriebsführungszentralen**

Darüber hinaus wurden im Jahr 2015 die Steuerbereiche der fünf Betriebsführungszentralen wieder kräftig erweitert. So wurden der Abschnitt Hallwang-Elixhausen–Seekirchen am Wallersee in die BFZ-Salzburg, die Bahnhöfe Ernsthofen, Steyr, Kleinreifling, Weyer, Küpfern, Haidinger bis Taufkirchen a. d. Pram in die BFZ-Linz, der Abschnitt Wien Hütteldorf–Tullnerfeld über Knoten Wagram nach St. Pölten Hbf. in die BFZ-Wien und die Bahnhöfe Bruck/Mur, Bruck/Mur Fbf., Kapfenberg, Pernegg und Peggau in die BFZ-Villach eingebunden. Damit werden bereits ca. 36% des Hauptnetzes der ÖBB-Infrastruktur AG von den fünf Betriebsführungszentralen aus gesteuert.

Projekt		Investitionen 2015	Voraussichtliche bzw. erfolgte Fertigstellung
<b>Bahnhofsum- und -neubauten</b>	Hauptbahnhof Wien (inkl. Südtiroler Platz) Vollenbetriebnahme <sup>1)</sup>	54,9	2012/15
	Graz Hauptbahnhof	17,5	2015
	Bahnhof Aurachkirchen	1,0	2015
	Bahnhof Brixlegg	0,2	2015
	Bahnhof Bruck/Leitha	7,0	2015
	Bahnhof Gmunden	11,8	2015/17
	Bahnhof Gmünd	2,8	2015
	Bahnhof Hallwang-Elixhausen	7,3	2015
	Bahnhof Hollabrunn	6,0	2015
	Haltestelle Kammer-Schörfling	0,4	2015
	Haltestelle Klagenfurt Süd	1,4	2015
	Bahnhof Klosterneuburg-Kierling	1,4	2015
	Bahnhof Korneuburg	1,2	2015
	Bahnhof Ludesch	6,3	2015
	Bahnhof Marchegg	14,1	2015
	Bahnhof Neunkirchen	0,6	2015
	Bahnhof Neusiedl/See	7,4	2015
	St. Pölten Alpenbahnhof	5,1	2015
	Bahnhof Waidhofen/Ybbs	5,6	2015
	Bahnhof Wien Gersthof	0,3	2016
	Bahnhof Wien Quartier Belvedere	5,8	2015
	Bahnhof Wien Süßenbrunn	2,0	2015
	Bahnhof Wieselburg a. d. Erlauf	1,7	2015
<b>Parkdecks</b>	Parkdeck Baden	4,9	2016
	Parkdeck St. Pölten	6,6	2015
<b>Großraum Wien</b>	Güterzentrum Wien Süd	60,0	2016/17
	Pottendorfer Linie (Meidling–Blumental)	0,2	2023
	Ausbau Wien–Bratislava	1,4	2023
<b>Weststrecke</b>	St. Pölten–Loosdorf (Güterzugumfahrung)	74,3	2017
	Lückenschluss Ybbs–Amstetten <sup>4)</sup>	24,4	2015/17
	Osteinfahrt Linz Hbf.	11,9	2018
	Nahverkehr Salzburg–Streckenausbau Freilassing <sup>5)</sup>	1,5	2013/17
<b>Südstrecke</b>	Pottendorfer Linie (Blumental–Münchendorf)	19,6	2023
	Gloggnitz–Mürzzuschlag: Semmering Bestandsstrecke	5,8	2015
	Semmering-Basistunnel	112,9	2026
	Bruck/Mur–Graz	3,7	2023
	Koralmbahn Graz–Klagenfurt	330,7	2023
<b>Pyhrn-Schober-Achse</b>	Wels–Passau <sup>3)</sup>	17,7	2020/21
	Linz–Selzthal <sup>3)</sup>	7,2	2016
<b>Brennerachse</b>	Viergleisiger Ausbau Unterinntal (Kundl/Radfeld–Baumkirchen) <sup>6)</sup>	9,9	2012/18
	Brenner Basistunnel	106,3	2026
<b>Arlbergachse</b>	Rheintalkonzept <sup>3)</sup>	6,7	2017
	St. Margrethen–Lauterach <sup>3)</sup>	4,5	2020
<b>Programme</b>	Lärmschutz	17,2	
	Park & Ride	15,8	
	Eisenbahnkreuzungen	17,9	
<b>Reinvestitionen in das Schienennetz</b>		526,7	
<b>Sonstige (inkl. immaterieller Vermögenswerte)</b>		264,7	
<b>Gesamt Rahmenplan- und sonstige Investitionsprojekte</b>		1.814,3	

<sup>1)</sup> Teilinbetriebnahme 2012

<sup>2)</sup> Konjunkturpaket

<sup>3)</sup> Etappenweise Inbetriebnahme der Teilprojekte

<sup>4)</sup> Bf. Amstetten Fertigstellung 2019

<sup>5)</sup> Salzburg Freilassing: Gesamtinbetriebnahme österreichischer Abschnitt bis Staatsgrenze: 2013. Gesamtinbetriebnahme inkl. des deutschen Abschnitts (DB-Maßnahmen): geplant bis vsl. Ende 2017

<sup>6)</sup> Inbetriebnahme Unterinntal im Jahr 2012 erfolgt, Restarbeiten bis 2018



### Strategie und Strategieumsetzung

#### FIT 2015 abgeschlossen

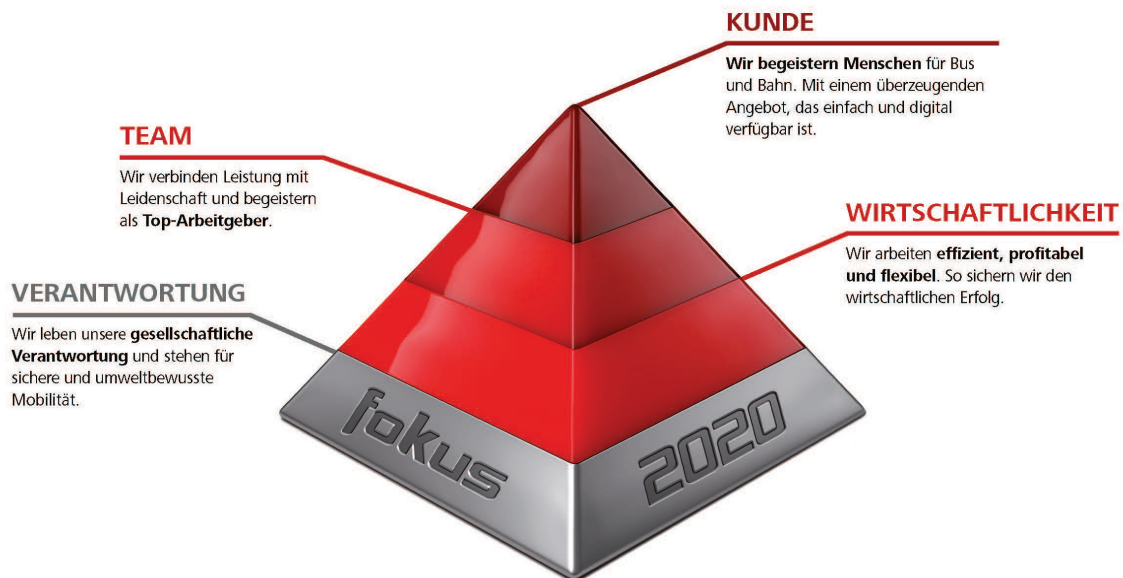
In den Jahren 2010–2015 prägte das Programm FIT 2015 die strategische Ausrichtung des ÖBB-Konzerns. Oberstes Ziel war es, wirtschaftlich so stark zu werden, dass die ÖBB wieder aus eigener Kraft in die Zukunft des Konzerns investieren können. Dieses Ziel wurde 2014 nicht nur ein Jahr früher als geplant erreicht, es wurde auch übererfüllt. Außerdem steht FIT 2015 auch für ein deutlich verbessertes Angebot, gestiegene Kundenzufriedenheit und für gesteigerte Mitarbeiterzufriedenheit. Mindestens ebenso wichtig ist aber, dass im selben Zeitraum die Reputation des Unternehmens, das Image und der Markenwert, wiederhergestellt bzw. deutlich gesteigert wurde. Somit schaffte FIT 2015 eine solide Basis, auf der die ÖBB weiterbauen können.

Im abgelaufenen Jahr 2015 wurden in der Umsetzung der Unternehmensstrategie viele Meilensteine erreicht und Erfolge verzeichnet. Beispielhaft dafür sollen die folgenden gelten:

- Mit 109 Hektar Fläche ist das Gesamtprojekt Wien Hauptbahnhof eines der größten Bauvorhaben der letzten Jahrzehnte in Österreich. Es verbindet einen Bahnhofsnubau mit der Entwicklung eines ganzen Stadtviertels. Auf dem ehemaligen Areal des alten Südbahnhofes baute die ÖBB-Infrastruktur in den Jahren von 2010 bis 2015 einen zeitgemäßen Durchgangsbahnhof. 2012 ging der neue Hauptbahnhof in Teilbetrieb. Im Dezember 2014 erfolgte die offizielle Eröffnung. Am 13. Dezember 2015 trat der neue ÖBB-Fahrplan in Kraft. ÖBB-Kunden profitieren mit der Vollinbetriebnahme von neuen Reiseumöglichkeiten und kürzeren Fahrzeiten. Seit Fahrplanwechsel fahren auch die ÖBB-Fernverkehrszüge der Weststrecke über Wien Meidling zum Wiener Hauptbahnhof. Durch die Verknüpfung der West-, Süd-, Ost- und Nordstrecke in Wien Hauptbahnhof und Wien Meidling entsteht eine regionale, nationale und internationale Verkehrsdrehscheibe mit direkter Anbindung an alle österreichischen Landeshauptstädte und den Flughafen Wien. Die österreichische Hauptstadt ist mehr als zuvor ein zentraler Knotenpunkt geworden. Das große lichtdurchflutete Gebäude mit Rautendach, die sogenannte „BahnhofCity Wien Hauptbahnhof“, in der es rund 90 Geschäfte und Lokale gibt, lädt Reisende, Einheimische, Anrainer und Nachbarn zum Verweilen ein. Rund um den neuen Hauptbahnhof entsteht auf ca. 59 Hektar bis 2020 ein neues Stadtgebiet, das für 30.000 Menschen Wohnungs- und Arbeitsstätte sein wird.
- WLAN in den Fernverkehrszügen und auf den Bahnhöfen: Bis Ende 2015 wurden alle ÖBB-Railjets mit einem neuen, leistungsfähigeren WLAN-System ausgestattet, das Fahrgästen eine wesentlich bessere Surf-Performance sowie Reiseinformationen in Form eines Kundenportals bietet. Nachdem der WLAN-Testbetrieb am Wiener Hauptbahnhof, Wiener Westbahnhof und Wiener Neustädter Hauptbahnhof sehr erfolgreich verlaufen ist, wurden 2015 noch elf weitere Bahnhöfe mit WLAN ausgestattet. Bis Ende 2016 werden Österreichs Bahnfahrer an insgesamt 30 Bahnhöfen einen kostenlosen und leistungsfähigen WLAN-Zugang erhalten.
- Bis Ende 2016 werden 34 neue Züge Cityjet-Garnituren geliefert. Zwei Züge sind bereits seit 13. Dezember 2015 für die Fahrgäste unterwegs, 32 weitere Züge werden Ende 2016 übernommen und sukzessive eingesetzt: Insgesamt stehen den Pendlern Ende nächsten Jahres also 16 Züge in Wien und Niederösterreich zur Verfügung, neun Züge in Oberösterreich und neun weitere Züge werden in der Steiermark unterwegs sein.
- Umbau Graz Hauptbahnhof: 2006 wurde mit den umfangreichen Umbauarbeiten zu einem hochmodernen Bahnhof begonnen. Mit dem Abschluss der Arbeiten an der neuen Mobilitätsdrehscheibe im Jahr 2015 konnte dieses große Investitionsvorhaben erfolgreich den KundInnen übergeben werden.
- SMILE, das Forschungsprojekt zur integrierten Mobilität, wurde erfolgreich abgeschlossen und erhielt zahlreiche Auszeichnungen, unter anderem den Award in der Kategorie „Customer Experience“ beim UITP (Union Internationale des Transports Publics)-Weltkongress 2015 in Mailand.
- Zur Verbesserung der Kundeninformation wurde vom Aufsichtsrat eine Beteiligung der ÖBB-Holding AG an der Gesellschaft Verkehrsauskunft Österreich (VAO) GmbH genehmigt. Ziel der VAO ist eine verkehrsmittelübergreifende Verkehrsauskunft für ganz Österreich, die das gesamte Verkehrsgeschehen des öffentlichen Verkehrs und Individualverkehrs integrieren soll.

Viele wichtige Ziele wurden erreicht, das Umfeld bleibt aber herausfordernd. Vom verschärften Wettbewerb durch die fortschreitende Liberalisierung, den Auswirkungen der Digitalisierung, die den ÖBB neue Konkurrenten bringen wird, den steigenden Kundenbedürfnissen bis zur verhaltenen Konjunkturentwicklung, mit der Europa und Österreich zu kämpfen haben.

Dafür braucht es eine klare Positionierung des Unternehmens, eine neue strategische Ausrichtung. Die ÖBB sollen sich in den nächsten fünf Jahren noch deutlich stärker zu einem kundenorientierten Unternehmen entwickeln. Das Programm dazu wurde im Herbst 2015 vorgestellt und vom Aufsichtsrat verabschiedet: Fokus 2020.



### Fokus 2020 – Ziele und wichtige Initiativen

Die Strategie Fokus 2020 ist in den vier Dimensionen Kunden, Team, Wirtschaftlichkeit und Verantwortung ganzheitlich beschrieben. Abgeleitet aus der Vision der vier Dimensionen setzen sich die ÖBB ambitionierte Ziele, die durch eine Reihe von Initiativen verfolgt werden.

#### Kunden

Ziel:

- Wir bewegen 500 Mio. Fahrgäste und liefern 150 Mio. Tonnen Fracht.

Wichtigste Initiativen:

- Neue Geschäftsfelder:
  - Fernbus: Die ÖBB planen den Markteintritt mit einer eigenen Fernbusflotte. Die ersten Beschlüsse dazu erfolgten im Herbst 2015. Der Start der ersten Fernbusse ist für Sommer 2016 geplant.
  - Integrierte Mobilität: Im abgelaufenen Jahr wurden die Erkenntnisse aus dem Forschungsprojekt SMILE zum Thema integrierte Mobilität als Grundlage für die Kooperation mit einem Start-up-Unternehmen ausgewertet und schließlich eine eigene Gesellschaft zur Umsetzung der innovativen Geschäftsidee gegründet: iMobility GmbH.
- Internationalisierung im Güterverkehr:
  - Joint Venture Rail Cargo Group mit BALO: Bereits seit einem Jahr arbeitet die Rail Cargo Group mit dem türkischen Speditionsunternehmen BALO (Büyük Anadolu Lojistik Organizasyonlar) zusammen. Mit dem Aufbau eines Korridors Richtung Türkei wird ein Backbone für zukünftige Verkehre und eine bessere Anbindung der Türkei an Europa gewährleistet.
  - Markterweiterung Nordwest-Europa: Zur Absicherung des Wachstums in Nordwest-Europa (RCL-Benelux, RCL-DE) werden die Beteiligungsstruktur der RCG durch eine Erhöhung des Anteils bei kerngeschäftrelevanten Minderheitsbeteiligungen optimiert und neue strategische Beteiligungen angestrebt.

– Digitalisierung:

- WLAN und Mobilfunk in den Zügen und auf den Bahnhöfen: Das Telefonieren und Internetsurfen soll in den Zügen und in den Bahnhöfen in Topqualität ermöglicht werden, damit die BahnkundInnen die Reisezeit noch besser nützen können. Zusätzlich werden die ÖBB in Kooperation mit einem großen Medienpartner auch Multimedia-Inhalte bereitstellen.
- Ticketshop 2.0: Mit dem Ziel, den besten digitalen Reisebegleiter für den öffentlichen Verkehr in Österreich zu schaffen, wurde 2015 mit dem Test einer neuen ÖBB Ticket-App begonnen. Die offizielle Einführung ist für 2016 geplant. Der Ticketkauf wird in der neuen App nicht nur einfacher, sondern er wird in Zukunft auch über alle Vertriebskanäle gleich funktionieren. Das neue System bietet den KundInnen über alle Vertriebskanäle hinweg eine einheitliche Logik und Optik für den Verkaufsvorgang.

### **Team**

Ziel:

- Wir sind unter den Top-10-Arbeitgebern in Österreich.

Wichtigste Initiativen:

- Die ÖBB setzen mit den Schwerpunkten „Attraktiver Arbeitgeber“ und „Generationenmanagement“ klare Akzente, um das ambitionierte Ziel zu erreichen. In den kommenden Jahren wird sowohl in die Lehrlingsausbildung (2015 erfolgte die Grundsteinlegung für eine neue, zentrale Lehrlingswerkstätte in Wien) als auch in die Aus- und Weiterbildung der MitarbeiterInnen investiert. Weitere Schwerpunkte sind die Verstärkung des Performancemanagements der Führungskräfte und die Ausweitung des Employer Brandings.

### **Wirtschaftlichkeit**

Ziel:

- Wir verdienen unsere Kapitalkosten und investieren in unsere Zukunft.

Wichtigste Initiativen:

- Effizienzsteigerung operativer Prozesse: Die Wettbewerbsfähigkeit vor allem der Marktbereiche wird weiterhin im Fokus von produktivitäts- und effizienzsteigernden Maßnahmen sein.
- Shared Service und Overhead: Mit dem unternehmensweiten Programm „Speed Up!“ verfolgen die ÖBB das Ziel, interne operative Prozesse merklich zu verschlanken und damit Bürokratie abzubauen. Das konzerneigene Business Competence Center wird verstärkt als zentraler Kompetenzpartner für Dienstleistungen positioniert.

### **Verantwortung**

Ziel:

- Wir schaffen Vertrauen durch Nachhaltigkeit und Sicherheit.

Wichtigste Initiativen:

- Als größter Mobilitätsanbieter Österreichs sind sich die ÖBB ihrer gesellschaftlichen Verantwortung bewusst und setzen daher klare Schwerpunkte. So werden die ÖBB die Energieeffizienz durch den Ausbau erneuerbarer Energie steigern und den Anteil an erneuerbarer Energie merkbar heben.
- Zur Hebung der ohnehin sehr hohen Sicherheit haben die ÖBB das Programm „Fehlerkultur“ gestartet und arbeiten zudem konsequent an der Erhöhung des subjektiven Sicherheitsgefühls der Kunden und Mitarbeiter.

In Summe umfasst das strategische Initiativenportfolio mehr als 160 Einzelprojekte und -programme, die jeweils einer der vier Zieldimensionen zugeordnet sind und deren Fortschritt regelmäßig geprüft und dem Management berichtet wird.

## C.6. Sonstige wichtige Vorgänge und Ausblick

### Corporate Rating

Die oekom research AG ist eine der weltweit führenden Rating-Agenturen im Bereich Corporate Responsibility. Sie ist also Spezialist für Analyse und Bewertung ökologischer und sozialer Leistungen von Unternehmen, die sich zur Finanzierung Geld vom Kapitalmarkt holen.



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

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

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

Das derzeitige Marktverständnis und die herrschenden Rahmenbedingungen machen es fast unmöglich, Schieneninfrastrukturprojekte betriebswirtschaftlich positiv darzustellen. Langfristig gesehen sowie unter Mitbetrachtung externer Verkehrskosten wie Unfallkosten, Umweltkosten, Staukosten, Gesundheitskosten etc. ist die Bahn jedoch das volkswirtschaftlich beste Massentransportmittel.

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

Wir schaffen die Voraussetzungen für eine zukunftsverträgliche Mobilität.

### Rahmenbedingungen und Herausforderungen

#### Disruptive Entwicklungen und Innovationen

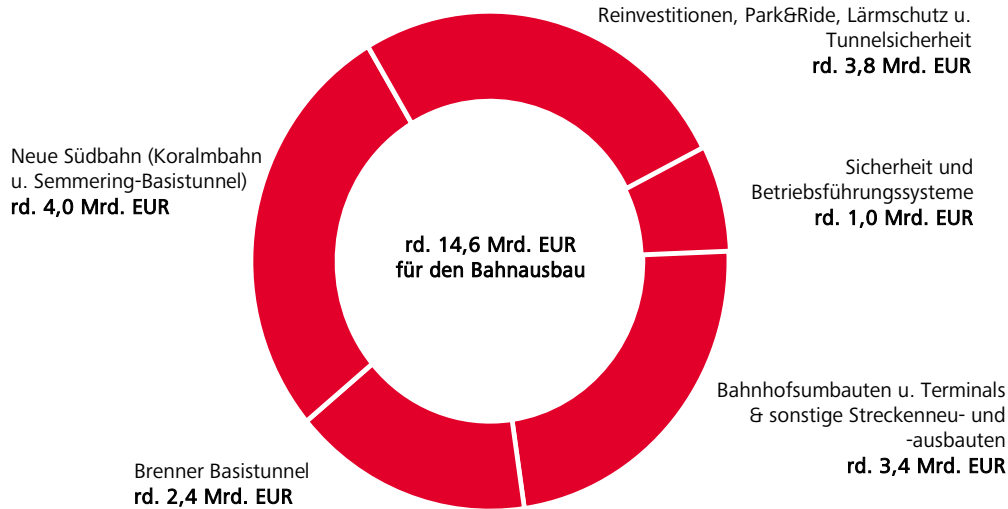
Die technologische Entwicklung der letzten Jahre stellt zunehmend Wertschöpfungsketten und Finanzierungsmodelle ganzer Branchen auf den Kopf. Selbst in traditionellen Industrien entstehen wie aus dem Nichts neue Geschäftsmodelle, die völlig destruktuierend wirken. Auch Verkehrs-, Logistik- und Mobilitätsdienstleister kommen durch disruptive Entwicklungen zunehmend unter Druck. Mobilitätskonzepte wie Car-Sharing oder Fernbusse sind bereits ernsthafte Konkurrenten für die Bahnen geworden. Auf diese Entwicklungen lediglich zu reagieren, wird künftig kein Erfolgsweg sein; für Innovationen und die Umsetzung bewegender Ideen zum Nutzen der Bahn- und Bus-KundInnen muss Raum und Möglichkeit sein bzw. im Kontext des Unternehmens ÖBB geschaffen werden.

#### Erfreuliche Zunahme des Schienenpersonenverkehrs im internationalen Vergleich

Der Eisenbahnverkehr ist in Österreich zwischen 2003 und 2013 im EU-weiten Ranking am stärksten gestiegen (Eurostat). Demnach verzeichnete die Personenbinnenverkehrsleistung der Bahn in Österreich in diesen zehn Jahren die höchste relative Zunahme von 3,2 Prozentpunkten. Österreich liegt somit beim Bahn-Personenverkehr auf Platz eins. Im Jahr 2003 wurden hierzulande 9,5% der gesamten Personenkilometer im Binnenverkehr über die Bahn abgewickelt. Zehn Jahre später waren es bereits 12,7%. Auf EU-Ebene hat sich der Anteil der Bahn im Personeninlandsverkehr in diesen zehn Jahren von 6,7% auf 7,6% erhöht.

#### Genehmigung des Rahmenplans 2016–2021

Mit der Genehmigung des Rahmenplans hat die österreichische Bundesregierung 2015 die Basis für die Fortführung des intensiven Ausbaus der Schieneninfrastruktur gelegt. Jährlich werden rd. 2,0 Mrd. EUR in den Neu- und Ausbau der Schieneninfrastruktur investiert und diese Fortführung der Infrastrukturoffensive ermöglicht unter anderem die Umsetzung des Taktfahrplans als wesentlichen Komfortgewinn für die KundInnen und den Aufbau von Güterverkehrskapazitäten.



## Ausblick ÖBB-Konzern

### Mobilfunk-Netzabdeckung in den Zügen der ÖBB

Die ÖBB, das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) sowie drei österreichische Mobilfunkunternehmen werden 2016 die Mobilfunk-Netzabdeckung entlang der wichtigsten Bahnstrecken Österreichs merklich verbessern. Bis Ende 2016 wird in einem ersten Schritt die Netzabdeckung entlang der S-Bahn-Strecken im Großraum Wien sowie die Weststrecke Wien–Salzburg ausgebaut werden. In einer zweiten Etappe werden beginnend mit 2016 die Südstrecke, die S-Bahn-Strecken in der Steiermark, in Kärnten, Tirol und Vorarlberg mit einer verbesserten Mobilfunkversorgung ausgestattet.

Die Gesamtprojektkosten von rd. 100,0 Mio. EUR werden auf die Partner aufgeteilt: BMVIT und ÖBB tragen rund zwei Drittel, die drei Mobilfunkunternehmen das restliche Drittel.

### Ausbau Südstrecke

Mit dem Ausbau dieser Nord-Süd-Achse, die von Wien nach Italien bzw. über die direkt anschließende Nordbahn von Wien bis nach Tschechien führt, wird eine schnelle und leistungsfähige Bahnstrecke errichtet, die der Absicherung des Wirtschaftsstandortes Österreich dient. Sie verbindet die Wirtschaftsräume im Norden der EU mit jenen im Süden. Die österreichischen zwei zentralen Projekte dieses Baltisch-Adriatischen Korridors bilden die Koralmbahn Graz–Klagenfurt und der Semmering-Basistunnel neu.

Der Ausbau der Koralmbahn wird auch 2016 zügig vorangetrieben. Bis zur Vollenbetriebnahme dieses 130 Kilometer langen Abschnitts der Südstrecke verbleiben noch rd. 7 Jahre. Wenn im Dezember 2023 die Signale auf Grün gestellt werden, kann man statt bisher in zwei Stunden Busfahrt künftig in 45 Minuten Bahnfahrt von der einen in die andere Landeshauptstadt gelangen. Nach Wien fährt man von Kärnten aus um 1:20 Stunden kürzer; mit Inbetriebnahme des Semmering-Basistunnels im Jahr 2026 beträgt die Reisezeit zwischen Klagenfurt und Wien nur mehr 2:40 Stunden und die Bahn wird damit mehr als nur konkurrenzfähig zum Auto. Im Zuge des Projekts werden der sechstälteste Eisenbahntunnel der Welt errichtet (32,9 km), elf Bahnhöfe umfassend modernisiert und zwölf komplett neu errichtet. Die ÖBB sind mit dem Bau der Koralmbahn die größten Investoren im Bundesland Kärnten und schaffen damit nachhaltig Arbeitsplätze und Standortqualität.

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



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

## D. Nicht finanzielle Leistungsindikatoren

### D.1. Immobilienmanagement

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

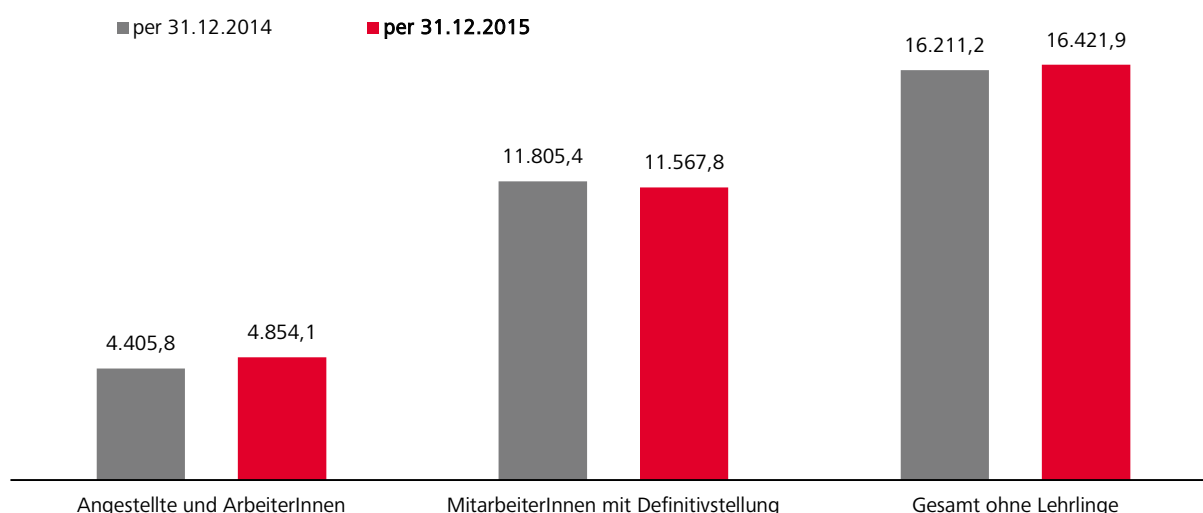
Sie entwickelt und verwertet nicht betriebsnotwendige Liegenschaften und betreut ein umfassendes Portfolio von rd. 5.000 Gebäuden sowie mehr als 1.100 Bahnhöfen und Haltestellen über ihren gesamten Lebenszyklus. Das Leistungsspektrum umfasst sowohl die kaufmännische als auch die technische Hausverwaltung für grundsätzlich alle Hochbauanlagen des ÖBB-Konzerns inkl. Bahnhöfen. Ihr Verantwortungsbereich umfasst die Erstellung von hochbaurelevanten Qualitätsstandards und Prüfsystemen. Die ÖBB-Immobilienmanagement Gesellschaft mbH vertritt das Unternehmen diesbezüglich in nationalen sowie internationalen Normenausschüssen und Komitees. Rd. 750 MitarbeiterInnen sorgen österreichweit für die professionelle und effiziente Abwicklung des umfassenden Leistungsportfolios.

Im Teilkonzern ÖBB-Infrastruktur konnten im Geschäftsjahr 2015 aus der Verwertung von Liegenschaften Ergebnisbeiträge in Höhe von rd. 46,3 Mio. EUR (Vj: rd. 86,6 Mio. EUR) erzielt werden.

### D.2. Personalbericht

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

Die Mitarbeiterstruktur nach FTE im ÖBB-Infrastruktur-Konzern



Anzahl MitarbeiterInnen Köpfe	31.12.2015		31.12.2014		Veränderung		Durchschnitt	
	Stichtag	in %	Stichtag	in %	2015	2014		
Angestellte	3.261	8%	3.019	8%	242	3.130	2.915	
ArbeiterInnen	1.661	15%	1.443	15%	218	1.562	1.432	
MitarbeiterInnen mit Definitivstellung	11.657	-2%	11.860	-2%	-203	11.757	11.950	
<b>Gesamt aktive MitarbeiterInnen</b>	<b>16.579</b>	<b>2%</b>	<b>16.322</b>	<b>2%</b>	<b>257</b>	<b>16.449</b>	<b>16.297</b>	
Lehrlinge	1.377	-2%	1.403	-2%	-26	1.281	666	
<b>Gesamt mit Lehrlingen</b>	<b>17.956</b>	<b>1%</b>	<b>17.725</b>	<b>1%</b>	<b>231</b>	<b>17.730</b>	<b>16.963</b>	

Anzahl MitarbeiterInnen FTE	31.12.2015	31.12.2014	Veränderung		Durchschnitt	
			Stichtag	in %	2015	2014
Angestellte	3.197,4	2.966,2	231,2	8%	3.070,2	2.869,7
ArbeiterInnen	1.656,7	1.439,6	217,1	15%	1.558,3	1.426,6
MitarbeiterInnen mit Definitivstellung	11.567,8	11.805,4	-237,6	-2%	11.678,5	11.899,6
<b>Gesamt aktive MitarbeiterInnen</b>	<b>16.421,9</b>	<b>16.211,2</b>	<b>210,7</b>	<b>1%</b>	<b>16.307,0</b>	<b>16.195,9</b>
Lehrlinge	1.377,0	1.403,0	-26,0	-2%	1.281,6	665,5
<b>Gesamt mit Lehrlingen</b>	<b>17.798,9</b>	<b>17.614,2</b>	<b>184,7</b>	<b>1%</b>	<b>17.588,6</b>	<b>16.861,4</b>

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

Der Personalstand des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns stieg im Berichtsjahr auf 17.956 MitarbeiterInnen. Rd. 65% (Vj: rd. 67%) des Personalstands entfielen auf MitarbeiterInnen mit Definitivstellung. Das Durchschnittsalter im ÖBB-Infrastruktur-Konzern lag im Inland (exkl. Lehrlinge) bei rd. 46,0 (Vj: rd. 43,5) Jahren. Der Frauenanteil (inkl. Lehrlingen) betrug 7,4% (Vj: 7,3%).

### Lehrlingsausbildung im ÖBB-Konzern

Der ÖBB-Konzern bietet als größter technischer Lehrlingsausbilder österreichweit 22 Lehrberufe an. Aktuell bildet die ÖBB in elf Lehrwerkstätten rd. 1.700 junge Menschen zu hochqualifizierten Facharbeitern aus. Während die Teilkonzerne ÖBB-Personenverkehr und Rail Cargo Austria Lehrlinge überwiegend in kaufmännischen Lehrberufen ausbilden, sind es bei der ÖBB-Infrastruktur AG und der ÖBB-Postbus GmbH vorrangig technische Berufsfelder. Die Ausbildung ist staatlich ausgezeichnet und die LehrabsolventInnen erreichen jährlich zahlreiche Preise und Auszeichnungen bei Berufswettbewerben. So erhielten die ÖBB zum Beispiel das Wiener Qualitätssiegel als TOP-Lehrbetrieb 2015–2018 und wurden mit ihren Lehrlingen Landessieger in der Kategorie Metall- und Elektrotechnik in Wien und Tirol. Die ÖBB fördern darüber hinaus auch die „Lehre mit Matura“ und eröffnen somit ihren Lehrlingen eine Möglichkeit der Weiterqualifizierung. Neben der fachlichen Ausbildung steht auch die Förderung der sozialen Kompetenz im Vordergrund.

Um für eine moderne Ausbildung zu sorgen, ist für die Lehrwerkstätten Wien, Knittelfeld und Bludenz jeweils ein Neubau geplant. Ein Beitrag, um als attraktiver Arbeitgeber den künftigen Nachwuchs von morgen bereits heute anzuwerben. Dabei wird gezielt darauf geachtet, in jenen Regionen auszubilden, in denen der künftige Bedarf besteht.

Unter dem Motto „Diversität als Chance“ nahmen 31 Lehrlinge an einem speziell auf die Bedürfnisse von jugendlichen Flüchtlingen ausgerichteten Ausbildungsprojekt der ÖBB-Infrastruktur AG teil. Die Jugendlichen, die ohne Begleitung einer erwachsenen Bezugsperson vor allem aus Afghanistan und Syrien geflohen sind, werden durch spezielle Förderprogramme, intensives Training in Deutsch und Mathematik sowie Nachhilfe und Mentoring während ihrer gesamten Lehrzeit unterstützt. Dieses Projekt wird in Kooperation mit dem AMS Wien und dem Verein lobby.16 durchgeführt. Diese Initiative wurde mit dem „Staatspreis Mobilität“ ausgezeichnet.

Seit Mitte 2012 gibt es die ÖBB-Themenausstellung „Verdrängte Jahre“ – Bahn & Nationalsozialismus in Österreich 1938–45, an deren Aufbereitung besonders engagierte Lehrlinge mitgewirkt haben.

Die 25 jahrgangsbesten Lehrlinge aus elf ÖBB-Lehrwerkstätten haben sich im Rahmen einer Studienreise nach Polen zwei Wochen lang intensiv mit dem Thema Holocaust und 2. Weltkrieg auseinandergesetzt.

Eine wichtige Initiative im neuen Strategieprogramm der ÖBB ist der Ausbau bzw. die Optimierung der Bildungseinrichtungen. So wird die Etablierung als eisenbahnspezifischer Bildungsanbieter Nummer 1 durch die Bündelung der Ausbildungen im Bildungszentrum Eisenbahn und die Konzeption eines modernen Bildungscampus vorangetrieben.

Mit rd. 20,0 Mio. EUR Investition wird im 10. Wiener Gemeindebezirk eine neue, moderne Zentrallehrwerkstätte errichtet, die nach der Fertigstellung Ende 2017 das größte technische Lehrlingsausbildungszentrum Österreichs sein wird. Insgesamt bietet die neue ÖBB-Lehrwerkstatt Platz für 700 Lehrlinge und 50 Ausbilder. Auch Nächtigungsmöglichkeiten werden im angeschlossenen Lehrlingsheim zur Verfügung stehen.

Mit der Standortkonzentration der bisher drei Wiener Lehrwerkstätten (Penzing, Innstraße, Floridsdorf) in einer Zentrallehrwerkstatt werden nun die Voraussetzungen geschaffen, um die Rolle des Unternehmens als größter technischer Lehrlingsausbilder des Landes weiter auszubauen und Jugendlichen aus ganz Österreich auch in Zukunft attraktive Berufsmöglichkeiten zu bieten.

## Aus- und Weiterbildung

Als Corporate University bündelt die ÖBB akademie strategisch relevante Weiterbildungsaktivitäten für unterschiedliche Management-Ebenen, ExpertInnen sowie Newcomer und Talente des ÖBB-Konzerns und fördert eine hierarchie- und themenübergreifende Vernetzung. Die TeilnehmerInnen von 13 Lehrgängen schlossen im Herbst 2015 ihre Weiterbildung ab. Im September 2015 startete das fünfte Programm „trainees für mobilität“ mit UniversitätsabsolventInnen. Um den AbsolventInnen die Möglichkeit des weiterführenden Austausches zu ermöglichen, wurde 2014 ein alumni club gegründet.

Unter Berücksichtigung der Konzernstrategie FOKUS 2020 wurde im Geschäftsjahr 2015 ein Schwerpunkt auf Führungsarbeit gelegt. Die Initiative *Führung: Qualität im Fokus* hat zum Ziel, genau diese Führungsarbeit im gesamten Konzern weiterzuentwickeln. Insbesondere geht es um die Implementierung eines gemeinsamen Führungs- und Performanceverständnisses, das einen wesentlichen Beitrag zur Steigerung des Unternehmenserfolgs leistet. Die Grundlage der Aktivitäten stellen die ÖBB-Führungskompetenzen dar. Diese wurden im Sommer 2015 entwickelt und legen nunmehr nachvollziehbar und deutlich fest, welches Verhalten vom gesamten Management erwartet wird. Klarheit für Führungskräfte und Transparenz für alle MitarbeiterInnen im Konzern werden damit sichergestellt.

## Employer Branding

Um einen einheitlichen und attraktiven Auftritt als Arbeitgeber zu gewährleisten, wurde 2014 eine umfassende Employer-Branding-Strategie mit entsprechenden Kennzahlen erarbeitet. Ein neuer konzernweiter Arbeitgeberauftritt unter dem Motto „Karrieticket für die Zukunft“ wurde als wesentlicher Bestandteil dieser Strategie entwickelt.

Das ÖBB-Employer-Branding-Team organisierte im Jahr 2015 insgesamt vierzehn Recruitingmessen, sechs davon für AkademikerInnen und acht für Lehrlinge. Als Hauptzielgruppe bei den Messeveranstaltungen 2015 wurden potenzielle Lehrlinge ebenso wie Studierende technischer und betriebswirtschaftlicher Fachrichtungen angesprochen. Weitere Employer-Branding-Maßnahmen wie der Trainee-Blog oder die Teilnahme am Girls' Day bzw. Töchertag wurden weitergeführt. Die ÖBB haben Top-Platzierungen bei Rankings wie z.B. der „Career's Best Recruiters“-Studie erzielt und fanden sich erneut unter den Top 50 der attraktivsten Arbeitgeber Österreichs (Universum Student Survey Austria).

## Gleichstellung im ÖBB-Konzern

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

Um das strategische Ziel, die Vielfalt zu erhöhen und den Frauenanteil zum Beispiel bei Neuaufnahmen bis 2020 auf 20% zu heben, werden zahlreiche Maßnahmen gesetzt: Gezieltes Recruiting insbesondere von weiblichen Lehrlingen, Frauenplätze bei Ausbildungsprogrammen der ÖBB akademie, Laufbahnworkshops, spezifische Coaching-Angebote für Frauen, Seminare zum Gleichbehandlungsgesetz, Workshops zu Gender/Diversity-Management, strukturiertes Generationenmanagement, Maßnahmen zur Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben wie das Audit Beruf&Familie, Kinderbetreuung in betriebsnahen Kindergärten Timi's Mini MINTs mit Schwerpunkt in den Fächern Mathematik, Information, Naturwissenschaft und Technik oder die stundenweise Kinderbetreuung durch Flying Nannies beginnen zu greifen. Bei den Weiterbildungsprogrammen der ÖBB akademie beträgt der Frauenanteil bereits über 25%, und ein Drittel der Aufsichtsratsmandate wird von Frauen gehalten.

Die Vielfalt im Unternehmen steigt. Die Belegschaft kommt aus 54 unterschiedlichen Staaten dieser Welt. Interkulturalität spielt eine immer größere Rolle. Soziokulturelle Schwerpunktthemen wie „Halal“ oder „Koscher leben“ wurden im Open Space diskutiert, Unterschiede und Gemeinsamkeiten verhandelt und die kulturellen Kompetenzen für die partnerschaftliche Zusammenarbeit am Arbeitsplatz geschärft.

2015 rief der Konzern den ersten ÖBB Diversity Award aus. Rund 30 innovative Konzepte wurden von fast 100 MitarbeiterInnen zu Diversitätsthemen wie altersgerechtem Arbeiten, ethischer Unternehmensführung, der Inklusion von MitarbeiterInnen mit Behinderungen konzernweit entwickelt, die besten davon mit einem Gewinn ausgezeichnet. Ein Drittel der Konzepte befindet sich bereits in Umsetzung.

## Gesundheit, Arbeitssicherheit & Soziales

Ziel ist der Erhalt und die Förderung der Arbeitsfähigkeit und Gesundheit der ÖBB-MitarbeiterInnen. Die ÖBB-Gesundheitsstrategie wurde gemeinsam mit VertreterInnen des Kooperationspartners der Versicherungsanstalt für Eisenbahnen und Bergbau entwickelt. Das „Betriebliche Gesundheitsmanagement“ wurde um die Schwerpunkte „Gesundheit als Führungsaufgabe“ sowie „Betriebliche Wiedereingliederung“ erweitert. Im Jahr 2015 wurden die Regionen und Zielgruppen für die „Betriebliche Wiedereingliederung“ erweitert, bis Ende des Jahres steht das Angebot schon rund 50% aller MitarbeiterInnen zur Verfügung. Zum Thema „Gesundes Führen“ wurde ein Handbuch herausgebracht, welches Führungskräfte in schwierigen Gesprächssituationen zu gesundheitlichen Themen unterstützen soll. Im Bereich der Arbeitssicherheit wurde intensiv am Projekt „Neugestaltung P32 – gesundheitliche Richtlinien zur MitarbeiterInnen-Eignung“ gearbeitet. Das neue Regelwerk soll den Bereich der MitarbeiterInneneignung (medizinisch & psychologisch) im ÖBB-Konzern neu regeln. Damit werden das Eisenbahngesetz und die Richtlinie 2007/59 EG innerbetrieblich umgesetzt. Ziel ist hier, die Neufassung 2016 in Kraft zu setzen.

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

### Arbeit und Alter

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

So wurde seit 01.07.2014 mit mehr als 200 definitiv gestellten AVB MitarbeiterInnen bereits vier Jahre vor Vorliegen der Voraussetzungen für die gesetzliche Altersteilzeit altersgerechte Teilzeitarbeit vereinbart. Weiters wurde von knapp 100 definitiv gestellten MitarbeiterInnen die seit 01.01.2015 gesetzlich mögliche Altersteilzeit gemäß § 27 AIVG in Anspruch genommen.

### ÖBB-Mitarbeiterbefragung

Von 19. Jänner bis 6. Februar 2015 fand die zweite konzernweite ÖBB-Mitarbeiterbefragung statt. Insgesamt wurden 41.326 MitarbeiterInnen befragt. 21.964 Personen nahmen an der Befragung teil, was einer Teilnahmequote von 53,2% entspricht. Dies bedeutet ein Plus von 6,6 Prozentpunkten im Vergleich zur Befragung 2013. Die Themen der Befragung umfassten die Bereiche Unternehmen, Arbeitsklima, Tätigkeit, Führung, Information, Perspektiven und Vereinbarkeit von Privat- und Berufsleben. Die Gesamt-Arbeitszufriedenheit erzielte den Wert 64 von 100 möglichen Punkten und konnte um zwei Punkte gesteigert werden. Die ÖBB-Infrastruktur AG liegt mit einem Plus von drei Punkten gegenüber 2013 bei der Arbeitszufriedenheit nunmehr bei 66 Punkten und damit zwei Punkte über dem Konzerndurchschnitt.

### D.3. Forschungsbericht

Die ständige Weiterentwicklung des Gesamtsystems Eisenbahn mit dem Fokus auf Kundennutzen und Erhöhung der Wirtschaftlichkeit hat im ÖBB-Konzern eine zentrale Bedeutung. Darüber hinaus sind die ÖBB ein wichtiger Innovationsmotor für die österreichische Bahnindustrie.

F&E wird im ÖBB-Konzern zentral gesteuert und dezentral umgesetzt. Die Aktivitäten konzentrieren sich hauptsächlich auf integrierte Personen-Mobilität, intermodale nachhaltige Gütermobilität, innovative Bautechnologie sowie die Verknüpfung von Fahrzeug und Schieneninfrastruktur (Vehicle-Track-Interaction).

Die Forschungsprojekte des ÖBB-Konzerns reichen von innovativen Bautechnologien (z.B. Einsatz von Leichtbeton zum Schutz der Infrastruktur vor Steinschlag, Lawinen oder Fahrzeuganprall) bis zur Entwicklung von neuen Mobilitätsangeboten/Kundenservices, wie z.B. die Verknüpfung von Bahn mit Anrufsammeltaxis und Elektro-Leih-Fahrzeugen oder die neue ÖBB-Ticket-App Ticketshop 2.0.

Eine Vielzahl von Projekten wird durch nationale und europäische Förderprogramme unterstützt. Die ÖBB-Infrastruktur AG wird sich beispielsweise gemeinsam mit anderen europäischen Bahnen im Rahmen des EUROCK-Konsortiums am Shift2Rail Joint Undertaking beteiligen, um in den nächsten sechs Jahren die Entwicklung von innovativen Produkten und Services zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit der Eisenbahnen voranzutreiben.

2015 befanden sich in der ÖBB-Infrastruktur AG 86 F&E-Projekte in Bearbeitung. Das aktuelle F&E-Projektportfolio hat ein Gesamtvolumen von rd. 19,7 Mio. EUR (über die gesamte Laufzeit der aktuell laufenden Projekte ohne Abzug von Förderungen). Die Aufwendungen für Forschung und Entwicklung betragen rd. 3,7 Mio. EUR (Vj: rd. 3,0 Mio. EUR).

## Auszug aktueller Projekte

### Innovative Bautechnologie

Projekt AGU-T – Auslastungsgraduntersuchungen von Tübingen

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

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

### Vehicle-Track-Interaction

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

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

## D.4. Umweltbericht

Als nachhaltig handelndes Unternehmen berücksichtigen die ÖBB bei allen Entscheidungen neben dem wirtschaftlichen Erfolg die gesellschaftliche und ökologische Verantwortung. Sie leben ökologische Nachhaltigkeit, setzen ihre Ressourcen effizient und umweltschonend ein und leisten dadurch spürbare Beiträge zur Reduktion negativer Auswirkungen auf Mensch und Umwelt.

Der ÖBB-Konzern stellt seine CSR- und Nachhaltigkeitsperformance alle zwei Jahre in einem speziellen Nachhaltigkeitsbericht dar. Die berichteten Inhalte spiegeln die für die Geschäftstätigkeit relevanten und materiellen Aspekte einer nachhaltigen Entwicklung wider. Der ÖBB-Nachhaltigkeitsbericht 2015 wurde in Übereinstimmung mit den Vorgaben für die G4-„Kern“-Option der Global Reporting Initiative (GRI) erstellt und umfasst die Kalenderjahre 2013/2014.

Die ÖBB sind sich der Herausforderungen des Klimawandels bewusst und decken heute bereits ca. 90% ihres Bahnstrombedarfs mit klimafreundlicher Wasserkraft. Mit einer kontinuierlichen Reduktion der spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen von 168.549 t CO<sub>2</sub> seit 2006 haben die ÖBB im Jahr 2014 ihre Emissionen gegenüber 2006 um 32% gesenkt und sind damit weiterhin das umweltfreundlichste motorisierte Transportmittel. Ziel der ÖBB ist es, diesen Umweltvorteil in Zukunft auszubauen indem systematisch weiter CO<sub>2</sub>-Optimierungspotenziale erhoben und umgesetzt werden.

Der Steigerung der Energieeffizienz kommt dabei eine Schlüsselrolle zu. Die ÖBB haben ihr ambitioniertes Energiesparprogramm weiter umgesetzt. Durch die seit 2010 umgesetzten Energiesparmaßnahmen werden bis zu 125 GWh pro Jahr eingespart. Die Gesamteinsparung entspricht dem durchschnittlichen Stromverbrauch von knapp 30.000 Haushalten. Dabei setzen die ÖBB bei drei Hebeln zur Optimierung an: technische und betriebliche Maßnahmen als auch das Verhalten der MitarbeiterInnen.



Die Tabelle zeigt, dass der Energieverbrauch und die damit verbundenen CO<sub>2</sub>-Emissionen kontinuierlich sinken:

Umweltkennzahlen	2014	2013	Veränderung	
			absolut	in %
CO <sub>2</sub> -Emissionen gesamt (t)	366.510	374.858	-8.348	-2,2%
Energieverbrauch gesamt (GWh)	2.141	2.164	-23	-1,1%

Aktuell stellt Lärm eines der größten Umweltrisiken des Bahnverkehrs dar. Als Umweltvoreiter nehmen die ÖBB das Thema Lärm sehr ernst und unternehmen große Anstrengungen, um den Schienenverkehrslärm zu reduzieren. Umfassende Lärmsanierungsmaßnahmen beinhalten ortsfesten Lärmschutz an der Strecke wie beispielsweise Lärmvorsorge an Aus- und Neubaustrecken, Bau von Schallschutzwänden und Schallschutzfenstern sowie Maßnahmen zur Lärminderung am Rollmaterial durch die Neuanschaffung von „leisen Güterwagen“ als auch eine Umrüstung von Bestandsgüterwagen.

### D.5. Barrierefreiheit

Den Zugang zur Bahn und die Reise mit der Bahn möglichst barrierefrei zu gestalten, ist ein wichtiges Ziel sowohl für Menschen mit Behinderungen als auch für Eltern mit Kindern, ältere Menschen und Reisende mit Gepäck. 2006 wurde mit ExpertInnen aus Behindertenorganisationen ein Etappenplan gemäß § 19 Bundes-Behindertengleichstellungsgesetz entwickelt, der die Maßnahmen des ÖBB-Konzerns gesamthaft darstellt. Diese wurden konsequent umgesetzt und werden weiterentwickelt.

### Infrastruktur

Ende 2015 profitieren bereits rund drei Viertel aller Reisenden von modernen, barrierefreien Bahnhöfen; 2025 werden es 90% der Reisenden sein. 117 Bahnhöfe wurden gemäß Etappenplan bereits barrierefrei umgebaut, im Jahr 2025 werden es rund 270 Bahnhöfe sein. Gleichzeitig wurden über den Etappenplan hinaus 62 weitere Bahnhöfe und Haltestellen umgebaut.

Die ÖBB gehen aktiv auf die KundInnen zu und holen Feedback ein: zum Beispiel bei den »Stakeholder Dialogen«, die zwischen September 2015 und März 2016 in acht Landeshauptstädten mit VertreterInnen von Menschen mit Behinderungen durchgeführt wurden.

### D.6. Sicherheit

Die öffentliche Wahrnehmung der Österreichischen Bundesbahnen ist eng mit dem Thema Sicherheit verbunden. Sicherheit ist das Ergebnis konsequenter und zielgerichteter Maßnahmen auf Basis standardisierter und systemisch unterstützter Trendmonitorings und Risikoanalysen.

Bei den ÖBB werden vier Handlungsfelder zum Thema Sicherheit betrachtet: die betriebliche Sicherheit und Anlagensicherheit mit allen Komponenten des Eisenbahnbetriebes, die öffentliche Sicherheit mit primärem Fokus auf MitarbeiterInnen und KundInnen sowie die Arbeitssicherheit der MitarbeiterInnen.

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

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

Ein wesentlicher Bestandteil eines Unternehmens zur weiteren Verbesserung der Sicherheit ist der offene und wertfreie Umgang mit Fehlern im Sinne einer hochentwickelten Fehlerkultur. Das Thema Fehlerkultur soll Fehler transparent machen und damit gezielte Gegensteuerungsmaßnahmen ermöglichen. Das neu installierte „vertrauliche Meldewesen“ stellt dazu einen Rahmen zur weiteren Entwicklung dar.

Die neuen Europäischen Verordnungen 402/2013 und 1136/2015 bezüglich der gemeinsamen Sicherheitsmethoden zur Evaluierung und Bewertung von Risiken erforderten eine Anpassung des betrieblichen Risikomanagements. Mit diesen Verordnungen wurden neue einheitliche Sicherheitsziele für technische Systeme europaweit festgelegt. Somit wird eine weitere Harmonisierung des europäischen Sicherheitsniveaus gewährleistet.

Da wir auch Infrastrukturbetreiber auf Schweizer Staatsgebiet sind, ist dafür eine Sicherheitsgenehmigung, analog zur Sicherheitsgenehmigung in Österreich, erforderlich. Diese Sicherheitsgenehmigung wurde unter intensiver Zusammenarbeit mit dem Bundesamt für Verkehr in der Schweiz bis zum Jahr 2018 erteilt.

Für den Bahnsektor wurde gemeinsam mit der Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft (ÖVG) die Infoveranstaltung „Sicher auf Schiene – Safety und Security im Eisenbahnverkehr“ durchgeführt.

Mit den Führungskräften der operativen Bereiche der ÖBB-Infrastruktur AG wurde eine Sicherheitskonferenz abgehalten, wobei neben internen Beiträgen auch Gastvorträge durch die OMV und die Austro Control zu Sicherheitsthemen zum Gelingen der Veranstaltung beigetragen haben.

Das neu errichtete Krisenzentrum konnte durch die Flüchtlingssituation seine erste Bewährungsprobe verzeichnen.

Das ÖBB-Krisenmanagement im Zusammenhang mit den Flüchtlingsströmen konnte erfolgreich die Unterbringung von ca. 70.000 Menschen in Notquartieren der ÖBB sowie die Beförderung von fast 300.000 Schutzsuchenden nach Deutschland managen. Dabei waren keine Unfälle bzw. Vorfälle mit Personenschaden zu verzeichnen.

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

## E. Konzernbeziehungen

### Muttergesellschaft ÖBB-Holding AG

Die Muttergesellschaft ÖBB-Holding AG ist eine Aktiengesellschaft nach österreichischem Recht. Der Sitz der Gesellschaft ist Am Hauptbahnhof 2, A-1100 Wien. Die Gründung und Errichtung der Gesellschaft erfolgte auf der Grundlage des § 2 Bundesbahnstrukturgesetz 2003. Die Gesellschaft ist in dem beim Handelsgericht Wien geführten Firmenbuch unter der FN 247642f eingetragen. Die ÖBB-Holding AG hält sämtliche Anteile der ÖBB-Infrastruktur AG und erbringt für die ÖBB-Infrastruktur AG und andere Konzerngesellschaften diverse Leistungen wie z.B. Marketing und Treasury-Leistungen. Diese Leistungen werden mittels Konzernumlage bzw. mittels Leistungsverrechnung an die Konzerngesellschaften verrechnet. Im Geschäftsjahr 2015 wurden dem ÖBB-Infrastruktur-Konzern rd. 15,7 Mio. EUR (Vj: rd. 15,9 Mio. EUR) als Konzernumlage verrechnet.

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

### ÖBB-Personenverkehr AG

Aufgabe der ÖBB-Personenverkehr AG ist insbesondere die Beförderung von Personen, einschließlich der Erbringung gemeinwirtschaftlicher Leistungen sowie die Herstellung und das Betreiben aller hierzu notwendigen Einrichtungen mit Ausnahme der Schieneninfrastruktur und die Besorgung aller damit zusammenhängenden oder dadurch veranlassten Geschäfte sowie vor allem das Führen eines öffentlichen Personenverkehrs aufgrund von Tarifen und Fahrplänen. Im Geschäftsjahr 2015 wurden mit der Gesellschaft rd. 310,9 Mio. EUR (Vj: rd. 296,1 Mio. EUR) Gesamterträge erzielt. Dem ÖBB-Infrastruktur-Konzern wurden rd. 14,0 Mio. EUR (Vj: rd. 9,5 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 2015 Gesamterträge in Höhe von rd. 170,7 Mio. EUR (Vj: rd. 168,8 Mio. EUR) erzielt. Dem ÖBB-Infrastruktur-Konzern wurden von der Rail Cargo Austria AG wie im Vorjahr rd. 0,9 Mio. EUR verrechnet. Es wurden bezogene Leistungen in Höhe von rd. 0,4 Mio. EUR (Vj: rd. 1,0 Mio. EUR) aktiviert.

## ÖBB-Produktion Gesellschaft mbH

Gemeinsame Tochtergesellschaft der ÖBB-Personenverkehr AG sowie der Rail Cargo Austria AG ist die ÖBB-Produktion Gesellschaft mbH („ÖBB-Produktion GmbH“). Aufgabe des Unternehmens ist insbesondere die Erbringung von Traktions- und Serviceleistungen für andere Eisenbahnunternehmen. Im Geschäftsjahr 2015 wurden mit der Gesellschaft rd. 185,6 Mio. EUR (Vj: rd. 198,4 Mio. EUR) Gesamterträge erzielt. Dem ÖBB-Infrastruktur-Konzern wurden rd. 11,5 Mio. EUR (Vj: rd. 11,3 Mio. EUR) verrechnet. Es wurden bezogene Leistungen in Höhe von rd. 0,3 Mio. EUR (Vj: rd. 0,3 Mio. EUR) aktiviert.

## ÖBB-Technische Services-Gesellschaft mbH

Gemeinsame Tochtergesellschaft der ÖBB-Personenverkehr AG sowie der Rail Cargo Austria AG ist die ÖBB-Technische Services-Gesellschaft mbH („ÖBB-Technische Services GmbH“). Aufgabe des Unternehmens ist insbesondere die Erbringung von Serviceleistungen im Zusammenhang mit Schienenfahrzeugen. Im Geschäftsjahr 2015 wurden mit der Gesellschaft rd. 23,0 Mio. EUR (Vj: rd. 24,9 Mio. EUR) Gesamterträge erzielt. Dem ÖBB-Infrastruktur-Konzern wurden rd. 26,0 Mio. EUR (Vj: rd. 24,9 Mio. EUR) verrechnet. Es wurden bezogene Leistungen in Höhe von rd. 11,2 Mio. EUR (Vj: rd. 9,7 Mio. EUR) aktiviert.

## ÖBB-Business Competence Center GmbH

Die ÖBB-Business Competence Center GmbH erbringt als konzerninterne Servicegesellschaft vorwiegend standardisierte administrative Dienstleistungen. Im Geschäftsjahr 2015 wurden mit der Gesellschaft rd. 22,0 Mio. EUR (Vj: rd. 25,9 Mio. EUR) Gesamterträge erzielt. Dem ÖBB-Infrastruktur-Konzern wurden rd. 74,3 Mio. EUR (Vj: rd. 88,0 Mio. EUR) für interne Dienstleistungen verrechnet. Es wurden bezogene Leistungen in der Höhe von rd. 2,5 Mio. EUR (Vj: rd. 3,7 Mio. EUR) aktiviert.

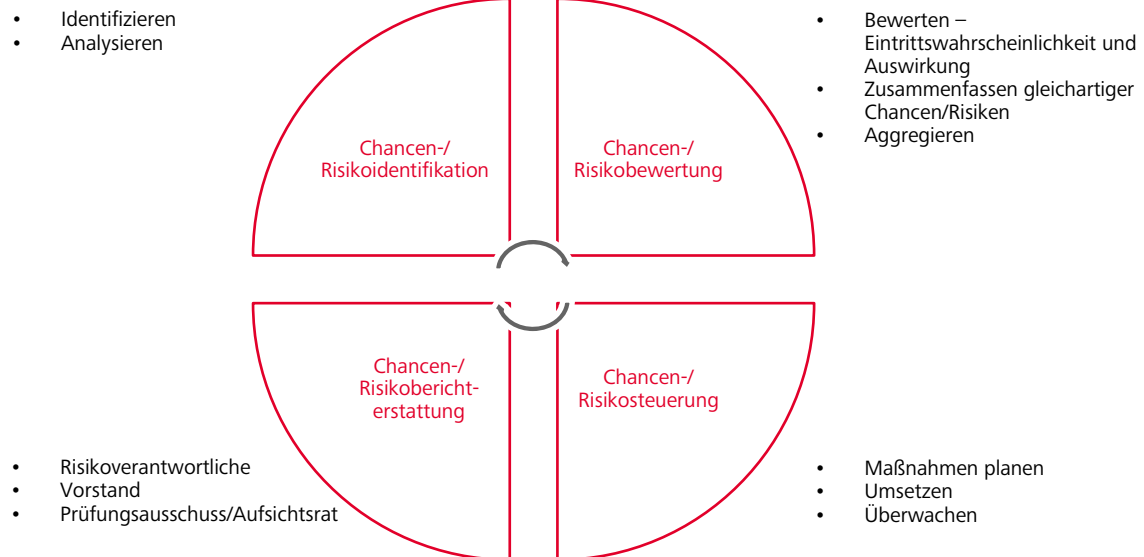
## F. Chancen-/Risikobericht

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

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

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

## Prozess Chancen-/Risikomanagement



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

Als Teil des kontinuierlichen Verbesserungsprozesses wurde 2015 das Projekt „Weiterentwicklung des Chancen- und Risikomanagements im ÖBB-Konzern“ umgesetzt. Dabei wurde unter anderem der Reifegrad des Risikomanagement-Systems im Vergleich zu namhaften Benchmark-Unternehmen in Österreich evaluiert, ein hoher Reifegrad attestiert und Weiterentwicklungspotenziale identifiziert, die bereits größtenteils 2015 realisiert wurden.

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

## Risikofelder und wesentliche Risiken des Teilkonzerns ÖBB-Infrastruktur

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

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

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

### Strategie

Risiken aus der Nichterreicherung der gesteckten Strategieziele. Durch straffes Programm- und Maßnahmenmonitoring werden weitgehend sämtliche Strategieumsetzungsrisiken reduziert.

### Operativer Betrieb

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

### Finanzen/Rechnungswesen

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

### Absatz/Vertrieb

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

### Personal/Führung/Organisation

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



## Recht/Haftung

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

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

## Einkauf/Beschaffung

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

## Informationsverarbeitung

Systemausfälle können bei den operativen Teilbereichen Mehraufwendungen und Umsatzeinbußen auslösen. Mit einer Vielzahl an Maßnahmen, die in einem speziellen IT-Risikomanagement-System erarbeitet, geplant und umgesetzt werden, wird versucht, das Risiko auf ein Minimum zu reduzieren.

## Töchter/Beteiligungen

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

Entsprechend dem Verbandverantwortlichkeitsgesetz gilt auch für den ÖBB-Konzern, dass Unternehmen für gerichtlich strafbare Taten ihrer MitarbeiterInnen oder Entscheidungsträger verantwortlich gemacht und bestraft werden können. Um diesem Risiko zu begegnen, werden im Rahmen des rechtlichen Risikomanagements strafrechtlich bedeutsame Bereiche identifiziert, z.B. 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 Verantwortlichkeitsbereiche wird ebenfalls eine Risikominimierung verfolgt.

## Risiken im Zusammenhang mit Finanzinstrumenten

### Originäre Finanzinstrumente

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

### Derivative Finanzinstrumente

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

Der Großteil der Derivate (rd. 90% des Nominales) sind nicht-strukturierte Standardabsicherungsgeschäfte (Plain Vanilla Zinsswaps sowie Cross Currency Interest Rate Swaps). Nur ein geringer Anteil von 10% des Nominales entfällt auf ein strukturiertes Derivat. Dieses strukturierte Derivat hat ein Gesamtnominale von rd. 20,0 Mio. EUR mit einer Laufzeit bis 2022.

### Risikodefinition und Risikomanagement in Bezug auf Finanzinstrumente

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

#### Liquiditätsrisiko

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

#### Zinsänderungsrisiko

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

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

#### Währungsrisiko

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

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

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

## Kontrahentenrisiko

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

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

In den letzten Jahren ist es gelungen, das originäre Volumen an bestehenden Cross-Border-Leasing-Transaktionen erheblich zu reduzieren, ohne den seinerzeit lukrierten Nettobarwertvorteil rückzahlen zu müssen. Im Jahr 2015 wurde eine Transaktion unter Erhaltung des Nettobarwertvorteils vorzeitig beendet, für zwei Transaktionen wurden die rechtlichen Schritte zu planmäßigen Beendigungen in den Jahren 2016 und 2017 gesetzt. Die ÖBB-Strategie ist unverändert, das bestehende Risiko der Transaktionen aktiv zu managen und wirtschaftlich akzeptable Beendigungsmöglichkeiten zu nutzen. Diese Strategie wird auch in Zukunft verfolgt. Nähere Angaben zu den Cross-Border-Leasing-Verträgen finden sich unter Erläuterung 30.3. der Erläuterungen zum Konzernabschluss.

## Internes Kontrollsystem

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

### Kontrollumfeld

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

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

Als Grundlage für das IKS gilt, dass Kontrollmaßnahmen in den wesentlichen/kritischen Geschäftsprozessen vollständig und nachvollziehbar dokumentiert sind, dass die Aufbauorganisation nachvollziehbar dokumentiert ist (Organigramm, Arbeitsplatzbeschreibung, Funktionsbeschreibung, etc.), regelmäßig angepasst wird und dass die anzuwendenden Regelwerke und internen Vorgaben umfassend bekannt und verfügbar sind.

### Risikobeurteilung und Kontrollaktivitäten

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

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

Des Weiteren ist auch eine Stabsstelle Compliance etabliert, die – unterstützt von Compliance-Beauftragten in allen Teilkonzernen – in ihrer anlassbezogenen Überprüfungsstätigkeit weisungsfrei agiert. Ein weiterer wesentlicher Aspekt in der Compliancestätigkeit liegt in der Umsetzung von Präventivmaßnahmen.

### Information und Kommunikation

Der dezentralen Konzernstruktur entsprechend weist jeder Teilkonzern 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 der ÖBB-Gruppe in Form eines konzernweit gültigen Mindeststandards zur Umsetzung veröffentlicht. Weiters besteht für die Organisationseinheiten des Konzerns die Verpflichtung, die Dokumentation der innerprozessual definierten Schlüsselkontrollen mit ihren Risikofeldern sowie der zugehörigen Testschritte softwareunterstützt vereinheitlicht vorzunehmen. Auf Basis dieses nicht editierbaren, kommentierten, nachvollziehbaren Datenmaterials erfolgt auch das Berichtswesen an das Management.

### Rechnungslegung

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

Was die Vorprozesse zur Rechnungslegung betrifft, wurde eine weitreichende Vereinheitlichung erzielt, indem die betreffenden Abläufe in eine konzernweit tätige Financial-Shared-Service-Einheit, die übergreifend agierende ÖBB-Business Competence Center GmbH, übergeführt wurden. Bilanzierungstätigkeiten werden nach wie vor im ÖBB-Infrastruktur-Konzern durchgeführt.

Geschäftsfälle im ÖBB-Infrastruktur-Konzern werden grundsätzlich unter Einsatz der Software SAP R/3 des ÖBB-Konzerns gebucht. Somit erfolgt die Datenübertragung im Konzern weitgehend automatisiert in der ÖBB-Holding AG, wo die Daten im Konsolidierungssystem SAP Netweaver BI zentral verarbeitet werden und der Abschluss des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns erstellt wird.

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

Für die Angaben in den Erläuterungen zum Konzernabschluss kommt eine konzernweit einheitliche Software zum Einsatz. Nach Prüfung durch lokale Wirtschaftsprüfer (unter Beachtung der in Österreich geltenden gesetzlichen Vorschriften und Grundsätze ordnungsgemäßer Abschlussprüfung sowie der vom International Auditing and Assurance Standards Board (IAASB) der International Federation of Accountants (IFAC) herausgegebenen International Standards on Auditing (ISAs) und den Allgemeinen Auftragsbedingungen für Prüfungen innerhalb der ÖBB-Gruppe) liefern alle Tochterunternehmen für die Erstellung des Konzernabschlusses umfangreiche Reporting Packages 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 Voraussetzung für die Verarbeitung des Reportingpackages ist. Dieses externe Kontrollsystem stellt einen unterstützenden Teil des IKS dar.

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

## G. Vorgänge von besonderer Bedeutung, die nach Abschluss des Wirtschaftsjahres eingetreten sind

Angaben zu diesem Kapitel finden sich im Anhang zum Konzernabschluss in Erläuterung 36 wieder.

## H. Anmerkungen zum Lagebericht

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 31.03.2016

Der Vorstand

DI Franz Bauer e.h.  
(Ressort Infrastrukturanlagenbereitstellung)

Ing. Mag. (FH) Andreas Matthä e.h.  
(Ressort Finanzen, Markt, Service)

KR Ing. Franz Seiser e.h.  
(Ressort Betrieb und Systeme)



BMVIT	Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
DB	Deutsche Bahn
EBIT	Earnings before interest and taxes
EBT	Earnings before taxes
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
F&E	Forschung und Entwicklung
GBTkm	Gesamtbruttotonnenkilometer
GWh	Gigawattstunde
IKS	Internes Kontrollsystem
Newcomer	Neueinsteiger
ÖV	öffentlicher Verkehr
Railjet	neuer Fernverkehrszug
Traktion	Antrieb von Zügen durch Triebfahrzeuge

## Erklärung gem. § 82 (4) Z 3 BörseG

### Erklärung aller gesetzlichen Vertreter

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

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

Wien, am 31.03.2016

Der Vorstand

DI Franz Bauer e.h.  
(Ressort Infrastrukturanlagenbereitstellung)

Ing. Mag. (FH) Andreas Matthä e.h.  
(Ressort Finanzen, Markt, Service)

KR Ing. Franz Seiser e.h.  
(Ressort Betrieb und Systeme)

# Konzernabschluss

## Konzern-Gewinn-und-Verlust-Rechnung 2015

	Erläuterung	2015 in TEUR	2014 in TEUR
Umsatzerlöse	4	2.043.981,5	2.176.114,5
Bestandsveränderungen		488,9	2.729,6
Andere aktivierte Eigenleistungen	5	292.309,7	287.249,9
Sonstige betriebliche Erträge	6	714.582,8	648.569,9
<b>Gesamterträge</b>		<b>3.051.362,9</b>	<b>3.114.663,9</b>
Aufwendungen für Material und bezogene Leistungen	7	-390.594,0	-422.958,3
Personalaufwand	8	-1.036.474,3	-1.074.660,9
Abschreibungen	9	-690.416,5	-644.751,7
Sonstige betriebliche Aufwendungen	10	-319.519,0	-337.152,0
<b>Betriebsergebnis (EBIT ohne Ergebnis aus nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmen)</b>		<b>614.359,1</b>	<b>635.141,0</b>
Ergebnis aus nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmen	17	580,0	967,8
Zinserträge	11	35.140,7	36.079,9
Zinsaufwendungen	11	-635.556,9	-638.096,3
Sonstiger Finanzertrag	12	43.698,0	52.973,9
Sonstiger Finanzaufwand	12	-45.375,6	-52.478,1
<b>Finanzergebnis inkl. Ergebnis aus nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmen</b>		<b>-601.513,8</b>	<b>-600.552,8</b>
<b>Ergebnis vor Ertragsteuern (EBT)</b>		<b>12.845,3</b>	<b>34.588,2</b>
Ertragsteuern	13	-12.021,7	-5.835,2
<b>Konzernjahresergebnis</b>		<b>823,6</b>	<b>28.753,0</b>
<b>Konzernjahresergebnis anteilig zugerechnet:</b>			
der Aktionärin des Mutterunternehmens		775,9	28.753,0
den nicht beherrschenden Gesellschaftern		47,7	0,0

## Gesamtergebnisrechnung 2015

	Erläuterung	2015 in TEUR	2014 in TEUR
<b>Konzernjahresergebnis</b>		<b>823,6</b>	<b>28.753,0</b>
Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste		1.159,7	-3.652,9
Steuereffekte		-6,0	28,3
<b>Posten, die in künftigen Perioden nicht in die Gewinn-und-Verlust-Rechnung umgegliedert werden</b>		<b>1.153,7</b>	<b>-3.624,6</b>
Unrealisiertes Ergebnis aus Cash Flow Hedges	24	-8.239,0	-11.624,0
Umgliederung realisiertes Ergebnis aus Cash Flow Hedges	24	10.418,5	12.441,0
Unrealisiertes Ergebnis aus Available-for-Sale-Rücklage	24	-2.223,3	1.706,2
Steuereffekte		-292,0	-1.573,6
<b>Posten, die in künftigen Perioden in die Gewinn-und-Verlust-Rechnung umgegliedert werden</b>		<b>-335,8</b>	<b>949,6</b>
<b>Sonstiges Ergebnis</b>		<b>817,9</b>	<b>-2.675,0</b>
<b>Konzerngesamtergebnis</b>		<b>1.641,5</b>	<b>26.078,0</b>
<b>Konzerngesamtergebnis anteilig zugerechnet:</b>			
der Aktionärin des Mutterunternehmens		1.593,8	26.078,0
den nicht beherrschenden Gesellschaftern		47,7	0,0

## Konzern-Bilanz zum 31.12.2015

Vermögen	Erläuterung	31.12.2015 in TEUR	31.12.2014 in TEUR
<b>Langfristige Vermögenswerte</b>			
Sachanlagen	14	20.075.263,2	19.270.717,3
Immaterielle Vermögenswerte	15	370.296,3	369.949,6
Als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien	16	126.668,7	129.721,9
Nach der Equity-Methode bilanzierte Unternehmen	17	49.274,7	43.796,7
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	18	576.888,4	530.496,8
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	20	152.880,2	165.588,0
Latente Steueransprüche	13	24.776,8	36.710,5
		<b>21.376.048,3</b>	<b>20.546.980,8</b>
<b>Kurzfristige Vermögenswerte</b>			
Vorräte	21	54.991,8	74.325,8
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	20	128.293,2	178.040,7
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	20	206.608,8	243.924,4
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	18	108.144,0	66.195,9
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	19	40,6	601,9
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	22	226.043,2	230.890,0
		<b>724.121,5</b>	<b>793.978,7</b>
		<b>22.100.169,8</b>	<b>21.340.959,5</b>
<b>Eigenkapital und Schulden</b>			
	Erläuterung	31.12.2015 in TEUR	31.12.2014 in TEUR
<b>Eigenkapital</b>			
Grundkapital	23	500.000,0	500.000,0
Kapitalrücklagen	24	538.884,2	538.884,2
Cash-Flow-Hedge-Rücklage	24	-15.975,6	-17.863,1
Available-for-Sale-Rücklage	24	8.443,9	10.667,2
Erwirtschaftetes Ergebnis	24	174.578,7	166.785,4
<b>dem Aktionär des Mutterunternehmens zurechenbares Eigenkapital</b>		<b>1.205.931,2</b>	<b>1.198.473,7</b>
Anteile nicht beherrschender Gesellschafter	23	285,4	0,0
		<b>1.206.216,6</b>	<b>1.198.473,7</b>
<b>Langfristige Schulden</b>			
Finanzverbindlichkeiten	25	17.825.600,4	18.350.364,2
Rückstellungen	26	267.474,1	280.589,2
Sonstige Verbindlichkeiten	27	44.211,2	50.557,9
		<b>18.137.285,7</b>	<b>18.681.511,3</b>
<b>Kurzfristige Schulden</b>			
Finanzverbindlichkeiten	25	1.716.011,0	523.400,7
Rückstellungen	26	89.900,0	128.206,5
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	27	580.789,5	528.499,1
Sonstige Verbindlichkeiten	27	369.967,0	280.868,2
		<b>2.756.667,5</b>	<b>1.460.974,5</b>
		<b>22.100.169,8</b>	<b>21.340.959,5</b>

## Konzern-Geldflussrechnung 2015

	Erläuterung	2015 in TEUR	2014 in TEUR
Ergebnis vor Ertragsteuern (EBT)		12.845	34.588
<b>Unbare Aufwendungen und Erträge</b>			
+ Abschreibung auf Sachanlagen, immaterielle Vermögenswerte und als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	9	859.934	816.975
+ Abschreibung / - Zuschreibung auf langfristige finanzielle Vermögenswerte		290	1.000
- Auflösung von Kostenbeiträgen von Dritten	9	-169.518	-172.223
+ Verluste / - Gewinne aus dem Abgang von Sachanlagen, immateriellen Vermögenswerten und als Finanzinvestitionen gehaltenen Immobilien		14.092	9.388
+ Verluste / - Gewinne aus dem Abgang von finanziellen Vermögenswerten		-130	-1.911
- sonstige zahlungsunwirksame Erträge / + sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen		-405	-1.935
+ Zinsaufwand	11	635.557	638.096
- Zinsertrag	11	-35.141	-36.080
<b>Veränderungen der Vermögenswerte und Schulden</b>			
- Zunahme / + Abnahme von Vorräten	21	2.558	18.638
- Zunahme / + Abnahme der Forderungen aus L+L sowie anderer Vermögenswerte		62.649	18.823
+ Zunahme / - Abnahme der Verbindlichkeiten aus L+L sowie anderer Schulden und Abgrenzungen		132.018	-91.118
+ Zunahme / - Abnahme von Rückstellungen	26	-51.422	83.773
- gezahlte Zinsen		-641.197	-633.892
+ erhaltene Zinsen		2.086	1.999
- gezahlte Ertragsteuern	13	-41	-41
<b>Geldfluss aus der betrieblichen Tätigkeit a)</b>		<b>824.176</b>	<b>686.080</b>
+ Einzahlungen aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten		37.133	32.683
- Auszahlungen für Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	14, 15	-1.718.974	-1.847.957
+ Einzahlungen aus dem Abgang von finanziellen Vermögenswerten		43.596	1.897
- Auszahlungen für Investitionen in finanzielle Vermögenswerte		-106.314	-55.082
+ Einzahlungen von Kostenbeiträgen von Dritten	14, 15	234.685	147.322
- Rückzahlungen von Kostenbeiträgen von Dritten		0	-559
+ Einzahlungen aus dem Verkauf von konsolidierten Unternehmen und sonstigen Geschäftseinheiten		0	1.159
- Auszahlungen für den Erwerb von konsolidierten und sonstigen Geschäftseinheiten		0	-187
+ Erhaltene Dividenden		1.048	1.056
+ Tilgung von gewährten Krediten / - Gewährung von Krediten (aus Investitionstätigkeit)		120	151
<b>Geldfluss aus der Investitionstätigkeit b)</b>		<b>-1.508.706</b>	<b>-1.719.517</b>
+ Einzahlungen aus Eigenkapitalzuführungen von nicht beherrschenden Gesellschaftern		179	0
+ Einzahlungen aus der Begebung von Anleihen und Aufnahme von Finanzkrediten	25	762.252	2.138.348
- Auszahlungen für die Tilgung von Anleihen und Finanzkrediten		-79.632	-856.466
- Auszahlungen für Finance-Lease-Finanzierungen		-187	-178
<b>Geldfluss aus der Finanzierungstätigkeit c)</b>		<b>682.612</b>	<b>1.281.704</b>
Geldfluss aus der betrieblichen Tätigkeit a)		824.176	686.080
Geldfluss aus der Investitionstätigkeit b)		-1.508.706	-1.719.517
<b>Free Cash Flow (a+b)</b>		<b>-684.529</b>	<b>-1.033.437</b>
Liquide Mittel zum Periodenbeginn		213.258	-35.009
Veränderungen der liquiden Mittel aus den Geldflüssen (Cash Flow) (a+b+c)		-1.917	248.267
<b>Liquide Mittel zum Periodenende</b>		<b>211.341</b>	<b>213.258</b>

Hinsichtlich der Zusammensetzung des Fonds wird auf Erläuterung 34 verwiesen.



## Darstellung der Veränderung des Konzern-Eigenkapitals 2015

	Grund- kapital in TEUR	Kapital- rücklagen in TEUR	Cash-Flow- Hedge- Rücklage in TEUR	Available- for-Sale- Rücklage in TEUR	Erwirt- schaftetes Ergebnis in TEUR	Summe in TEUR	Anteile nicht beherr- schender Gesellschafter in TEUR	Gesamtes Eigenkapital in TEUR
<i>Stand am 01.01.2014</i>	<i>500.000,0</i>	<i>538.884,2</i>	<i>-17.106,5</i>	<i>8.961,0</i>	<i>142.879,0</i>	<i>1.173.617,7</i>	<i>0,0</i>	<i>1.173.617,7</i>
Konzernjahresergebnis					28.753,0	28.753,0		28.753,0
Sonstiges Ergebnis			-756,6	1.706,2	-3.624,6	-2.675,0		-2.675,0
<b>Konzerngesamtergebnis</b>			<b>-756,6</b>	<b>1.706,2</b>	<b>25.128,4</b>	<b>26.078,0</b>	<b>0,0</b>	<b>26.078,0</b>
Übrige Veränderungen					-1.222,0	-1.222,0		-1.222,0
<b>Stand am 31.12.2014</b>	<b>500.000,0</b>	<b>538.884,2</b>	<b>-17.863,1</b>	<b>10.667,2</b>	<b>166.785,4</b>	<b>1.198.473,7</b>	<b>0,0</b>	<b>1.198.473,7</b>
	Grund- kapital in TEUR	Kapital- rücklagen in TEUR	Cash-Flow- Hedge- Rücklage in TEUR	Available- for-Sale- Rücklage in TEUR	Erwirt- schaftetes Ergebnis in TEUR	Summe in TEUR	Anteile nicht beherr- schender Gesellschafter in TEUR	Gesamtes Eigenkapital in TEUR
<i>Stand 01.01.2015</i>	<i>500.000,0</i>	<i>538.884,2</i>	<i>-17.863,1</i>	<i>10.667,2</i>	<i>166.785,4</i>	<i>1.198.473,7</i>	<i>0,0</i>	<i>1.198.473,7</i>
Konzernjahresergebnis					775,9	775,9	47,7	823,6
Sonstiges Ergebnis			1.887,5	-2.223,3	1.153,7	817,9		817,9
<b>Konzerngesamtergebnis</b>			<b>1.887,5</b>	<b>-2.223,3</b>	<b>1.929,6</b>	<b>1.593,8</b>	<b>47,7</b>	<b>1.641,5</b>
Veräußerung von Anteilen an Tochterunternehmen					5.863,7	5.863,7	58,7	5.922,4
Einzahlung von nicht beherrschenden Gesellschaftern							179,0	179,0
<b>Stand am 31.12.2015</b>	<b>500.000,0</b>	<b>538.884,2</b>	<b>-15.975,6</b>	<b>8.443,9</b>	<b>174.578,7</b>	<b>1.205.931,2</b>	<b>285,4</b>	<b>1.206.216,6</b>

Die Anzahl der Aktien beträgt unverändert 100.000 Stück.

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

## A. GRUNDLAGEN UND METHODEN

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

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

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

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

Gemäß § 51 Bundesbahngesetz idgF. 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 Cash-Flows, über Fremdkapitalaufnahmen sowie Haftungen und Zahlungen des Bundes auf Basis mehrjähriger Rahmenpläne bzw. Zuschussverträge sichergestellt. Die Verwaltung, Entwicklung und Verwertung der Immobilien des ÖBB-Konzerns werden durch eine Tochtergesellschaft der ÖBB-Infrastruktur AG, die ÖBB-Immobilienmanagement GmbH, wahrgenommen. Der Bau des Brenner Basistunnels, sämtlicher erforderlicher Bauwerke, soweit diese für die Bauarbeiten und den anschließenden Betrieb notwendig sind, sowie die Bereitstellung der Anlagen nach Fertigstellung für die Netzzugangsberechtigten in der Betriebsphase ist Aufgabe der Galleria di Base del Brennero - Brenner Basistunnel BBT SE, eines Gemeinschaftsunternehmens des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns.

### 1. Rechnungslegungsgrundsätze

Die ÖBB-Infrastruktur AG ist gem. § 244 Unternehmensgesetzbuch (UGB) verpflichtet, einen Konzernabschluss zu erstellen. Der Konzernabschluss zum 31.12.2015 wurde gem. § 245a (2) UGB iVm 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 31.12.2015 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 gem. § 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 bzw. in Tausend EUR 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 31.12.2014 haben sich folgende Standards und Interpretationen geändert beziehungsweise waren aufgrund der Übernahme in das EU-Recht oder des Inkrafttretens der Regelung erstmalig verpflichtend anzuwenden. Eine Auswirkung auf den Konzernabschluss ergab sich jedoch nur, wenn dies in der folgenden Tabelle mit „ja“ gekennzeichnet ist.

Überarbeitete und geänderte Standards/Interpretationen		Geltend ab <sup>1)</sup>	Auswirkungen auf den Konzernabschluss
IFRIC 21	Abgaben	17.06.2014	nein
AIP 2011–2013	Verbesserungen zu IFRS, Zyklus 2011-2013	01.01.2015	nein

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

## Ausblick auf zukünftige IFRS-Änderungen

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

Standards/Interpretationen		Geltend ab <sup>1)</sup>	voraussichtliche Auswirkungen auf den Konzernabschluss
<b>Neue Standards und Interpretationen</b>			
IFRS 14	Regulatorische Abgrenzungsposten	01.01.2016 <sup>3)</sup>	nein
IFRS 15	Umsatzerlöse aus Kundenverträgen	01.01.2018 <sup>2)</sup>	wird evaluiert
IFRS 9	Finanzinstrumente	01.01.2018 <sup>2)</sup>	ja
IFRS 16	Leasingverhältnisse	01.01.2019 <sup>2)</sup>	ja
<b>Änderungen zu Standards und Interpretationen</b>			
AIP 2010–2012	Verbesserungen zu IFRS, Zyklus 2010–2012	01.02.2015	nein
IAS 19	Erfassung von Beiträgen von Arbeitnehmern oder Dritten zu einem leistungsorientierten Pensionsplan	01.02.2015	nein
IFRS 11	Erwerb von Anteilen an einer gemeinschaftlichen Tätigkeit	01.01.2016	nein
IAS 16 und IAS 38	Klarstellung akzeptabler Abschreibungsmethoden	01.01.2016	nein
IAS 16 und IAS 41	Landwirtschaft: Produzierende Pflanzen	01.01.2016	nein
IAS 27	Einzelabschlüsse (Equity-Methode)	01.01.2016	nein
AIP 2012–2014	Verbesserungen zu IFRS, Zyklus 2012–2014	01.01.2016	nein
IAS 1	Darstellung des Abschlusses	01.01.2016	nein
IFRS 10, 12 und IAS 28	Investmentgesellschaften – Anwendung der Konsolidierungsausnahme	01.01.2016 <sup>2)</sup>	nein
IAS 12	Ertragsteuern – Ansatz von aktiven latenten Steuern bei nicht realisierten Verlusten	01.01.2017 <sup>2)</sup>	nein
IAS 7	Kapitalflussrechnung – Veränderung der Schulden aus Finanzierungstätigkeit	01.01.2017 <sup>2)</sup>	ja

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

2) von EU noch nicht übernommen

3) wird derzeit nicht in EU-Recht übernommen

IFRS 15 enthält ein Fünf-Schritte-Modell, das auf Umsatzerlöse aus Verträgen mit Kunden (mit wenigen Ausnahmen) anzuwenden ist. Die Art der Transaktion oder die Branche des Unternehmens spielen dabei keine Rolle. IFRS 15 enthält zusätzliche qualitative und quantitative Angabepflichten. Diese sollen es den Abschlussadressaten ermöglichen, die Art, die Höhe, den zeitlichen Anfall sowie die Unsicherheit von Umsatzerlösen und resultierenden Zahlungsströmen aus Verträgen mit Kunden nachvollziehen zu können. Die Auswirkungen von IFRS 15 im Konzern werden derzeit im Rahmen von Arbeitsgruppen evaluiert. Bei den Umsatzerlösen und sonstigen betrieblichen Erträgen wird keine signifikante Änderung der Höhe und des Ertragsrealisierungszeitpunktes erwartet. Für die Umsatzerlöse aus dem Stromhandel, aus Verwertungsobjekten und aus bestimmten Leistungserbringungen für Dritte, welche rd. 8% (Vj: rd. 10%) der Gesamterträge (Umsatzerlöse und sonstige betriebliche Erträge) betragen, wird derzeit eine detaillierte Analyse durchgeführt.

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

Im Jänner 2016 wurde der neue Leasingstandard IFRS 16 verabschiedet, welcher in Zukunft den IAS 17 ersetzen wird. Künftig werden Leasingnehmer Vermögenswerte und Verbindlichkeiten für die meisten Leasingverhältnisse ausweisen müssen, unabhängig davon ob es sich dabei nach den Kriterien des bisherigen IAS 17 um Operating- oder Finanzierungsleasing handelt. Für Leasinggeber werden sich nur geringfügige Änderungen im Vergleich zur Bilanzierung nach IAS 17 ergeben. Die Auswirkungen des IFRS 16 zur Bilanzierung von Leasingverhältnissen auf den Konzernabschluss werden in naher Zukunft genauer zu analysieren sein.

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

## 2. Konsolidierungsgrundsätze und Konsolidierungskreis

### Konsolidierungsgrundsätze

#### Bilanzstichtag

Sämtliche in den Konzernabschluss einbezogenen vollkonsolidierten Unternehmen haben einheitlich den Abschlussstichtag 31. Dezember.

#### 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. Alle übrigen Umrechnungsdifferenzen werden erfolgswirksam in den sonstigen betrieblichen Erträgen oder Aufwendungen ausgewiesen. Nicht monetäre Posten, die zu historischen Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten in einer Fremdwährung bewertet werden, werden mit dem Kurs am Tag des Geschäftsvorfalles umgerechnet. Nicht-monetäre Posten, die mit ihrem beizulegenden Zeitwert in einer Fremdwährung bewertet werden, werden mit dem Kurs umgerechnet, der zum Zeitpunkt der Ermittlung des beizulegenden Zeitwerts gültig ist.

### Konsolidierung

#### Tochterunternehmen (Kapitalkonsolidierung)

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

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

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

#### Unternehmenszusammenschlüsse

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

Erwirbt der Konzern ein Unternehmen, beurteilt er die geeignete Klassifizierung und Designation der finanziellen Vermögenswerte und übernommenen Schulden in Übereinstimmung mit den Vertragsbedingungen, wirtschaftlichen Gegebenheiten und zum Erwerbszeitpunkt vorherrschenden Bedingungen. Dies beinhaltet auch eine Trennung der in Basisverträgen eingebetteten Derivate. Bei sukzessiven Unternehmenszusammenschlüssen wird der vom Erwerber zuvor an dem erworbenen Unternehmen gehaltene Eigenkapitalanteil zum beizulegenden Zeitwert zum Erwerbszeitpunkt neu bestimmt und der daraus resultierende Gewinn oder Verlust erfolgswirksam erfasst. Eine vereinbarte bedingte Gegenleistung wird zum Erwerbszeitpunkt zum beizulegenden Zeitwert erfasst. Nachträgliche Änderungen des beizulegenden Zeitwerts einer bedingten Gegenleistung, die einen Vermögenswert oder eine Schuld darstellt, werden in

Übereinstimmung mit IAS 39 entweder in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung oder im sonstigen Ergebnis erfasst. Eine bedingte Gegenleistung, die als Eigenkapitalinstrument eingestuft ist, wird nicht neu bewertet und ihre spätere Abgeltung wird im Eigenkapital bilanziert.

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

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

### Assoziierte Unternehmen

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

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

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

### Gemeinschaftsunternehmen

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

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

### Schuldenkonsolidierung

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

### Aufwands- und Ertragskonsolidierung

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

### Zwischenergebniseliminierung

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

### Zusammensetzung und Veränderung des Konsolidierungskreises

Der Konsolidierungskreis umfasst neben der ÖBB-Infrastruktur AG 13 (Vj: 13) weitere vollkonsolidierte und 2 (Vj: 2) assoziierte bzw. Gemeinschaftsunternehmen, die nach der Equity-Methode einbezogen werden, somit insgesamt 16 (Vj: 16) Unternehmen. Die in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen sind in Erläuterung 35 angeführt.

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

Konsolidierungskreis	Voll-konsolidierung	Erfassung nach der Equity-Methode	Gesamt
Stand 01.01.2014	11	2	13
<i>davon ausländische Gesellschaften</i>	<i>0</i>	<i>1</i>	<i>1</i>
Erstkonsolidierung	4	0	4
Abgang (Verkauf)	-1	0	-1
<b>Stand 31.12.2014 = Stand 31.12.2015</b>	<b>14</b>	<b>2</b>	<b>16</b>
<i>davon ausländische Gesellschaften</i>	<i>0</i>	<i>1</i>	<i>1</i>

### Veränderung an der Beteiligungsquote von Beteiligungen des Konzerns

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

Bezogen auf die erworbenen zusätzlichen WWG Anteile (13,05 %) wurde der beizulegende Zeitwert der Gegenleistung in Höhe von rd. 5.923 TEUR ermittelt und dem zum 31.3.2015 vorhandenen anteiligen Nettovermögenswerten in Höhe von rd. 1.478 TEUR gegenübergestellt, so dass sich ein Unterschiedsbetrag in Höhe von rd. 4.445 TEUR ergibt. Es wurde ein Veräußerungsgewinn in Höhe von rd. 5.864 TEUR realisiert, der direkt im Eigenkapital ausgewiesen wird. Es gab keinen Nettzahlungsmittelzu- oder -abfluss.

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

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



### 3. Zusammenfassung der wesentlichen Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

#### Grundlagen der Erstellung des Abschlusses

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

#### Sachanlagen und als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien

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

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

Die Nutzungsdauern betragen unverändert zum Vorjahr für:

	Jahre
<b>Bauten</b>	
Unterbau	20–150
Hochbau	10–50
Oberbau	35–40
Sicherungs- und Fernmeldeanlagen	4–30
<b>Fahrpark</b>	5–25
<b>Technische Anlagen und Maschinen</b>	
Starkstrom- und Beleuchtungsanlagen	15–50
Geräte und Werkzeuge	4–20
Maschinen und maschinelle Anlagen	9–15

Instandhaltungsmaßnahmen und Reparaturen werden im Jahr des Anfalls als Aufwand erfasst, Ersatz- sowie wertsteigernde Investitionen werden aktiviert. Bei Anlagenabgängen werden die Anschaffungskosten und die kumulierten Abschreibungen als Abgang erfasst, wobei die Gewinne oder Verluste in den sonstigen betrieblichen Erträgen oder Aufwendungen erfasst werden. Die dargestellten Nutzungsdauern und Abschreibungsmethoden gelten auch für jene Vermögenswerte, die im Posten „Als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien“ ausgewiesen werden.

### Kostenbeiträge zu Vermögenswerten

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

### Firmenwerte und sonstige immaterielle Vermögenswerte

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

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

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

Den linearen Abschreibungen liegen unverändert zum Vorjahr folgende Nutzungsdauern zugrunde:

	Jahre
Kostenbeiträge	3–150
Konzessionen	4–20
Software	2–20
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	10–30

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

### Wertminderung von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten

Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte mit bestimmter Nutzungsdauer werden auf Wertminderungen untersucht, wenn Ereignisse oder Änderungen der Verhältnisse darauf hinweisen, dass der Buchwert eines Vermögenswerts über dem beizulegenden Zeitwert liegt. Die Werthaltigkeitsprüfung wird dabei für alle Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerte durchgeführt. Entsprechend den Vorschriften des IAS 36 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 Vermögenswertes und seines Abgangs am Ende der Nutzungsdauer zu erwarten sind. Wertminderungen werden in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung in einem eigenen Posten erfasst.

Wenn Änderungen der Verhältnisse darauf hindeuten, dass der Buchwert eines Vermögenswertes über dem beizulegenden Zeitwert liegt, wird im Rahmen der Werthaltigkeitsprüfung der Nutzungswert berechnet. Der Nutzungswert entspricht den geschätzten künftigen Netto-Zahlungsströmen der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten auf Basis der Geschäftspläne, die aus bisherigen Ergebnissen und den besten Schätzungen des Vorstandes bezüglich künftiger Entwicklungen abgeleitet wurden. Die in den Geschäftsplänen (Budget 2016 und Mittelfristplanung 2017–2020) angenommenen Wachstumsraten spiegeln die gewichteten durchschnittlichen Wachstumsraten auf Basis der Marktschätzungen wider. Zahlungsstromprognosen, die über den Zeitraum des Geschäftsplanes 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 bzw. 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- bzw. Herstellungskosten.

Es wurden weder 2014 noch 2015 für eine zahlungsmittelgenerierende Einheit Indikatoren für eine mögliche Wertminderung festgestellt, weshalb keine Wertminderungstests durchgeführt wurden. Für die zahlungsmittelgenerierende Einheit Schieneninfrastruktur ist aufgrund folgender Präambel zu den Zuschussverträgen gemäß § 42 Bundesbahngesetz gegenwärtig kein Indikator für eine Wertminderung gegeben: „Die ÖBB-Infrastruktur AG ist ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen, dessen Aufgaben im öffentlichen Interesse gelegen und in § 31 Bundesbahngesetz näher bestimmt sind. Die Grundlage für die Finanzierung der Gesellschaft bildet § 47 Bundesbahngesetz, wonach der Bund dafür zu sorgen hat, dass der ÖBB-Infrastruktur AG die zur Erfüllung ihrer Aufgaben und zur Aufrechterhaltung ihrer Liquidität und des Eigenkapitals erforderlichen Mittel zur Verfügung stehen, soweit die Aufgaben vom Geschäftsplan gemäß § 42 (6) Bundesbahngesetz umfasst sind. Die in dieser Bestimmung vom Bund gesetzlich normierte Zusage findet in den Zuschussverträgen nach § 42 (1) und (2) Bundesbahngesetz ihre konkrete Umsetzung. Nach Verständnis der Vertragspartner ist das Ziel der Zuschussverträge, unabhängig von der jeweiligen Vertragslaufzeit, die Werthaltigkeit der für die Aufgaben gemäß § 31 Bundesbahngesetz eingesetzten Vermögenswerte des Teilkonzerns der ÖBB-Infrastruktur AG dauerhaft sicherzustellen, womit auch dem gesetzlichen Auftrag des Bundesbahngesetzes entsprochen wird.“

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

## Wertminderung von Anteilen an assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen

Im Anschluss an die Fortschreibung des Buchwerts der nach der at Equity-Methode bilanzierten Beteiligung ist gem. IAS 28.31 und IFRS 11 zu jedem Bilanzstichtag zu überprüfen, ob entsprechend IAS 39.58 ff objektive Hinweise für eine Wertminderung des Buchwertes vorliegen. Bei Vorliegen von Indikatoren ist der erzielbare Betrag der Beteiligung gem. IAS 36, Wertminderung von Vermögenswerten, zu ermitteln. Ist eine Wertminderung eingetreten, ist die Beteiligung entsprechend abzuwerten. Hinsichtlich etwaiger Wertminderungen der Galleria di Base del Brennero - Brenner Basistunnel BBT SE wird auf den vorigen Absatz betreffend §42 Bundesbahngesetz verwiesen.

## Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte

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

## Vorräte

Die Vorräte umfassen einerseits Materialbestände und Ersatzteile, die vor allem für den eigenen Schienennetzausbau, Instandhaltung und Entstörung des Schienennetzbetriebes eingesetzt werden und andererseits Verwertungsobjekte. Die Bewertung der Materialbestände und Ersatzteile erfolgt zu dem niedrigeren Wert aus Anschaffungs- oder Herstellungskosten und Nettoveräußerungswert, wobei die Anschaffungs- und Herstellungskosten nach dem gleitenden Durchschnittspreisverfahren ermittelt werden. Der Nettoveräußerungswert wird aufgrund der bei einer normalen Geschäftsentwicklung geschätzten Verkaufspreise abzüglich der noch anfallenden Kosten bis zur Fertigstellung und Vertriebskosten, ermittelt. Eigengefertigte Vorräte sowie aufgearbeitete wiederverwendbare Materialien werden zu Herstellungskosten aktiviert. Für nichtgängiges Vorratsmaterial und überhöhte Herstellungskosten aus Eigenfertigungen werden entsprechende Wertberichtigungen vorgenommen.

Für Ersatzteile und Materialien stellen Wiederbeschaffungskosten die beste verfügbare Bewertungsgrundlage für den Nettoveräußerungspreis dar.

In den Vorräten werden des Weiteren betrieblich nicht mehr genutzte Liegenschaften, welche für den späteren Verkauf entwickelt werden („Verwertungsobjekte“), dargestellt. Es handelt sich um ehemalige Bahnhofs- und Eisenbahnanlagen bzw. 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, befinden sich in der Herstellung für einen solchen Verkauf oder sind dazu bestimmt, bei der Herstellung verbraucht zu werden.

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

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

## Finanzinstrumente

### Allgemeine Angaben

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

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

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

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

### Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente

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

### Finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten

Die als finanzielle Vermögenswerte in der Bilanz angesetzten Finanzinstrumente werden mit Ausnahme der Kredite und Forderungen zum beizulegenden Zeitwert bewertet. Die als finanzielle Verbindlichkeiten in der Bilanz angesetzten Finanzinstrumente werden zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet. Die derivativen Finanzinstrumente werden

zum beizulegenden Zeitwert bewertet. Änderungen des beizulegenden Zeitwertes 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 („Cash Flow Hedge“) eingesetzt wird. Bei derivativen Finanzinstrumenten, die Bilanzposten absichern, werden Veränderungen des beizulegenden Zeitwertes des abgesicherten Vermögenswertes oder der Verbindlichkeit und des derivativen Finanzinstruments ergebniswirksam erfasst. Bei derivativen Finanzinstrumenten, die als Cash Flow Hedge qualifiziert sind, werden Veränderungen des beizulegenden Zeitwertes des effektiven Teils des Sicherungsinstruments über das sonstige Ergebnis im Eigenkapital (Cash-Flow-Hedge-Rücklage) erfasst. Die in der Cash-Flow-Hedge-Rücklage ausgewiesenen Effekte werden ergebniswirksam erfasst, wenn das Grundgeschäft ergebniswirksam wird. Änderungen des beizulegenden Zeitwertes 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.

Änderungen des beizulegenden Zeitwertes von derivativen Finanzinstrumenten, die nicht in einem Sicherungszusammenhang stehen, werden erfolgswirksam erfasst.

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

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

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

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

### **Forderungen aus Lieferungen und Leistungen**

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

Fertigungsaufträge werden, sofern wesentlich, nach der Percentage-of-Completion-Methode bilanziert.

### **Beizulegender Zeitwert von Finanzinstrumenten**

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

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

## Rückstellungen

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

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

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

## Leasingverhältnisse

Leasingverhältnisse, bei denen dem ÖBB-Infrastruktur-Konzern als Mieter im Wesentlichen alle mit dem Eigentum verbundenen Risiken und Chancen eines 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 Zeitwertes des Leasinggegenstandes oder des niedrigeren Barwertes der Mindestleasingzahlungen zu Beginn des Leasingverhältnisses abzüglich Abschreibungen und Wertminderungsaufwendungen angesetzt.

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

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

## Verpflichtungen gegenüber ArbeitnehmerInnen

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

Alle anderen Verpflichtungen (Abfertigungen und Jubiläumsgelder) resultieren aus ungedeckten leistungsorientierten Versorgungssystemen und werden entsprechend rückgestellt. Für die Ermittlung der Rückstellung wendet der ÖBB-Infrastruktur-Konzern in Übereinstimmung mit IAS 19 „Leistungen an ArbeitnehmerInnen“ das Anwartschaftsbarwertverfahren (PUC-Methode) an. Die Neubewertung der Nettoschulden enthält nur versicherungsmathematische Gewinne oder Verluste. Die zukünftigen Verpflichtungen werden nach versicherungsmathematischen Grundsätzen bewertet und basieren auf einer sachgerechten Schätzung des Abzinsungsfaktors und der Gehaltssteigerungen sowie der Fluktuation. Nach dieser Methode erfasst die Gesellschaft nunmehr versicherungsmathematische Gewinne und Verluste aus Rückstellungen für Abfertigungen sofort und zur Gänze direkt im sonstigen Ergebnis, aus Rückstellungen für Jubiläumsgelder im Personalaufwand. Weitere Informationen sind in Erläuterung 26.1 enthalten.

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

Die Anschaffungskosten von Sachanlagen umfassen gemäß IAS 16 („Sachanlagen“) auch die erstmals geschätzten Kosten für die Demontage und das Entfernen des Gegenstandes sowie die Wiederherstellung des Standortes, an dem er sich befindet. Rückstellungen für Entsorgungs-, Wiederherstellungs- und ähnliche Verpflichtungen werden nach den



Vorschriften von IAS 37 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 bzw. davon abzuziehen. Der von den Anschaffungskosten des Vermögenswertes abgezogene Betrag darf seinen Buchwert nicht übersteigen.

### **Ertragsrealisierung**

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

### **Erfolgsbezogene Zuwendungen**

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

### **Zinsen, Nutzungsentgelte und Dividenden**

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

Gem. IAS 23 werden Fremdkapitalaufwendungen für wesentliche qualifizierte Vermögenswerte aktiviert. Weitere Angaben sind in Erläuterung 14 enthalten.

### **Forschungs- und Entwicklungsaufwendungen**

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

### **Ertragsteuern**

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

Im Wesentlichen wurden folgende Bereiche als ertragssteuerpflichtig eingestuft:

- Erträge aus dem Stromgeschäft
- Erbringung von nicht eisenbahninfrastrukturbezogenen Leistungen
- Bewirtschaftung von Immobilien, die kein Eisenbahnvermögen im Sinne des § 10a Eisenbahngesetz darstellen
- Beteiligungsverwaltung

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

Jahresabschlusses des jeweiligen Gruppenmitglieds fällig, während negative Steuerumlagen erst bei effektiver Nutzung der Verluste durch den Gruppenträger fällig werden.

### Latente Steuern

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

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

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

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

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

Latente Steuern werden im sonstigen Ergebnis erfasst, wenn sich die Steuer auf Posten bezieht, die in derselben oder in einer anderen Periode im sonstigen Ergebnis erfasst 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 Berichtszeitraumes beeinflussen können. Die tatsächlichen Werte können von diesen Schätzungen abweichen. Sämtliche Schätzungen und Beurteilungen werden regelmäßig aktualisiert und basieren auf historischen Erfahrungen und weiteren Faktoren, einschließlich Erwartungen hinsichtlich zukünftiger Ereignisse, die unter den gegebenen Umständen vernünftig erscheinen.

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

#### a. Versorgungspläne für ArbeitnehmerInnen

Die Bewertung der Abfertigungs- und Jubiläumsgeldansprüche beruht auf einer Methode, bei der Parameter wie der erwartete Abzinsungsfaktor, langfristige Gehaltssteigerungen sowie Fluktuationsraten angewendet werden. Wenn sich die relevanten Parameter wesentlich anders entwickeln als erwartet, kann dies wesentliche Auswirkungen auf die Rückstellung und in der Folge auf die Aufwendungen für Abfertigungs- und Jubiläumsverpflichtungen des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns haben. 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. 84,2 Mio. EUR (Vj: rd. 72,0 Mio. EUR) erhöht bzw. um rd. 64,1 Mio. EUR (Vj: rd. 57,1 Mio. EUR) verringert. Im Geschäftsjahr 2014 wurden Nutzungsdauern für einzelne Hochbauanlagen sowie Sicherungs- und Fernmeldeanlagen, die nicht mehr dem aktuellen Stand der Technik entsprechen auf die erwartete Restnutzungsdauer verkürzt, was zu einer zusätzlichen Abschreibung in Höhe von rd. 3,6 Mio. EUR geführt hat.

### c. Rückstellungen

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

### d. Latente Steuern

Latente Steueransprüche wurden für temporäre Differenzen zwischen der Steuerbasis und den Buchwerten von Vermögenswerten und Schulden sowie für Verlustvorträge gebildet. Hinsichtlich der steuerlichen Situation der ÖBB-Infrastruktur AG wird auf die Teilbereiche der ÖBB-Infrastruktur 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 Planungszeitraumes von fünf Jahren (siehe Erläuterung 13).

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

### e. Cross-Border-Leasing (CBL)

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

### f. Finanzielle Verpflichtungen bzw. Forderungen

Gegen bzw. 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 bzw. Prozesse lassen sich nicht mit Sicherheit voraussagen. Demzufolge ist der Vorstand nicht in der Lage, den Gesamtbetrag möglicher finanzieller Verpflichtungen bzw. Forderungen oder deren Auswirkung auf die Finanzlage des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns zum 31.12.2015 mit abschließender Gewissheit festzustellen. Diese Verfahren könnten bei ihrem Abschluss die Ergebnisse materiell beeinflussen. Der Vorstand ist jedoch der Ansicht, dass bei endgültiger Bereinigung solcher Fälle die finanziellen Verpflichtungen oder Auswirkungen die dafür gebildeten Rückstellungen nicht wesentlich übersteigen und daher keine wesentlichen Auswirkungen auf den Konzernabschluss haben werden. Forderungen werden bilanziert, wenn alle notwendigen Sachverhalte vorliegen.

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

### Unterscheidung der Fristigkeiten

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

### Konzentration von Risiken

Zu den Bilanzstichtagen bestand keine besondere Abhängigkeit von einzelnen konzernfremden Kunden, Lieferanten oder Kreditgebern, deren plötzlicher Ausfall den Geschäftsbetrieb maßgeblich beeinträchtigen könnte. Des Weiteren

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

### **Kapitalmanagement**

Die finanzwirtschaftliche Steuerung des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns zielt neben der nachhaltigen Steigerung des Unternehmenswerts auf die Erhaltung einer für die Wahrung der hervorragenden Bonitätseinstufung angemessenen Kapitalstruktur ab. Aufgrund der speziellen Situation und der gesetzlich festgelegten Aufgabe des Unternehmens, aber auch aufgrund der Zusagen der öffentlichen Hand, Infrastrukturaufwendungen (sowohl Errichtung als auch Betrieb und Instandhaltung), die nicht in der Ertragskraft des Unternehmens Deckung finden, zu bezuschussen, erfolgt die Steuerung der Kapitalstruktur vor allem mit Kennzahlen, die die Verschuldung messen und mit den jeweiligen Planwerten verglichen werden. Das Unternehmen definiert Eigenkapital als Grundkapital, Rücklagen, erwirtschaftetes Ergebnis sowie etwaige Anteile nicht beherrschender Gesellschafter. Das gemanagte Eigenkapital beträgt zum 31.12.2015 rd. 1.206,2 Mio. EUR (Vj: rd. 1.198,5 Mio. EUR).

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

### 4. Umsatzerlöse

	2015 in Mio. EUR	2014 in Mio. EUR
Beitrag des Bundes gemäß § 42 Bundesbahngesetz für den Betrieb der Infrastruktur	1.099,5	1.153,5
Infrastrukturbenützung	508,6	483,3
Erlöse aus Energielieferung	203,8	231,0
Mieterlöse	139,5	132,5
Erlöse aus Verwertungsobjekte	32,0	98,3
Sonstige Umsatzerlöse	60,6	77,5
<b>Gesamt</b>	<b>2.044,0</b>	<b>2.176,1</b>
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>702,1</i>	<i>709,8</i>

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

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

Mieterlöse fallen für die Vermietung und die Verpachtung von Immobilien an. Die Erlöse aus Energielieferungen resultieren großteils aus Traktionsstromlieferungen und Stromgeschäften.

Die in der Berichtsperiode unter den sonstigen Umsatzerlösen erfassten Auftrags Erlöse aus Fertigungsaufträgen belaufen sich auf rd. 32,2 Mio. EUR (Vj: rd. 26,6 Mio. EUR), wobei davon rd. 9,5 Mio. EUR (Vj: rd. 7,9 Mio. EUR) gegenüber verbundenen Unternehmen des ÖBB-Konzerns erzielt werden. Diesen Erlösen stehen Auftragskosten über rd. 30,9 Mio. EUR (Vj: rd. 18,1 Mio. EUR) gegenüber. Die erhaltenen Anzahlungen in diesem Zusammenhang betragen rd. 2,7 Mio. EUR (Vj: rd. 6,1 Mio. EUR). Weiters enthalten die sonstigen Umsatzerlöse Erlöse aus Telekommunikationsleistungen, aus der Behebung von Schäden, aus Reinigungs- und Sicherheitsleistungen und aus Leistungen im Zusammenhang mit dem Betrieb der Container-Terminals.

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

### 5. Andere aktivierte Eigenleistungen

Bei der Ermittlung der im Zusammenhang mit der Herstellung von Anlagen zu aktivierenden Eigenleistungen wurden direkt zurechenbare Personalaufwendungen, Materialaufwendungen und angemessene Teile der Materialgemeinkosten und Fertigungsgemeinkosten eingerechnet. Diese Eigenleistungen fallen maßgeblich im Zusammenhang mit der Errichtung oder Erweiterung der Eisenbahninfrastruktur an.

## 6. Sonstige betriebliche Erträge

	2015 in Mio. EUR	2014 in Mio. EUR
Beitrag des Bundes gemäß § 42 Bundesbahngesetz für die Infrastruktur	634,5	576,9
Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen, immateriellen Vermögenswerten, als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien und zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte	27,7	23,8
Erträge aus Materialverkäufen	12,9	15,5
Personalverleih an Dritte	8,9	9,8
Übrige sonstige betriebliche Erträge	30,6	20,6
<b>Gesamt</b>	<b>714,6</b>	<b>646,6</b>
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>18,7</i>	<i>19,7</i>

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

Die übrigen sonstigen betrieblichen Erträge enthalten insbesondere weiterverrechnete Kosten, Schadensvergütungen, Vermietung von Werbeflächen, Lehrlingsförderungen und Aufwandszuschüsse.

## 7. Aufwendungen für Material und bezogene Leistungen

	2015 in Mio. EUR	2014 in Mio. EUR
Materialaufwand	89,9	124,4
Aufwendungen für bezogene Leistungen	300,7	298,6
<b>Gesamt</b>	<b>390,6</b>	<b>423,0</b>
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>85,5</i>	<i>72,0</i>

Der Posten Materialaufwand enthält in der Höhe von rd. 65,1 Mio. EUR (Vj: rd. 79,1 Mio. EUR) den Aufwand für den Fremdbezug von Traktionsstrom bzw. den Zukauf von Strom für den Weiterverkauf an Dritte. Die Aufwendungen für Verwertungsobjekte betragen rd. 7,2 Mio. EUR (Vj: rd. 27,2 Mio. EUR).

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

## 8. Personalaufwand und Beschäftigte

	2015 in Mio. EUR	2014 in Mio. EUR
Löhne und Gehälter	812,8	838,0
Gesetzlich vorgeschriebene Sozialabgaben	208,5	221,8
Aufwendungen für Abfertigungen	6,3	6,2
Aufwendungen für Altersversorgung	8,9	8,7
<b>Gesamt</b>	<b>1.036,5</b>	<b>1.074,7</b>

Die Effekte aus der Auflösung der Rückstellung für Vorrückungstichtage (siehe dazu auch die Ausführungen unter Erläuterung 26.1) sind 2015 in Höhe von rd. 49,8 Mio. EUR aufwandswirksam erfasst und verringern den Personalaufwand.

Anzahl MitarbeiterInnen Köpfe	31.12.2015	31.12.2014	Veränderung		Durchschnitt	
			Stichtag	in %	2015	2014
Angestellte	3.261	3.019	242	8%	3.130	2.915
ArbeiterInnen	1.661	1.443	218	15%	1.562	1.432
MitarbeiterInnen mit Definitivstellung	11.657	11.860	-203	-2%	11.757	11.950
<b>Gesamt aktive MitarbeiterInnen</b>	<b>16.579</b>	<b>16.322</b>	<b>257</b>	<b>2%</b>	<b>16.449</b>	<b>16.297</b>
Lehrlinge	1.377	1.403	-26	-2%	1.281	666
<b>Gesamt mit Lehrlingen</b>	<b>17.956</b>	<b>17.725</b>	<b>231</b>	<b>1%</b>	<b>17.730</b>	<b>16.963</b>

Anzahl MitarbeiterInnen FTE	31.12.2015	31.12.2014	Veränderung		Durchschnitt	
			Stichtag	in %	2015	2014
Angestellte	3.197,4	2.966,2	231,2	8%	3.070,2	2.869,7
ArbeiterInnen	1.656,7	1.439,6	217,1	15%	1.558,3	1.426,6
MitarbeiterInnen mit Definitivstellung	11.567,8	11.805,4	-237,6	-2%	11.678,5	11.899,6
<b>Gesamt aktive MitarbeiterInnen</b>	<b>16.421,9</b>	<b>16.211,2</b>	<b>210,7</b>	<b>1%</b>	<b>16.307,0</b>	<b>16.195,9</b>
Lehrlinge	1.377,0	1.403,0	-26,0	-2%	1.281,6	665,5
<b>Gesamt mit Lehrlingen</b>	<b>17.798,9</b>	<b>17.614,2</b>	<b>184,7</b>	<b>1%</b>	<b>17.588,6</b>	<b>16.861,4</b>

## 9. Abschreibungen

	2015	2014
	in Mio. EUR	in Mio. EUR
Abschreibungen auf Sachanlagen	817,8	776,0
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte	38,0	36,9
Abschreibungen auf als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien	4,0	4,1
abzüglich Auflösung Kostenbeiträge	-169,5	-172,2
<b>Abschreibung Gesamt</b>	<b>690,4</b>	<b>644,8</b>

## 10. Sonstige betriebliche Aufwendungen

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

	2015	2014
	in Mio. EUR	in Mio. EUR
Betriebskosten (inkl. IT)	96,9	96,4
Betriebliche Steuern	40,3	37,4
Verluste aus Anlagenabgängen	37,3	33,1
Aus- und Fortbildung	8,4	20,2
Übrige	136,6	150,1
<b>Gesamt</b>	<b>319,5</b>	<b>337,2</b>
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>118,2</i>	<i>124,6</i>

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

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

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

	2015	2014
	in TEUR	in TEUR
Jahres- und Konzernabschlussprüfung	312	322
Andere Bestätigungsleistungen	0	3
Steuerberatung	0	90
Sonstige Leistungen	11	46
<b>Gesamt</b>	<b>323</b>	<b>461</b>

Die Jahres- und Konzernabschlussprüfung wurde im Geschäftsjahr 2015 von BDO Austria GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, im Vorjahr von Ernst & Young Wirtschaftsprüfungsgesellschaft m.b.H. durchgeführt.



## 11. Zinserträge und Zinsaufwendungen

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

Zinsergebnis	2015 in Mio. EUR	2014 in Mio. EUR
Zinserträge	35,2	36,1
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>4,4</i>	<i>6,2</i>
Zinsaufwendungen	-635,6	-638,1
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>-4,4</i>	<i>-6,3</i>
<b>Gesamt</b>	<b>-600,4</b>	<b>-602,0</b>
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>0,0</i>	<i>-0,1</i>

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

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

Die Zinsaufwendungen betreffen mit rd. 531,6 Mio. EUR (Vj: rd. 539,1 Mio. EUR) Anleihen. Darüber hinaus fallen Zinsaufwendungen für EUROFIMA-Darlehen und sonstige Kreditaufnahmen sowie zinsähnliche Aufwendungen an. Die Aufwendungen für Haftungsentgelte betragen rd. 19,3 Mio. EUR (Vj: rd. 18,8 Mio. EUR). Die übrigen Zinsaufwendungen beinhalten insbesondere Zinszahlungen und -abgrenzungen aus Cross-Border-Leasing-Transaktionen von rd. 22,5 Mio. EUR (Vj: rd. 23,3 Mio. EUR).

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

## 12. Sonstiges Finanzergebnis

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

Sonstiges Finanzergebnis	2015 in Mio. EUR	2014 in Mio. EUR
Sonstige Finanzerträge	43,7	53,0
<i>davon aus Bewertungs-/Kursdifferenzen</i>	<i>42,0</i>	<i>47,6</i>
<i>davon aus dem Abgang von/der Zuschreibung zu finanziellen Vermögenswerten</i>	<i>1,1</i>	<i>0,1</i>
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>0,0</i>	<i>0,5</i>
Sonstige Finanzaufwendungen	-45,4	-52,5
<i>davon aus Bewertungs-/Kursdifferenzen</i>	<i>-41,5</i>	<i>-49,5</i>
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>-1,0</i>	<i>-0,5</i>
<b>Gesamt</b>	<b>-1,7</b>	<b>0,5</b>

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

Die sonstigen Finanzaufwendungen betreffen neben Kursdifferenzen insbesondere aus Änderungen des beizulegenden Zeitwerts von derivativen Finanzinstrumenten. In den sonstigen Finanzaufwendungen sind auch die gebildeten Wertberichtigungen für Veranlagungen im Zusammenhang mit Cross-Border-Leasing-Transaktionen enthalten, die zum überwiegenden Teil an andere verbundene Unternehmen weiterverrechnet wurden.

## 13. Ertragsteuern

### Steueraufwand/Steuerertrag

Der Posten Ertragsteuern setzt sich wie folgt zusammen:

	2015 in Mio. EUR	2014 in Mio. EUR
Aufwand/Ertrag aus Steuerumlage (Gruppenbesteuerung)	-0,4	-0,4
Latenter Steueraufwand/-ertrag	-11,6	-5,4
<b>Ertragsteuern</b>	<b>-12,0</b>	<b>-5,8</b>

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

Die latenten Steuern entwickelten sich wie folgt:

	2015 in Mio. EUR	2014 in Mio. EUR
<b>Latente Steueransprüche</b>	<b>36,7</b>	<b>43,7</b>
Bilanzansätze zum 01.01	36,7	43,7
Veränderung latenter Steuer		
<i>erfolgswirksam erfasst</i>	-11,6	-5,4
<i>im sonstigen Ergebnis erfasst</i>	-0,3	-1,6
<b>Bilanzansätze zum 31.12.</b>	<b>24,8</b>	<b>36,7</b>
<i>davon latente Steueransprüche</i>	24,8	36,7
<i>davon latente Steuerschulden</i>	0,0	0,0

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

Die latenten Steuern sind aufgrund der zugrunde liegenden Bewertungsunterschiede zwischen den Buchwerten im IFRS-Konzernabschluss und den relevanten Steuerbemessungsgrundlagen im Ausmaß von rd. 19,7 Mio. EUR (Vj: rd. 29,7 Mio. EUR) als langfristig einzuschätzen. Als kurzfristig anzusehen sind die latenten Steuern auf Verlustvorträge in Höhe von rd. 5,1 Mio. EUR (Vj: rd. 7,0 Mio. EUR), die im Geschäftsjahr 2016 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 unter Anwendung des gesetzlichen Steuersatzes von 25% auf das steuerpflichtige Jahresergebnis sich ergebenden Ertragsteuern.

	2015 in Mio. EUR	2014 in Mio. EUR
Jahresergebnis vor Ertragsteuern nach IFRS	12,8	34,6
Anpassung steuerfreier Anteil gem. § 50 (2) Bundesbahngesetz	57,1	76,3
<b>IFRS Jahresergebnis – steuerpflichtiger Teil</b>	<b>69,9</b>	<b>110,9</b>
<i>Konzernsteuersatz</i>	<i>25%</i>	<i>25%</i>
Erwarteter Aufwand (-) bzw. Ertrag (+) aus Steuern im Geschäftsjahr	-17,5	-27,7
Auswirkungen von Ansatzanpassungen	3,3	21,9
Beteiligungserträge	2,0	0,3
Nicht abzugsfähige Betriebsausgaben und andere Hinzurechnungen	0,1	-0,3
<b>Steuern vom Einkommen</b>	<b>-12,0</b>	<b>-5,8</b>
<b>Effektiver Körperschaftsteuersatz</b>	<b>17,2%</b>	<b>5,2%</b>

Der effektive Körperschaftsteuersatz von 17,2% (Vj: 5,2%), welcher wesentlich vom gesetzlichen Körperschaftsteuersatz von 25% abweicht, resultiert hauptsächlich aus Ansatzanpassungen der latenten Steuern aus Verlustvorträgen.

Latente Steueransprüche und latente Steuerschulden zum 31.12.2015 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, welche eine Bilanzierung aktiver latenter Steuern rechtfertigen, neu eingeschätzt wurden.

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

	latente Steuer-		latente Steuer-	
	ansprüche	schulden	ansprüche	schulden
	31.12.2015	31.12.2015	31.12.2014	31.12.2014
	in Mio. EUR	in Mio. EUR	in Mio. EUR	in Mio. EUR
<b>Vermögenswerte</b>				
Sachanlagen	11,3	-1,5	12,6	-1,5
Immaterielle Vermögenswerte	0,0	0,0	0,0	0,0
Als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien	0,1	0,0	0,0	0,0
Finanzielle Vermögenswerte	0,1	-1,4	0,0	-1,6
	<b>11,5</b>	<b>-2,9</b>	<b>12,6</b>	<b>-3,1</b>
<b>Schulden</b>				
Rückstellungen	0,6	-3,2	0,6	-2,8
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	5,7	0,0	5,7	0,0
	<b>6,3</b>	<b>-3,2</b>	<b>6,3</b>	<b>-2,8</b>
Steuerliche Verlustvorträge	13,2	0,0	23,6	0,0
<b>Latente Steueransprüche bzw. latente Steuerschulden</b>	<b>31,0</b>	<b>-6,2</b>	<b>42,6</b>	<b>-5,9</b>
Saldierung	-6,2	6,2	-5,9	5,9
<b>Saldierte latente Steueransprüche bzw. latente Steuerschulden</b>	<b>24,8</b>	<b>0,0</b>	<b>36,7</b>	<b>0,0</b>

Bei der Beurteilung der Werthaltigkeit latenter Steueransprüche trifft der Vorstand eine Einschätzung hinsichtlich der voraussichtlichen Nutzung innerhalb des steuerlichen Planungszeitraumes von fünf Jahren. Die Nutzbarkeit von latenten Steueransprüchen setzt ausreichend steuerpflichtiges Einkommen in jenen Perioden voraus, in denen die temporären Unterschiede bzw. 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. 24,8 Mio. EUR (Vj: rd. 36,7 Mio. EUR) wahrscheinlich ist. Die temporären Unterschiede in den Positionen Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte resultieren im Wesentlichen aus dem unterschiedlichen Abschreibungsbeginn (pro rata temporis nach IFRS im Vergleich zur Halbjahresregel nach Steuerrecht) sowie aus abweichenden Anschaffungskosten. Die temporären Unterschiede aus den finanziellen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten entstehen aufgrund der unterschiedlichen Bewertung der Stromderivate nach IFRS (Bewertung zum beizulegenden Zeitwert) und Steuerrecht (Drohverlustrückstellung).

Die steuerlichen Verlustvorträge stammen aus Gesellschaften in Österreich und sind zeitlich unbegrenzt vortragsfähig. Die jährliche Verrechnung mit Verlustvorträgen ist in Österreich mit 75% des jeweiligen steuerlichen Ergebnisses begrenzt, allerdings resultieren rd. 2.434,7 Mio. EUR (Vj: rd. 2.428,4 Mio. EUR) aus den Vorgruppenverlusten der ÖBB-Infrastruktur AG und sind daher zur Gänze gegen in künftigen Perioden erzielte steuerliche Ergebnisse verrechenbar. Die Erhöhung 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. 2.387,8 Mio. EUR (Vj: rd. 2.340,9 Mio. EUR) werden keine latenten Steuern angesetzt, da die Verwertung in absehbarer Zukunft nicht gesichert ist.

## 14. Sachanlagen

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

in Mio. EUR	Grund- stücke und Bauten	Fahrpark	Technische Anlagen u. Maschinen	Leasing technische Anlagen u. Maschinen	Andere Anlagen Betriebs- u. Geschäfts- ausstattung	Anlagen in Bau u. geleistete Anzah- lungen	Gesamt
<b>Anschaffungs- und Herstellungskosten 2015</b>							
Anschaffungs-/Herstellungskosten Stand 01.01.2015	24.937,7	360,0	8.603,3	1,5	133,1	2.516,0	36.551,6
Zugänge	27,2	0,0	2,9	0,0	6,3	1.628,2	1.664,6
Abgänge	-119,7	-14,3	-73,0	0,0	-2,2	-18,5	-227,6
Umbuchungen	930,3	26,4	384,3	0,0	7,0	-1.338,7	9,3
Anschaffungs-/Herstellungskosten Stand 31.12.2015	25.775,6	372,1	8.917,5	1,5	144,2	2.787,0	37.997,8
Kumulierte Abschreibungen Stand							
01.01.2015	-7.452,9	-203,1	-4.438,4	-1,0	-93,7	0,0	-12.189,2
Abschreibungen	-468,4	-30,2	-304,2	-0,2	-14,8	0,0	-817,8
Abgänge	97,4	11,8	55,9	0,0	2,2	0,0	167,3
Umbuchungen	-0,2	0,0	0,1	0,0	0,2	0,0	0,2
Kumulierte Abschreibungen Stand 31.12.2015	-7.824,1	-221,5	-4.686,6	-1,2	-106,1	0,0	-12.839,5
<b>Buchwerte vor Kostenbeiträgen per 01.01.2015</b>	<b>17.484,8</b>	<b>156,8</b>	<b>4.164,8</b>	<b>0,4</b>	<b>39,5</b>	<b>2.516,0</b>	<b>24.362,4</b>
<b>Buchwerte vor Kostenbeiträgen per 31.12.2015</b>	<b>17.951,5</b>	<b>150,6</b>	<b>4.230,9</b>	<b>0,3</b>	<b>38,0</b>	<b>2.787,0</b>	<b>25.158,4</b>
<b>Kostenbeiträge 2015</b>							
Stand 01.01.2015	-9.567,7	-7,2	-2.952,9	0,0	-4,4	-324,0	-12.856,1
Zugänge	-47,1	-0,1	-13,1	0,0	0,0	-110,3	-170,6
Abgänge	71,4	0,0	20,6	0,0	0,1	0,9	93,0
Umbuchungen	-32,0	0,0	-6,6	0,0	0,0	39,0	0,4
Stand 31.12.2015	-9.575,4	-7,3	-2.952,0	0,0	-4,3	-394,3	-12.933,3
Kumulierte Abschreibungen Stand							
01.01.2015	5.391,8	7,1	2.361,9	0,0	3,6	0,0	7.764,3
Abschreibungen	111,8	0,0	50,5	0,0	0,0	0,0	162,4
Abgänge	-58,7	0,0	-17,4	0,0	0,0	0,0	-76,1
Umbuchungen	-0,7	0,0	0,3	0,0	0,0	0,0	-0,4
Kumulierte Abschreibungen Stand 31.12.2015	5.444,2	7,1	2.395,3	0,0	3,6	0,0	7.850,2
<b>Kostenbeiträge per 01.01.2015</b>	<b>-4.175,9</b>	<b>0,0</b>	<b>-591,0</b>	<b>0,0</b>	<b>-0,8</b>	<b>-324,0</b>	<b>-5.091,7</b>
<b>Kostenbeiträge per 31.12.2015</b>	<b>-4.131,2</b>	<b>-0,1</b>	<b>-556,7</b>	<b>0,0</b>	<b>-0,7</b>	<b>-394,3</b>	<b>-5.083,1</b>
<b>Buchwert nach Kostenbeiträgen per 01.01.2015</b>							
	<b>13.308,9</b>	<b>156,8</b>	<b>3.573,8</b>	<b>0,4</b>	<b>38,7</b>	<b>2.192,1</b>	<b>19.270,7</b>
<b>Buchwert nach Kostenbeiträgen per 31.12.2015</b>							
	<b>13.820,3</b>	<b>150,5</b>	<b>3.674,2</b>	<b>0,3</b>	<b>37,3</b>	<b>2.392,7</b>	<b>20.075,3</b>

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
<b>Anschaffungs- und Herstellungskosten 2014</b>							
Anschaffungs-/Herstellungskosten Stand 01.01.2014	23.871,4	351,9	8.293,7	1,5	129,4	2.407,9	35.055,8
Zugänge	26,3	0,0	2,3	0,0	7,6	1.737,9	1.774,1
Abgänge	-154,5	-16,6	-88,6	0,0	-7,8	-6,0	-273,5
Abgänge Konsolidierungskreis	-0,4	0,0	-0,4	0,0	-0,7	0,0	-1,5
Umbuchungen	1.194,9	24,8	396,3	0,0	4,6	-1.623,8	-3,3
Anschaffungs-/Herstellungskosten Stand 31.12.2014	24.937,7	360,0	8.603,3	1,5	133,1	2.516,0	36.551,6
Kumulierte Abschreibungen Stand 01.01.2014	-7.130,5	-188,9	-4.217,3	-0,9	-87,0	0,0	-11.624,7
Abschreibungen	-441,1	-29,6	-290,1	-0,1	-15,1	0,0	-776,0
Abgänge	118,7	13,6	70,8	0,0	7,6	0,0	210,7
Abgänge Konsolidierungskreis	0,3	0,0	0,3	0,0	0,7	0,0	1,3
Umbuchungen	-0,3	1,8	-2,1	0,0	0,1	0,0	-0,5
Kumulierte Abschreibungen Stand 31.12.2014	-7.452,9	-203,1	-4.438,4	-1,0	-93,7	0,0	-12.189,2
<b>Buchwerte vor Kostenbeiträgen per 01.01.2014</b>	<b>16.740,9</b>	<b>162,9</b>	<b>4.076,4</b>	<b>0,6</b>	<b>42,4</b>	<b>2.407,9</b>	<b>23.431,1</b>
<b>Buchwerte vor Kostenbeiträgen per 31.12.2014</b>	<b>17.484,8</b>	<b>156,8</b>	<b>4.164,8</b>	<b>0,4</b>	<b>39,5</b>	<b>2.516,0</b>	<b>24.362,4</b>
<b>Kostenbeiträge 2014</b>							
Stand 01.01.2014	-9.551,6	-7,2	-2.964,2	0,0	-4,7	-350,5	-12.878,1
Zugänge	-38,9	0,0	-8,4	0,0	-0,1	-46,7	-94,1
Abgänge	77,2	0,0	38,2	0,0	0,4	0,4	116,2
Umbuchungen	-54,4	0,0	-18,5	0,0	0,0	72,9	0,0
Stand 31.12.2014	-9.567,7	-7,2	-2.952,9	0,0	-4,4	-324,0	-12.856,1
Kumulierte Abschreibungen Stand 01.01.2014	5.340,4	7,1	2.341,5	0,0	3,7	0,0	7.692,8
Abschreibungen	112,2	0,0	52,8	0,0	0,2	0,0	165,2
Abgänge	-60,8	0,0	-32,4	0,0	-0,4	0,0	-93,6
Kumulierte Abschreibungen Stand 31.12.2014	5.391,8	7,1	2.361,9	0,0	3,6	0,0	7.764,3
<b>Kostenbeiträge per 01.01.2014</b>	<b>-4.211,1</b>	<b>-0,1</b>	<b>-622,7</b>	<b>0,0</b>	<b>-0,9</b>	<b>-350,5</b>	<b>-5.185,3</b>
<b>Kostenbeiträge per 31.12.2014</b>	<b>-4.175,9</b>	<b>0,0</b>	<b>-591,0</b>	<b>0,0</b>	<b>-0,8</b>	<b>-324,0</b>	<b>-5.091,7</b>
<b>Buchwert nach Kostenbeiträgen per 01.01.2014</b>	<b>12.529,8</b>	<b>162,8</b>	<b>3.453,7</b>	<b>0,6</b>	<b>41,4</b>	<b>2.057,4</b>	<b>18.245,7</b>
<b>Buchwert nach Kostenbeiträgen per 31.12.2014</b>	<b>13.308,9</b>	<b>156,8</b>	<b>3.573,8</b>	<b>0,4</b>	<b>38,7</b>	<b>2.192,1</b>	<b>19.270,7</b>

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

Bei den Umbuchungen handelt es sich einerseits um die aus dem Posten „Geleistete Anzahlungen und Anlagen in Bau“ auf die spezifischen Anlagenkonten umgebuchten Werte für fertig gestellte Anlagen des Sachanlagevermögens und der immateriellen Vermögenswerte und andererseits um zu den Bilanzposten „Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte“ sowie „Vorräte“ (siehe Erläuterung 19) 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. 54,7 Mio. EUR (Vj: rd. 55,1 Mio. EUR). Der zu Grunde

liegende Fremdkapitalzinssatz beträgt 3,44% (Vj: 3,52%). Von den Bundeszuschüssen wurde ein Betrag von rd. 53,6 Mio. EUR als Kostenbeitrag für aktivierte Zinsen erfasst.

Per 31.12.2015 betragen die vertraglichen Verpflichtungen für den Erwerb von Sachanlagen (Bestellobligo) rd. 1.990,9 Mio. EUR (Vj: rd. 1.716,3 Mio. EUR).

Finanzschulden sind durch Sachanlagen mit folgenden Buchwerten besichert:

	31.12.2015 in Mio. EUR	31.12.2014 in Mio. EUR
Sonstige technische Anlagen und Maschinen	203,4	215,4
Fahrpark	57,7	51,0
<b>Gesamt</b>	<b>261,1</b>	<b>266,4</b>

Diese Vermögenswerte dienen in Höhe von rd. 203,4 Mio. EUR (Vj: rd. 215,4 Mio. EUR) der Besicherung von Verbindlichkeiten aus Cross-Border-Leasing-Transaktionen und in Höhe von rd. 57,7 Mio. EUR (Vj: rd. 51,0 Mio. EUR) als Besicherung für EUROFIMA-Darlehen.

Verluste aus dem Abgang von Sachanlagen sind in Höhe von rd. 37,3 Mio. EUR angefallen (Vj: rd. 33,1 Mio. EUR), wobei sich diese aus der Verschrottung und dem Abbruch von Vermögenswerten bzw. dem Verkauf von Fahrzeugen und sonstiger Betriebsausstattung sowie Abgängen von Planungsanlagen ergaben.

### Kostenbeiträge von Dritten

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

	31.12.2015 in Mio. EUR	31.12.2014 in Mio. EUR
Republik Österreich	2.649,4	2.461,7
ehemalige Eisenbahn-Hochleistungsstrecken AG	1.328,5	1.353,4
Schieneinfrastrukturfinanzierungs GmbH	1.272,7	1.333,7
Sonstige Dritte	123,2	123,4
<b>Gesamt</b>	<b>5.373,8</b>	<b>5.272,2</b>

Die von diesen Kostenbeitragsgebern für immaterielle Vermögenswerte geleisteten Zuschüsse betragen rd. 290,7 Mio. EUR (Vj: rd. 180,5 Mio. EUR) und sind in dieser Aufstellung enthalten.

### Gemietete und vermietete Vermögenswerte

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

## 15. Immaterielle Vermögenswerte

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

	Konzessionen, Schutzrechte, Lizenzen in Mio. EUR	Kostenbeiträge an Dritte in Mio. EUR	Geleistete Anzahlungen auf immaterielle Vermögens- werte in Mio. EUR	Summe in Mio. EUR
<b>Kumulierte Anschaffungs-, Herstellungskosten und Abschreibungen 2015</b>				
Anschaffungs-/Herstellungskosten Stand 01.01.2015	133,4	893,0	17,6	1.044,0
Zugänge	2,1	116,4	31,3	149,7
Abgänge	-0,4	-2,7	-0,3	-3,4
Umbuchungen	10,8	20,5	-29,7	1,6
kumulierte Anschaffungs-/Herstellungskosten Stand 31.12.2015	145,9	1.027,2	18,9	1.192,0
Kumulierte Abschreibungen Stand 01.01.2015	-71,1	-422,5	0,0	-493,6
Abschreibungen	-12,0	-26,0	0,0	-38,0
Abgänge	0,4	0,5	0,0	0,9
Umbuchungen	0,0	-0,3	0,0	-0,3
Kumulierte Abschreibungen Stand 31.12.2015	-82,7	-448,3	0,0	-531,0
<b>Buchwerte vor Kostenbeiträgen per 01.01.2015</b>	<b>62,3</b>	<b>470,5</b>	<b>17,6</b>	<b>550,4</b>
<b>Buchwerte vor Kostenbeiträgen per 31.12.2015</b>	<b>63,2</b>	<b>578,9</b>	<b>18,9</b>	<b>661,0</b>
<b>Kostenbeiträge 2015</b>				
Stand 01.01.2015	-33,0	-476,1	0,0	-509,0
Zugänge	-1,2	-116,4	0,0	-117,6
Abgänge	0,0	0,4	0,0	0,4
Umbuchungen	0,8	-1,2	0,0	-0,4
Stand 31.12.2015	-33,4	-593,3	0,0	-626,7
Kumulierte Abschreibungen Stand 01.01.2015	15,4	313,2	0,0	328,6
Abschreibungen	1,7	5,4	0,0	7,1
Abgänge	0,0	-0,1	0,0	-0,1
Umbuchungen	0,0	0,4	0,0	0,4
Kumulierte Abschreibungen Stand 31.12.2015	17,1	318,9	0,0	336,0
<b>Kostenbeiträge per 01.01.2015</b>	<b>-17,6</b>	<b>-162,9</b>	<b>0,0</b>	<b>-180,5</b>
<b>Kostenbeiträge per 31.12.2015</b>	<b>-16,3</b>	<b>-274,4</b>	<b>0,0</b>	<b>-290,7</b>
<b>Buchwerte nach Kostenbeiträgen per 01.01.2015</b>	<b>44,7</b>	<b>307,6</b>	<b>17,6</b>	<b>369,9</b>
<b>Buchwerte nach Kostenbeiträgen per 31.12.2015</b>	<b>46,8</b>	<b>304,5</b>	<b>19,0</b>	<b>370,3</b>



	Konzessionen, Schutzrechte, Lizenzen in Mio. EUR	Kostenbeiträge an Dritte in Mio. EUR	Geleistete Anzahlungen auf immaterielle Vermögens- werte in Mio. EUR	Summe in Mio. EUR
<b>Kumulierte Anschaffungs-, Herstellungskosten und Abschreibungen 2014</b>				
Anschaffungs-/Herstellungskosten Stand 01.01.2014	127,1	823,0	16,9	967,0
Zugänge	3,0	55,0	26,3	84,3
Abgänge	-5,0	-4,8	0,0	-9,8
Abgänge Konsolidierungskreis	0,0	0,7	0,0	0,7
Umbuchungen	8,3	19,1	-25,6	1,8
kumulierte Anschaffungs-/Herstellungskosten Stand 31.12.2014	133,4	893,0	17,6	1.044,0
Kumulierte Abschreibungen Stand 01.01.2014	-64,9	-400,2	0,0	-465,1
Abschreibungen	-11,4	-25,5	0,0	-36,9
Abgänge	4,8	3,4	0,0	8,2
Abgänge Konsolidierungskreis	0,0	-0,3	0,0	-0,3
Umbuchungen	0,4	0,1	0,0	0,5
Kumulierte Abschreibungen Stand 31.12.2014	-71,1	-422,5	0,0	-493,6
<b>Buchwerte vor Kostenbeiträgen per 01.01.2014</b>	<b>62,1</b>	<b>422,8</b>	<b>16,9</b>	<b>501,9</b>
<b>Buchwerte vor Kostenbeiträgen per 31.12.2014</b>	<b>62,3</b>	<b>470,5</b>	<b>17,6</b>	<b>550,4</b>
<b>Kostenbeiträge 2014</b>				
Stand 01.01.2014	-34,1	-422,2	0,0	-456,3
Zugänge	-1,1	-52,2	0,0	-53,3
Abgänge	0,0	0,5	0,0	0,5
Umbuchungen	2,2	-2,2	0,0	0,0
Anschaffungs-/Herstellungskosten Stand 31.12.2014	-33,0	-476,1	0,0	-509,0
Kumulierte Abschreibungen Stand 01.01.2014	13,8	308,3	0,0	322,1
Abschreibungen	1,6	5,4	0,0	7,0
Abgänge	0,0	-0,5	0,0	-0,5
Kumulierte Abschreibungen Stand 31.12.2014	15,4	313,2	0,0	328,6
<b>Kostenbeiträge per 01.01.2014</b>	<b>-20,3</b>	<b>-113,8</b>	<b>0,0</b>	<b>-134,1</b>
<b>Kostenbeiträge per 31.12.2014</b>	<b>-17,6</b>	<b>-162,9</b>	<b>0,0</b>	<b>-180,5</b>
<b>Buchwerte nach Kostenbeiträgen per 01.01.2014</b>	<b>41,9</b>	<b>308,9</b>	<b>16,9</b>	<b>367,7</b>
<b>Buchwerte nach Kostenbeiträgen per 31.12.2014</b>	<b>44,7</b>	<b>307,6</b>	<b>17,6</b>	<b>369,9</b>

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

Die Aufwendungen für Forschung und Entwicklung betragen rd. 3,7 Mio. EUR (Vj: rd. 3,0 Mio. EUR), welche im Vorjahr zur Gänze ergebniswirksam erfasst wurden, da eine Abgrenzung zwischen Entwicklungsphase und Forschungsphase der Projekte nicht einwandfrei möglich und das Risiko der Verwertung der Entwicklungen mit Unsicherheiten behaftet war. 2015 wurden erstmalig Aufwendungen über rd. 2,0 Mio. EUR als Entwicklungskosten im Anlagevermögen aktiviert.

## 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 bzw. veräußerbar sind. Im Wesentlichen werden daher Immobilien zu Vermietungszwecken sowie landwirtschaftliche Flächen unter den als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien ausgewiesen. Die Nutzungsdauer dieser Immobilien entspricht den Nutzungsdauern jener Immobilien, die unter den Sachanlagen ausgewiesen werden.

Es mussten keine Wertminderungen gemäß IAS 36 erfasst werden. Der Bilanzposten entwickelte sich wie folgt:

	2015 in Mio. EUR	2014 in Mio. EUR
<b>Anschaffungs- und Herstellungskosten</b>		
<i>Stand 01.01.</i>	304,3	301,3
Zugänge	0,5	7,3
nachträgliche Anschaffungskosten	0,1	0,2
Abgänge	-2,7	-4,6
Umbuchungen	0,5	0,1
<b>Stand 31.12.</b>	<b>302,7</b>	<b>304,3</b>
<b>Kumulierte Abschreibungen</b>		
<i>Stand 01.01.</i>	174,6	173,1
Abschreibungen	4,0	4,1
Abgänge	-2,6	-2,6
<b>Stand 31.12.</b>	<b>176,0</b>	<b>174,6</b>
<b>Nettobuchwert Stand 31.12.</b>	<b>126,7</b>	<b>129,7</b>

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. 16,7 Mio. EUR (Vj: rd. 18,7 Mio. EUR), denen direkt zurechenbare Aufwendungen (einschließlich Reparaturen und Instandhaltungen, allerdings ohne Betriebskosten) in Höhe von rd. 7,2 Mio. EUR (Vj: rd. 8,9 Mio. EUR) gegenüberstehen. Darüber hinaus fielen betriebliche Aufwendungen in der Höhe von rd. 0,2 Mio. EUR (Vj: rd. 0,3 Mio. EUR) an, denen keine Mieteinnahmen gegenüberstehen. Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern ist keine Verträge für die Instandhaltung seiner als Finanzinvestitionen gehaltenen Immobilien eingegangen, die zu einer diesbezüglichen Verpflichtung führen.

Der beizulegende Zeitwert beträgt rd. 349,2 Mio. EUR (Vj: rd. 318,7 Mio. EUR). Für 26 % der Immobilien erfolgt die Bewertung mittels externen 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-Cash-Flow-Berechnung auf Basis der Richtwertmieten für das jeweilige Bundesland unter Berücksichtigung von Zu- und Abschläge in Abhängigkeit vom Zustand und Standort der Gebäudes ermittelt. Aufgrund dieser Berichtigung der am Markt beobachteten Inputfaktoren erfolgt die Zuordnung des beizulegenden Wertes zur Hierarchiestufe 3 gemäß IFRS 13.

Zur Ermittlung der beizulegenden Zeitwerte wurde in beiden Berichtsjahren ein lageabhängiger Zinssatz von 4% - 5% angewendet. Eine Änderung der Abschläge von den Richtwertmieten um +/- 10% würde zu einer Reduktion der beizulegenden Zeitwerte von rd. 15,4% (Vj: 18,5%) bzw. zu einer Erhöhung von rd. 21,2% (Vj: 16,1%) führen.

## 17. Nach der Equity-Methode bilanzierte Unternehmen

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

Name und Sitz des Gemeinschaftsunternehmens	Eigentumsanteil in %	
	31.12.2015	31.12.2014
Galleria di Base del Brennero - Brenner Basistunnel BBT SE, I-39100 Bozen	50,0	50,0
Name und Sitz des assoziierten Unternehmens	Eigentumsanteil in %	
	31.12.2015	31.12.2014
Weichenwerk Wörth GmbH, A-3151 St. Georgen am Steinfeld	43,05	30,0

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, berichtigt um wesentliche Unterschiede bei der Rechnungslegungsmethode. Der Bilanzstichtag der Weichenwerk Wörth GmbH ist der 31.03.

Anteil, Name und Sitz	Galleria di Base del Brennero - Brenner Basistunnel BBT SE		Weichenwerk Wörth GmbH	
	31.12.2015 in Mio. EUR	31.12.2014 in Mio. EUR	31.12.2015 in Mio. EUR	31.12.2014 in Mio. EUR
Umsatzerlöse	0,0	0,0	32,7	34,7
planmäßige Abschreibungen	-1,0	-1,0	-0,7	-0,7
Zinserträge	0,4	0,3	0,0	0,0 *)
Zinsaufwendungen	0,0	0,0	0,0	0,0 *)
Ertragsteueraufwand	0,0	0,0	-1,0	-1,0
Jahresüberschuss aus fortgeführten Geschäftsbereichen	0,0	0,0	2,7	3,1
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>2,7</b>	<b>3,1</b>
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	151,4	42,3	0,0	0,0 *)
sonstige kurzfristige Vermögenswerte	36,0	17,3	10,5	12,0
Langfristige Vermögenswerte	13,0	65,1	10,4	9,7
kurzfristige Schulden	48,1	41,8	8,0	7,7
<i>davon kurzfristige Finanzverbindlichkeiten</i>	<i>47,1</i>	<i>40,1</i>	<i>3,8</i>	<i>4,5</i>
Langfristige Schulden	71,2	1,8	2,5	3,2
<i>davon langfristige Finanzverbindlichkeiten</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>2,3</i>	<i>3,0</i>
<b>Nettovermögen 100%</b>	<b>81,1</b>	<b>81,1</b>	<b>10,4</b>	<b>10,8</b>
Anteil des Konzerns am Nettovermögen des Beteiligungsunternehmens per 01.01.	40,6	40,6	3,2	3,3
Gesamtergebnis, das dem Konzern zuzurechnen ist	0,0	0,0	0,8	0,9
Unterschiedsbetrag Kapitalkonsolidierung Anteilstausch	0,0	0,0	5,7	0,0
<i>davon Firmenwert</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>2,2</i>	<i>0,0</i>
vom assoziierten Unternehmen erhaltene Dividenden	0,0	0,0	-1,0	-1,0
<b>Buchwert des Anteils am Beteiligungsunternehmen per 31.12.</b>	<b>40,6</b>	<b>40,6</b>	<b>8,7</b>	<b>3,2</b>

\*) Kleinbeträge

Die Galleria di Base del Brennero - Brenner Basistunnel BBT SE (fortan BBT SE) ist die einzige gemeinsame Vereinbarung des Konzerns. BBT SE ist eine eigenständige juristische Person. Der Konzern hat einen Residualanspruch am Nettovermögen, dementsprechend hat der Konzern seinen Anteil als ein Gemeinschaftsunternehmen eingestuft. Der Zweck und die Aufgabe der Gesellschaft BBT SE sind Planung und Bau des Brenner Basistunnels. Das Gesamtprojekt umfasst den Bau des Eisenbahntunnels zwischen Tulfes/Innsbruck und Franzensfeste mit den Haupt-, Erkundungs- und den Zufahrtstunneln, die Multifunktionsstellen, die technologischen Anlagen, die Betriebsleitzentrale, die erforderlichen Deponien und die 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 Galleria di Base del Brennero - Brenner Basistunnel BBT SE weist in ihrem vorläufigen Jahresabschluss neben den oben angeführten Werten Gesamterträge in Höhe von rd. 15,1 Mio. EUR (Vj: rd. 14,7 Mio. EUR) und Gesamtaufwendungen in Höhe von rd. 15,5 Mio. EUR (Vj: rd. 14,9 Mio. EUR) aus. An die Galleria di Base del Brennero - Brenner Basistunnel BBT SE wurden rd. 112,5 Mio. EUR (Vj: rd. 50,0 Mio. EUR) als geleistete Kostenbeiträge gezahlt. Dieser Betrag wurde in beiden Berichtsjahren einerseits vom Bund in Höhe von rd. 106,5 Mio. EUR (Vj: rd. 45,9 Mio. EUR) und andererseits auf Basis des Anteilskaufvertrages vom 18.04.2011 vom Land Tirol in Höhe von rd. 6,0 Mio. EUR (Vj: rd. 4,1 Mio. EUR) refundiert.

Der Bilanzstichtag der Weichenwerk Wörth GmbH ist der 31.03. Diese Gesellschaft wird auf Grundlage eines Zwischenabschlusses per 31.12. einbezogen. Die Geschäftstätigkeit der Gesellschaft umfasst die Erzeugung und das Recycling von Weichen und Komponenten, von Prellböcken, Isolierstößen sowie die Logistik und den Transport der erzeugten Produkte sowie Servicetätigkeiten an Weichen. Der Erwerb von zusätzlichen Anteilen im Berichtsjahr wird in Erläuterung 2 beschrieben.

## 18. Sonstige finanzielle Vermögenswerte

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

2014	kurzfristig in Mio. EUR	langfristig in Mio. EUR	Gesamt in Mio. EUR
Beteiligungen	0,0	2,6	2,6
Finanzielle Vermögenswerte – Leasing	44,1	414,7	458,8
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>18,5</i>	<i>90,3</i>	<i>108,8</i>
Übrige finanzielle Vermögenswerte	22,1	113,2	135,3
<b>Gesamt</b>	<b>66,2</b>	<b>530,5</b>	<b>596,7</b>
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>18,5</i>	<i>90,3</i>	<i>108,8</i>

### Beteiligungen

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

### Finanzielle Vermögenswerte – Leasing

Die finanziellen Vermögenswerte im Zusammenhang mit Leasing betreffen mit 75,1 Mio. EUR (Vj: rd. 95,0 Mio. EUR) Forderungen aus Sublease-Verträgen gegenüber der ÖBB-Produktion GmbH, ÖBB-Personenverkehr AG und Rail Cargo Austria AG und mit rd. 358,3 Mio. EUR (Vj: rd. 350,0 Mio. EUR) Vermögenswerte aus Cross-Border-Leasing-Transaktionen (CBL). Weiters sind im Ausmaß von rd. 2,1 Mio. EUR (Vj: rd. 10,5 Mio. EUR) weiterverrechnete Ansprüche gegenüber anderen Gesellschaften des ÖBB-Konzerns aus Wertberichtigungen im Zusammenhang mit CBL-Transaktionen enthalten.

Die finanziellen Vermögenswerte aus nicht verknüpften CBL-Transaktionen betreffen in Höhe von rd. 358,3 Mio. EUR (Vj: rd. 350,0 Mio. EUR) hauptsächlich langfristige Darlehen und Wertpapiere und dienen zur Abdeckung der künftigen Zahlungsverpflichtungen (Leasingraten und Kaufpreis). Kapitalerträge aus thesaurierenden Veranlagungen erhöhen den Posten, und die Bedienung der Zahlungsverpflichtungen verringert den Posten. Diesen Vermögenswerten stehen Finanzverbindlichkeiten in Höhe von rd. 341,4 Mio. EUR (Vj: rd. 341,8 Mio. EUR) gegenüber. Zu finanziellen Vermögenswerten aus Leasing über rd. 242,2 Mio. EUR (Vj: rd. 255,2 Mio. EUR) gibt es Beschränkungen von Verfügungsrechten.

Des Weiteren wurden unter den finanziellen Vermögenswerten von rd. 166,2 Mio. EUR (Vj: 56,2 Mio. EUR), welche unter den übrigen finanziellen Vermögenswerten ausgewiesen werden, zur Besicherung von Leasingverbindlichkeiten verpfändet. Nähere Angaben zu den Leasing- und CBL-Geschäften sind unter Erläuterung 30.1 bzw. 30.3 enthalten.

### Übrige finanzielle Vermögenswerte

Die übrigen finanziellen Vermögenswerte betreffen 2015 im Wesentlichen Available-for-Sale-Wertpapiere in Höhe von rd. 166,2 Mio. EUR (Vj: rd. 56,2 Mio. EUR), die der Besicherung von CBL-Transaktionen dienen. Des Weiteren sind Derivate im Zusammenhang mit Stromgeschäften im Ausmaß von rd. 5,9 Mio. EUR (Vj: rd. 6,3 Mio. EUR) bzw. sonstige Derivate über rd. 0,2 Mio. EUR (Vj: rd. 0,3 Mio. EUR) sowie verbliebene Depots aus der Auflösung von CBL-Transaktionen über rd. 60,4 Mio. EUR (Vj: rd. 56,8 Mio. EUR) enthalten.

## 19. Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte

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

Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	2015 in Mio. EUR	2014 in Mio. EUR
<i>Stand 01.01.</i>	0,6	3,1
Zugänge (einzelne Vermögenswerte)	0,0	0,6
Abgänge durch Veräußerung	-0,6	-3,1
<b>Stand 31.12.</b>	<b>0,0 *)</b>	<b>0,6</b>
<i>davon zu fortgeführten Anschaffungskosten ausgewiesen</i>	<i>0,0 *)</i>	<i>0,6</i>

\*) Kleinbetrag

Bei den unter diesem Bilanzposten ausgewiesenen Vermögenswerten handelt es sich im Berichtsjahr 2015 überwiegend um Immobilien und Bahnstrecken, bei denen der Verkauf 2016 erfolgen wird. Die beizulegenden Zeitwerte entsprechen den vereinbarten Kaufpreisen bzw. den erwarteten Verhandlungsergebnissen mit den Vertragspartnern, womit die Zuordnung des beizulegenden Wertes zur Hierarchiestufe 3 gemäß IFRS 13 erfolgt.

Die für 2016 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. 5,2 Mio. EUR (Vj: rd. 5,9 Mio. EUR) erfasst, welche gemeinsam mit dem Ergebnis aus der Veräußerung von übrigen Anlagen in den sonstigen betrieblichen Erträgen ausgewiesen werden.

Weder zum 31.12.2014 noch zum 31.12.2015 wurden zwischen dem Bilanzstichtag und dem Tag der Aufstellung der Jahresabschlüsse weitere Vermögenswerte als zur Veräußerung bestimmt vorgesehen.

## 20. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen

Dieser Posten gliedert sich wie folgt:

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

31.12.2014	kurzfristig in Mio. EUR	langfristig in Mio. EUR	Gesamt in Mio. EUR
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	178,0	0,0	178,0
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>108,8</i>	<i>0,0</i>	<i>108,8</i>
<i>davon Fertigungsaufträge</i>	<i>5,4</i>	<i>0,0</i>	<i>5,4</i>
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	244,0	165,6	409,6
<b>Gesamt</b>	<b>422,0</b>	<b>165,6</b>	<b>587,6</b>

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. 0,5 Mio. EUR (Vj: rd. 0,8 Mio. EUR) Forderungen mit einer Restlaufzeit von mehr als 1 Jahr enthalten.

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

Bei den sonstigen Forderungen und Vermögenswerten handelt es sich vor allem um vorausbezahlte Haftungsentgelte von rd. 169,4 Mio. EUR (Vj: rd. 182,0 Mio. EUR), Vorsteuer auf Anzahlungsrechnungen über rd. 38,2 Mio. EUR (Vj: rd. 29,3 Mio. EUR) bzw. Vorsteuerguthaben aus dem Voranmeldungszeitraum Dezember in Höhe von rd. 77,5 Mio. EUR (Vj: 78,7 Mio. EUR) und die im Dezember ausbezahlten Gehälter für Jänner in der Höhe von rd. 31,6 Mio. EUR (Vj: rd. 30,2 Mio. EUR).

Die Wertberichtigungen entwickelten sich wie folgt:

	Forderungen aus Lieferung u. Leistungen		Sonstige Forderungen	
	2015 in Mio. EUR	2014 in Mio. EUR	2015 in Mio. EUR	2014 in Mio. EUR
<i>Stand 01.01.</i>	<i>13,3</i>	<i>11,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>
Verbrauch	-0,5	-1,6	0,0	0,0
Auflösung	-1,5	-2,5	0,0	0,0
Neubildung	2,1	6,4	0,0	0,0
<b>Stand 31.12.</b>	<b>13,5</b>	<b>13,3</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>

Die überfälligen bzw. wertberichtigten nicht überfälligen Forderungen stellen sich wie folgt dar:

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

<b>31.12.2014</b> <b>Analyse der überfälligen/ wertberichtigten Forderungen</b>	Brutto- Buchwert (vor Abzug von Wertberichtig.) in Mio. EUR	davon nicht einzelwert- berichtigt in Mio. EUR	davon einzelwert- berichtigt (brutto) in Mio. EUR	Wert- berichtigung in Mio. EUR	davon Einzelwert- berichtigung in Mio. EUR	davon pauschale Einzelwert- berichtigung in Mio. EUR	Netto- Buchwert in Mio. EUR
Forderung noch nicht überfällig aber wertberichtigt	0,8	0,0	0,8	0,8	0,8	0,0	0,0
bis 90 Tage überfällig	8,7	1,9	6,8	0,1	0,1	0,0	8,6
90 bis 180 Tage überfällig	0,3	0,0	0,3	0,2	0,2	0,0	0,1
180 bis 360 Tage überfällig	1,4	0,0	1,4	1,2	1,2	0,0	0,2
über 360 Tage überfällig	15,2	0,3	14,9	11,0	10,8	0,2	4,2
<b>Gesamtexposure</b>	<b>26,4</b>	<b>2,2</b>	<b>24,2</b>	<b>13,3</b>	<b>13,1</b>	<b>0,2</b>	<b>13,1</b>

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

Weitere Angaben sind in Erläuterung 29.1.c. enthalten.

## 21. Vorräte

Dieser Bilanzposten stellt sich folgendermaßen dar:

	31.12.2015 in Mio. EUR	31.12.2014 in Mio. EUR
Vorräte	56,5	76,8
abzüglich Wertberichtigungen	-1,5	-2,5
<b>Gesamt</b>	<b>55,0</b>	<b>74,3</b>
<i>davon bewertet zu Anschaffungskosten</i>	<i>32,5</i>	<i>36,5</i>
<i>davon bewertet mit dem Nettoveräußerungswert</i>	<i>22,5</i>	<i>37,8</i>

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, 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 z.B. die Flächen des ehemaligen Südbahnhofes und des Frachtenbahnhofes Wien Nord, die in großem Umfang entwickelt werden.

Die Wertminderungen des Berichtsjahres 2015 betragen rd. 1,5 Mio. EUR (Vj: rd. 1,9 Mio. EUR).

Von den Verwertungsobjekten mit einem Buchwert von rd. 32,5 Mio. EUR (Vj: rd. 51,8 Mio. EUR) sind rd. 13,1 Mio. EUR (Vj: rd. 18,8 Mio. EUR) als langfristig einzustufen.

## 22. Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente

Dieser Posten gliedert sich wie folgt:

	31.12.2015 in Mio. EUR	31.12.2014 in Mio. EUR
Kassenbestand und Schecks	0,1	0,1
Guthaben bei Kreditinstituten	8,3	6,3
Kontokorrentkonto ÖBB-Finanzierungsservice GmbH (Konzernclearing)	217,6	224,5
<b>Gesamt</b>	<b>226,0</b>	<b>230,9</b>

Dieser Posten beinhaltet Veranlagungen sowie Guthaben bei Kreditinstituten, der ÖBB-Finanzierungsservice GmbH sowie Kassenbestände, die alle kurzfristig sind (Fristigkeit unter 3 Monaten). Der Buchwert dieser Vermögenswerte entspricht ihrem beizulegenden Zeitwert. Sämtliche Bestandteile der liquiden Mittel stehen zur freien Verfügung des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns. Der Finanzmittelfonds gem. Geldflussrechnung setzt sich aus den oben angeführten liquiden Mitteln und den Verbindlichkeiten gegenüber der ÖBB-Finanzierungsservice GmbH in Höhe von rd. 14,7 Mio. EUR (Vj: rd. 17,6 Mio. EUR) aus dem Konzernclearing zusammen.

## 23. Grundkapital, Anteile nicht beherrschender Gesellschafter

### Grundkapital

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

### Anteile nicht beherrschender Gesellschafter

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

Die nachstehende Tabelle zeigt Informationen zur WS-Service GmbH, jener Tochtergesellschaft des Konzerns mit Anteilen nicht beherrschender Gesellschafter.



Prozentsatz Anteile nicht beherrschender Gesellschafter	31.12.2015 100% in Mio. EUR
Langfristige Vermögenswerte	0,4
Kurzfristige Vermögenswerte	1,1
Langfristige Schulden	0,0
Kurzfristige Schulden	0,9
<b>Nettovermögen</b>	<b>0,6</b>
<b>Buchwert der Anteile nicht beherrschender Gesellschafter (anteilig)</b>	<b>0,3</b>
Umsatzerlöse	4,6
Gewinn	0,2
Sonstiges Ergebnis	0,0
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>0,2</b>
<i>Nicht beherrschenden Gesellschaftern zugeordneter Gewinn</i>	<i>0,2</i>
<i>Nicht beherrschenden Gesellschaftern zugeordnetes sonstiges Ergebnis</i>	<i>0,0</i>
Cash Flow aus der betrieblichen Tätigkeit	0,2
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	-0,2
Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit	0,3
<b>Nettoerhöhung (Nettoabnahme) der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente</b>	<b>0,3</b>

## 24. Rücklagen

Die Kapitalrücklagen betragen unverändert zum Vorjahr rd. 538,9 Mio. EUR (Vj: rd. 538,9 Mio. EUR).

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

	Available-for-Sale-Rücklage		Cash-Flow-Hedge-Rücklage	
	Entwicklung Buchwert in Mio. EUR	darin enthaltene Ertragsteuern in Mio. EUR	Entwicklung Buchwert in Mio. EUR	darin enthaltene Ertragsteuern in Mio. EUR
<i>Stand 01.01.2014</i>	<i>9,0</i>	<i>0,0</i>	<i>-17,1</i>	<i>4,6</i>
Änderung der beizulegenden Zeitwerte	1,7	0,0	-9,9	1,7
Realisierung von Gewinnen und Verlusten	0,0	0,0	9,1	-3,3
<b>Stand 31.12.2014</b>	<b>10,7</b>	<b>0,0</b>	<b>-17,9</b>	<b>3,0</b>
Änderung der beizulegenden Zeitwerte	-2,3	0,0	-6,3	1,9
Realisierung von Gewinnen und Verlusten	0,0	0,0	8,2	-2,2
<b>Stand 31.12.2015</b>	<b>8,4</b>	<b>0,0</b>	<b>-16,0</b>	<b>2,7</b>

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

## 25. Finanzverbindlichkeiten

Die Finanzverbindlichkeiten setzen sich wie folgt zusammen:

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

<b>2014</b>	<1 Jahr in Mio. EUR	1–5 Jahre in Mio. EUR	>5 Jahre in Mio. EUR	Gesamt in Mio. EUR
Anleihen	180,6	3.287,9	11.739,7	15.208,2
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	11,0	84,3	2.580,6	2.675,9
Finanzverbindlichkeiten Leasing	41,8	205,1	190,3	437,2
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>16,0</i>	<i>57,6</i>	<i>21,4</i>	<i>95,0</i>
Übrige Finanzverbindlichkeiten	290,0	91,4	171,2	552,6
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>19,8</i>	<i>1,9</i>	<i>0,0</i>	<i>21,7</i>
<b>Gesamt</b>	<b>523,4</b>	<b>3.668,7</b>	<b>14.681,8</b>	<b>18.873,9</b>
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>35,8</i>	<i>59,5</i>	<i>21,4</i>	<i>116,7</i>

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

Von den Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten betreffen rd. 3.163,3 Mio. EUR (Vj: rd. 2.562,1 Mio. EUR) Finanzierungen durch die Europäische Investitionsbank (EIB).

### Haftungen des Bundes

Haftungen des Bundes bestehen für Anleihen in Höhe von rd. 15.207,6 Mio. EUR (Vj: rd. 15.206,0 Mio. EUR). Weiters sind Verbindlichkeiten bei der EUROFIMA in Höhe von rd. 179,9 Mio. EUR (Vj: rd. 179,8 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 - 2020	XS0232778083	3,5000%
300.000.000,00	EUR	2010 - 2020 <sup>4)</sup>	XS0232778083	3,5000%
100.000.000,00	EUR	2006 - 2036 <sup>1)</sup>	XS0243862876	3,4200%
100.000.000,00	EUR	2006 - 2036 <sup>1)</sup>	XS0244522396	3,4800%
100.000.000,00	EUR	2006 - 2036 <sup>1)</sup>	XS0252697130	<sup>2)</sup>
50.000.000,00	EUR	2006 - 2036 <sup>1)</sup>	XS0252721450	<sup>2)</sup>
1.000.000.000,00	EUR	2006 - 2016	XS0271660242	3,8750%
100.000.000,00	EUR	2006 - 2036	XS0275973278	3,4900%
80.000.000,00	EUR	2006 - 2036	XS0275974599	3,4900%
1.300.000.000,00	EUR	2007 - 2022	XS0307792159	4,8750%
200.000.000,00	EUR	2008 - 2022 <sup>4)</sup>	XS0307792159	4,8750%
100.000.000,00	EUR	2007 - 2037 <sup>3)</sup>	XS0321318163	4,1715%
100.000.000,00	EUR	2007 - 2037 <sup>3)</sup>	XS0324893626	4,3975%
50.000.000,00	EUR	2007 - 2037 <sup>3)</sup>	XS0324895670	4,3975%
100.000.000,00	EUR	2007 - 2037 <sup>3)</sup>	XS0328866982	4,2270%
50.000.000,00	EUR	2007 - 2037 <sup>3)</sup>	XS0331427905	4,1950%
50.000.000,00	EUR	2007 - 2037	XS0336043517	3,9900%
1.250.000.000,00	EUR	2009 - 2019	XS0436314545	4,5000%
100.000.000,00	EUR	2010 - 2019 <sup>4)</sup>	XS0436314545	4,5000%
50.000.000,00	EUR	2011 - 2019 <sup>4)</sup>	XS0436314545	4,5000%
100.000.000,00	EUR	2009 - 2019	XS0463371236	3MoEURIBOR +0,46%
40.000.000,00	EUR	2009 - 2019	XS0475835863	3,7500%
50.000.000,00	EUR	2010 - 2030	XS0497430172	4,2100%
70.000.000,00	EUR	2010 - 2030	XS0503724642	4,2000%
100.000.000,00	EUR	2010 - 2030	XS0512125849	3,9000%
1.500.000.000,00	EUR	2010 - 2025	XS0520578096	3,8750%
1.000.000.000,00	EUR	2011 - 2021	XS0648186517	3,6250%
50.000.000,00	EUR	2011 - 2021 <sup>4)</sup>	XS0648186517	3,6250%
1.000.000.000,00	EUR	2011 - 2026	XS0691970601	3,5000%
200.000.000,00	EUR	2011 - 2031	XS0717614951	4,0000%
1.350.000.000,00	EUR	2012 - 2032	XS0782697071	3,3750%
1.000.000.000,00	EUR	2013 - 2023	XS0949964810	2,2500%
75.000.000,00	EUR	2013 - 2033	XS0954197470	2,1250%
1.000.000.000,00	EUR	2013 - 2033	XS0984087204	3,0000%
1.000.000.000,00	EUR	2014 - 2024	XS1138366445	1,0000%
500.000.000,00	EUR	2014 - 2029	XS1071747023	2,2500%

1) Vorzeitiges Kündigungsrecht durch Investor 2016, 2) 3,409% solange die 1 Year EURIBOR Swap Rate <5%, sonst 1 Year EURIBOR Swap Rate -0,2%, 3) Vorzeitiges Kündigungsrecht durch Investor 2017, 4) Aufstockung

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

2015 wurden sechs Anleihen in Höhe von rd. 108,5 Mio. USD mit den CUSIP-Nummern A5790#AA6 (Laufzeitende 2016), A5790#AB4 (Laufzeitende 2017), A5790#AC2 (Laufzeitende 2017), A5790#AD0 (Laufzeitende 2026), A5790#AE8 (Laufzeitende 2025) und A5790#AF5 (Laufzeitende 2025) begeben

Zum 31.12.2015 hat die Gesellschaft sämtliche Verpflichtungen aus den Darlehens- und Kreditverträgen erfüllt.

## Finanzverbindlichkeiten Leasing

Die Verbindlichkeiten aus Leasing gegenüber verbundenen Unternehmen bestehen gegenüber der ÖBB-Finanzierungsservice GmbH und betreffen die Finanzierung der Sublease-Transaktionen mit der ÖBB-Produktion Gesellschaft mbH, der ÖBB-Personenverkehr AG und der Rail Cargo Austria AG. Diesen Verbindlichkeiten stehen Finanzforderungen gegenüber den drei vorhin genannten verbundenen Unternehmen gegenüber. Die Verbindlichkeiten aus Leasing gegenüber sonstigen Unternehmen resultieren insbesondere aus nicht verknüpften CBL-Transaktionen und betragen zum Stichtag rd. 341,4 Mio. EUR (Vj: rd. 341,8 Mio. EUR).

Finanzielle Vermögenswerte in Höhe von rd. 408,5 Mio. EUR (Vj: rd. 311,4 Mio. EUR) sind zur Bedeckung der Verbindlichkeiten aus CBL-Transaktionen verpfändet. Hinsichtlich dinglich bestellter Sicherheiten wird auf Erläuterung 14 verwiesen.

## Übrige Finanzverbindlichkeiten

Die übrigen Finanzverbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen bestehen gegenüber der ÖBB-Finanzierungsservice GmbH und betreffen im Wesentlichen Verbindlichkeiten aus der laufenden Finanzierung im Ausmaß von rd. 14,7 Mio. EUR (Vj: rd. 17,6 Mio. EUR).

Die übrigen Finanzverbindlichkeiten gegenüber sonstigen Unternehmen bestehen im Wesentlichen aus EUROFIMA-Darlehen in der Höhe von rd. 179,9 Mio. EUR (Vj: rd. 179,9 Mio. EUR), aus Zinsabgrenzungen in Höhe von rd. 232,4 Mio. EUR (Vj: rd. 231,4 Mio. EUR) sowie aus Passivposten zu derivativen Finanzinstrumenten in Höhe von rd. 44,5 Mio. EUR (Vj: rd. 45,0 Mio. EUR). Von den derivativen Finanzinstrumenten betreffen Derivate mit einem Buchwert von rd. 17,9 Mio. EUR (Vj: rd. 18,6 Mio. EUR) Hedging-Instrumente.

Weiters sind in den übrigen sonstigen Finanzverbindlichkeiten die Rückzahlungsbeträge aus den Vorfinanzierungen von Bauprojekten in Höhe von rd. 2,0 Mio. EUR (Vj: rd. 17,8 Mio. EUR) enthalten.

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

## 26. Rückstellungen

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

### 26.1. Personalarückstellungen

	31.12.2015 in Mio. EUR	31.12.2014 in Mio. EUR
gesetzliche Abfertigungen	24,6	24,2
Pensionen	1,0	1,0
Jubiläumsgelder	109,0	118,2
Vorrückungstichtag	0,0	59,0
<b>Gesamt</b>	<b>134,6</b>	<b>202,4</b>

Bis auf die versicherungsmathematischen Ergebnisse aus der Rückstellung für gesetzliche Abfertigungen und Pensionen werden sämtliche erfolgswirksamen Veränderungen der Personalarückstellungen im Personalaufwand ausgewiesen.

### Versicherungsmathematische Annahmen

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

	31.12.2015	31.12.2014
Abzinsungsfaktor Abfertigung und Pension	2,40%	2,10%
Abzinsungsfaktor Jubiläum	1,80%	1,70%
Gehaltssteigerungen	3,80%	3,90%
Fluktuationsrate Abfertigung	0,00%	0,00–0,59%
Fluktuationsrate Jubiläum Mitarbeiter mit Definitivstellung	0,00–2,99%	0,00–3,34%
Fluktuationsrate Jubiläum übrige Angestellte	0,00–7,57%	0,00–8,18%

### Gesetzliche Abfertigungen

Für die sich aus einzelnen dienstrechtlichen bzw. vertraglichen Bestimmungen ergebenden Abfertigungsansprüche jener DienstnehmerInnen, welche nicht MitarbeiterInnen mit Definitivstellung sind, wird eine Rückstellung für Abfertigungen eingestellt. Die Berechnung der Rückstellung erfolgt versicherungsmathematisch nach dem Anwartschaftsbarwertverfahren (PUC-Methode), welches für Bewertungen nach IAS 19 vorgeschrieben ist. Die Berechnung erfolgt nach den biometrischen Rechnungsgrundlagen der Aktuarvereinigung Österreichs (AVÖ) 2008-P von Pagler & Pagler.

Verpflichtungen aus Abfertigungen für MitarbeiterInnen, deren Dienstverhältnis vor dem 01.01.2003 begonnen hat, werden wie nachfolgend beschrieben durch leistungsorientierte Pläne abgedeckt. Infolge einer gesetzlichen Änderung unterliegen MitarbeiterInnen, deren Dienstverhältnis in Österreich nach dem 01.01.2003 begonnen hat, einem beitragsorientierten Versorgungsplan. In diesem Zusammenhang hat der ÖBB-Infrastruktur-Konzern in den Jahren 2015 und 2014 rd. 2,6 Mio. EUR und rd. 2,2 Mio. EUR in den beitragsorientierten Versorgungsplan (VBV Vorsorgekasse AG bzw. 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:

	2015 in Mio. EUR	2014 in Mio. EUR
<b>Barwert der Verpflichtung zum 01.01.</b>	<b>24,2</b>	<b>18,9</b>
Dienstzeitaufwand	1,4	1,4
Zinsaufwand	0,5	0,6
im Periodenergebnis erfasst	1,9	2,0
versicherungsmathematische Verluste (+) / Gewinne (-) aus Änderungen demografischer Annahmen	0,5	0,6
versicherungsmathematische Verluste (+) / Gewinne (-) aus Änderungen finanzieller Annahmen	-1,6	3,2
erfahrungsbedingte Anpassungen	-0,1	-0,1
im sonstigen Ergebnis erfasst	-1,2	3,7
Abfertigungszahlungen	-0,4	-0,5
Unternehmensverkäufe und -erwerbe sowie Übertritte im Konzern	0,1	0,1
<b>Barwert der Verpflichtung zum 31.12.</b>	<b>24,6</b>	<b>24,2</b>

Abfertigungsrückstellungen in Höhe von rd. 0,8 Mio. EUR werden in 2016, in Höhe von rd. 2,9 Mio. in 2017–2020 und in Höhe von rd. 20,9 Mio. EUR nach 2020 fällig. Die mittlere Restlaufzeit (Duration) beträgt 16,2 (Vj: 17,0) Jahre.

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

Sensitivitätsanalyse der Rückstellung für Abfertigungen	Veränderung der Annahme in %	Erhöhung des Parameters/ Veränderung DBO		Reduktion des Parameters/ Veränderung DBO	
		2015 in Mio. EUR	2014 in Mio. EUR	2015 in Mio. EUR	2014 in Mio. EUR
Zinssatz	+/-0,5	-2,1	-2,2	1,7	1,8
Bezugserhöhung	+/-0,5	1,7	1,7	-2,1	-2,2

### Jubiläumsgelder

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

Die Berechnung der Rückstellung erfolgte versicherungsmathematisch nach der Projected Unit Credit (PUC-Methode), welche für Bewertungen nach IAS 19 vorgeschrieben ist. Die Berechnung erfolgte nach den biometrischen Rechnungsgrundlagen der Aktuarvereinigung Österreichs (AVÖ) 2008-P von Pagler & Pagler. Die Rückstellung wird über die Dienstzeit unter Anwendung eines Fluktuationsabschlags für MitarbeiterInnen, die vorzeitig aus dem Dienstverhältnis

ausscheiden, gebildet. Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste werden sofort in der Periode, in der sie anfallen, ergebniswirksam erfasst.

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

	2015 in Mio. EUR	2014 in Mio. EUR
<i>Barwert der Verpflichtung zum 01.01.</i>	<i>118,2</i>	<i>108,8</i>
Dienstzeitaufwand	4,9	4,5
Zinsaufwand	1,9	3,5
Jubiläumsgeldzahlungen	-9,8	-9,6
Unternehmensverkäufe und -käufe sowie Übertritte im Konzern	0,4	1,1
Versicherungsmathematische Verluste (+) / Gewinne (-)	-10,4	9,5
erfahrungsbedingte Anpassungen	3,8	0,4
<b>Barwert der Verpflichtung zum 31.12.</b>	<b>109,0</b>	<b>118,2</b>

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

Sensitivitätsanalyse der Rückstellung für Jubiläumsgelder	Veränderung der Annahme in %	Erhöhung des Parameters/ Veränderung DBO		Reduktion des Parameters/ Veränderung DBO	
		2015 in Mio. EUR	2015 in Mio. EUR	2014 in Mio. EUR	2014 in Mio. EUR
Zinssatz	+/-0,5	-4,4	-4,8	4,7	5,1
Bezugserhöhung	+/-0,5	4,6	5,0	-4,3	-4,7

## Pensionen

### Beitragsorientierte Versorgungssysteme

In Österreich werden Pensionsleistungen für Angestellte grundsätzlich durch die Sozialversicherungsträger und für Bahnbedienstete durch die Versicherungsanstalt für Eisenbahn und Bergbau bzw. 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 2015 und 2014 auf rd. 8,9 Mio. EUR und rd. 8,5 Mio. EUR.

### Leistungsorientiertes Versorgungssystem

Für einen ehemaligen Vorstand besteht ein leistungsorientierter Pensionsplan (Auszahlungen ab dem 60. Lebensjahr), für den der ÖBB-Infrastruktur-Konzern seit 2010 Zahlungen leistet. Der Plan, der über keine Kapitaldeckung verfügt, sieht Pensionszahlungen vor, die einen von den Beschäftigungsjahren abhängigen Prozentsatz des Gehalts betragen. Die Pension beläuft sich auf höchstens 13,2% des Letztbezugs, einschließlich der staatlichen Altersversorgung. Die Bewertung erfolgte nach versicherungsmathematischen Grundsätzen unter Annahme eines Abzinsungsfaktors von 2,3% (Vj: 2,1%) und eines Pensionsantrittsalters von 60 Jahren.

### Rückstellung für Neuberechnung des Vorrückungstichtags für ÖBB-Angestellte, die den Allgemeinen Vertragsbedingungen für Dienstverträge bei den Österreichischen Bundesbahnen (AVB) unterliegen

Im Entlohnungssystem der AVB wurden bis 2010 bei der Ermittlung des für die Vorrückung maßgeblichen Stichtags auch Vordienstzeiten berücksichtigt, soweit sie nach dem 18. Lebensjahr lagen. Da diese Regelung unionsrechtswidrig war, erfolgte mit BGBl. I Nr. 129/2011 vom 27.12.2011 rückwirkend mit 01.01.2004 eine Neuregelung in § 53a BBG. Damit wurden auch vor dem 18. Lebensjahr liegende Zeiten berücksichtigt, gleichzeitig wurde jedoch der erforderliche Vorrückungszeitraum in den ersten drei Gehaltsstufen um jeweils ein Jahr verlängert, wodurch die zusätzliche Anrechnung kostenneutral wurde.

Der Oberste Gerichtshof hat die Klage eines betroffenen ÖBB-Angestellten dem Europäischen Gerichtshof vorgelegt, um die Unionsrechtskonformität der Neuregelung zu prüfen. Mit Urteil des EuGH vom 28.01.2015 (C417/13) wurde die Verlängerung der Vorrückungszeiträume um drei Jahre in § 53a BBG als unvereinbar mit EU-Recht erklärt. Der OGH ist im Anlassfall dem Urteil des EuGH vollinhaltlich gefolgt, womit der ÖBB-Konzern verpflichtet wäre, den Vorrückungstichtag unter Anrechnung der Zeiten vor dem 18. Lebensjahr, jedoch ohne Verlängerung der

Vorrückungszeiträume neu zu berechnen und die sich daraus ergebenden Gehaltsdifferenzen zu bezahlen. Für Risiken in diesem Zusammenhang wurden in 2014 Vorsorgen in Höhe von insgesamt rd. 59,0 Mio. EUR gebildet.

Als Folge dieser Entscheidung kam es 2015 zur neuerlichen gesetzlichen Regelung der Anrechnungsbestimmungen im BBG (§ 53a in der Fassung BGBl. I Nr. 64/2015 vom 17.06.2015). Die Anrechnungsregeln wurden dabei rückwirkend diskriminierungsfrei gesetzlich neu geregelt, indem unabhängig vom Lebensalter nur noch Zeiten in einem Eisenbahnunternehmen angerechnet werden. Nach der gesetzlichen Frist von vier Monaten zur Meldung von anrechenbaren Zeiten erfolgte im Oktober 2015 die Neuermittlung des Vorrückungstichtages bei den betroffenen MitarbeiterInnen. Die Nachzahlung der sich aus der Anrechnung von Eisenbahnzeiten vor dem 18. Lebensjahr ergebenden Entgelt-differenzen erfolgte im November 2015. Nach Prüfung der Rechtslage wurden die oben genannten Rückstellungen zur Gänze aufgelöst.

## 26.2. Sonstige Rückstellungen

	Stand 01.01.2015 in Mio. EUR	Verbrauch in Mio. EUR	Auflösung in Mio. EUR	Zinseffekte in Mio. EUR	Zuführung in Mio. EUR	Stand 31.12.2015 in Mio. EUR
Stilllegungskosten	99,4	-2,7	-27,4	0,2	19,1	88,6
Umweltschutzmaßnahmen	33,8	-0,5	-2,0	0,1	12,5	43,9
Freimachungen und ähnliche Verpflichtungen	20,1	-6,3	-0,9	0,1	1,8	14,8
Rechtsstreitigkeiten	13,1	-1,1	-1,4	0,0	2,2	12,8
Strom	0,0	0,0	0,0	0,0	10,9	10,9
Haftpflichtrenten	3,9	0,0	-0,3	0,0	0,3	3,9
Steuern und Abgaben	8,7	0,0	-6,6	0,0	0,0	2,1
Übrige sonstige	27,4	-7,9	-1,9	0,1	28,0	45,7
<b>Summe sonstige Rückstellungen</b>	<b>206,4</b>	<b>-18,5</b>	<b>-40,5</b>	<b>0,5</b>	<b>74,8</b>	<b>222,7</b>
<i>davon langfristig</i>	<i>137,1</i>					<i>132,8</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 sowie neu hinzugekommene Streckenabschnitte. Diese Rückstellung wurde nur für jene Strecken gebildet, von denen mit einer ausreichenden Sicherheit ausgegangen werden kann, dass diese stillgelegt werden. Im Berichtsjahr wurden auf Grund von Kosten- und Zinssatzanpassungen sowie neu hinzugekommenen Streckenabschnitten Rückstellungen in Höhe von rd. 19,1 Mio. EUR (Vj: rd. 5,6 Mio. EUR) gebildet. Die Auflösung der Rückstellung betrifft im Jahr 2015 verkaufte Strecken, bei denen der Erwerber die Rückbauverpflichtung übernommen hat.

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

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

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

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

Die Verpflichtungen aus Haftpflichtrenten werden auf Basis von Sterbetafeln errechnet und mit einem Diskontierungszinssatz von 0,74% (Vj: 0,9%) abgezinst.

In den Vorjahren wurde eine Rückstellung für die Steuern und Abgaben auf außertarifarische Fahrbegünstigung gebildet, wovon nicht verbrauchte Teile 2015 aufgelöst wurden.



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

#### Erwarteter Zahlungszeitpunkt für die Rückstellungen:

Langfristige Rückstellungen wurden mit Zinssätzen von 0,1%–1,5% (Vj: 0,1%–1,8%) abgezinst. Anpassungen aufgrund Änderung des Diskontierungsfaktors fielen in einem unwesentlichen Umfang an. Von den sonstigen Rückstellungen sind rd. 132,8 Mio. EUR (Vj: rd. 137,1 Mio. EUR) als langfristig einzustufen. Bei diesen Rückstellungen liegt der erwartete Zahlungszeitpunkt nach 2016. Bei den als kurzfristig eingestuften Rückstellungen wird damit gerechnet, dass es im Jahr 2016 zu einem Mittelabfluss kommt, wobei überwiegend die Rückstellungen für a.t. Fahrbegünstigung, die in den Rückstellungen für Steuern und Abgaben ausgewiesen wird, Rechtsstreitigkeiten sowie Teile der Rückstellungen für Umweltschutzmaßnahmen, 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

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

<b>2014</b>	kurzfristig in Mio. EUR	langfristig in Mio. EUR	Gesamt in Mio. EUR
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	525,6	0,0	525,6
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	42,6	0,0	42,6
<i>davon gegenüber Dritten</i>	483,0	0,0	483,0
Sonstige Verbindlichkeiten	280,9	50,6	331,5
<i>davon Abgrenzung Bundeszuschüsse</i>	126,1	0,0	126,1
<i>davon Abgrenzungen Personal</i>	56,0	0,0	56,0
<i>davon aus Steuern</i>	23,9	0,0	23,9
<i>davon im Rahmen der sozialen Sicherheit</i>	11,3	0,0	11,3
<b>Gesamt</b>	<b>809,4</b>	<b>50,6</b>	<b>860,0</b>

In den Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sind in der Höhe von rd. 9,0 Mio. EUR (Vj: rd. 8,8 Mio. EUR) Verbindlichkeiten mit einer Restlaufzeit von mehr als 1 Jahr enthalten.

In den Abgrenzungen für Personal werden vor allem die Posten Überstunden und nicht konsumierte Urlaube in Höhe von rd. 56,1 Mio. EUR (Vj: rd. 48,4 Mio. EUR) ausgewiesen.

Die übrigen sonstigen Abgrenzungen innerhalb der sonstigen Verbindlichkeiten setzen sich im Wesentlichen aus dem abgegrenzten Nettobarwertvorteil aus den CBL-Transaktionen in der Höhe von rd. 1,4 Mio. EUR (Vj: rd. 2,1 Mio. EUR), aus abzugrenzenden Erträgen aus Baurechtsverträgen über rd. 45,0 Mio. EUR (Vj: rd. 50,3 Mio. EUR) und aus Miet- und Pachttaufwendungen in der Höhe von rd. 0,4 Mio. EUR (Vj: rd. 1,1 Mio. EUR) zusammen.

**28. Sonstige Haftungen und Eventualverbindlichkeiten**

	2015 in Mio. EUR	2014 in Mio. EUR
Haftungen aus Leasingverhältnissen	396,0	397,6
Sonstige Eventualschulden	5,3	4,9
<b>Gesamt</b>	<b>401,3</b>	<b>402,5</b>

**Haftung aus Leasingverhältnissen (Cross-Border-Leasing)**

Die Haftungsverhältnisse aus Leasingverhältnissen betreffen jene Cross-Border-Leasing-Transaktionen, die nach den Bestimmungen des SIC 27 keinen wirtschaftlichen Gehalt aufweisen und bei denen folglich die dazugehörigen Veranlagungen und Verpflichtungen nicht in der Bilanz erfasst werden. Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern geht bei diesen Transaktionen davon aus, dass die Vertragspartner der zugrundeliegenden 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 bzw. 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.

Im Falle einer Inanspruchnahme aus Cross-Border-Leasing-Verpflichtungen bestehen Regressansprüche gegenüber anderen Gesellschaften des ÖBB-Konzerns in Höhe von rd. 396,0 Mio. EUR (Vj: rd. 373,1 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 u.a. Richtlinien und Abläufe für die Beurteilung von Risiken, die Genehmigung, das Berichtswesen und die Überwachung von Finanzinstrumenten umfasst. An oberster Stelle steht bei sämtlichen Finanzaktivitäten der Schutz des Vermögens des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns.

Finanzrisiken sind wie folgt definiert:

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

### 29.1.a. Zinsrisiko

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

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

Risiken aus Marktzinsänderungen können das Finanzergebnis des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns aufgrund der gegebenen Bilanzstruktur beeinflussen. Es gilt daher, mögliche Marktzinsschwankungen über ein mit den Konzerngesellschaften abzustimmendes Niveau hinaus z.B. 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 ÖBB-Holding AG und entsprechenden Entscheidungen der Gesellschaften des Teilkonzerns ÖBB-Infrastruktur AG. Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern unterliegt Zinsrisiken hauptsächlich in der Eurozone. Unter Berücksichtigung der gegebenen Schuldenstruktur werden Zinsderivate eingesetzt, um die Risikostrategie möglichst effizient umzusetzen.

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

<b>Finanzinstrumente (kurz- und langfristig)</b>	fixverzinsliche Finanzinstrumente in Mio. EUR	variabel verzinsliche Finanz- instrumente in Mio. EUR
<b>31.12.2014</b>		
Finanzielle Vermögenswerte	563,7	0,1
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	0,0	230,8
<b>Gesamt</b>	<b>563,7</b>	<b>230,9</b>
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>98,4</i>	<i>224,5</i>
Finanzverbindlichkeiten	18.499,3	82,9
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>98,8</i>	<i>17,6</i>

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

## Sensitivitätsanalyse Zinsrisiko

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

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

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

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

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

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

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

	Wirksamkeit in GuV		Wirksamkeit im Eigenkapital	
	in Mio. EUR + 100 Basispunkte	in Mio. EUR - 100 Basispunkte	in Mio. EUR + 100 Basispunkte	in Mio. EUR - 100 Basispunkte
<b>Sensitivitätsanalyse Zinsrisiko 31.12.2014</b>				
<b>Vermögenswerte</b>				
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	2,2	-2,2	0,0	0,0
<b>Schulden</b>				
Finanzverbindlichkeiten	-0,8	0,8	7,4	-7,7

### 29.1.b. Währungsrisiko

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

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

Die nachfolgende Tabelle zeigt das Nettofremdwährungsrisiko:

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

	USD in Mio.
<b>Währungssensitive Finanzinstrumente 2014</b>	
Übrige finanzielle Vermögenswerte	565,2
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-2,0
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	-567,0
	<b>-3,8</b>
abzgl. Devisentermingeschäfte bzw. Währungsswaps	8,0
<b>Nettofremdwährungsrisiko</b>	<b>4,2</b>

### Sensitivitätsanalyse Währungsrisiko

Es besteht ein Derivat, das wirtschaftlich das Fremdwährungsrisiko des Grundgeschäfts komplett absichert (Basis Swap), für das aber Hedge Accounting nicht angewandt wird.

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

#### 29.1.c. Kreditrisiko

Das Kontrahentenrisiko erfasst das Schadenspotenzial durch Nichterfüllung finanzieller Verpflichtungen durch Finanzpartner (vornehmlich Geldmarktgeschäfte, Veranlagungen, Fonds, barwertig positive Swapgeschäfte). Die dem Kontrahentenrisiko-Management zugrunde liegenden und für jeden Finanzpartner individuell vergebene Limits werden von der ÖBB-Holding AG täglich auf Einhaltung überprüft. Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern unterhält Geschäftsbeziehungen nur zu Finanzpartnern, die über ein definiertes Rating verfügen und für die eine objektive Risikoeinstufung des Kapitalmarktes 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 Kapitalmarktes hinsichtlich der Finanzpartner sichergestellt. Die jeweils aktuellen Limits und deren Ausnutzung werden täglich überwacht, um auf Marktstörungen zeitnah und risikoorientiert reagieren zu können.

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

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

	Bruttoexposition (Buchwert zuzüglich Wertberichtigungen) in Mio. EUR	abzüglich Sicherheiten (FV) in Mio. EUR	Netto-Exposure in Mio. EUR
<b>Kreditrisiko aus bilanziellen Finanzinstrumenten</b>			
<b>Gesamtexposition 2015</b>			
Finanzielle Vermögenswerte	686,4	-305,6	380,8
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	137,6	0,0	137,6
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	33,6	0,0	33,6
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	226,0	0,0	226,0
<b>Risiko lang- und kurzfristige Vermögenswerte</b>	<b>1.083,6</b>	<b>-305,6</b>	<b>778,0</b>
<i>davon weder überfällig, noch wertberichtigt</i>			627,7
<i>davon nicht überfällig, aber wertberichtigt</i>			137,1
<i>davon überfällig und wertberichtigt</i>			13,2
<b>Kreditrisiko aus übernommenen Haftungen</b>	<b>401,3</b>	<b>-396,0</b>	<b>5,3</b>
<b>Gesamtkreditrisiko 31.12.2015</b>	<b>1.484,9</b>	<b>-701,6</b>	<b>783,3</b>
<b>Gesamtexposition 2014</b>			
Finanzielle Vermögenswerte	599,1	-326,0	273,1
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	185,9	0,0	185,9
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	80,2	0,0	80,2
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	230,9	0,0	230,9
<b>Risiko lang- und kurzfristige Vermögenswerte</b>	<b>1.096,1</b>	<b>-326,0</b>	<b>770,1</b>
<i>davon weder überfällig, noch wertberichtigt</i>			558,0
<i>davon nicht überfällig, aber wertberichtigt</i>			188,7
<i>davon überfällig und wertberichtigt</i>			23,4
<b>Kreditrisiko aus übernommenen Haftungen</b>	<b>402,5</b>	<b>-373,1</b>	<b>29,4</b>
<b>Gesamtkreditrisiko 31.12.2014</b>	<b>1.498,6</b>	<b>-699,1</b>	<b>799,5</b>

Hinsichtlich der Fälligkeit der Forderungen wird auf Erläuterung 20 verwiesen.

#### 29.1.d. Liquiditätsrisiko

Das übergeordnete Ziel im Bereich Finanzen im ÖBB-Infrastruktur-Konzern ist die Sicherstellung des notwendigen Liquiditätsspielraumes für alle Gesellschaften des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns. Liquiditätsrisiko für den ÖBB-Infrastruktur-Konzern bedeutet zudem jede Einschränkung der Verschuldungs- bzw. Kapitalaufnahmefähigkeit (z.B. durch eine schlechtere Kreditbeurteilung einer Rating-Agentur 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.

	Buchwert 31.12.2015 in Mio. EUR	Cash-Flows 2016		Cash-Flows 2017-20		Cash-Flows 2021 ff.	
		Zinsen 2016 in Mio. EUR	Tilgung 2016 in Mio. EUR	Zinsen 2017-2020 in Mio. EUR	Tilgung 2017-2020 in Mio. EUR	Zinsen 2021 ff. in Mio. EUR	Tilgung 2021 ff. in Mio. EUR
<b>Originäre finanzielle Verbindlichkeiten</b>							
Anleihen	15.312,8	528,7	1.371,0	1.795,6	3.271,0	2.163,0	10.670,8
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	3.271,9	105,1	9,1	416,5	289,4	910,0	2.973,4
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing, Sublease und CBL	418,0	16,4	45,2	65,3	308,1	26,5	64,7
übrige Finanzverbindlichkeiten	494,3	10,6	269,8	33,4	186,4	6,5	38,1
Verbindlichkeiten aus Lieferungen u. Leistungen	580,8	0,0	580,8	0,0	0,0	0,0	0,0
Sonstige Verbindlichkeiten	26,1	0,0	26,1	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>Summe</b>	<b>20.103,9</b>	<b>660,8</b>	<b>2.302,0</b>	<b>2.310,8</b>	<b>4.054,9</b>	<b>3.106,0</b>	<b>13.747,0</b>

	Buchwert 31.12.2014 in Mio. EUR	Cash-Flows 2015		Cash-Flows 2016-19		Cash-Flows 2020 ff.	
		Zinsen 2015 in Mio. EUR	Tilgung 2015 in Mio. EUR	Zinsen 2016-2019 in Mio. EUR	Tilgung 2016-2019 in Mio. EUR	Zinsen 2020 ff. in Mio. EUR	Tilgung 2020 ff. in Mio. EUR
<b>Originäre finanzielle Verbindlichkeiten</b>							
Anleihen	15.208,2	528,8	180,6	1.903,7	3.287,9	2.452,2	11.739,7
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	2.675,9	98,0	11,0	387,8	84,3	929,0	2.580,6
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing, Sublease und CBL	437,2	19,1	41,8	62,1	205,1	34,1	190,3
übrige Finanzverbindlichkeiten	507,3	10,0	267,1	32,9	93,8	10,7	146,4
Verbindlichkeiten aus Lieferungen u. Leistungen	525,6	0,0	525,6	0,0	0,0	0,0	0,0
Sonstige Verbindlichkeiten	31,3	0,0	31,3	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>Summe</b>	<b>19.385,5</b>	<b>655,9</b>	<b>1.057,4</b>	<b>2.386,5</b>	<b>3.671,1</b>	<b>3.426,0</b>	<b>14.657,0</b>

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

	Buchwert 31.12.2014 in Mio. EUR	Cash-Flows 2015		Cash-Flows 2016-19		Cash-Flows 2020 ff.	
		Zinsen 2015 in Mio. EUR	Tilgung 2015 in Mio. EUR	Zinsen 2016-2019 in Mio. EUR	Tilgung 2016-2019 in Mio. EUR	Zinsen 2020 ff. in Mio. EUR	Tilgung 2020 ff. in Mio. EUR
<b>Derivative finanzielle Verbindlichkeiten</b>							
Zinsderivate ohne Hedge-Beziehung	4,7	0,8	0,0	3,3	0,0	2,5	0,0
Stromderivate – Cash Flow Hedge	9,1	0,0	25,4	0,0	17,8	0,0	13,4
Zinsderivate – Cash Flow Hedges	9,5	2,9	0,0	9,0	0,0	0,0	0,0
Sonstige Derivate ohne Hedge-Beziehung	21,7	0,0	91,8	0,0	21,3	0,0	8,1
<b>Gesamt</b>	<b>45,0</b>	<b>3,7</b>	<b>117,2</b>	<b>12,3</b>	<b>39,1</b>	<b>2,5</b>	<b>21,5</b>
<b>Finanzgarantien</b>							
Haftung aus Cross-Border-Lease	397,6	15,8	8,3	70,4	204,4	102,2	184,9
Sonstige Eventualverbindlichkeiten	4,9	0,0	4,9	0,0	0,0	0,0	0,0



Einbezogen wurden alle Finanzinstrumente, die am Abschlussstichtag im Bestand waren und für die bereits Zahlungen vertraglich vereinbart waren. Planzahlen für zukünftige neue Schulden gingen nicht ein. Fremdwährungsbeträge wurden jeweils mit dem Stichtagskurs umgerechnet. Die variablen Zinszahlungen aus den Finanzinstrumenten wurden unter Zugrundelegung der am 31.12.2015 bzw. am 31.12.2014 bestehenden Zinssätze ermittelt.

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

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

	Buchwert 31.12.2014 in Mio. EUR	Cash-Flows 2015		Cash-Flows 2016-19		Cash-Flows 2020 ff.	
		Zinsen	Tilgung	Zinsen	Tilgung	Zinsen	Tilgung
		2015 in Mio. EUR	2015 in Mio. EUR	2016-2019 in Mio. EUR	2016-2019 in Mio. EUR	2020 ff. in Mio. EUR	2020 ff. in Mio. EUR
<b>Derivative finanzielle Vermögenswerte</b>							
Stromderivate ohne Hedge-Beziehung	6,1	0,0	64,4	0,0	7,6	0,0	0,0
Sonstige Derivate - Cash Flow Hedges	0,3	0,0	0,9	0,0	0,4	0,0	0,0
<i>davon Auszahlungen</i>		0,0	0,9	0,0	0,4	0,0	0,0
Cross currency swaps ohne Hedge-Beziehung	0,2	0,0	0,1	0,0	0,1	0,0	0,0
<b>Gesamt</b>	<b>6,6</b>	<b>0,0</b>	<b>65,4</b>	<b>0,0</b>	<b>8,1</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>

## 29.2. Sicherungsmaßnahmen

### Hedge Accounting

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

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

Bei der Absicherung von Fremdwährungsrisiken variabel verzinsten Vermögenswerte und Schulden wendet der ÖBB-Infrastruktur-Konzern bei Basis Swaps kein Hedge Accounting gemäß IAS 39 an, da die aus der Währungsumrechnung gemäß IAS 21 erfolgswirksam zu realisierenden Gewinne und Verluste der Grundgeschäfte in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung gleichzeitig mit den Gewinnen und Verlusten aus den als Sicherungsinstrumenten eingesetzten Derivaten ausgewiesen werden. Bei Absicherungen fix verzinsten Grundgeschäfte oder geplanter Transaktionen in Fremdwährung hingegen wird die Möglichkeit der Designation als Cash Flow Hedge herangezogen.

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

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

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

### Cash Flow Hedges – Zinsänderungs-/ Währungsrisiken

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

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

Finanzinstrumente Laufzeitende	31.12.2015		31.12.2014	
	Anzahl Swaps	Nominalvolumen in Mio. EUR	Anzahl Swaps	Nominalvolumen in Mio. EUR
Bestand	5	199,3	6	192,4
<i>davon Laufzeitende 2016</i>	<i>0</i>	<i>0,0</i>	<i>1</i>	<i>0,5</i>
<i>davon Laufzeitende 2017</i>	<i>2</i>	<i>62,3</i>	<i>0</i>	<i>0,0</i>
<i>davon Laufzeitende 2018</i>	<i>2</i>	<i>37,0</i>	<i>2</i>	<i>54,9</i>
<i>davon Laufzeitende 2019</i>	<i>1</i>	<i>100,0</i>	<i>2</i>	<i>37,0</i>
<i>davon Laufzeitende 2020 ff.</i>	<i>0</i>	<i>0,0</i>	<i>1</i>	<i>100,0</i>

Die Wirksamkeit der Sicherungsbeziehung wird prospektiv mit der Critical Terms Match Method nach IAS 39.AG108 durchgeführt. Retrospektiv wird die Wirksamkeit zu jedem Bilanzstichtag mit einem Effektivitätstest nach der Dollar-Offset-Methode überprüft. Als Grundgeschäft dient ein hypothetisches Derivat. Alle Sicherungsbeziehungen dieser Art waren zum Abschlussstichtag effektiv. Aus der Behandlung der Wertveränderung der Sicherungsgeschäfte im sonstigen Ergebnis resultieren im Geschäftsjahr 2015 bzw. 2014 in der Cash-Flow-Hedge-Rücklage erfasste Beträge von rd. - 6,3 Mio. EUR bzw. rd. -9,9 Mio. EUR. Diesbezüglich wird auf Erläuterung 24 verwiesen.

Zeitwertänderungen von Zinsswaps, die Sicherungsgeschäfte für künftige Zinszahlungen variabel verzinsten Verbindlichkeiten darstellen, werden über das sonstige Ergebnis im Eigenkapital erfasst. Diese Beträge werden in jener Periode als Finanzierungsaufwand erfasst, in der die entsprechenden Zinszahlungen aus dem Grundgeschäft erfolgswirksam werden (2015: rd. 3,0 Mio. EUR [Vj: rd. 2,2 Mio. EUR]). Des Weiteren wurden ineffektive Teile bei Hedge-Accounting-Beziehungen in Höhe von rd. 0,04 Mio. EUR (Vj: rd. 0,04 Mio. EUR Aufwand) ertragswirksam erfasst.

## Stromderivate

### a) Cash Flow Hedges

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

Stromderivate in Hedge-Beziehung Laufzeitende	31.12.2015		Laufzeitende	31.12.2014	
	Anzahl Swaps	Nominalvolumen in Mio. EUR		Anzahl Swaps	Nominalvolumen in Mio. EUR
Bestand	40	46,9	Bestand	42	56,5
<i>davon Laufzeitende 2016</i>	<i>23</i>	<i>21,9</i>	<i>davon Laufzeitende 2015</i>	<i>22</i>	<i>25,3</i>
<i>davon Laufzeitende 2017</i>	<i>12</i>	<i>18,8</i>	<i>davon Laufzeitende 2016</i>	<i>11</i>	<i>17,8</i>
<i>davon Laufzeitende 2018</i>	<i>5</i>	<i>6,2</i>	<i>davon Laufzeitende 2017</i>	<i>9</i>	<i>13,4</i>

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

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

Aus der Bilanzierung von Stromforwards als Sicherungsgeschäfte wurden im Geschäftsjahr 2015 rd. -1,1 Mio. EUR (Vj: rd. -6,8 Mio. EUR) abzüglich Ertragsteuern von rd. -0,3 Mio. EUR (Vj: rd. -1,6 Mio. EUR) über das sonstige Ergebnis in der Cash-Flow-Hedge-Rücklage erfasst.

### b) restliche Derivate

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

Stromderivate ohne Hedge-Beziehungen Laufzeitende	31.12.2015		31.12.2014	
	Anzahl Swaps Einkauf	Nominalvolumen in Mio. EUR	Anzahl Swaps Verkauf	Nominalvolumen in Mio. EUR
Bestand	64	102,1	49	57,2
<i>davon Laufzeitende 2016</i>	<i>41</i>	<i>72,9</i>	<i>40</i>	<i>47,9</i>
<i>davon Laufzeitende 2017</i>	<i>13</i>	<i>15,9</i>	<i>5</i>	<i>3,8</i>
<i>davon Laufzeitende 2018</i>	<i>10</i>	<i>13,2</i>	<i>4</i>	<i>5,5</i>
Bestand	50	113,1	50	72,0
<i>davon Laufzeitende 2015</i>	<i>37</i>	<i>91,8</i>	<i>43</i>	<i>64,4</i>
<i>davon Laufzeitende 2016</i>	<i>13</i>	<i>21,3</i>	<i>7</i>	<i>7,6</i>

### 29.3. Zusätzliche Angaben gemäß IFRS 7

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

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

**Available for Sale Financial Assets (zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte; AfS)** sind finanzielle Vermögenswerte, die keiner anderen Kategorie zugeordnet werden. Zwingend fallen in die Kategorie fremde Eigenkapitalinstrumente und regelmäßig auch Anteile an Investmentfonds, soweit sie nicht als „at Fair Value through Profit or Loss“ qualifiziert werden. Grundsätzlich sind Anteile an Investmentfonds immer dieser Kategorie zuzuordnen, soweit es nicht eine nachweisbare kurzfristige Handelsaktivität gibt. Weiters sind dieser Kategorie Beteiligungen zugeordnet.

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

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

#### Zusätzliche Angaben zu den Finanzinstrumenten

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

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

Die bei den jeweiligen Bilanzposten angegebenen beizulegenden Zeitwerte in den nachstehenden Tabellen beziehen sich nur auf die Finanzinstrumente und beinhalten auch die Buchwerte der Kategorie Available for Sale (at Cost). Alle finanziellen Vermögenswerte und Schulden werden mit Ausnahme der unter 29.5 dargestellten Available-for-Sale-Vermögenswerte sowie der Position Cash und der emittierten Anleihen mit einer ISIN-Nummer, die in den Finanzverbindlichkeiten ausgewiesen werden, durchgängig gem. 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. 18.116,6 Mio. EUR (Vj: rd. 18.162,8 Mio. EUR) werden Marktpreise herangezogen, womit eine Level 1-Bewertung vorliegt. Level 1-Bewertungen sind solche, die sich aus notierten Preisen (unangepasst) auf aktiven Märkten für identische finanzielle Vermögenswerte oder Schulden ergeben. Die Quellen für die Notierungen sind Bloomberg und Reuters. Die Anleihen wurden über die Börsen in Luxemburg und Wien begeben. Der beizulegende Zeitwert der Anleihen mit CUSIP-Nummern, die 2015 erstmals gegeben wurden, beträgt rd. 103,2 Mio. EUR. Diese wurden mit einem Bewertungsmodell, welches auf Marktparametern basiert gem. Level 2 bewertet.

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

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

<b>Finanzielle Vermögenswerte zum 31.12.2014</b> in Mio. EUR	Buchwert	abzüglich Non Financial Instru- ments	Financial Instruments	Available for Sale (at Fair Value)	Available for Sale (at Cost)	At Fair Value through Profit or Loss (Held for Trading)	Loans and Receiv- ables	Cash	Hedge Account- ing	Fair Value
<b>Langfristige Vermögenswerte</b>										
Finanzielle Vermögenswerte	530,5	0,0	530,5	100,9	2,6	0,0	426,7	0,0	0,3	574,6
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	165,6	165,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>Kurzfristige Vermögenswerte</b>										
Finanzielle Vermögenswerte	66,2	0,0	66,2	0,0	0,1	6,3	59,8	0,0	0,0	66,2
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	178,0	5,4	172,6	0,0	0,0	0,0	172,6	0,0	0,0	172,6
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	243,9	163,7	80,2	0,0	0,0	0,0	80,2	0,0	0,0	80,2
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	230,9	0,0	230,9	0,0	0,0	0,0	0,0	230,9	0,0	230,9
<b>Summe Buchwert je Kategorie</b>				<b>100,9</b>	<b>2,7</b>	<b>6,3</b>	<b>739,3</b>	<b>230,9</b>	<b>0,3</b>	

<b>Finanzverbindlichkeiten zum 31.12.2014</b> in Mio. EUR	Buchwert	abzüglich Non Financial Instruments	Financial Instruments	At Amortised Cost	At Fair Value through Profit or Loss (Held for Trading)	Hedge Accounting	Finance Lease	Fair Value
<b>Langfristige Verbindlichkeiten</b>								
Finanzverbindlichkeiten	18.350,4	0,0	18.350,4	18.327,8	12,2	10,2	0,2	22.515,5
Sonstige Verbindlichkeiten	50,6	50,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>Kurzfristige Verbindlichkeiten</b>								
Finanzverbindlichkeiten	523,4	0,0	523,4	500,6	14,2	8,4	0,2	585,4
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	528,5	2,8	525,7	525,7	0,0	0,0	0,0	525,7
Sonstige Verbindlichkeiten	280,9	250,0	30,9	30,9	0,0	0,0	0,0	30,9
<b>Summe Buchwert je Kategorie</b>				<b>19.385,0</b>	<b>26,4</b>	<b>18,6</b>	<b>0,4</b>	

### Saldierung von Finanzinstrumenten

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

<b>per 31.12.2015</b>	Buchwerte brutto gebucht in Mio. EUR	potenzielle Aufrechnungsbeträge, die nicht in der Bilanz saldiert werden in Mio. EUR	Nettobeträge nach potenzieller Saldierung in Mio. EUR
Stromderivate Aktiv	5,6	-0,4	5,2
Stromderivate Passiv	-13,2	5,2	-8,0
<b>per 31.12.2014</b>	Buchwerte brutto gebucht in Mio. EUR	potenzielle Aufrechnungsbeträge, die nicht in der Bilanz saldiert werden in Mio. EUR	Nettobeträge nach potenzieller Saldierung in Mio. EUR
Stromderivate Aktiv	6,1	-0,6	5,5
Stromderivate Passiv	-13,6	0,6	-13,0

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

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

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

### Nettofinanzergebnisse nach Bewertungsklassen

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

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

	Ergebnis aus der Folgebewertung						
	Zinsergebnis in Mio. EUR	zum Fair Value in Mio. EUR	Währungs- umrechnung in Mio. EUR	Wert- berichtigung (Impairment)/ Wertaufholung in Mio. EUR	Ergebnis aus dem Abgang in Mio. EUR	Ergebnis aus Beteiligungen in Mio. EUR	
<b>31.12.2014</b>							
Loans and Receivables (LaR)	31,9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
Available for Sale Financial Assets (Afs)	3,0	0,0	0,0	-1,0	0,0	0,1	
Financial Instruments Held for Trading (FAHfT, FLHfT)	0,0	2,1	0,0	0,0	0,0	0,0	
Financial Liabilities Measured at Amortised Cost (FLAC)	-634,3	0,0	-2,2	0,0	-0,2	0,0	
Hedge Accounting	-2,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	0,1	0,0	0,2	0,0	0,0	0,0	

Das Zinsergebnis aus finanziellen Verbindlichkeiten der Bewertungsklasse Financial Liabilities Measured at Amortised Cost schließt im Wesentlichen Zinsaufwendungen aus Anleihen und Krediten sowie Cross-Border-Leasing-Transaktionen ein. Die übrigen Komponenten des Nettoergebnisses erfasst der ÖBB-Infrastruktur-Konzern im sonstigen Finanzaufwand bzw. im sonstigen Finanzertrag. Der nach der Effektivzinsmethode berechnete Gesamtzinsertrag beträgt rd. 29,5 Mio. EUR (Vj: rd. 32,0 Mio. EUR).

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



## 29.5. Derivative Finanzinstrumente

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

	Vermögenswerte		Schulden	
	Buchwerte 31.12.2015 in Mio. EUR	Buchwerte 31.12.2014 in Mio. EUR	Buchwerte 31.12.2015 in Mio. EUR	Buchwerte 31.12.2014 in Mio. EUR
<b>Zinsswaps</b>				
ohne Hedge-Beziehung	0,0	0,0	4,4	4,7
Cash-Flow-Hedges	0,0	0,0	8,4	9,5
<b>Cross-Currency-Swaps</b>				
ohne Hedge-Beziehung	0,3	0,2	0,0	0,0
<b>Stromderivate</b>				
ohne Hedge-Beziehung	5,6	6,1	13,2	13,6
Cash-Flow-Hedges	0,2	0,0	9,5	9,1
<b>Sonstige Derivate</b>				
ohne Hedge-Beziehung	0,0	0,0	9,1	8,1
mit Hedge-Beziehung	0,0	0,3	0,0	0,0
<b>Summe</b>	<b>6,1</b>	<b>6,6</b>	<b>44,6</b>	<b>45,0</b>

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.

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

31.12.2014	Level 1	Level 2	Summe
Derivate unter Hedge Accounting	0,0	0,3	0,3
Derivate Handelsbestand	0,0	6,3	6,3
Available for Sale	56,2	44,7	100,9
<b>Finanzielle Vermögenswerte</b>	<b>56,2</b>	<b>51,3</b>	<b>107,5</b>
Derivate unter Hedge Accounting	0,0	18,6	18,6
Derivate Handelsbestand	0,0	26,4	26,4
<b>Finanzielle Schulden</b>	<b>0,0</b>	<b>45,0</b>	<b>45,0</b>

Die verschiedenen Levels wurden wie folgt bestimmt:

- Level 1: Notierte Preise (unangepasst) finden sich auf einem aktiven Markt für identische Finanzinstrumente.
- Level 2: Es wurden andere Parameter als jene in Ebene 1, die für das Finanzinstrument beobachtbar sind (entweder direkt, d.h. als Preise, oder indirekt, d.h. abgeleitet aus Preisen), verwendet.
- Level 3: Es wurden Parameter verwendet, die nicht ausschließlich auf beobachtbaren Marktdaten basieren.

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

## 30. Leasingtransaktionen

### 30.1. Leasinggeber

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

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

Es gibt rd. 26.700 (Vj: rd. 26.500) unbefristete, kündbare Mietverträge. Weiters bestehen auch rd. 6.800 (Vj: rd. 6.600) externe befristete Mietverträge, die zwischen 2016 und 2059 enden und innerhalb des ÖBB-Konzerns 16 (Vj: 10) Verträge, die zwischen 2016 und 2110 (Vj: 2016 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 gehaltene Immobilien um nicht abtrennbare Teilflächen von Gebäuden wie z.B. Bahnhöfe handelt, ist eine Angabe der Buchwerte weder zielführend noch möglich.

Die Mindestleasingzahlungen aus den befristeten operativen Leasingverträgen zum 31.12.2015 betragen:

31.12.2015	Gesamt in Mio. EUR	bis zu 1 Jahr in Mio. EUR	1 bis 5 Jahre in Mio. EUR	mehr als 5 Jahre in Mio. EUR
Grundstücke und Bauten	420,9	30,6	72,7	317,6
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>128,4</i>	<i>5,1</i>	<i>20,2</i>	<i>103,1</i>
Fahrpark	9,8	4,2	5,5	0,1
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>9,5</i>	<i>4,0</i>	<i>5,4</i>	<i>0,1</i>
Sonstige technische Anlagen und Maschinen	0,8	0,0	0,2	0,6

31.12.2014	Gesamt in Mio. EUR	bis zu 1 Jahr in Mio. EUR	1 bis 5 Jahre in Mio. EUR	mehr als 5 Jahre in Mio. EUR
Grundstücke und Bauten	395,7	27,3	65,1	303,3
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>116,7</i>	<i>5,0</i>	<i>20,0</i>	<i>91,7</i>
Fahrpark	9,4	4,3	5,1	0,0
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>8,8</i>	<i>3,9</i>	<i>4,9</i>	<i>0,0</i>
Sonstige technische Anlagen und Maschinen	0,9	0,0	0,2	0,7

An bedingten Mietzahlungen wurden im Jahr 2015 rd. 1,6 Mio. EUR (Vj: rd. 2,2 Mio. EUR) ertragswirksam erfasst.

Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern vermietet eine Immobilie im Rahmen von Finanzierungsleasing an verbundene Unternehmen. Die künftigen Mindestleasingzahlungen für diese Transaktionen per 31.12.2014 sind aus nachfolgender Tabelle ersichtlich. Da das Leasingverhältnis durch Übernahme der Geschäftstätigkeit am 1.1.2016 aufgrund des Konfusionstatbestandes nicht mehr weiter besteht, wird keine Tabelle für zukünftige Mindestleasingzahlungen zum 31.12.2015 dargestellt.

	Mindestleasing- zahlungen in Mio. EUR	Enthaltener Zinsaufwand in Mio. EUR	Barwert in Mio. EUR
<b>Für den 31.12.2014</b>			
2015	0,3	0,2	0,1
2016–2019	1,4	0,8	0,6
nach 2020	3,7	1,1	2,6
<b>Summe der Mindestleasingzahlungen</b>	<b>5,4</b>	<b>2,1</b>	<b>3,3</b>
abzüglich Zinsenanteil	-2,1		
<b>Barwert der Leasingzahlungen</b>	<b>3,3</b>		
abzüglich kurzfristiger Anteil	-0,1		
<b>Langfristige Leasingforderungen</b>	<b>3,2</b>		

## 30.2. Leasingnehmer

### Finanzierungsleasing

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

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

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

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

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

	Mindestleasing- zahlungen in Mio. EUR	Enthaltener Zinsaufwand in Mio. EUR	Barwert in Mio. EUR
<b>Für den 31.12.2014</b>			
2015	0,2	0,0	0,2
2016–2019	0,2	0,0	0,2
nach 2019	0,0	0,0	0,0
<b>Summe der Mindestleasingzahlungen</b>	<b>0,4</b>	<b>0,0</b>	<b>0,4</b>
abzüglich Zinsenanteil	0,0		
<b>Barwert der Leasingzahlungen</b>	<b>0,4</b>		
abzüglich kurzfristiger Anteil	-0,2		
<b>Langfristige Leasingverbindlichkeiten</b>	<b>0,2</b>		

## Operatives Leasing

Die künftigen Mindestleasingzahlungen auf Grund von unkündbaren operativen Leasing-Verträgen setzen sich für jede der folgenden Perioden wie folgt zusammen:

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

<b>2014</b>	Bis zu 1 Jahr in Mio. EUR	1–5 Jahre in Mio. EUR	mehr als 5 Jahre in Mio. EUR
Grundstücke und Bauten	8,3	33,3	79,1
Technische Anlagen und Maschinen	0,1	0,1	0,0
Andere Anlagen und Betriebs- und Geschäftsausstattung	8,0	11,9	0,0
<b>Gesamt</b>	<b>16,4</b>	<b>45,3</b>	<b>79,1</b>

Bei den Operating Leasing-Verträgen handelt es sich hauptsächlich um Gebäude und EDV-Geräte. Bedingte Leasingzahlungen sind nicht angefallen. Die Leasingverträge haben eine Laufzeit bis 2040 (Betriebsführungszentrale). In den jeweiligen Berichtsperioden wurden Mindestleasingzahlungen in der Höhe von rd. 15,9 Mio. EUR (Vj: rd. 17,1 Mio. EUR), davon gegenüber verbundenen Unternehmen rd. 6,9 Mio. EUR (Vj: rd. 8,0 Mio. EUR), als Aufwand erfasst.

### 30.3. Cross-Border-Leasing-Verträge

Im Zeitraum von Mai 1995 bis Dezember 2002 haben die Österreichischen Bundesbahnen (nunmehr ÖBB-Infrastruktur AG) 17 Cross-Border-Leasing („CBL“)-Transaktionen über Infrastrukturanlagen und Rollmaterial abgeschlossen, wovon per 31.12.2015 sechs (Vj: sieben) Transaktionen noch immer Gültigkeit haben.

Im Wesentlichen gelangen zwei Transaktionstypen zur Anwendung:

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

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

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

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

### Auflösung von CBL-Transaktionen

Im Berichtsjahr 2015 wurde eine (Vj: zwei) CBL-Transaktionen mit zwei Tranchen (Trusts) vorzeitig beendet. Eine Tranche endete durch Ausübung der Kaufoption, die zweite wurde vorzeitig aufgelöst. Beide Tranchen betrafen rechtlich im Außenverhältnis die ÖBB-Infrastruktur AG; im Innenverhältnis erfolgte über die Sublease-Vereinbarungen eine Weiterverrechnung an die ÖBB-Personenverkehr AG.

Weiters wurde 2015 bei einer CBL-Transaktion sowie einer Tranche (Trust) einer weiteren CBL-Transaktion die Ausübung der Kaufoptionen vertraglich fixiert. Beide Kaufoptionen werden wirtschaftlich im Jänner 2016 wirksam und betreffen über die Sublease-Vereinbarungen die Rail Cargo Austria AG (Komplettrtransaktion) und die ÖBB-Personenverkehr AG (Trust).

### Sanierung des Rating Triggers UniCredit Bank Austria

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

Im April 2015 wurden drei weitere Transaktionen aufgrund der Ratingherabstufung im Vorjahr saniert. Im Geschäftsjahr 2014 waren dafür entsprechende Rückstellungen gebildet worden. Zur Sanierung dieses Rating Trigger Events wurden Sicherheiten in Form von sechs verpfändeten Wertpapierdepots mit US-Treasuries in die CBL-Transaktionen eingebracht. Der Nennwert der US-Treasuries beträgt rd. 128,1 Mio. USD mit unterschiedlichen Laufzeiten von 2016 bis 2026. Der Ankauf der US-Treasuries erfolgte währungskongruent kreditfinanziert (Private Placement). Die bestehenden PUAs, welche die ÖBB-Infrastruktur AG nach der Einrichtung der Depots nicht mehr als Sicherheit benötigt, dienen zusammen mit zwei Swaps der KA Finanz AG zur Rückzahlung des für den Ankauf der US-Treasuries abgeschlossenen Private Placements. Der Sicherheitentausch betrifft rechtlich im Außenverhältnis zur Gänze die ÖBB-Infrastruktur AG. Das gilt auch für die weiter bestehenden PUAs, das Private Placement sowie die Swaps mit der KA Finanz AG. Eine CBL-Transaktion mit zwei Depots betrifft wirtschaftlich die ÖBB-Infrastruktur selbst. Zwei CBL-Transaktionen mit vier Depots werden über die Sublease-Vereinbarungen an die ÖBB-Personenverkehr AG und an die ÖBB-Produktion GmbH weiterverrechnet.

### Bilanzielle Behandlung

Allgemeine Grundsätze für sämtliche CBL-Transaktionen:

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

**Ratierliche Auflösung des erzielten Nettobarwertvorteils:** Der am Beginn der Transaktionen vereinnahmte Nettobarwertvorteil wird unter den sonstigen Verbindlichkeiten ausgewiesen und zeitanteilig über die Laufzeit ertragswirksam aufgelöst. Zum 31.12.2015 betrug der noch nicht aufgelöste Nettobarwertvorteil, der auf den ÖBB-Infrastruktur-Konzern entfiel, rd. 1,4 Mio. EUR (Vj: rd. 2,1 Mio. EUR). Die Erträge aus der Auflösung des Nettobarwertvorteils im Jahr 2015 in Höhe von rd. 0,7 Mio. EUR (Vj: rd. 0,7 Mio. EUR) werden als Zinsertrag im Rahmen des Zinsergebnisses ausgewiesen.

### Klassifizierung der Leasingtransaktionen nach ihrem wirtschaftlichen Gehalt:

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

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

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

In diesem Zusammenhang wurde bei einer Tranche einer Transaktion der bestehende Tilgungsträger durch die Beschaffung von US Treasuries abgesichert. Diese Transaktion betrifft die ÖBB-Infrastruktur AG im Außenverhältnis und ist zur Gänze an die ÖBB-Personenverkehr AG weiterverrechnet. Sämtliche Positionen sind in der Bilanz dargestellt.

#### **Bilanzierung von Vermögenswerten und Leasingverbindlichkeiten (nicht verknüpfte Transaktionen):**

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

Zum Stichtag 31.12.2015 weisen grundsätzlich sämtliche Bank- und Finanzinstitute, bei denen Veranlagungen im Rahmen von Cross-Border-Leasing-Transaktionen getätigt wurden, ein Rating im Investment Grade auf. Mit Ausnahme einer Transaktion, für die die ÖBB-Infrastruktur AG selbst das wirtschaftliche Risiko trägt, bestehen auf Grund der mit anderen Gesellschaften des ÖBB-Konzerns geschlossenen Sublease-Vereinbarungen Regressrechte im Falle von Verlusten in Folge eines Ausfalls von Veranlagungen.

Die gestiegenen Bonitätsrisiken wurden berücksichtigt, indem bei jenen Vertragspartnern, die bei Standard & Poor's ein Rating von unter AA aufweisen und für die keine zusätzlichen Sicherheiten in Form einer Gewährträgerhaftung oder durch Verpfändung von Wertpapieren bester Bonität zugunsten der ÖBB-Infrastruktur-Konzerns bestehen, entsprechende Wertberichtigungen auf die Veranlagungen vorgenommen wurden. Die Höhe der Wertberichtigung wird dabei neben der Berücksichtigung von individuellen Umständen grundsätzlich in Form von Portfoliowertberichtigungen in Abhängigkeit von historischen Ausfallwahrscheinlichkeiten gemessen am Rating der Vertragspartner und der Restlaufzeit der Transaktion ermittelt. Zum 31.12.2015 bestehen insgesamt Wertberichtigungen auf Veranlagungen in Höhe von umgerechnet rd. 1,4 Mio. EUR (Vj: rd. 2,4 Mio. EUR). Aufgrund der mit anderen Gesellschaften des ÖBB-Konzerns in den Sublease-Vereinbarungen vereinbarten Risikoübernahme erfolgte eine entsprechende Weiterverrechnung der gebildeten Wertberichtigungen an die ÖBB-Personenverkehr AG, die Rail Cargo Austria AG und die ÖBB-Produktion Gesellschaft mbH. Insgesamt wurden auf die Veranlagungen der auf die ÖBB-Infrastruktur AG zurechenbaren Transaktionen Wertberichtigungen von rd. 0,1 Mio. EUR (Vj: rd. 0,1 Mio. EUR) vorgenommen.

Im Konzernabschluss zum 31.12.2015 betragen die finanziellen Vermögenswerte im Zusammenhang mit nicht verknüpften Leasingtransaktionen rd. 358,3 Mio. EUR (Vj: rd. 350,0 Mio. EUR). Die damit im Zusammenhang stehenden Finanzverbindlichkeiten betragen zum 31.12.2015 rd. 341,4 Mio. EUR (Vj: rd. 341,8 Mio. EUR). Aus Veränderungen des beizulegenden Zeitwerts der zur Veräußerung verfügbaren Wertpapiere wurden -2,2 Mio. EUR (Vj: rd. 1,7 Mio. EUR) im sonstigen Ergebnis erfasst.

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

Gemäß SIC 27 wurden für diese Transaktionen keine Vermögenswerte und Verbindlichkeiten erfasst. Die Depotzahlungen und Wertpapiere, die im Zusammenhang mit den Payment Undertaking Agreements geleistet und erworben wurden und die im Rahmen des Hauptleasingvertrages erhaltenen Vorauszahlungen werden daher in der Bilanz nicht berücksichtigt. Die zivilrechtlichen Verpflichtungen aus den Leasingverhältnissen werden für den Fall, dass die jeweiligen Vertragspartner unter den Schuldübernahmeverträgen den Zahlungsverpflichtungen nicht nachkommen, als Eventualverbindlichkeiten dargestellt. Zum 31.12.2015 betragen die Eventualverbindlichkeiten aus CBL-Transaktionen rd. 396,0 Mio. EUR (Vj: rd. 397,6 Mio. EUR). Die zugrundeliegenden Veranlagungen weisen allesamt ein Rating von zumindest AA+ auf oder sind durch eine Gewährträgerhaftung der öffentlichen Hand abgesichert und haben keinen Zusammenhang mit Absicherungen von bestehenden Tilgungsträgern.

### 31. Vereinbarungen von Dienstleistungslizenzen (SIC 29)

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

#### Konzession Liechtenstein

Vereinbarungen von Dienstleistungslizenzen im Sinne des SIC 29 betreffen den Bereich Schieneninfrastruktur. Am 13.06.1977 wurde der ÖBB-Infrastruktur Bau AG (nunmehr ÖBB-Infrastruktur AG) die Konzession zum Betrieb der Eisenbahn im Fürstentum Liechtenstein erteilt, welche bis 31.12.2017 Gültigkeit hat. Die ÖBB-Infrastruktur AG ist daher berechtigt und verpflichtet, in Liechtenstein die konzessionierte, dem öffentlichen Verkehr dienende Eisenbahn während der ganzen Konzessionsdauer in ununterbrochenem vorschriftsmäßigem Betrieb zu erhalten. Das Infrastrukturvermögen in Liechtenstein steht im Eigentum der ÖBB-Infrastruktur AG und hat zum 31.12.2015 einen Buchwert von rd. 15,5 Mio. EUR (Vj: rd. 15,8 Mio. EUR). Die Konzessionärin übernimmt die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Gütern.

Grundsätzlich wird eine Verlängerung der Konzession angestrebt. 2011 ist das neue liechtensteinische Eisenbahngesetz in Kraft getreten. Diese geänderte Rechtslage, nach 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. Es wird erwartet, dass der Fortgang der Verhandlungen über diese Frage nun wesentlichen Einfluss auf den zeitlichen Ablauf des Konzessionsverfahrens haben wird.

Da die liechtensteinische Delegation in den vergangenen Sitzungen des trilateralen Lenkungsausschusses wiederholt kein Verhandlungspouvoir seitens der liechtensteinischen Regierung hatte und nun mitgeteilt hat, an den Sitzungen des Lenkungsausschusses vorderhand – es wurde explizit auf die Tätigkeitsperiode der aktuellen Regierung Bezug genommen, die 2017 endet – nicht mehr teilnehmen zu wollen, bedarf es zur Klärung der weiteren Vorgangsweise politischer Gespräche auf Ebene zumindest der ressortzuständigen Ministerien der drei Anrainerstaaten an der Strecke. Zur Abstimmung des Vorgehens mit der Schweiz wurden seitens des BMVIT weitere Gespräche geplant.

Zur Sicherstellung des Betriebes wird seitens der ÖBB-Infrastruktur AG der Entwurf eines Schreibens an die Regierungen von Liechtenstein und der Schweiz vorbereitet, das den Fortbetrieb der Strecken bis Ende 2020 sichern soll. Zustimmung dazu wurde seitens der Schweiz signalisiert und auch Liechtenstein hat wiederholt betont, dass der anhängige Antrag auf Konzessionsverlängerung den Fortbetrieb für die Dauer des Verfahrens sichert.

Obwohl grundsätzlich das Vermögen mit Auslaufen der Konzession im Jahr 2017 an Liechtenstein 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 einzige Konzessionswerberin sind, mit einer Verlängerung der Lizenz, zumindest aber dem angestrebten Fortbetrieb gerechnet werden kann und andererseits die im Eisenbahngesetz vorgesehene Anordnung eines entschädigungslosen Heimfalles rechtlich zumindest überprüfungsbedürftig ist und im Gesetz auch ein Verzicht der Regierung vorgesehen ist.

Unabhängig davon haben sich die drei Staaten im Rahmen des Lenkungsausschusses zur Einholung eines unabhängigen Gutachtens über den aktuellen Zustand der Anlagen und zur Frage, ob Erhaltungsmaßnahmen überfällig sind, geeinigt. Die erforderlichen UVP-Genehmigungen für den Ausbau des liechtensteinischen Abschnittes der Strecke liegen seit Dezember 2014 (FL) bzw. Juni 2015 (A) vor.

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

### 32. Transaktionen mit nahe stehenden Unternehmen und Personen

#### Lieferungen an bzw. von nahe stehenden Unternehmen oder Personen

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

Mit Gesellschaften, an denen die Republik Österreich direkt oder indirekt Beteiligungen hält (z.B. Österreichische Bundes- und Industriebeteiligungen GmbH, OMV Aktiengesellschaft, Autobahnen- und Schnellstraßen- Finanzierungs-



Aktiengesellschaft, Telekom Austria AG, Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH, Verbund AG), die ebenfalls als nahe stehende Unternehmen gemäß IAS 24 einzustufen sind, bestehen Geschäftsbeziehungen innerhalb des Leistungsspektrums des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns zu fremdüblichen Bedingungen. Die im Berichtsjahr mit diesen Unternehmen im Sinne von IAS 24 durchgeführten Transaktionen betrafen alltägliche Geschäfte des operativen Geschäftsbereichs, waren insgesamt von untergeordneter Bedeutung und lagen unter 3% der Aufwendungen für Material und bezogene Leistungen bzw. der Umsatzerlöse.

Wesentliche Transaktionen (Umsatzerlöse in Höhe von rd. 31,2 Mio. EUR [Vj: rd. 11,0 Mio. EUR] bzw. Aufwendungen in Höhe von rd. 59,9 Mio. EUR [Vj: rd. 46,2 Mio. EUR]) wurden mit dem Konzern der Verbund AG und (Umsatzerlöse in Höhe von rd. 4,7 Mio. EUR [Vj: rd. 3,9 Mio. EUR] und Aufwendungen in über rd. 12,6 Mio. EUR [Vj: rd. 0,1 Mio. EUR]) mit dem Konzern der Autobahnen- und Schnellstraßen- Finanzierungs-Aktiengesellschaft getätigt. Seitens der Autobahnen- und Schnellstraßen- Finanzierungs-Aktiengesellschaft gab es im Berichtsjahr im Zusammenhang mit Geschäftsvorfällen außerhalb des regulären Tagesgeschäfts Schadensvergütungen bezüglich eines Brückeneinsturzes in Höhe von rd. 1,6 Mio. EUR, wovon zum 31.12.2015 rd. 1,1 Mio. EUR als Forderung offen sind. Die zum Bilanzstichtag offenen Posten dieser Unternehmen werden in den Forderungen und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen ausgewiesen.

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

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

in Mio. EUR	Verbundene Unternehmen Teilkonzern Rail Cargo Austria		Verbundene Unternehmen Teilkonzern ÖBB- Personenverkehr		Verbundene nicht vollkonsolidierte Unternehmen der ÖBB- Infrastruktur		Übrige verbundene Unternehmen	
	2015	2014	2015	2014	2015	2014	2015	2014
Verkauf von Waren/ Dienstleistungen	205,6	204,6	318,1	302,9	0,2	0,2	197,0	221,8
Erwerb von Waren/ Dienstleistungen/ Anlagevermögen	63,2	61,7	20,1	14,0	0,0	0,0	120,4	120,9
Forderungen aus Lieferung und Leistung	20,0	29,0	27,0	49,6	0,0	0,0	17,6	30,2
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	6,1	7,5	38,8	57,1	0,0	0,0	36,8	44,1
Verbindlichkeiten aus Lieferung und Leistung	18,4	17,9	1,7	2,6	0,0	0,0	16,4	22,1
Sonstige finanzielle Schulden	1,9	3,8	1,3	0,0	0,3	0,3	89,7	112,7

Transaktionen mit verbundenen Unternehmen des übrigen ÖBB-Konzerns werden in den Erläuterungen zum Konzernabschluss gesondert angegeben. Die finanziellen Schulden gegenüber den übrigen verbundenen Unternehmen bestehen im Wesentlichen auf Grund von Sublease-Vereinbarungen aus dem Cross-Border-Lease ausgewiesener Verbindlichkeit gegenüber der ÖBB-Finanzierungsservice GmbH. Dem gegenüber bestehen Forderungen gegenüber der Rail Cargo Austria AG, der ÖBB-Personenverkehr AG und ÖBB-Produktion GmbH in gleicher Höhe, welche unter den sonstigen finanziellen Vermögenswerten ausgewiesen werden.

Seitens des Mutterunternehmens ÖBB-Holding AG wurden im Berichtsjahr Leistungen u.a. 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 Umlagenwege zur Verrechnung gelangt sind. Umsatzerlöse betragen rd. 2,0 Mio. EUR (Vj: rd. 0,7 Mio. EUR), Aufwendungen rd. 17,6 Mio. EUR (Vj: rd. 17,7 Mio. EUR). Per 31.12.2015 werden Forderungen über rd. 78,9 Mio. EUR (Vj: rd. 81,6 Mio. EUR) und Verbindlichkeiten über rd. 2,9 Mio. EUR (Vj: rd. 5,0 Mio. EUR) ausgewiesen. Die Forderungen gegenüber der ÖBB-Holding AG bestehen insbesondere aus Umsatzsteuerguthaben (Umsatzsteuerorganschaft).

in Mio. EUR	Assoziierte Unternehmen		Gemeinschaftsunternehmen	
	2015	2014	2015	2014
Verkauf von Waren/ Dienstleistungen	3,8	3,7	1,6	1,4
Erwerb von Waren/ Dienstleistungen/ Anlagevermögen	26,8	27,6	0,0	0,0
Forderungen aus Lieferung und Leistung	0,5	0,6	1,1	0,4
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	2,2	0,0	0,0	0,0
Verbindlichkeiten aus Lieferung und Leistung	2,0	1,0	0,0	0,0
Sonstige finanzielle Schulden	0,0	0,0	0,0	0,0

In beiden Geschäftsjahren gab es keine berichtspflichtigen Transaktionen mit Vorständen oder Geschäftsführern. Informationen über gegebene Garantien gegenüber verbundenen Unternehmen sind in Erläuterung 28 enthalten.

Bei den Transaktionen mit den Aufsichtsräten handelt es sich um Umsätze mit Unternehmen, bei denen die Mitglieder des Aufsichtsrates der ÖBB-Infrastruktur AG ebenfalls eine Funktion in einem Organ des Unternehmens innehaben.

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

### Allgemein

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

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

- gemäß § 42 (1) Bundesbahngesetz über deren Ersuchen insbesondere für den Betrieb der Schieneninfrastruktur und deren Bereitstellung an die Nutzer insoweit und 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) BBG sind zwischen dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Finanzen (BMF) und der ÖBB-Infrastruktur AG zwei gesonderte Verträge mit jeweils sechsjähriger Laufzeit abzuschließen, in denen der Zuschussgegenstand, die Höhe der dafür zu gewährenden Zuschüsse, die allgemeinen und besonderen Zuschussbedingungen und die Zahlungsmodalitäten festzulegen sind.

Die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft m.b.H. (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 2016–2021 wurde vom Aufsichtsrat der ÖBB-Infrastruktur AG im Oktober 2015 genehmigt.

Im August 2015 wurden die Zuschussvereinbarungen gemäß § 42 Bundesbahngesetz, welche die Zuschüsse ab 2015 regeln, von der Republik Österreich, vertreten durch das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Finanzen und der ÖBB Infrastruktur AG und der ÖBB Holding AG formal gefertigt. Diese Zuschussvereinbarungen haben somit auch für das Jahr 2015 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 2014–2019 beträgt der durch den Bund zu übernehmende Anteil für Erweiterungsinvestitionen und Reinvestitionen gemäß Rahmenplan 2014–2019 (mit Ausnahme des Brennerbasistunnels) bis zum Jahr 2016 75% und für die Jahre 2017 und 2018 80% der jährlichen Investitionsausgaben, für welche Zuschüsse in Form einer auf 30 Jahre umgelegten Annuität geleistet werden. Für das Projekt Brennerbasistunnel leistet der Bund einen Zuschuss in Höhe von 100% in Form einer auf 50 Jahre umgelegten Annuität. Als Zinssatz wird der jeweils aktuelle Satz für Langfristfinanzierungen der ÖBB-Infrastruktur AG herangezogen.

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

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

Im Jahr 2015 wurde auf Basis der gültigen Zuschussvereinbarung 2014 bis 2019 ein Zuschuss in Höhe von rd. 678,2 Mio. EUR (Vj: rd. 613,1 Mio. EUR) für Erweiterungs- und Reinvestitionen (mit Ausnahme des Brennerbasistunnels) gewährt. Für Inspektion, Wartung und Entstörung wurde rd. 501,0 Mio. EUR (Vj: rd. 498,8 Mio. EUR) gewährt.

Für Errichtungskosten des Brennerbasistunnels hat die ÖBB-Infrastruktur AG Kostenbeiträge in Höhe von rd. 112,5 Mio. EUR (Vj: rd. 50,0 Mio. EUR) geleistet, die der Gesellschaft nach Abzug der vertraglich mit dem Land Tirol im Zuge des Anteilserwerbs vereinbarten Zahlungen, vom Bund in Höhe von rd. 106,5 Mio. EUR (Vj: rd. 45,9 Mio. EUR) refundiert wurden.

## Betrieb der Infrastruktur und Lehrlingskosten

Gemäß § 42 (1) Bundesbahngesetz leistet der Bund über Ersuchen der ÖBB-Infrastruktur AG insbesondere für den Betrieb der Schieneninfrastruktur und deren Bereitstellung an die Nutzer insoweit und 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.

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

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

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

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

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

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

Die jährlichen Zuschussbeträge sind, sofern zwischen ÖBB-Infrastruktur AG und Bund nichts anderes vereinbart wird, im Zuge der Fortschreibung um den anteiligen Betriebsführungsaufwand für jene Schieneninfrastruktur zu reduzieren, die an andere Betreiber übertragen 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 2015 gewährten Zuschüsse betragen rd. 1.850,4 Mio. EUR (Vj: rd. 1.800,0 Mio. EUR). Der Zuschuss für Erweiterungs- und Reinvestitionsinvestitionen in Höhe von rd. 678,2 Mio. EUR (Vj: rd. 613,1 Mio. EUR) wurde auf Grund der durchgeführten Investitionsmaßnahmen und einer günstigeren Zinsentwicklung um rd. 43,7 Mio. EUR (Vj: rd. 36,2 Mio. EUR) auf rd. 634,5 Mio. EUR (Vj: rd. 576,9 Mio. EUR) reduziert und ist in den sonstigen betrieblichen Erträgen ausgewiesen. Der Zuschuss für die Betriebsführung und Inspektion/Wartung/Entstörung und Instandsetzung in Höhe von rd. 1.172,2 Mio. EUR (Vj: rd. 1.186,5 Mio. EUR) wurde auf Grund des Minderbedarfes bei der Lehrlingsausbildung um rd. 1,8 Mio. EUR (Vj: 0 Mio. EUR) reduziert. Darüber hinaus wurde durch die Auflösung von in Vorperioden gebildeten Rückstellungen im Zusammenhang mit dem Rückbau von stillgelegten Strecken ein Ertrag in Höhe von rd. 18,8 Mio. EUR erzielt, welcher den Zuschussbedarf zusätzlich reduziert. Von dem im Geschäftsjahr in der passiven Rechnungsabgrenzung ausgewiesenen Betrag in Höhe von rd. 2,4 Mio. EUR wurde rd. 1,4 Mio. EUR realisiert und in den Umsatzerlösen ausgewiesen. Der auf die gemäß IAS 23 aktivierten Zinsen entfallende Zuschuss in Höhe von rd. 53,6 Mio. EUR ist als Investitionszuschuss zu sehen und dient zur Abdeckung künftiger Aufwendungen, die in Form von Abschreibungen anfallen. Der Ausweis im Jahresabschluss erfolgt als Reduktion des Zuschusses gem. § 42 (1) Bundesbahngesetz und wird als Kostenbeitrag dargestellt. Somit wurde für Betriebsführung und Inspektion/Wartung/Entstörung und Instandsetzung ein Betrag in Höhe von rd. 1.099,5 Mio. EUR (Vj: rd. Mio. 1.153,5 EUR) ertragswirksam ausgewiesen. Die abgegrenzten Beträge im Zusammenhang mit den Zuschüssen für Erweiterungs- und Reinvestitionen in Höhe von rd. 43,7 Mio. EUR (Vj: rd. 36,2 Mio. EUR) sowie im Zusammenhang mit der Betriebsführung und Lehrlingsausbildung in Höhe von rd. 20,6 Mio. EUR (Vj: rd. 40,6 Mio. EUR) werden gemeinsam mit den Abgrenzungen aus Vorjahren unter den sonstigen Verbindlichkeiten ausgewiesen.

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

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

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

Darüber hinaus gab es weitere Zuwendungen (idR Kostenbeiträge zu Investitionsmaßnahmen) seitens der österreichischen Landesregierungen in Höhe von rd. 50,8 Mio. EUR (Vj: rd. 49,4 Mio. EUR) bzw. Gemeinden in Höhe von rd. 13,2 Mio. EUR (Vj: rd. 14,9 Mio. EUR), wobei daraus zum Bilanzstichtag noch offene Forderungen in Höhe von rd. 7,6 Mio. EUR (Vj: rd. 3,1 Mio. EUR) und offene Verbindlichkeiten in Höhe von rd. 0,7 Mio. EUR bestehen. Des Weiteren wurden Förderungen der EU in Höhe von rd. 39,0 Mio. EUR (Vj: rd. 7,1 Mio. EUR) gewährt. Bei den Investitionszuschüssen und den EU-Förderungen handelt es sich um Kostenbeiträge der öffentlichen Hand bzw. EU, welche anschaffungskostenmindernd angesetzt wurden.

## Bezüge der Mitglieder des Vorstands

Der Vorstand der ÖBB-Infrastruktur AG besteht an beiden Bilanzstichtagen aus drei Mitgliedern. Für die gewährten Gesamtbezüge des Vorstandes wurden gem. § 266 Abs. 7 UGB rd. 1.251 TEUR (Vj: rd. 1.415 TEUR) aufgewendet, die auch variable Komponenten und Sachbezüge enthalten, wobei davon 2014 rd. 362 TEUR von verbundenen Unternehmen des übrigen ÖBB-Konzerns getragen wurden. Gesetzliche Beiträge an die Mitarbeitervorsorgekasse wurden über rd. 18 TEUR (Vj: rd. 22 TEUR), davon 2014 rd. 6 TEUR von verbundenen Unternehmen geleistet. Die Urlaubsrückstellungen stiegen um rd. 30 TEUR von rd. 98 TEUR auf rd. 128 TEUR. Für ehemalige Vorstandsmitglieder fielen Pensionszahlungen in Höhe von rd. 41 TEUR (Vj: rd. 41 TEUR) an. Rückstellungen für Pensionen wurden um rd. 56 TEUR verringert (Vj: rd. 168 TEUR erhöht).

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

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

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

### Bezüge der Mitglieder des Aufsichtsrates

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

Die Basisvergütung für ein Aufsichtsratsmandat beträgt 9 TEUR pro Jahr. Zusätzlich erhält das Aufsichtsratsmitglied für jede Sitzung eines Aufsichtsrates, des Präsidiums oder eines Ausschusses ein Sitzungsgeld in der Höhe von 200 EUR. Der Vorsitzende eines Aufsichtsrates erhält die doppelte Basisvergütung, ein Stellvertreter des Vorsitzenden in der ÖBB-Infrastruktur AG erhält die eineinhalbfache Basisvergütung. Für die Tätigkeit in einem weiteren Aufsichtsrat im ÖBB-Konzern erhält das Mitglied weitere 50% der oben angeführten Werte. Bei Kumulation von mehreren Funktionen darf eine Höchstgrenze von 27 TEUR (zuzüglich Sitzungsgeldern) nicht überschritten werden. Mitglieder des Aufsichtsrates, die Vorstandsmitglieder, GeschäftsführerInnen, Belegschaftsvertreter oder DienstnehmerInnen im ÖBB-Konzern sind, erhalten keine Aufsichtsratsvergütungen.

Die Bezüge der Kapitalvertreter des Aufsichtsrates für ihre Tätigkeit im ÖBB-Infrastruktur-Konzern betragen rd. 35 TEUR (Vj: rd. 37 TEUR).

### 33. Segmentberichterstattung

Ein Geschäftssegment ist ein Bereich eines Unternehmens, das Geschäftstätigkeiten betreibt, mit denen Erträge erwirtschaftet werden, bei denen Aufwendungen anfallen und dessen Betriebsergebnisse regelmäßig vom Hauptentscheidungssträger des Unternehmens im Hinblick auf Entscheidungen über die Allokation von Ressourcen zu diesem Segment und die Bewertung seiner Ertragskraft überprüft werden. Es ist eine Gruppe von Vermögenswerten und betrieblichen Aktivitäten, welche Produkte oder Dienstleistungen bereitstellt, die bezüglich ihrer Risiken und Chancen unterschiedlich zu denen anderer Geschäftsbereiche sind und für die einschlägige Finanzinformationen vorliegen.

### Informationen auf Unternehmensebene

Wichtige Kunden gem. IFRS 8.34 sind die ÖBB-Personenverkehr AG (Erträge über rd. 310,9 Mio. EUR [Vj: rd. 296,1 Mio. EUR]), die ÖBB-Produktion GmbH AG (Erträge über rd. 185,6 Mio. EUR [Vj: rd. 198,4 Mio. EUR]) und die Rail Cargo Austria AG (Erträge über rd. 170,7 Mio. EUR [Vj: rd. 168,8 Mio. EUR]). Diese Erträge resultieren aus dem Infrastrukturbenutzungsentgelt 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 geographischen Märkten, ungeachtet der Herkunft der Waren/ Dienstleistungen.

	2015 in Mio. EUR	2014 in Mio. EUR
Gesamterträge		
Österreich	2.987,2	3.095,1
Deutschland	37,7	14,9
Übrige Märkte	26,5	2,7
<b>Gesamt</b>	<b>3.051,4</b>	<b>3.114,7</b>

Die Darstellung der Buchwerte des Segmentvermögens und der Zugänge zu den Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten, gegliedert nach geographischen Gebieten, entfällt, nachdem sich alle Vermögenswerte, bis auf jene in Liechtenstein in Höhe von rd. 15,5 Mio. EUR (Vj: rd. 15,8 Mio. EUR) im Inland befinden. Die Zugänge zu den Sachanlagen in Liechtenstein betragen rd. 0,4 Mio. EUR. Die externen Umsatzerlöse, unterteilt nach Dienstleistungen, sind aus Erläuterung 4 ersichtlich.

### Informationen zur Segmentberichterstattung

Die Segmentberichterstattung wird im ÖBB-Infrastruktur-Konzern gemäß der Managementstruktur durchgeführt. Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern verfügt nur über ein Segment – Schieneninfrastruktur.

### 34. Erläuterungen zur Geldflussrechnung

Die Geldflussrechnung zeigt, wie sich die Zahlungsmittel des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns im Laufe des Berichtsjahres durch Mittelzu- und -abflüsse verändert haben. Innerhalb der Geldflussrechnung wird zwischen Zahlungsströmen aus der Geschäftstätigkeit, der Investitionstätigkeit und der Finanzierungstätigkeit unterschieden. Die Darstellung der operativen Teile der Geldflussrechnung erfolgt nach der indirekten Methode. Es gab keine wechselkursbedingten 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. 217,6 Mio. EUR (Vj: rd. 224,5 Mio. EUR) sowie kurzfristige Verbindlichkeiten (Ausweis unter den kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten) in Höhe von rd. 14,7 Mio. EUR (Vj: rd. 17,6 Mio. EUR). Jener Teil der Zinszahlung, welcher nach IAS 23 als Teil der Herstellungskosten von qualifizierten Vermögenswerten aktiviert wird, wird im operativen Cash Flow ausgewiesen. Die in dem Zusammenhang erhaltenen Bundeszuschüsse in Höhe von rd. 53,6 Mio. EUR werden ebenfalls im operativen Cash Flow unter Veränderungen von Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Schulden und Abgrenzungen dargestellt.

Die wesentlichen Non-Cash-Transaktionen betreffen im Berichtsjahr hauptsächlich die bilanzielle Erfassung von Veranlagungen und Verpflichtungen aus CBL-Transaktionen sowie Umgliederungen von Verwertungsobjekten in die Sachanlagen, bei denen sich im Geschäftsjahr die Nutzung geändert hat.

### 35. Tochterunternehmen

Angaben über die zum 31.12.2015 bestehenden Tochterunternehmen, assoziierten Unternehmen, Beteiligungen sowie über sonstige Anteile des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns:

Nachfolgend befindet sich eine Aufstellung jener Tochterunternehmen, an denen die ÖBB-Infrastruktur AG zum Bilanzstichtag direkt oder indirekt über andere verbundene Unternehmen Beteiligungen hält. Der Geschäftsgegenstand der Tochterunternehmen wird mit den Buchstaben a) bis h) beschrieben.



<b>ÖBB-Infrastruktur-Konzern</b>		Land, Sitz	Konsolidierungsart	
100%	ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft	A-1020 Wien	V	c)
↳	100% Austrian Rail Construction & Consulting GmbH	A-1020 Wien	VO	f)
↳	100% Austrian Rail Construction & Consulting GmbH & Co KG	A-1020 Wien	VO	f)
↳	100% Güterterminal Werndorf Projekt GmbH	A-1020 Wien	V	d)
↳	100% Hans Hechenbichler Erdölprodukte Gesellschaft m.b.H. i.L.	A-1020 Wien	VO	b)
↳	100% Mungos Sicher & Sauber GmbH	A-1150 Wien	V	e)
↳	100% Mungos Sicher & Sauber GmbH & Co KG	A-1150 Wien	V	e)
↳	100% Netz- und Streckenentwicklung GmbH	A-1020 Wien	VO	d)
↳	100% ÖBB-Immobilienmanagement Gesellschaft mbH	A-1020 Wien	V	a)
↳	100% ÖBB-Projektentwicklung GmbH	A-1020 Wien	V	b)
↳	100% ÖBB-Realitätenbeteiligungs GmbH & Co KG	A-1020 Wien	V	b)
↳	↳ 100% Businesscenter Linz Entwicklungs- und Verwertungs GmbH & Co KG	A-1020 Wien	VO	b)
↳	↳ 100% Elisabethstraße 7 Projektentwicklung GmbH & Co KG	A-1020 Wien	V	b)
↳	↳ 100% Elisabethstraße 9 Projektentwicklung GmbH & Co KG	A-1020 Wien	V	b)
↳	↳ 100% Europaplatz 1 Projektentwicklung GmbH & Co KG	A-1020 Wien	VO	b)
↳	↳ 100% Gauer mann gasse 2-4 Projektentwicklung GmbH & Co KG	A-1020 Wien	V	b)
↳	↳ 100% Mariannengasse 16-20 Projektentwicklung GmbH & Co KG	A-1020 Wien	VO	b)
↳	↳ 100% Modul Office Hauptbahnhof Graz GmbH & Co KG	A-1020 Wien	VO	b)
↳	↳ 100% Operrngasse 16 Projektentwicklung GmbH & Co KG	A-1020 Wien	V	b)
↳	↳ 100% ÖBB-Stiftungs Management Gesellschaft mbH	A-1020 Wien	VO	h)
↳	↳ 100% Rail Equipment GmbH	A-1040 Wien	V	g)
↳	↳ 100% Rail Equipment GmbH & Co KG	A-1040 Wien	V	g)
↳	↳ 51% (Vj: 100%) 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% (Vj: 30%) Weichenwerk Wörth GmbH	A-3151 St. Georgen am Steinfeld	E	c)
↳	↳ 28,54% (Vj: 25%) Breitspur Planungsgesellschaft mbH	A-1010 Wien	EO	d)
↳	↳ 8% HIT Rail B.V.	NL-3500 HA Utrecht	0	k.A.
↳	↳ stille Einlage „Am Hafen“ Garagenerrichtungs- und Betriebs GmbH & Co KG	A-6900 Bregenz	0	k.A.
↳	↳ KG-Anteil Tiefgarage Stuben Gesellschaft m.b.H. & Co. KG	A-6762 Stuben/Arlberg	0	k.A.

Sollte die Angabe mit Vj: gekennzeichnet sein, beziehen sich Angaben auf das Vorjahr.

Abkürzungen:

V	verbundenes vollkonsolidiertes Unternehmen
VO	verbundenes, aufgrund untergeordneter Bedeutung nicht vollkonsolidiertes Unternehmen
E	beteiligtes Unternehmen, nach der Equity-Methode bilanziert (assoziiertes Unternehmen)
EO	beteiligtes Unternehmen, aufgrund untergeordneter Bedeutung nicht nach der Equity-Methode bilanziert
0	sonstiges beteiligtes Unternehmen
k.A.	keine Angaben
i.L.	in Liquidation

Erläuterung der Geschäftsgegenstände der Tochterunternehmen:

- Bewirtschaftung, Verwaltung und Verwertung von Immobilien
- Projektentwicklung und Verwertung von Liegenschaften
- 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
- Optimierung und Harmonisierung der Infrastrukturplanung und Entwicklung
- Reinigung bzw. Sonderreinigung (z.B. Graffiti-Entfernung) von Bahnhöfen sowie Sicherheits- und Servicedienstleistungen
- Forschung und Entwicklung, insbesondere im Zusammenhang mit der Schieneninfrastruktur
- Beschaffung, Einkauf, Finanzierung, Instandhaltung und konzernübergreifende Vermietung von schienengebundenen Fahrzeugen, Geräten und Schienenfahrzeugen
- berufliche Aus- und Weiterbildung



Nachfolgend werden Eigenkapital und Jahresergebnis jener Tochterunternehmen dargestellt, die nicht in den Konzernabschluss einbezogen wurden und an denen zumindest 20% der Anteile gehalten werden. Die Angaben zum Eigenkapital und zum Jahresergebnis wurden aus den Jahresabschlüssen gemäß jeweiligem nationalem Bilanzierungsrecht übernommen.

	Eigenkapital in TEUR		Jahresergebnis in TEUR	
	31.12.2015	31.12.2014	2015	2014
<b>ÖBB-Infrastruktur-Konzern</b>				
Austrian Rail Construction & Consulting GmbH	138	141	-2	0
Austrian Rail Construction & Consulting GmbH & Co KG	207	208	-3	-2
Hans Hechenbichler Erdölprodukte Gesellschaft m.b.H. i.L.	423	430	-7	-5
Netz- und Streckenentwicklung GmbH	421	394	28	15
Businesscenter Linz Entwicklungs- und Verwertungs GmbH & Co KG	-2	-1	-1	-1
Europaplatz 1 Projektentwicklung GmbH & Co KG	-2	-1	-1	-1
Mariannengasse 16-20 Projektentwicklung GmbH & Co KG	12.656	12.787	-131	-176
Modul Office Hauptbahnhof Graz GmbH & Co KG	-2	-1	-1	-1
ÖBB-Stiftungs Management Gesellschaft mbH	70	70	0	0
Breitspur Planungsgesellschaft mbH	5.402	1.918	-1.016	-262

Abkürzungen:

i.L. in Liquidation

### 36. Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Die Vorstände der ÖBB-Infrastruktur AG haben den geprüften Konzernabschluss zum 31.12.2015 am 31.03.2016 zur Weitergabe an den Aufsichtsrat freigegeben. Der Aufsichtsrat hat die Aufgabe, den Konzernabschluss zu prüfen und zu erklären, ob er den Konzernabschluss billigt.

Mit 01.01.2016 erfolgt die Umsetzung der Marktöffnung im Bahnstrommarkt verbunden mit einer Trennung von Energie und Netz. Vor dem Hintergrund der Marktöffnung steht die ÖBB-Infrastruktur AG nun geänderten Rahmenbedingungen gegenüber. Daraus können der ÖBB-Infrastruktur AG Wettbewerbsnachteile entstehen, wenn die etwaigen Mehrkosten aufgrund dieser Einkaufsstrategie im Vergleich zur kurzfristigen Beschaffung nicht über die Netzentgelte solidarisiert werden können. Für erwartete Mehrkosten im Zusammenhang mit langfristigen Strombezugsverträgen wurden Vorsorgen gebildet.

Mit 15.03.2016 wurde eine CBL-Transaktion zur Gänze vorzeitig aufgelöst. Diese CBL-Transaktion betrifft rechtlich im Außenverhältnis die ÖBB-Infrastruktur AG. Im Innenverhältnis wurde diese Transaktion an die Konzerngesellschaften ÖBB-Personenverkehr AG, ÖBB-Produktion GmbH und Rail Cargo Austria AG als Subleasenehmer weiterverrechnet.

## 37. Die Organe der Muttergesellschaft des Konzerns

### Vorstandsmitglieder

KR Ing. Franz Seiser  
DI Franz Bauer  
Ing. Mag. (FH) Andreas Matthä

### Aufsichtsratsmitglieder

Mag. Christian Kern  
Mag. Josef Halbmayr, MBA  
DI Herbert Kasser

Vorsitzender  
1. Stellvertreter des Vorsitzenden  
2. Stellvertreter des Vorsitzenden

Lic.iur. Philippe Gauderon  
Mag. Maria Kubitschek bis 02.07.2015  
Dr. Tanja Wielgoß  
Mag. Silvia Angelo ab 02.07.2015

Günter Blumthaler  
Peter Dydych  
Gottfried Winkler

Belegschaftsvertreter  
Belegschaftsvertreter  
Belegschaftsvertreter

Eine Darstellung über im Berichtszeitraum gewährte Vergütungen bzw. Vorschüsse und Kredite oder zugunsten dieser Personen eingegangenen Haftungsverhältnisse ist in Erläuterung 32 ersichtlich.

Wien, am 31.03.2016

Der Vorstand

DI Franz Bauer e.h.  
Ressort Infrastrukturanlagenbereitstellung

Ing. Mag. (FH) Andreas Matthä e.h.  
Ressort Finanzen, Markt, Service

KR Ing. Franz Seiser e.h.  
Ressort Betrieb und Systeme

## Bericht zum Konzernabschluss

Wir haben den beigefügten Konzernabschluss der **ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft, Wien**, für das Geschäftsjahr vom 1. Jänner 2015 bis zum 31. Dezember 2015 geprüft. Dieser Konzernabschluss umfasst die Konzernbilanz zum 31. Dezember 2015, die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, die Konzerngesamtergebnisrechnung, die Konzerngeldflussrechnung und die Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals für das am 31. Dezember 2015 endende Geschäftsjahr sowie den Konzernanhang.

### Verantwortung der gesetzlichen Vertreter für den Konzernabschluss und die Konzernbuchführung

Die gesetzlichen Vertreter des Konzerns sind für die Konzernbuchführung sowie für die Aufstellung und den Inhalt eines Konzernabschlusses verantwortlich, der ein möglichst getreues Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns in Übereinstimmung mit International Financial Reporting Standards (IFRSs), wie sie in der EU anzuwenden sind, sowie mit den in Österreich geltenden anzuwendenden Vorschriften vermittelt. Diese Verantwortung beinhaltet: Gestaltung, Umsetzung und Aufrechterhaltung eines internen Kontrollsystems, soweit dieses für die Aufstellung des Konzernabschlusses und die Vermittlung eines möglichst getreuen Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns von Bedeutung ist, damit dieser frei von wesentlichen Fehldarstellungen, sei es auf Grund beabsichtigter oder unbeabsichtigter Fehler, ist; die Auswahl und Anwendung geeigneter Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden; die Vornahme von Schätzungen, die unter Berücksichtigung der gegebenen Rahmenbedingungen angemessen erscheinen.

### Verantwortung des Abschlussprüfers und Beschreibung von Art und Umfang der gesetzlichen Abschlussprüfung

Unsere Verantwortung besteht in der Abgabe eines Prüfungsurteils zu diesem Konzernabschluss auf der Grundlage unserer Prüfung. Wir haben unsere Prüfung unter Beachtung der in Österreich geltenden gesetzlichen Vorschriften und der vom International Auditing and Assurance Standards Board (IAASB) der International Federation of Accountants (IFAC) herausgegebenen International Standards on Auditing (ISAs) durchgeführt. Diese Grundsätze erfordern, dass wir die Ständeregeln einhalten und die Prüfung so planen und durchführen, dass wir uns mit hinreichender Sicherheit ein Urteil darüber bilden können, ob der Konzernabschluss frei von wesentlichen Fehldarstellungen ist.

Eine Prüfung beinhaltet die Durchführung von Prüfungshandlungen zur Erlangung von Prüfungsnachweisen hinsichtlich der Beträge und sonstigen Angaben im Konzernabschluss.

Die Auswahl der Prüfungshandlungen liegt im pflichtgemäßen Ermessen des Abschlussprüfers unter Berücksichtigung seiner Einschätzung des Risikos eines Auftretens wesentlicher Fehldarstellungen, sei es auf Grund von beabsichtigten oder unbeabsichtigten Fehlern. Bei der Vornahme dieser Risikoeinschätzung berücksichtigt der Abschlussprüfer das interne Kontrollsystem, soweit es für die Aufstellung des Konzernabschlusses und die Vermittlung eines möglichst getreuen Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns von Bedeutung ist, um unter Berücksichtigung der Rahmenbedingungen geeignete Prüfungshandlungen festzulegen, nicht jedoch um ein Prüfungsurteil über die Wirksamkeit der internen Kontrollen des Konzerns abzugeben. Die Prüfung umfasst ferner die Beurteilung der Angemessenheit der angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden und der von den gesetzlichen Vertretern vorgenommenen wesentlichen Schätzungen sowie eine Würdigung der Gesamtaussage des Konzernabschlusses.

Wir sind der Auffassung, dass wir ausreichende und geeignete Prüfungsnachweise erlangt haben, sodass unsere Prüfung eine hinreichend sichere Grundlage für unser Prüfungsurteil darstellt.

### Prüfungsurteil

Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt. Auf Grund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse entspricht der Konzernabschluss nach unserer Beurteilung den gesetzlichen Vorschriften und vermittelt ein möglichst getreues Bild der Vermögens- und Finanzlage des Konzerns zum 31. Dezember 2015 sowie der Ertragslage des Konzerns und der Zahlungsströme des Konzerns für das Geschäftsjahr vom 1. Jänner 2015 bis zum 31. Dezember 2015 in Übereinstimmung mit den International Financial Reporting Standards (IFRSs), wie sie in der EU anzuwenden sind, sowie mit den in Österreich geltenden anzuwendenden Vorschriften.

### Aussagen zum Konzernlagebericht

Der Konzernlagebericht ist auf Grund der gesetzlichen Vorschriften darauf zu prüfen, ob er mit dem Konzernabschluss in Einklang steht und ob die sonstigen Angaben im Konzernlagebericht nicht eine falsche Vorstellung von der Lage des Konzerns erwecken. Der Bestätigungsvermerk hat auch eine Aussage darüber zu enthalten, ob der Konzernlagebericht mit dem Konzernabschluss in Einklang steht und ob die Angaben nach § 243a Abs. 2 UGB zutreffen.

Der Konzernlagebericht steht nach unserer Beurteilung in Einklang mit dem Konzernabschluss. Die Angaben gemäß § 243a Abs. 2 UGB sind zutreffend.

Wien, am 31. März 2016

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](mailto:infra.kundenservice@oebb.at)  
[oebb.at/infrastruktur](http://oebb.at/infrastruktur)

### Disclaimer

Die in diesem Bericht enthaltenen Angaben wurden nach bestem Wissen erstellt und mit großer Sorgfalt auf ihre Richtigkeit überprüft. Satz- und Druckfehler vorbehalten. Dieser Geschäftsbericht (umgesetzt mit FIRE.sys) ist nur in elektronischem Format verfügbar: [infra.oebb.at/gb2015](http://infra.oebb.at/gb2015)

### Anfragen zum Geschäftsbericht

ÖBB-Holding AG  
Konzernkommunikation & Marketing  
Am Hauptbahnhof 2  
1100 Wien  
Tel: +43 1 93000-44075  
E-Mail: [kommunikation@oebb.at](mailto:kommunikation@oebb.at)  
[oebb.at](http://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.

