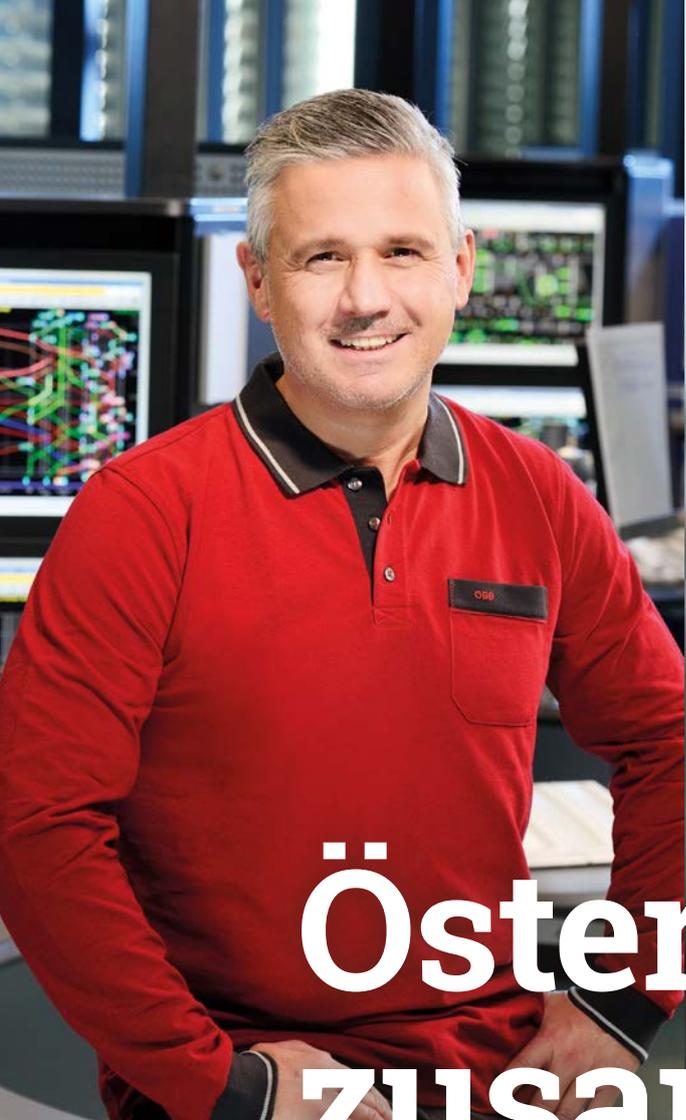




OBB



Österreich  
zusammen  
bringen.



GESCHÄFTSBERICHT 2017  
ÖBB-INFRASTRUKTUR AG

# Inhalt

<b>KONZERNLAGEBERICHT</b>	2	<b>KONZERNABSCHLUSS</b>	75
A. Struktur und Beteiligungen	2	Konzern-Gewinn-und-Verlust-Rechnung 2017	75
B. Rahmenbedingungen und Marktumfeld	4	Gesamtergebnisrechnung 2017	76
C. Wirtschafts- und Prognosebericht	9	Konzern-Bilanz zum 31.12.2017	77
D. Forschung und Entwicklung	27	Konzern-Geldflussrechnung 2017	78
E. Konzernbeziehungen	29	Darstellung der Veränderung des Konzern-Eigenkapitals 2017	79
F. Chancen-/Risikobericht	32	<b>ERLÄUTERUNGEN ZUM KONZERNABSCHLUSS</b>	
G. Nicht finanzielle Erklärung	35	<b>ZUM 31.12.2017</b>	80
H. Anmerkungen zum Lagebericht	72	A. Grundlagen und Methoden	80
Glossar	73	B. Erläuterungen zur Konzern-Bilanz und	
Erklärung gem. § 82 (4) Z 3 BörseG	74	Konzern-Gewinn-und-Verlust-Rechnung	95
		C. Sonstige Angaben zum Konzernabschluss	120
		<b>BESTÄTIGUNGSVERMERK</b>	149

# Konzernlagebericht

## A. Struktur und Beteiligungen

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

Die ÖBB-Infrastruktur AG betreibt ein integriertes Managementsystem, das die Verbesserung der Unternehmensqualität insbesondere im Bereich der Struktur unterstützt. Unter „Struktur“ werden sämtliche Aufgaben, Kompetenzen, Verantwortungen, Abläufe und Regelungen im Unternehmen zu allen inhaltlichen Aspekten verstanden. Die ÖBB-Infrastruktur AG und ihre wesentlichen Tochtergesellschaften sind gemäß den entsprechenden internationalen Normen zertifiziert:

	ISO 9001: 2015	ISO 14001: 2015	OHSAS 18001: 2007	SMS gem. EisbG § 39	SCC
ÖBB-Infrastruktur AG	X	X	X	X	
ÖBB-Immobilienmanagement Gesellschaft mbH	X	X	X		
	(9001:2008)	(14001:2004)			
Rail Equipment GmbH & Co KG	X	X	X		
Mungos Sicher & Sauber GmbH & Co KG	X	X			X

Das integrierte Managementsystem folgt dem allgemein üblichen Managementkreislauf, Plan-Do-Check-Act. Maßnahmen, Ziele und Wirksamkeit des integrierten Managementsystems werden im Rahmen einer jährlichen Managementbewertung dem Vorstand der ÖBB-Infrastruktur AG zur Kenntnis gebracht.

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

### Die Beteiligungen

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

	per 31.12.2017	per 31.12.2016
Beteiligungen >50%	24	24
Beteiligung 20-50%	3	3
<i>davon im Ausland</i>	1	1
Beteiligungen <20%	4	3
<i>davon im Ausland</i>	2	1
<b>Summe</b>	<b>31</b>	<b>30</b>
<i>davon im Ausland</i>	3	2

### Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern

Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern mit insgesamt 18.172 MitarbeiterInnen betreibt in Österreich 1.070 Bahnhöfe und Haltestellen sowie die Schieneninfrastruktur, die von der ÖBB-Personenverkehr AG, der Rail Cargo Austria AG, zwei weiteren zum ÖBB-Konzern gehörenden Gesellschaften und von anderen, nicht zum ÖBB-Konzern gehörenden Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) genützt werden.

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

Die ÖBB-Immobilienmanagement Gesellschaft mbH bietet moderne Immobiliendienstleistungen an, konzernintern und auch extern. Mit rd. 25.700 Liegenschaften sind die ÖBB einer der größten Immobilieneigentümer Österreichs. Die ÖBB-Immobilienmanagement Gesellschaft mbH – eine hundertprozentige Tochter der ÖBB-Infrastruktur AG – agiert als gesamtheitlicher Immobiliendienstleister primär innerhalb des ÖBB-Konzerns. Ihr Aufgabengebiet umfasst den Verkauf und die Verwertung von Immobilien, Projektentwicklung, Umsetzung der Bahnhofsoffensive, Liegenschaftsverwaltung, Facility-Management, Raummanagement sowie die Vertragsabwicklung für Filmproduktionen und Events auf Bahnhöfen. Sie entwickelt und verwertet nicht betriebsnotwendige Liegenschaften und betreut ein umfassendes Portfolio von rd. 5.000 Gebäuden sowie rd. 1.100 Bahnhöfen und Haltestellen über ihren gesamten Lebenszyklus. Das Leistungsspektrum umfasst die kaufmännische und technische Hausverwaltung sowie die Anlagenverantwortung für grundsätzlich alle Hochbauanlagen des ÖBB-Konzerns inkl. Bahnhöfen. Ihr Verantwortungsbereich umfasst zudem die Erstellung von hochbaurelevanten Qualitätsstandards und Prüfsystemen. Rd. 780 MitarbeiterInnen sorgen österreichweit für die professionelle und effiziente Abwicklung des umfassenden Leistungsportfolios. Für den Teilkonzern ÖBB-Infrastruktur konnten im Geschäftsjahr 2017 aus der Verwertung von Liegenschaften Ergebnisbeiträge (Erlöse abzüglich Buchwerte und Rückstellungen) in Höhe von rd. 78,3 Mio. EUR (Vj: rd. 77,5 Mio. EUR) erzielt werden.

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

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, insbesondere deren Wartung, Inspektion und Instandsetzung. Die Beteiligung der ÖBB-Infrastruktur AG an der WS Service GmbH beträgt 51%.

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

Um den Erwartungen und Steigerungen des Gütertransportes auf der Schiene auch zukünftig zu entsprechen und im Hinblick auf die Freimachung der innerstädtischen Flächen des Frachtenbahnhofs Wien Nordwest wurden die ÖBB-Güterzentrum Wien Süd Betriebsgesellschaft m.b.H. und ÖBB-Güterzentrum Wien Süd Betriebsgesellschaft m.b.H. & Co KG im Juni und Dezember 2016 als 100%ige Tochtergesellschaften der ÖBB-Infrastruktur AG gegründet. Die ÖBB-Güterzentrum Wien Süd Betriebsgesellschaft m.b.H. fungiert als Komplementärin der ÖBB-Güterzentrum Wien Süd Betriebsgesellschaft m.b.H. & Co KG. Seit dem 01.01.2017 ist die Gesellschaft als Betreiberin des Güterzentrums in Wien Süd tätig. Angeboten werden neben den klassischen Umschlagleistungen im kombinierten Verkehr auch Logistikleistungen wie z. B. die Be- und Entladung von Containern mit Waren, die ebenfalls auf der Schiene nach Wien Süd gebracht werden. Mit der weltweit zweitgrößten Reederei Mediterranean Shipping Company (MSC) wurde eine langfristige Kooperationsvereinbarung abgeschlossen. MSC nutzt den neuen Standort in Wien Süd als zentralen Stützpunkt für die Leercontainerversorgung in Zentraleuropa.

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

Weitere wesentliche Tochtergesellschaften 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, die Operngasse 16 Projektentwicklung GmbH & Co KG, Mariannengasse 16–20 Projektentwicklung GmbH & Co KG sowie die Rail Equipment GmbH.

Die ÖBB-Infrastruktur AG stellt nicht nur die österreichische Schieneninfrastruktur zur Verfügung, sondern ist auch Arbeitgeber für insgesamt 18.172 MitarbeiterInnen. Die ÖBB-Infrastruktur AG arbeitet mit Partnern in den folgenden Bereichen zusammen:

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

### Zweigniederlassungen

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

## B. Rahmenbedingungen und Marktumfeld

### B.1. Konjunkturelle Rahmenbedingungen

#### Globale Wirtschaftsentwicklung

2017 brachte weltweit ebenso wie in Europa die Rückkehr zu solideren Wachstumsraten. Die Exporte Chinas sind um 8,5% gewachsen.<sup>1</sup> Das hat zu einer günstigen Entwicklung des Welthandels und des Container-Umschlags auch in europäischen Häfen beigetragen.

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

Kennzahlen und Prognosen zur globalen Wirtschaftslage	2016	2017	2018
Eurozone	1,8	2,4	2,2
USA	1,5	2,3	2,7
China	6,7	6,8	6,6
Welt	3,2	3,7	3,9
Welthandel (Güter und Dienstleistungen), real	2,5	4,7	4,6
Rohölpreis (in USD)	-15,7	23,1	11,7
Rohstoffpreis (in USD)	-1,6	6,5	-0,5

Quelle: IWF, World Economic Outlook – Update 1/2018

Der Wirtschaftsaufschwung hat sich 2017 in allen wichtigen Wirtschaftsräumen der Welt manifestiert und gibt Anlass zu Optimismus für die Entwicklung der Weltwirtschaft 2018. Ernsthafte Risiken bleiben jedoch bestehen. Trotz geringerer Finanz- und Währungsturbulenzen sind viele nationale Haushalte weiterhin hoch verschuldet, und die internationalen Handelsbilanzen zeigen insbesondere im Verhältnis zu China weiterhin extremes Ungleichgewicht. Die expansive Geldpolitik einiger Nationalbanken hat die Gefahr von Spekulationsblasen bei Immobilien und Wertpapieren verstärkt, und schließlich könnten politische Signale aus den USA auf eine mögliche Rückkehr des Protektionismus hindeuten, mit gravierenden Auswirkungen für die stark exportorientierte europäische Wirtschaft.

Mehrere regionale Entwicklungen könnten den Gang der Weltwirtschaft 2018 beeinflussen. Unsicherheit herrscht zum Beispiel darüber, wie sich neue Zielsetzungen Chinas, ein wesentliches Zugpferd der Weltwirtschaft, auswirken werden, und risikoreiche Entwicklungen im Iran und auf der arabischen Halbinsel könnten jene Region destabilisieren, die 30 Prozent des Welt-Ölbedarfs deckt. Die Aufhebung der Sanktionen gegen den Iran hat vor allem in Europa Hoffnungen auf wachsende Handelsbeziehungen mit diesem potenziell starken Partner geweckt. Durch Widerstand aus den USA, der sich 2018 noch verstärken könnte, ist das Geschäft allerdings bislang nur zögerlich in Gang gekommen.

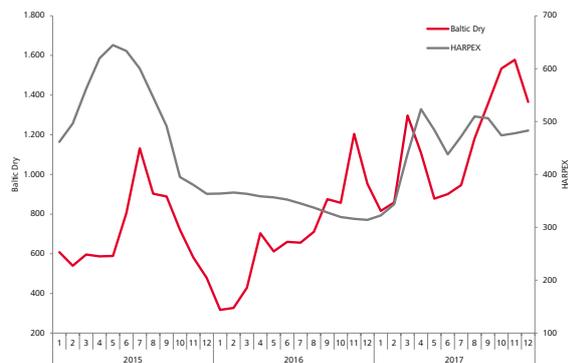
Die weltweite Wirtschaftsentwicklung der kommenden Jahre wird auch davon abhängen, ob die Zentralbanken einen möglichst reibungslosen Ausstieg aus der extremen Niedrigzinsphase schaffen. Die US-Notenbank hat den Leitzins im Laufe des Jahres 2017 dreimal erhöht und dürfte diesen Kurs fortsetzen. Auch die Europäische Zentralbank könnte den Wirtschaftsaufschwung für Zinserhöhungen nutzen.

Schon Ende 2016 haben die Preise für einige Rohstoffe – namentlich Kupfer und Eisenerz – die Talsohle verlassen. Während die Preise 2017 stark gestiegen sind, ist für 2018 eine Stagnation prognostiziert. Bei Rohöl werden Vorhersagen dadurch erschwert, dass Turbulenzen in der ölfreudigen Golfregion sowie Kursschwankungen des US-Dollar gegenüber anderen wichtigen Währungen für Unsicherheit sorgen.

<sup>1</sup> Trading Economics

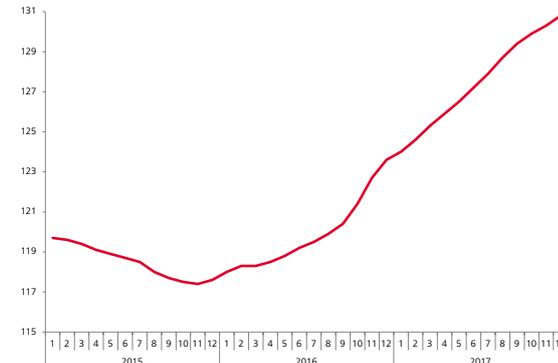
**Entwicklung der weltweiten Schifffahrtsindizes (Index-Punkte)**

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



Quelle: Baltic Exchange, Harper Petersen & Co

RWI/ISL-Containerumschlag-Index



Quelle: RWI und ISL

Der aktuelle konjunkturelle Aufschwung 2017 zeigt sich auch in der Hochseeschifffahrt: Das Wachstum des Containerumschlages im Jahr 2016 setzte sich auch 2017 fort. Die Hochseeschifffahrt erholt sich somit von der wirtschaftlichen Krise. Hintergrund der Krise waren große Überkapazitäten, die durch einen schwächeren Welthandel noch verschärft wurden. Zwischen 2014 und 2016 brachen die Transportpreise radikal ein und brachten die Reedereien in starke finanzielle Bedrängnis. 2017 stiegen sowohl die Frachtraten für Rohstoffe (siehe Baltic-Dry-Index) als auch jene für Fertigprodukte bzw. Container (siehe HARPEX). 2017 hat sich das Wachstum großer und der Rückgang des Marktanteils kleiner Reedereien fortgesetzt – gestützt durch zahlreiche (angekündigte) Fusionen.

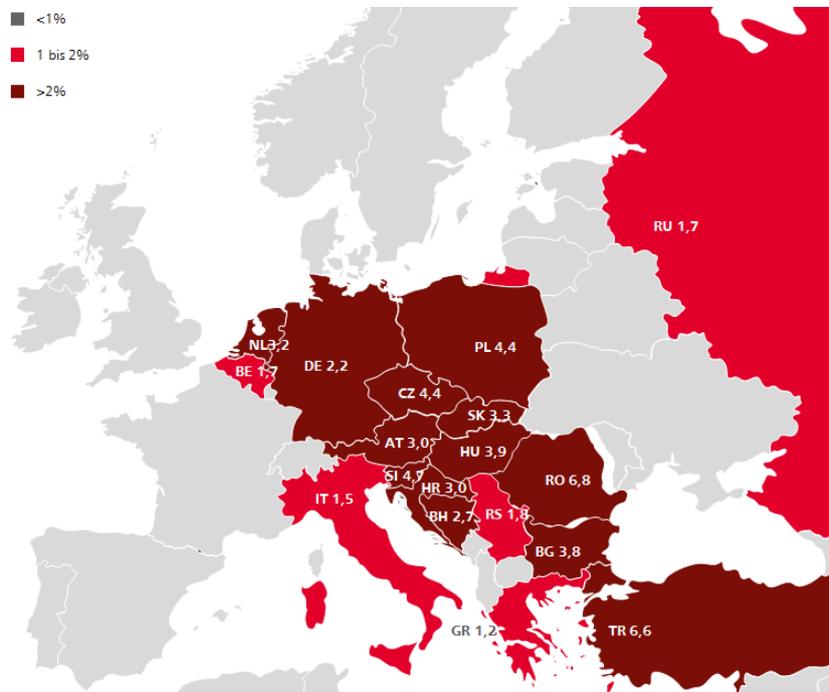
**Europäische Wirtschaftsentwicklung**

Die europäische Wirtschaft hat im Jahr 2017 mit einem realen BIP-Wachstum von 2,4% im Euroraum ihr stärkstes Wachstum seit zehn Jahren verzeichnet.<sup>2</sup> Vor dem Hintergrund günstiger Finanzierungsbedingungen, nachlassender Unsicherheit und einer deutlichen Aufhellung des Geschäftsklimas haben 2017 auch die Investitionen angezogen. Auch für 2018 wird ein stabiles BIP-Wachstum von 2,2% prognostiziert. Die wirtschaftliche Erholung in Europa sollte sich demnach insgesamt fortsetzen.

2017 gab es jedoch weiterhin erhebliche wirtschaftliche Unterschiede zwischen den Mitgliedstaaten. Auch in Zeiten des Aufschwungs blieben langjährige Charakteristika wie geringeres Wachstum in den Südländern und stärkeres Wachstum in den neuen (östlichen) EU-Ländern erhalten. Trotz sinkender Tendenz ist die Arbeitslosigkeit in vielen Ländern nach wie vor hoch. An EU-internen Risiken für die weitere Wirtschaftsentwicklung wären der Ausgang der Brexit-Verhandlungen, ein Anstieg der langfristigen Zinssätze und eine stärkere Aufwertung des Euro zu nennen.

<sup>2</sup> IWF, World Economic Outlook – Update 1/2018

**Wirtschaftsentwicklung 2017 für die ÖBB Märkte (BIP-Änderungen gegenüber dem Vorjahr in %, real)**



Quelle: Consensus Economics Jänner 2018, WIFO Prognose für 2017 bis 2019

**Österreichische Wirtschaftsentwicklung**

In Österreich wird für 2018 ein solides BIP-Wachstum von 3,0% gegenüber dem Vorjahr erwartet.<sup>3</sup> Die positive Wirtschaftsentwicklung lässt sich auf eine erhöhte Inlandsnachfrage seit dem Jahr 2016 und ein beschleunigtes Welthandelwachstum im Jahr 2017 zurückführen.

Die Steigerung der privaten Konsumausgaben ist ein Grund für die positive Entwicklung der Inlandsnachfrage. Die Konsumausgaben der privaten Haushalte wuchsen im Jahr 2015 moderat um 0,5%, und signifikant um 1,5% in den Folgejahren 2016 und 2017. Die realen Bruttoanlageinvestitionen legten zu und verzeichneten einen Anstieg um 3,7% im Jahr 2016 und um 5,3% im Jahr 2017. Dieser Trend setzt sich mit einem prognostizierten Wachstum von 3,3% für 2018 fort. Die Auftragsentwicklung im Export blieb bis 2016 mäßig. Die positiven Entwicklungen der privaten Konsumausgaben und der Bruttoanlageinvestitionen bei schwacher Exportleistung lassen einen Anstieg der Inlandsnachfrage und somit des BIP erwarten.

Im Jahr 2017 trug der Außenhandel zusätzlich zum Wirtschaftswachstum in Österreich bei. Während 2016 insbesondere die Inlandsnachfrage für Zuwächse sorgte, entwickelt sich seit 2017 die steigende Exportleistung zum zweiten wachstumstreibenden Faktor des BIP. Die realen Warenexporte wuchsen 2017 um 5,8%, und auch 2018 wird ein fast unverändert hohes Wachstum von 5,5% prognostiziert – damit wachsen die Exporte in beiden Jahren stärker als die Importe.

**Kennzahlen und Prognosen zur Wirtschaftslage in Österreich**

Größe	Einheit	2016	2017	2018
Bruttoinlandsprodukt, real		1,5	3,0	3,0
davon Herstellung von Waren		1,3	6,4	6,8
Warenexporte		1,3	5,8	5,5
Warenimporte	Veränderung in %	3,2	5,2	4,5
Bruttoanlageinvestitionen, real		3,7	5,3	3,3
Private Konsumausgaben, real		1,5	1,5	1,7
Inflationsrate (Verbraucherpreise)		0,9	2,1	2,0
Maastricht-Defizit	in % des BIP	-1,6	-0,6	-0,4
Arbeitslosenquote	in % der Erwerbspersonen	6,0	5,6	5,4

Quelle: WIFO, Prognose 2017 bis 2019

<sup>3</sup> WIFO, Prognose 2017 bis 2019

### Entwicklung der Industrieproduktion in Österreich



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

Es ist davon auszugehen, dass aufgrund der guten Wirtschaftslage auch der Schienenverkehrsmarkt positiv beeinflusst wird. In der Mittelfristplanung werden Mengensteigerungen erwartet, welche die Ertragskraft des Unternehmens nachhaltig festigen werden. Um diesen Trend zu stärken, wird das Angebot weiter optimiert und insbesondere der Zugang zum System Schiene vereinfacht.

### Kapitalmärkte und Staatshaushalt

Das Zinsniveau von Bundesanleihen ist entscheidend für die Konditionen der Aufnahme von Fremdkapital der ÖBB-Infrastruktur AG. Das Unternehmen nimmt Finanzierungen vor allem in Form von Darlehen der Republik Österreich auf. Die Emissionsrenditen der Bundesanleihen waren auch im Jahr 2017 niedrig. Sie lagen bei etwa 0,4% für eine ca. 10-jährige Laufzeit. Eine Anleihe mit 43-jähriger Laufzeit wurde mit einer Rendite von 0,88% platziert. Die durchschnittliche Umlaufrendite der österreichischen Bundesanleihen ist 2017 gegenüber 2016 geringfügig auf 0,2% gestiegen. Für 2018 dürfte mit einem weiteren geringfügigen Anstieg zu rechnen sein.

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

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

### Viertes Eisenbahnpaket – technische Säule

Um die EU-Richtlinien „Interoperabilität“ und „Sicherheit“ in die nationale Gesetzgebung der Mitgliedstaaten bis Juni 2019 umzusetzen, wird auf europäischer Ebene intensiv an den Implementierungs- bzw. Durchführungsrechtsakten gearbeitet. Der Implementierungsakt „Single Safety Certificate“ beinhaltet Bestimmungen für die Neueinreichung bzw. Verlängerung von EVU-Sicherheitsbescheinigungen, welche in Zukunft von der Eisenbahnagentur der Europäischen Union europaweit vergeben werden. Außerdem ist die Agentur ab Mitte 2019 für die europäische Fahrzeugzulassung sowie streckenseitige ERTMS-Bewilligung (European Railway Traffic Management System) zuständig. Alle Anträge müssen künftig über das „One-Stop-Shop“-IT-Tool eingereicht werden. Es sind Bearbeitungsfristen vorgesehen, um Genehmigungsprozesse zu beschleunigen. Somit soll die Agentur als eine europäische Behörde im Sinne der Effizienz- und Interoperabilitätssteigerung sowie Abschaffung nationaler Markthindernisse agieren. Der ÖBB-Konzern bereitet sich durch ein laufendes Monitoring und Mitarbeit in den vorbereitenden Arbeitsgruppen intensiv auf die neuen Rahmenbedingungen ab 2019 vor.

### European Accessibility Act – Barrierefreiheits-Richtlinie

Diese neue EU-weite Richtlinie soll mittels verbesserter Barrierefreiheit die Autonomie und Mobilität von Menschen erleichtern, die aufgrund einer Behinderung, gesundheitlichen Beeinträchtigung oder aufgrund ihres Alters auf einen Zugang ohne Hindernisse angewiesen sind. Im Bahnbereich dient bereits seit 2008 die TSI-PRM (Technische Spezifikation für Interoperabilität – Zugänglichkeit für Menschen mit Behinderungen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität) als harmonisiertes Regelwerk für den barrierefreien Zugang. Um eine Stabilität der Planungsvorgaben für Eisenbahninfrastruktur und Fahrzeuge zu gewährleisten, ist eine Kompatibilität zwischen den Vorgaben aus der TSI-PRM und jenen aus dem neuen European Accessibility Act unbedingt anzustreben. Während das Europäische Parlament seine Position bereits in erster Lesung verabschiedet hat, wird auf eine Entscheidung im Rat gewartet. Mit einer Erledigung ist im Zuge der österreichischen Ratspräsidentschaft zu rechnen (2. HJ 2018).

## Bahnlärm

Bahnlärm gilt als „ökologische Achillesferse der Eisenbahnen in Europa“. Zusätzlich zu den nationalen Verordnungen zum Schienenverkehrslärm sind 2002 mit der EG-Umgebungslärmrichtlinie (2002/49/EG) EU-weite einheitliche Regelungen zur Erhebung und Darstellung von Schallimmissionen mittels sogenannter Lärmindizes festgelegt worden. Für den Bahnsektor gilt für (neu zuzulassende) Schienenfahrzeuge seit 2006 die EU-weit anzuwendende Technische Spezifikation für die Interoperabilität (TSI) zum Teilsystem „Fahrzeuge — Lärm“ (zuletzt geändert durch Verordnung (EU) Nr. 1304/2014) mit Schallpegelgrenzwerten für das Stand-, Anfahr- und Vorbeifahrtgeräusch sowie das Innengeräusch im Führerstand. Im Rahmen einer Überarbeitung der TSI Noise strebt die EU-Kommission die Anwendung der Grenzwerte auch für Bestandsgüterwägen und Nebenfahrzeuge ab 2022 an.

## Mobility Package

Mit ihrem am 31. Mai 2017 vorgelegten Maßnahmenpaket zur Modernisierung von Mobilität und Verkehr in Europa („Mobility-Package“) schlägt die Europäische Kommission eine Neustrukturierung des wettbewerbs-, sozial- und umweltpolitischen Ordnungsrahmens für den Straßengüterverkehr in den EU-Mitgliedstaaten vor. Mit verschiedenen Rechtsakten sollen die Verkehrssicherheit verbessert, eine gerechtere Mauterhebung gefördert, Luftverschmutzung, Verkehrsüberlastung und illegale Beschäftigung bekämpft, sozialverträgliche Bedingungen für Arbeitnehmer geschaffen und der Verwaltungsmehraufwand für Unternehmen verringert werden. Das Maßnahmenpaket könnte deshalb entscheidend zur Harmonisierung des innereuropäischen intermodalen Wettbewerbs beitragen. Die Herausforderung wird darin bestehen, die Prinzipien der Wettbewerbs-, Niederlassungs- und Dienstleistungsfreiheit des Binnenmarktes mit sozialen und Umweltinteressen in Einklang zu bringen. Die ÖBB begleiten den Gesetzwerdungsprozess auf nationaler, wie europäischer Ebene, um ihre Interessen geltend zu machen. Derzeit ist nicht absehbar, wann das Paket zugeschnürt und verabschiedet wird.

Das Paket umfasst insgesamt acht Legislativakte (u. a. Eurovignette, einheitliches E-Mautsystem, Sozialbestimmungen LenkerInnen, delegierter Rechtsakt zu multi-modalen Verkehrsdaten etc.). Für die ÖBB ist aus diesem Paket die Wegekosten-Eurovignetten-Richtlinie am entscheidendsten. Über diese wird am 24. Mai im Ausschuss abgestimmt. Die erste Lesung im EU-Parlament ist nach jetzigem Stand für 12. Juni 2018 vorgesehen.

## Vorsitz Österreichische Ratspräsidentschaft

Die ÖBB bereiten sich intensiv auf die bevorstehende EU Ratspräsidentschaft im 2. Halbjahr 2018 vor. Einen wesentlichen Schwerpunkt bildet das Thema der Dekarbonisierung bzw. des Klimaschutzes. Ziel ist es für Rahmenbedingungen zu werben, die zu einer schrittweisen Verlagerung von Verkehren auf die Schiene führen, um so die Klimaschutzziele erreichen zu können.

### B.3. Marktumfeld

Im Oktober 2016 wurde vom Ministerrat der ÖBB Rahmenplan für die Jahre 2017 bis 2022 verabschiedet. Der ÖBB-Infrastruktur-Rahmenplan für die Jahre 2017 bis 2022 umfasst Investitionen von 15,2 Mrd. EUR. Ein Schwerpunkt liegt auf dem Ausbau der Südstrecke. Im Juni 2017 hat der Verwaltungsgerichtshof eine Revision gegen den Bau des Semmering-Basistunnels zurückgewiesen. Damit dürfte die letzte Hürde für die 2026 vorgesehene Fertigstellung des Tunnels gefallen sein. Mit dem Tunnel wäre dann die neue Südstrecke komplett. Damit wird eine Fahrzeit Wien – Klagenfurt von 2h 40min Stunden ermöglicht, was eine Fahrzeitverkürzung von 1h 20min bedeutet. Als Flachbahn wird die neue Südstrecke vor allem den Güterverkehr erleichtern. Das gilt sowohl für die Erschließung der Industriestandorte entlang der Strecke als auch für den Transit-Güterverkehr. Am Schnittpunkt von West- und Südstrecke wurde 2017 das Güterverkehrszentrum Wien Süd in Betrieb genommen. Als leistungsfähige Anbindung dieses Zentrums nach Süden ist seit 2016 der Ausbau der Pottendorfer Linie im Gange. Ihre Fertigstellung ist für 2023 vorgesehen. Ein bereits stark ausgelasteter Terminal-Standort ist Wolfurt. Der dortige Güterterminal wird bis Mitte 2018 den Erfordernissen der wachsenden Nachfrage angepasst.

Beim Bau des Brenner Basistunnels wurde 2017 bereits an vier Abschnitten gearbeitet. Bau und Finanzierung des längsten Tunnels der Welt gelten beiderseits der Brennergrenze als gesichert. Sorgen bereiten jedoch die Zulaufstrecken vor allem in Deutschland. Laut Aussage des deutschen Verkehrsministers im Frühjahr 2017 sei mit einem Ausbau der Strecke im deutschen Inntal „erst in etwa 20 Jahren“ zu rechnen.<sup>4</sup>

Koper (Slowenien) ist der Österreich am nächsten gelegene Hochseehafen. Seit Langem soll die Strecke von Koper ins Hinterland ein zweites Gleis erhalten. Im Herbst 2017 hat eine erfolgreiche Volksabstimmung dem Projekt neuen Schub verliehen, was auf einen baldigen Beginn der Arbeiten hoffen lässt.

<sup>4</sup> Die Presse 07.03.2017

Nach der gesetzlich verankerten Leitstrategie hat der weitere Ausbau der Eisenbahn-Infrastruktur einen integralen Taktfahrplan für den Bahn-Personenverkehr zu ermöglichen. Dieser Taktfahrplan wird seit dem Fahrplanwechsel 2015/16 schrittweise umgesetzt. Nationale und internationale Verkehrsdrehscheibe der Ostregion ist seit 2016 der neue Hauptbahnhof Wien. Alle österreichischen Landeshauptstädte und der Flughafen Wien sind direkt an den Hauptbahnhof Wien angebunden. Dazu kommen tagsüber direkte Schnellzüge in sieben europäische Hauptstädte (Prag, Warschau, Bratislava, Belgrad, Budapest, Zagreb und Ljubljana). Vier weitere Hauptstädte können mit durchgehenden Nachtzügen direkt erreicht werden (Rom, Minsk, Bukarest und Kiew).

Im Bereich Energie liegt der Fokus weiterhin auf Reinvestitionen in ÖBB-eigene Kraftwerke. Durch deren Ausbau und Optimierung soll der Anteil der Eigenproduktion am Stromverbrauch der ÖBB erhöht werden. In den nächsten Jahren soll die Bahnstromerzeugung aus Wasserkraft durch Wind- und Sonnenenergie ergänzt werden. Für die weltweit erste Fotovoltaikanlage für 16,7 Hz Bahnstrom erhielten die ÖBB Ende 2016 den Innovationspreis des internationalen Eisenbahnverbands UIC.

## C. Wirtschafts- und Prognosebericht

### C.1. Umsatzentwicklung

Überblick	2017	2016	Veränderung	Veränderung in %
Zugkilometerleistung in Mio.	148,7	146,1	2,6	2%
Gesamtbruttotonnenkilometer in Mio.	77.085,4	75.586,1	1.499,3	2%
Eigenerzeugung Bahnstrom in ÖBB Kraftwerken in GWh	611	664	-53	-8%
Bahnstrom ab Oberleitung in GWh	1.831	1.792	39	2%
Gebäudeflächen inkl. vermietbarer Außenflächen in Tausend m <sup>2</sup>	2.685	2.698	-13	0%
Umsatzerlöse in Mio. EUR	2.101,4	2.107,8	-6,4	0%
Gesamterträge in Mio. EUR	3.201,6	3.154,8	46,8	1%
Gesamterträge je MitarbeiterIn in TEUR	178	176	2	1%

### 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 2,6 Mio. Zkm auf insgesamt rd. 148,7 Mio. Zkm (Vj: rd. 146,1 Mio. Zkm).

Entwicklung der Zugkilometer nach Verkehrsart in Mio.	2017	2016	Veränderung	Veränderung in %
Reiseverkehr	100,5	98,3	2,2	2%
<i>davon ÖBB-Konzern</i>	<i>95,3</i>	<i>93,3</i>	<i>2,0</i>	<i>2%</i>
Güterverkehr	40,7	40,5	0,2	0%
<i>davon ÖBB-Konzern</i>	<i>31,4</i>	<i>31,7</i>	<i>-0,3</i>	<i>-1%</i>
Dienst- und Lokzüge	7,5	7,3	0,2	3%
<i>davon ÖBB-Konzern</i>	<i>5,9</i>	<i>6,1</i>	<i>-0,2</i>	<i>-3%</i>
<b>Gesamt</b>	<b>148,7</b>	<b>146,1</b>	<b>2,6</b>	<b>2%</b>
<i>davon ÖBB-Konzern</i>	<i>132,6</i>	<i>131,1</i>	<i>1,5</i>	<i>1%</i>

Einen weiteren Indikator zur Beurteilung des Geschäftsverlaufs bildet die Entwicklung der Gesamtbruttotonnenkilometer (GBTkm). Während im Geschäftsjahr 2016 rd. 12,9 Mrd. GBTkm oder 17% der Gesamtmenge auf externe Eisenbahnverkehrsunternehmen entfielen, belief sich dieser Wert für 2017 auf rd. 13,9 Mrd. GBTkm, was 18% der Gesamtmenge entspricht.

Entwicklung der Bruttotonnenkilometer nach Verkehrsart in Mio.	2017	2016	Veränderung	Veränderung in %
Reiseverkehr	29.720,8	29.524,4	196,4	1%
<i>davon ÖBB-Konzern</i>	<i>28.052,4</i>	<i>27.964,8</i>	<i>87,6</i>	<i>0%</i>
Güterverkehr	46.224,8	44.934,0	1.290,8	3%
<i>davon ÖBB-Konzern</i>	<i>34.237,7</i>	<i>33.768,2</i>	<i>469,5</i>	<i>1%</i>
Dienst- und Lokzüge	1.139,8	1.127,7	12,1	1%
<i>davon ÖBB-Konzern</i>	<i>919,9</i>	<i>963,7</i>	<i>-43,8</i>	<i>-5%</i>
<b>Gesamt</b>	<b>77.085,4</b>	<b>75.586,1</b>	<b>1.499,3</b>	<b>2%</b>
<i>davon ÖBB-Konzern</i>	<i>63.210,0</i>	<i>62.696,7</i>	<i>513,3</i>	<i>1%</i>

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

Der Strombereich entwickelte sich wie folgt:

<b>Bahnstrom</b> in GWh	2017	2016	Veränderung	Veränderung in %
Eigenerzeugung Bahnstrom in ÖBB Kraftwerken	611	664	-53	-8%
Bahnstrom ab Oberleitung	1.831	1.792	39	2%

Die vermietbaren Flächen entwickelten sich wie folgt:

<b>Gebäudeflächen inkl. vermietbarer Außenflächen</b> in Tausend m <sup>2</sup>	2017	2016	Veränderung	Veränderung in %
Konzernexterne Nutzung	663	681	-18	-3%
Konzerninterne Nutzung	317	324	-7	-2%
Eigennutzung ÖBB-Infrastruktur AG	558	565	-7	-1%
Allgemeinflächen und Leerstand	1.128	1.109	19	2%
<b>Gebäudeflächen</b>	<b>2.666</b>	<b>2.679</b>	<b>-13</b>	<b>0%</b>
Vermietete Außenflächen	19	19	0	0%
<b>Gesamter Bestand</b>	<b>2.685</b>	<b>2.698</b>	<b>-13</b>	<b>0%</b>

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

<b>Umsatzerlöse ÖBB-Infrastruktur-Konzern</b> in Mio. EUR	2017	2016	Veränderung	Veränderung in %
Unkonsolidierte Umsatzerlöse	2.366,4	2.357,3	9,1	0%
Abzüglich Innenumsatz des Konzerns	-265,0	-249,5	-15,5	6%
<b>Umsatzerlöse</b>	<b>2.101,4</b>	<b>2.107,8</b>	<b>-6,4</b>	<b>0%</b>
Sonstige Erträge (konsolidiert)	1.100,2	1.047,0	53,2	5%
<b>Gesamterträge</b>	<b>3.201,6</b>	<b>3.154,8</b>	<b>46,8</b>	<b>1%</b>
<i>davon mit übrigem ÖBB-Konzern</i>	<i>732,9</i>	<i>719,8</i>	<i>13,1</i>	<i>2%</i>

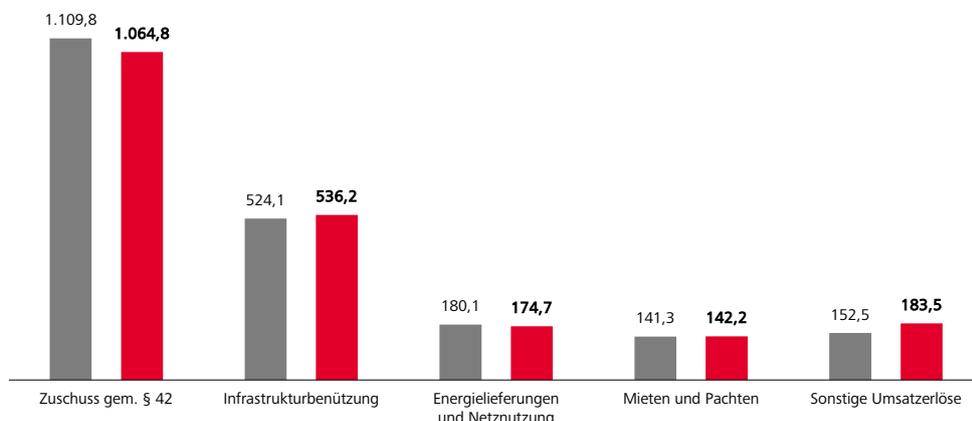
Wie oben angeführt, erreichten die Konzernumsatzerlöse rd. 2.101,4 Mio. EUR (Vj: rd. 2.107,8 Mio. EUR), wovon rd. 732,4 Mio. EUR (Vj: rd. 719,7 Mio. EUR) auf Gesellschaften anderer Teilkonzerne des ÖBB-Konzerns entfallen.

Der Umsatz je MitarbeiterIn beträgt bei durchschnittlich 17.975 MitarbeiterInnen (Vj: 17.963 MitarbeiterInnen) wie im Vorjahr rd. 117 TEUR.

Die Umsatzerlöse werden überwiegend in Österreich erzielt. Umsätze in der Höhe von rd. 60,8 Mio. EUR (Vj: rd. 53,7 Mio. EUR) wurden mit KundInnen aus dem Ausland erwirtschaftet. Diese betreffen im Wesentlichen Energielieferungen und das Infrastrukturbenutzungsentgelt.

Entwicklung der Konzernumsatzerlöse in Mio. EUR

■ 2016: 2.107,8 ■ 2017: 2.101,4



## C.2. Ertragslage

Überblick	2017	2016	Veränderung	Veränderung in %
EBIT <sup>5</sup> in Mio. EUR	595,6	626,6	-31,0	-5%
EBIT-Marge <sup>6</sup> in %	18,6%	19,9%	-1,3%	-7%
EBITDA <sup>7</sup> in Mio. EUR	1.347,2	1.352,4	-5,2	0%
EBT in Mio. EUR	47,1	49,6	-2,5	-5%
Eigenkapitalrentabilität <sup>8</sup> in %	3,5%	3,9%	-0,4%	-10%
Gesamtkapitalrentabilität <sup>9</sup> in %	2,6%	2,8%	-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	2017	in % der Gesamterträge	2016	in % der Gesamterträge	Veränderung	Veränderung in %
Umsatzerlöse	2.101,4	66%	2.107,8	67%	-6,4	0%
Andere aktivierte Eigenleistungen	293,6	9%	300,3	10%	-6,7	-2%
sonstige betriebliche Erträge und Veränderung des Bestandes	806,6	25%	746,7	24%	59,9	8%
<b>Gesamterträge</b>	<b>3.201,6</b>	<b>100%</b>	<b>3.154,8</b>	<b>100%</b>	<b>46,8</b>	<b>1%</b>
<i>davon gegenüber übrigem Konzern</i>	<i>732,9</i>	<i>23%</i>	<i>719,8</i>	<i>23%</i>	<i>13,1</i>	<i>2%</i>
Materialaufwand	76,9	2%	80,2	3%	-3,3	-4%
Aufwendungen bezogene Leistungen	334,8	10%	298,5	9%	36,3	12%
Personalaufwand	1.126,3	35%	1.110,9	35%	15,4	1%
Abschreibungen	751,6	23%	725,7	23%	25,9	4%
So. betr. Aufwand	316,4	10%	312,9	10%	3,5	1%
<b>Gesamtaufwand</b>	<b>2.606,0</b>	<b>81%</b>	<b>2.528,2</b>	<b>80%</b>	<b>77,8</b>	<b>3%</b>
<i>davon gegenüber übrigem Konzern</i>	<i>210,1</i>	<i>7%</i>	<i>198,1</i>	<i>6%</i>	<i>12,0</i>	<i>6%</i>
<b>EBIT</b>	<b>595,6</b>	<b>19%</b>	<b>626,6</b>	<b>20%</b>	<b>-31,0</b>	<b>-5%</b>
Finanzergebnis	-548,5	-17%	-577,0	-18%	28,5	5%
<i>davon gegenüber übrigem Konzern</i>	<i>-1,4</i>	<i>0%</i>	<i>7,5</i>	<i>0%</i>	<i>-8,9</i>	<i>0%</i>
<b>EBT</b>	<b>47,1</b>	<b>1%</b>	<b>49,6</b>	<b>2%</b>	<b>-2,5</b>	<b>-5%</b>

<sup>5</sup> Das EBIT entspricht dem Betriebsergebnis (ohne Ergebnis aus nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmen) der Konzern-Gewinn-und-Verlust-Rechnung.

<sup>6</sup> EBIT-Marge: EBIT/Gesamterträge

<sup>7</sup> EBITDA: EBIT + Abschreibungen

<sup>8</sup> Eigenkapitalrentabilität: EBT/Eigenkapital

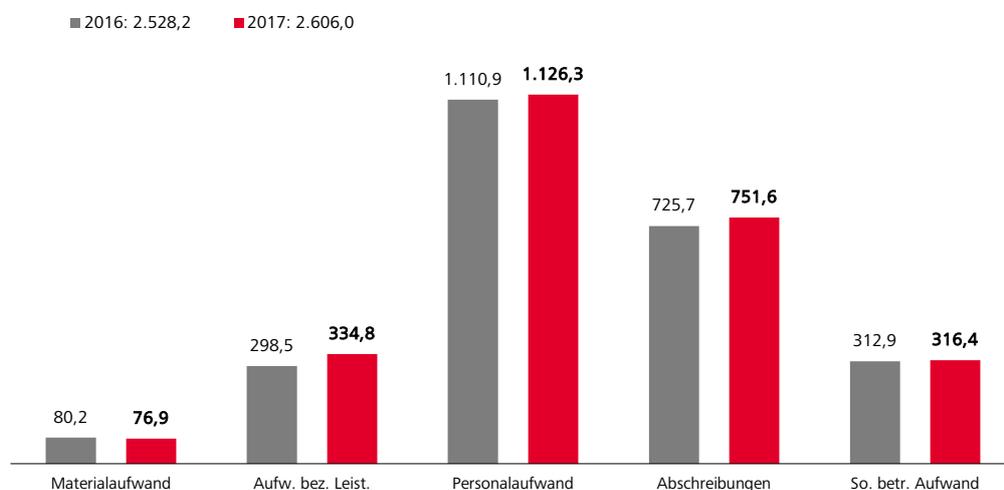
<sup>9</sup> Gesamtkapitalrentabilität: EBIT/Gesamtkapital

Die Gesamterträge des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns beliefen sich im Berichtsjahr auf rd. 3.201,6 Mio. EUR (Vj: rd. 3.154,8 Mio. EUR), je MitarbeiterIn bedeutet das bei durchschnittlich 17.975 MitarbeiterInnen (Vj: 17.963 MitarbeiterInnen) einen Betrag von rd. 178 TEUR (Vj: rd. 176 TEUR).

Die Veränderung bei den Gesamterträgen ist im Wesentlichen auf einen Anstieg des Nutzungsentgelts für die Infrastrukturbenützung durch ein höheres Transportaufkommen im Geschäftsjahr zurückzuführen. Weiters konnten im Geschäftsjahr höhere Erlöse aus Verwertungsobjekten erzielt werden.

Die Gesamtaufwendungen im ÖBB-Infrastruktur-Konzern erreichten rd. 2.606,0 Mio. EUR (Vj: rd. 2.528,2 Mio. EUR) und verteilen sich auf folgende Aufwandsarten:

Entwicklung der betrieblichen Aufwendungen in Mio. EUR



Die Veränderung der Gesamtaufwendungen ist vorwiegend einer Erhöhung der Aufwendungen für bezogene Leistungen sowie einem gestiegenen Personalaufwand und gestiegenen Abschreibungen geschuldet. Der Anstieg der Abschreibungen ist im Wesentlichen auf die Investitionstätigkeit in die Infrastruktur und die damit einhergehenden Inbetriebnahmen zurückzuführen.

Der durchschnittliche Personalaufwand je MitarbeiterIn des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns beträgt rd. 63 TEUR (Vj: rd. 62 TEUR). Dies entspricht einer Personalintensität<sup>10</sup> von 43% (Vj: 44%).

Die Materialintensität<sup>11</sup> belief sich wie im Vorjahr auf 3%. Der durchschnittliche Aufwand für Material und bezogene Leistungen pro MitarbeiterIn betrug rd. 23 TEUR (Vj: 21 TEUR).

Im ÖBB-Infrastruktur-Konzern wurde im Berichtsjahr ein negatives Finanzergebnis von rd. 548,5 Mio. EUR (Vj: rd. 577,0 Mio. EUR) erzielt.

Das EBT ist auf rd. 47,1 Mio. EUR (Vj: rd. 49,6 Mio. EUR) gesunken.

<sup>10</sup> Personalintensität: Personalaufwand/Gesamtaufwendungen

<sup>11</sup> Materialintensität: Materialaufwand/Gesamtaufwendungen

### C.3. Vermögens- und Finanzlage

Überblick	31.12.2017	31.12.2016	Veränderung	Veränderung in %
Bilanzsumme in Mio. EUR	23.155,0	22.654,3	500,7	2%
Sachanlagenintensität in %	93%	92%	1%	1%
Sachanlagendeckungsgrad in %	6%	6%	0%	0%
Sachanlagendeckungsgrad II in %	99%	94%	5%	5%
Eigenkapitalquote in %	6%	6%	0%	0%

#### Bilanzstruktur

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

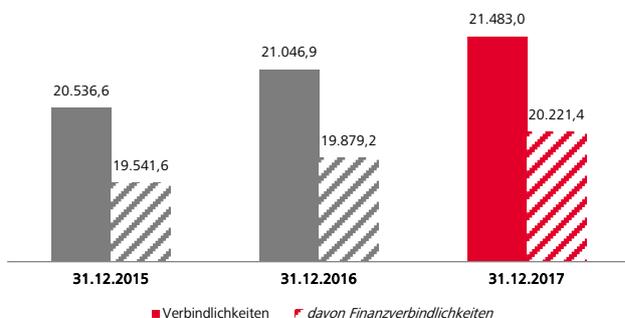
Struktur der Konzern-Bilanz in Mio. EUR	31.12.2015	31.12.2016	Struktur 2016	31.12.2017	Struktur 2017	Veränderung von 2016 auf 2017
Langfristige Vermögenswerte	21.376,0	21.850,2	96%	22.665,9	98%	815,7
Kurzfristige Vermögenswerte	724,2	804,1	4%	489,1	2%	-315,0
<b>Bilanzsumme</b>	<b>22.100,2</b>	<b>22.654,3</b>	<b>100%</b>	<b>23.155,0</b>	<b>100%</b>	<b>500,7</b>
Eigenkapital	1.206,2	1.268,6	6%	1.337,8	6%	69,2
Langfristiges Fremdkapital	18.137,3	18.226,6	80%	20.067,6	87%	1.841,0
Kurzfristiges Fremdkapital	2.756,7	3.159,1	14%	1.749,6	7%	-1.409,5

Die Bilanzsumme des Teilkonzerns ÖBB-Infrastruktur stieg im Berichtsjahr auf rd. 23.155,0 Mio. EUR (Vj: rd. 22.654,3 Mio. EUR) an. Der Anstieg der langfristigen Vermögenswerte ist vorwiegend bedingt durch die Investitionen in das Sachanlagevermögen. Nähere Angaben zu den Investitionen im Geschäftsjahr werden im Kapitel C.4. Investitionen und Finanzierungsmaßnahmen gemacht. Die Abnahme der kurzfristigen Vermögenswerte ist im Wesentlichen auf einen Rückgang der sonstigen finanziellen Vermögenswerte sowie der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zurückzuführen. Der Anstieg des langfristigen Fremdkapitals sowie der Rückgang des kurzfristigen Fremdkapitals ist im Wesentlichen auf die Veränderung der Finanzverbindlichkeiten und die im Geschäftsjahr seitens der Gesellschaft getroffene Entscheidung zur langfristigen Finanzierung über Darlehen der Republik Österreich zurückzuführen. Angaben zu den Konditionen der Finanzverbindlichkeiten werden in Erläuterung 25 zum Konzernabschluss gemacht.

Die Sachanlagenintensität<sup>12</sup> stieg auf 93% (Vj: 92%). Der Sachanlagendeckungsgrad<sup>13</sup> betrug zum Bilanzstichtag wie im Vorjahr 6%. Unter Berücksichtigung des langfristigen Fremdkapitals errechnet sich ein Sachanlagendeckungsgrad II<sup>14</sup> von 99% (Vj: 94%). Nach einem Anstieg des Eigenkapitals auf rd. 1.337,8 Mio. EUR (Vj: rd. 1.268,6 Mio. EUR) errechnet sich wie im Vorjahr eine Eigenkapitalquote<sup>15</sup> von 6%.

Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sanken von rd. 141,6 Mio. EUR auf rd. 140,0 Mio. EUR. Das Working Capital<sup>16</sup> lag bei rd. -309,4 Mio. EUR (Vj: rd. -429,9 Mio. EUR).

Verbindlichkeiten in Mio. EUR



<sup>12</sup> Sachanlagenintensität: Sachanlagevermögen/Gesamtvermögen

<sup>13</sup> Sachanlagendeckungsgrad: Eigenkapital/Sachanlagevermögen

<sup>14</sup> Sachanlagendeckungsgrad II: (Eigenkapital + langfristiges Fremdkapital)/Sachanlagevermögen

<sup>15</sup> Eigenkapitalquote: Eigenkapital/Gesamtkapital

<sup>16</sup> Working Capital: Vorräte (exkl. Verwertungsobjekte) + Forderungen aus Lieferungen und Leistungen – Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen – Geleistete Anzahlungen für Vorräte

Die Verbindlichkeiten des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns erhöhten sich im Berichtsjahr in Summe um 2% auf rd. 21.483,0 Mio. EUR (Vj: rd. 21.046,9 Mio. EUR).

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

### Erläuterungen zur Konzern-Geldflussrechnung

Der Free Cashflow<sup>17</sup> verschlechterte sich im Geschäftsjahr auf rd. -681,7 Mio. EUR (Vj: rd. -638,0 Mio. EUR). Die Verbesserung des Cashflows aus der betrieblichen Tätigkeit resultiert im Wesentlichen aus einem Anstieg des Working Capitals sowie aus geringeren Zinszahlungen und höheren erhaltenen Zinserträgen.

Auszug aus der Konzern-Geldflussrechnung in Mio. EUR	31.12.2017	31.12.2016	Veränderung
Geldfluss aus der betrieblichen Tätigkeit	922,5	849,6	72,9
Geldfluss aus der Investitionstätigkeit	-1.604,2	-1.487,6	-116,6
Free Cashflow	-681,7	-638,0	-43,7
Geldfluss aus der Finanzierungstätigkeit	481,6	533,5	-51,9
Zahlungswirksame Veränderung der Fondsmittel	-200,1	-104,5	-95,6

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

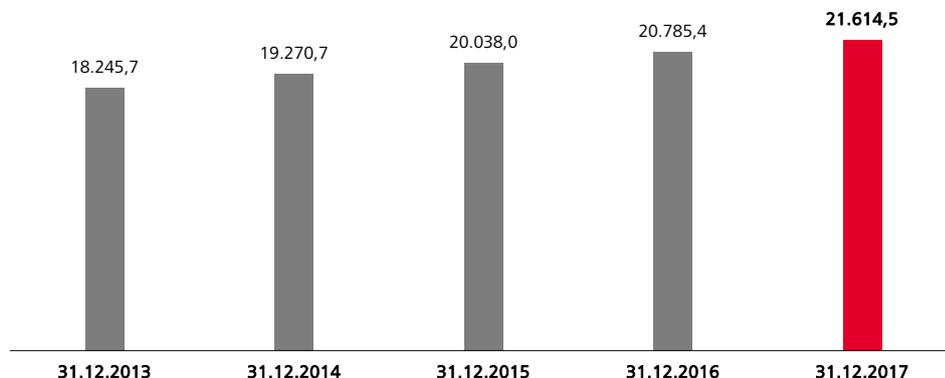
### C.4. Investitionen und Finanzierungsmaßnahmen

Überblick	2017	2016	Veränderung	Veränderung in %
Investitionen in Mio. EUR	1.808,1	1.859,8	-51,7	-3%
Sachanlageninvestitionsquote der Gesamterträge in%	54%	52%	2%	4%
Sachanlageninvestitionsquote der Buchwerte in%	8%	8%	0%	1%

In Summe investierte der Teilkonzern ÖBB-Infrastruktur im Berichtsjahr rd. 1.808,1 Mio. EUR (Vj: rd. 1.859,8 Mio. EUR), woraus sich eine Sachanlageninvestitionsquote von 54% (Vj: 52%) der Gesamterträge<sup>18</sup> und wie im Vorjahr von 8% der Buchwerte<sup>19</sup> zum 01.01. errechnet. Die Berechnung erfolgt von den Bruttoinvestitionen vor Abzug der Kostenbeiträge.

Die ÖBB-Infrastruktur AG hat sich bis 2015 über eigene Anleiheemissionen am Kapitalmarkt finanziert. Die ÖBB-Infrastruktur AG zählt gemäß Eurostat-Kriterien zum Sektor Staat. Vor dem Hintergrund der günstigeren Zinskonditionen der Republik Österreich am Kapitalmarkt wird in Abstimmung mit dem BMVIT die Entscheidung einer langfristigen Finanzierung über Darlehen der Republik Österreich in Erledigung durch die Österreichische Bundesfinanzierungsagentur (OeBFA) getroffen. Weiterführende Informationen dazu befinden sich in Erläuterung 25 zum Konzernabschluss.

Entwicklung des Sachanlagevermögens in Mio. EUR



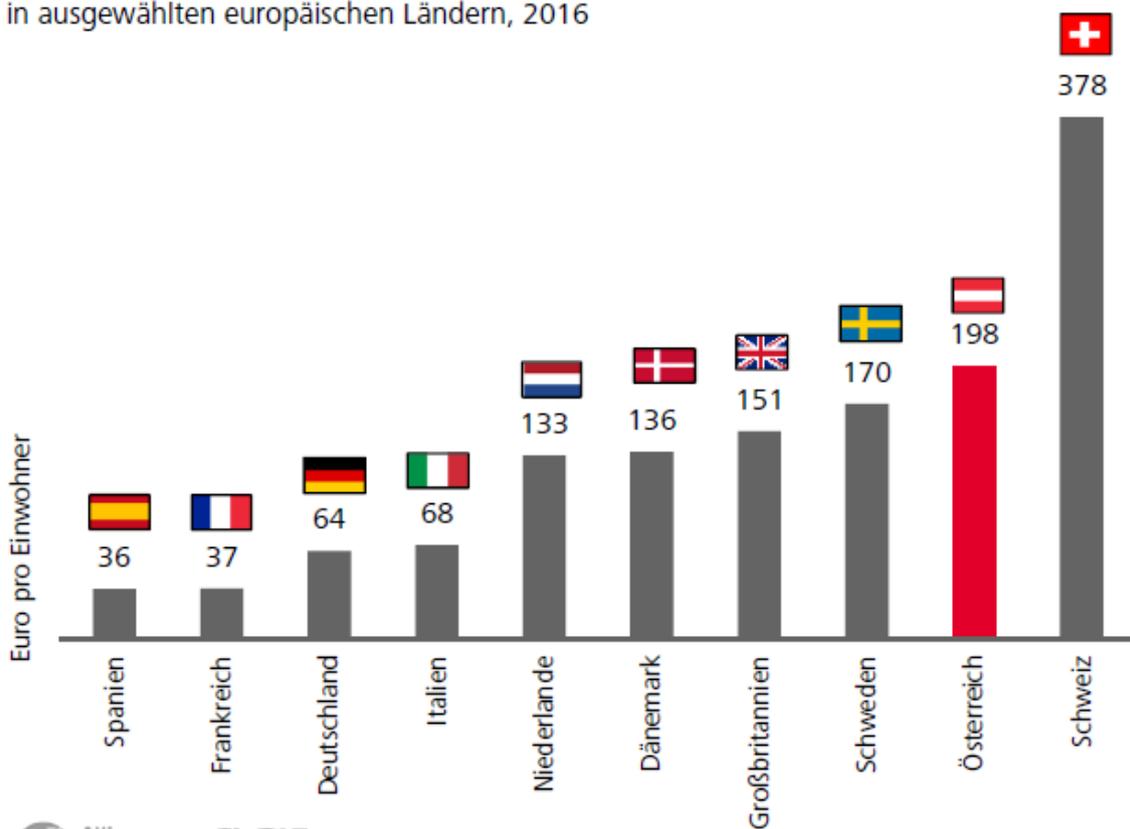
<sup>17</sup> Free Cashflow: Cashflow aus der betrieblichen Tätigkeit + Cashflow aus der Investitionstätigkeit

<sup>18</sup> Sachanlageninvestitionsquote: Investitionen in das Sachanlagevermögen/Gesamterträge

<sup>19</sup> Sachanlageninvestitionsquote: Investitionen in das Sachanlagevermögen/Buchwert Sachanlagevermögen zum 01.01.

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

### Pro-Kopf-Investitionen des Staates in die Schieneninfrastruktur in ausgewählten europäischen Ländern, 2016



Staatliche Investitionen in die Schieneninfrastruktur (Erhalt, Neu- und Ausbau) auf Bundesebene.  
Quelle: Allianz pro Schiene auf Basis von BMVI, VöV, BMVIT, SCI Verkehr GmbH.

### Investitionsschwerpunkte 2017

Die ÖBB-Infrastruktur AG setzte im Jahr 2017 folgende Investitionsschwerpunkte:

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

Im Berichtszeitraum wurde u. a. an folgenden Projekten gearbeitet: dem Lückenschluss St. Pölten – Loosdorf (Güterzugsumfahrung – GZU) (NÖ), der Osteinfahrt Linz Hauptbahnhof (OÖ), am Streckenausbau St. Margrethen – Lauterach (V), am Güterzentrum Wolfurt (V), am selektiv zweigleisigen Ausbau Wien – Bratislava (W/NÖ), am Ausbau der Pottendorfer Linie (NÖ), am Semmering-Basistunnel (NÖ/Stmk), an den Koralmbahn-Abschnitten Wettmannstätten – St. Andrä mit Koralmtunnel (Stmk./K), St. Andrä – Aich (K), Aich-Mittlern (K), Mittlern-Althofen/Drau (K) und der Attraktivierung der Lavanttalbahn (K) sowie am Brenner Basistunnel (T/Italien). Ebenso wurde die Bahnhofsoffensive weiter forciert – u. a. wurden die Bahnhöfe und Haltestellen Liezen (Stmk), Bad Vigaun (S), Schärding (OÖ), Velden am Wörthersee (K), Ledenitzen (K), Spillern (NÖ), Gmünd (NÖ), Laa/Thaya (NÖ), Sarasdorf (NÖ) und Willeinsdorf (NÖ) fertiggestellt. Des Weiteren wurden die Planungsprojekte zum viergleisigen Ausbau der Weststrecke zwischen Linz – Wels (OÖ) und Salzburg – Köstendorf (S), zum Ausbau der Nordbahn (W/NÖ), zur Verknüpfung Schafotenau – Knoten Radfeld (Brenner-Nordzulauf) (T), zur Modernisierung der Verbindungsbahn zwischen Wien-Hütteldorf und Wien-Meidling (W) sowie zum Ausbau der Mattigtalbahn inkl. des Umbaus des Bahnhofs Neumarkt/Köstendorf zum Verkehrsknotenpunkt (S/OÖ) und dem Kraftwerk Obervellach II (K) vorangetrieben. Im ersten Quartal 2017 erfolgte der Spatenstich zu den Umbauten der Bahnhöfe Tulln (NÖ) und Seefeld (T) und der Baubeginn der Zentralwerkstätte Wien Hebbelplatz. Mitte des Jahres wurde u. a. mit dem Bau der Bahnhöfe und Haltestellen Reichraming (OÖ), Neuhofen a. d. Krems (OÖ), Thaur (T), Rohr Bad Hall (OÖ), Kefermarkt (OÖ) und Kematen a. d. Krems (OÖ) sowie des Parkdecks Wels (OÖ) begonnen und Teile des Terminal Wolfurt (V) in Betrieb genommen.

Studien zeigen, dass diverse Sekundäreffekte der Investitionen in der Bau- und Betriebsphase zu einer enormen Wertschöpfung führen. Ein investierter Euro führt zu einer Wertschöpfung von 2 Euro in der österreichischen Volkswirtschaft. In der Bauphase generiert eine Milliarde Investition rund 17.000 Beschäftigungsverhältnisse, und die verbesserte Erreichbarkeit ab Inbetriebnahme sichert und erzeugt weitere Tausende Beschäftigungsverhältnisse.

## Meilensteine Großprojekte

Bei der 130 km langen Koralmbahn zwischen Graz und Klagenfurt sind bereits rund 120 km in Bau oder fertiggestellt. Das entspricht etwa 90% des Gesamtprojekts. Herzstück dabei ist der rund 33 km lange, zweiröhrige Koralmtunnel, bei dem sich Tunnelbohrmaschinen seit 2013 von steirischer Seite je über 21 km in den Berg gebohrt haben. Auf Kärntner Seite startete im Oktober 2015 die letzte Tunnelbohrmaschine ihren Einsatz. Der erste Tunneldurchschlag für den Koralmtunnel ist für 2018 geplant. Im Februar 2017 starteten die Hauptarbeiten zur Attraktivierung der Lavanttalbahn als wichtige Zulaufstrecke für die künftige Koralmbahn. Mit dem Start der Bauarbeiten zwischen Aich und Mittlern im April 2017 sind nun alle Kärntner Abschnitte der Koralmbahn in Bau. Im September 2017 starteten außerdem die Hochbauarbeiten am neuen Bahnhof Weststeiermark. Gleichzeitig wurde der letzte Tunnel der Tunnelkette St. Kanzian in Angriff genommen – der Tunnel Untersammelsdorf. Darüber hinaus stand das Jahr 2017 ganz im Zeichen der Tunneldurchschläge: Im Februar 2017 feierten die Mineure den Durchschlag beim Tunnel Lind, im Juli 2017 beim Tunnel Stein, im September 2017 beim Tunnel Srejach (Tunnelkette St. Kanzian) und im Dezember 2017 beim Tunnel Langer Berg (Tunnelkette Granitztal).

Auch der Bau des Semmering-Basistunnels schreitet voran: Seit dem offiziellen Start der Tunnelarbeiten im dritten und letzten Bauabschnitt (Grautschenhof) im Juni 2017 sind alle drei Tunnelabschnitte des rund 27 km langen Bahntunnels in Bau. Im mittleren Tunnelabschnitt Fröschnitzgraben wurde eine große Kaverne – die spätere Nothaltestelle – errichtet, von wo aus ab Frühjahr 2018 die beiden Tunnelvortriebsmaschinen die Vortriebsarbeiten in Richtung Gloggnitz aufnehmen; in Richtung Mürzzuschlag wird klassisch im Bagger-Spreng-Vortrieb gearbeitet. Von niederösterreichischer Seite aus – im Tunnelabschnitt Gloggnitz – haben sich die Mineure bereits 2.300 Meter in den Berg gearbeitet. Teil dieses Abschnitts ist auch der 1.000 m lange Zugangstunnel in Göstritz, der 2017 bereits fertig vorgetrieben wurde. Beim dritten Tunnelabschnitt Grautschenhof in der Steiermark wurden die 100 m tiefen Zugangsschächte fertiggestellt. Der Semmering-Basistunnel ermöglicht den Reisenden zwischen Wien und Graz nach Fertigstellung eine Fahrzeitverkürzung von 30 Minuten und erleichtert den Güterverkehr auf der Strecke enorm.

Das Jahr 2017 war durch intensive Bautätigkeit für den Brenner Basistunnel geprägt. Vor zehn Jahren wurde mit dem Bau des Erkundungsstollens begonnen, und in zehn Jahren soll die Bauphase beendet werden. Ein Drittel, knapp 80 km des gesamten 230 km umfassenden Tunnelsystems ist ausgebrochen. Im Erkundungslos Padastertal + Wolf 2 wurde der Innenausbau abgeschlossen. Ein eigener Gleisanschluss zur Baustelle Wolf steht seit August 2017 für das nächste Bauabschnitt Pfons-Brenner zur Verfügung. Parallel zum bestehenden Umfahrungstunnel Innsbruck erfolgte der Durchschlag für den Rettungstunnel, und Ende Juli wurde ein Verbindungstunnel zwischen dem Brenner Basistunnel und der Umfahrung Innsbruck durchgeschlagen. Der Ausbruch der Nothaltestelle Innsbruck ist weit fortgeschritten. Der Projektbereich Hauptbahnhof Innsbruck wird durch die ÖBB-Infrastruktur AG im Auftrag der Galleria di Base del Brennero – Brenner Basistunnel BBT SE umgesetzt. Bei der Beauftragung des Bauabschnitts Pfons-Brenner hat sich das Bundesverwaltungsgericht der Beurteilung durch die BBT SE angeschlossen. Somit ist auch das 966-Millionen-Euro-Vorhaben rechtskräftig vergeben. Auf italienischem Staatsgebiet sind die Bauabschnitte „Eisackunterquerung“ sowie Mauls 2–3 aktiv. Die Ausführung der äußerst komplexen und umfangreichen Arbeiten wird bis Ende 2023 andauern.

Der zweigleisige Ausbau der Pottendorfer Linie schreitet planmäßig voran. Bis 2023 entsteht eine durchgehend zweigleisige Verbindung zwischen Wien-Meidling und Wiener Neustadt. Auf der Strecke zwischen der Wiener Stadtgrenze und Münchendorf wird zum bestehenden Gleis ein zweites hinzugelegt; im Abschnitt Ebreichsdorf erfolgt weitgehend ein Neubau mit einem neuen Bahnhof. Die Maßnahmen teilen sich in zwei Abschnitte. Im Abschnitt Hennersdorf – Münchendorf liegen alle behördlichen Genehmigungen vor, und seit 2016 laufen die Hauptarbeiten in diesem Bereich. Im Rahmen einer zweimonatigen Sperre der Bahnstrecke im Sommer 2017 mit Schienenersatzverkehr konnten bereits wichtige Meilensteine umgesetzt werden. So wurde im September 2017 im Bahnhof Hennersdorf der erste neue Bahnsteig in Hochlage in Betrieb genommen. Mehrere Eisenbahnkreuzungen entlang der Strecke wurden aufgelassen und durch Über- oder Unterführungen ersetzt. In Achau wurde die Mödlingbachbrücke um ein weiteres Brückentragwerk erweitert. Auch die Arbeiten für die neue Bahnunterführung der B11 und den Personentunnel für den neuen Bahnhof in Achau sind bereits weit fortgeschritten. Im Rahmen der Arbeiten zum zweigleisigen Ausbau der Pottendorfer Linie entstand auch eine neue Querung der Aspangbahn im Bereich Achau. Diese wird nun über einen neuen Damm und eine neu errichtete Eisenbahnbrücke geführt. In Münchendorf, wo der neue Bahnhof ebenfalls schon im Teilbetrieb ist, erfolgt der Zugang bereits durch den neuen Personentunnel.

Bis 2019 erhalten die Bahnhöfe Hennersdorf, Achau und Münchendorf ein attraktives, einladendes Erscheinungsbild und eine barrierefreie Ausstattung. Der zweigleisige Ausbau der Pottendorfer Linie im Abschnitt Ebreichsdorf erfolgt durch eine neue zweigleisige Strecke zwischen den Ortsteilen Ebreichsdorf und Unterwaltersdorf mit einem neuen Bahnhof samt einer großzügigen Park & Ride-Anlage. Für diesen Abschnitt liegt ein rechtskräftiger UVP-Grundsatzgenehmigungsbescheid vor; das eisenbahnrechtliche Baugenehmigungsverfahren wird im Jahr 2018 durchgeführt. Die Hauptbaumaßnahmen in diesem Bereich sind von 2020 bis zur Inbetriebnahme 2023 vorgesehen; im Jahr 2024 soll die Bestandsstrecke rückgebaut werden. Im Raum Wien soll der derzeit eingleisige Abschnitt zwischen dem Bahnhof Meidling und der Abzweigung Altmannsdorf bis 2023 zweigleisig ausgebaut werden. Im Frühjahr 2018 starten dafür die Planungsarbeiten.

Mit Hochdruck wurde im Jahr 2017 am Streckenausbau Wien – Bratislava gearbeitet, der ab 2023 eine Fahrzeitverkürzung von bis zu 25 Minuten zwischen den beiden Hauptstädten ermöglicht. Das Projekt umfasst den abschnittswise zweigleisigen Ausbau und die Elektrifizierung der bestehenden ÖBB Strecke vom Bahnhof Stadlau bis zur Staatsgrenze nahe Marchegg. Um die Kapazitäten zu erhöhen und den Fahrgästen bessere Verbindungen bieten zu können, wird die Strecke unter Aufrechterhaltung des regulären Zugbetriebs seit Oktober 2016 im Wiener Abschnitt (ca. 5,4 km) ausgebaut. Im Berichtszeitraum wurde das bestehende Gleis zwischen Auparkweg und Hausfeldstraße entfernt und durch ein Provisorium ersetzt. Ebenso wurde die Haltestelle Wien-Hirschstetten verlegt und durch ein Provisorium ersetzt. Die Umschwenkung auf das provisorische Gleis und dessen Inbetriebnahme inkl. der provisorischen Eisenbahnkreuzung Contiweg erfolgte im Mai 2017. Gleichzeitig wurde die Eisenbahnkreuzung Hirschstettner Straße ersatzlos aufgelöst. Des Weiteren begannen die Erdarbeiten für die neue Gleistrasse und die Arbeiten rund um die beiden neuen Unterführungen Contiweg und Hirschstettner Straße. Nach Inbetriebnahme der beiden Unterführungen (Mitte 2018) werden die bisher für die Querung der Eisenbahn genutzte Eisenbahnkreuzung aufgelassen. Ab 2018 wird der niederösterreichische Abschnitt (ca. 32 km) selektiv zweigleisig und elektrifiziert ausgebaut. Sofern es die Kapazität erfordert, ist ein durchgängiger zweigleisiger Ausbau möglich. Auch auf slowakischer Seite soll der Ausbau folgen.

Im Jahr 2017 wurde der Streckenausbau von Salzburg Hauptbahnhof nach Freilassing fertiggestellt. Der Ausbau des grenzüberschreitenden Streckennetzes zwischen Salzburg und Bayern erfolgte in vier Abschnitten. Der dreigleisige Ausbau der drei bis zur Saalach reichenden österreichischen Abschnitte ist bereits seit 2013 durch die ÖBB-Infrastruktur AG fertiggestellt. Nun wurde der dreigleisige Ausbau des vierten Abschnitts „Saalachbrücke“ finalisiert; federführend war dabei die Deutsche Bahn (DB). Der Ausbau der Strecke Salzburg Hauptbahnhof – Freilassing dient zur Kapazitätserweiterung des S-Bahnsystems im Raum Salzburg sowie der Attraktivierung des Verkehrsmittels Bahn für Pendler und Schüler durch Errichtung neuer Haltestellen.

Absolutes Highlight stellte Anfang Dezember 2017 die Inbetriebnahme des Lückenschlusses St. Pölten – Loosdorf dar. Mit der Inbetriebnahme dieses Streckenabschnitts ist der viergleisige Ausbau zwischen Wien und Linz-Kleinmünchen abgeschlossen. Das schafft auch im Raum St. Pölten die Voraussetzungen für ein besseres Angebot im Personenverkehr, eine Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene und eine Entlastung des Stadtzentrums vom Güterdurchzugsverkehr auf der Weststrecke. Knapp 25 km neue Gleise, 23 Brücken und drei Eisenbahntunnel: So präsentiert sich die neue Strecke zwischen St. Pölten und Loosdorf.

## Gebündelte Umsetzung von Reinvestitionsvorhaben im Rahmen von Streckensperren

Um die Beeinträchtigungen für die Abwicklung des Zugverkehrs so gering wie möglich zu halten, setzte die ÖBB-Infrastruktur AG im Jahr 2017 zahlreiche Reinvestitionsvorhaben gebündelt im Rahmen von Streckensperren um.

Wie bereits im Vorjahr erfolgte zwischen Wiener Neustadt und Mürzzuschlag von August bis Oktober 2017 ein umfassendes „Service“ für die Semmering-Bestandstrecke. Die Arbeiten umfassten u. a. die Erneuerung von rund 10 km Gleis und zahlreicher Weichen, Instandhaltungsmaßnahmen an Lehnen, Tunneln und Viadukten, die Sanierung des Kartnerkogel-Viaduktes, die Erneuerung der Oberleitungsanlagen im Bahnhof Semmering, Bahnsteigadaptierungen in den Bahnhöfen Klamm-Schottwien und Breitenstein sowie die Sanierung der Eisenbahnkreuzung in Breitenstein. Dies erforderte u. a. Schienenersatzverkehre auf der Südstrecke im Abschnitt von Wiener Neustadt bis Mürzzuschlag, da alle Arbeiten gebündelt in einer Sperre so kompakt wie möglich abgewickelt wurden. Die Servicearbeiten an der Semmering-Bergstrecke werden auch 2018 fortgeführt.

Darüber hinaus führte die ÖBB-Infrastruktur AG zwischen April und August 2017 umfangreiche Erhaltungsarbeiten auf der Eisenbahnstrecke Feldkirch – Buchs durch. Unter anderem wurden Gleise, Schotterbett, Untergrund und Entwässerungsanlagen erneuert sowie Sanierungsarbeiten an mehreren Brücken umgesetzt. Dies erforderte entlang der 19 km langen Eisenbahnstrecke, die die drei Länder Österreich, Liechtenstein und Schweiz verbindet, die Sperre von Eisenbahnkreuzungen. Für die Fahrgäste wurden von Ende Mai bis Anfang Juli 2017 umfangreiche Schienenersatzverkehre eingerichtet.

Ebenso setzte die ÖBB-Infrastruktur AG zwischen April und September 2017 ein umfangreiches Bauprogramm an der Summerauerbahn um, das u. a. die Erneuerung von Brücken und Gleisanlagen, die Auflassung von Eisenbahnkreuzungen und den Umbau des Bahnhofs Kefermarkt umfasste. Diese Baumaßnahmen erforderten auch Streckensperren und machten den Einsatz von Schienenersatzverkehren notwendig.

Auch die Weststrecke wurde 2017 aufgrund von Erhaltungsarbeiten in Niederösterreich zwischen Oktober und November gesperrt. Zwischen St. Peter-Seitenstetten und St. Valentin wurden wichtige Erhaltungsarbeiten durchgeführt. Die umfangreichsten Arbeiten fanden in St. Valentin statt, wo Gleise und Gleisunterbau erneuert wurden. Zusätzlich wurden mehrere Weichen getauscht und auf den neuesten Stand der Technik gebracht.

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

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

Darüber hinaus wurden im Jahr 2017 die Steuerbereiche der fünf Betriebsführungszentralen wieder deutlich erweitert. So wurden u. a. die Betriebsstellen Bischofshofen, Mitterberghütten und Pöham in die BFZ-Salzburg, die Bahnhöfe Linzerhaus, Losenstein, Reichraming Spital am Pyhrn und Arding in die BFZ-Linz, die Bahnhöfe Prinzersdorf, Loosdorf, Eichberg, Moosbierbaum-Heiligeneich, Herzogenburg Stadt, Korneuburg, Stockerau und Statzendorf in die BFZ-Wien, die Bahnhöfe Knittelfeld, Spielberg, Zeltweg, Unzmarkt und Frohnleiten in die BFZ-Villach und die Betriebsstellen Sulz-Röthis und Rankweil in die BFZ-Innsbruck eingebunden. Damit werden bereits ca. 47 % des Hauptnetzes der ÖBB-Infrastruktur AG von den fünf Betriebsführungszentralen angesteuert.

Mit einem BFZ-Ausfallskonzept wurde die Basis gelegt, im Störungs- bzw. Ereignisfall schnellstmöglich den Betrieb in gewohnter Qualität abzuwickeln und die Beeinträchtigungen im nationalen und internationalen Zugverkehr gering zu halten. Durch die Realisierung der Geo-Redundanz der BFZ-Systeme und BFZ-Hochbauten können Tätigkeiten in der betrieblichen Rückfallebene gemäß Störfall- und Betriebsstörungskonzept maßgeblich reduziert werden. Infrastruktureinschränkungen werden vermieden.

### **ETCS – European Train Control System**

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

Durch die Umsetzung des ETCS-Migrationsplans wird die Sicherstellung der Interoperabilität auf Basis europäischer Vorgaben ermöglicht und gewährleistet, dass die gesetzlichen Vorgaben sowohl in technischer als auch in zeitlicher Hinsicht eingehalten werden.

## Darstellung der gesamten Rahmenplan- und sonstigen Investitionsprojekte

Projekt	Investitionen 2017	Voraussichtliche bzw. erfolgte Fertigstellung
<b>Bahnhofsum- und -neubauten</b>		
Haltestelle Bad Vigaun	4,9	2017
Bahnhof Gänserndorf	1,0	2018
Haltestelle Hall in Tirol; Logistikzone Thaur	3,5	2017
Haltestelle Ledenitzen West	1,8	2017
Bahnhof Liezen	1,0	2017
Haltestelle Langenwang	2,7	2018
Bahnhof Losenstein	1,2	2018
Bahnhof Moosbierbaum-Heiligeneich	6,7	2017
Bahnhof Rekawinkel	2,8	2018
Bahnhof Scheifling	3,0	2017
Bahnhof Seefeld in Tirol	9,5	2018
Haltestelle St. Georgen am Steinfelde	0,9	2018
Haltestelle Tallesbrunn	0,6	2017
Bahnhof Tulln	13,0	2019
Bahnhof Velden am Wörthersee	5,9	2017
Haltestelle Weikendorf-Dörfles	1,0	2017
Haltestelle Wien Hetzendorf	3,2	2018
<b>Parkdecks</b>		
P&R Krems a. d. Donau; Parkdeck 1 Überdachung	3,4	2017
Wels Hbf., Errichtung Parkdeck	1,6	2018
<b>Großraum Wien</b>		
Güterzentrum Wien Süd <sup>1)</sup>	10,2	2016/2019
Ausbau Marchegger Ast	27,2	2022
Wien Meidling - Abzw. Altmannsdorf; zweigleisiger Ausbau	0,1	2023
Wien Hütteldorf – Wien Meidling; Verbindungsbahn	1,4	2025
<b>Weststrecke</b>		
St. Pölten; Neubau Güterzugumfahrung	23,5	2017
Ybbs a. d. Donau – Amstetten; 4-gleisiger Ausbau (Lückenschluss) <sup>2)</sup>	9,0	2015/2017
Linz-Kleinmünchen (a) – Linz Hbf., 4-gleisiger Ausbau	16,1	2017/2030
Linz – Wels; 4-gleisiger Ausbau	18,1	2026
Salzburg Hbf – Freilassing; 3-gleisiger Ausbau (Nahverkehrsausbau) <sup>3)</sup>	2,0	2013/2017
<b>Südstrecke</b>		
Wien Blumental – Wampersdorf; 2-gleisiger Ausbau Pottendorferlinie	57,9	2023
Gloggnitz – Müzzzuschlag; Neubaustrecke (Semmeringbasistunnel)	204,9	2026
Bruck a. d. Mur – Graz; Bahnhofsumbauten	28,2	2026
Graz - Klagenfurt; Koralmbahn	335,6	2025
<b>Pyhrn-Schober-Achse</b>		
Wels – Passau; Ausbau Bestandstrecke <sup>4)</sup>	5,7	2020/2022
Linz – Selzthal; selektiv 2-gleisiger Ausbau und Bahnhofsumbauten	2,9	2023
Linz Hbf. – Summerau; Attraktivierung	3,0	2022
<b>Brennerachse</b>		
Brenner Basistunnel	115,3	2027
<b>Arlbergachse</b>		
Bregenz – Bludenz; Nahverkehrsausbau (Rheintalkonzept)	3,0	2023
St. Margrethen – Lauterach; nahverkehrsgerechter Ausbau und Attraktivierung	16,4	2020
Wolfurt; Terminal, Ausbau	14,9	2018
<b>Programme</b>		
Lärmschutz	9,1	
Park & Ride	16,6	
Sicherheit und Betriebsführungssysteme	83,8	
Maßnahmen zur Kundenzufriedenheit	13,8	
<b>Reinvestitionen in das Schienennetz</b>	<b>540,3</b>	
<b>Sonstige (inkl. im- materieller Vermögenswerte)</b>	<b>181,4</b>	
<b>Gesamt Rahmenplan- und sonstige Investitionsprojekte</b>	<b>1.808,1</b>	

<sup>1)</sup> Die Inbetriebnahme des aufgenommenen Gleisanschlusses erfolgt voraussichtlich mit März 2019

<sup>2)</sup> Bf. Amstetten Fertigstellung 2017

<sup>3)</sup> Salzburg Freilassing: Gesamtinbetriebnahme österreichischer Abschnitt bis Staatsgrenze: 2013  
Gesamtinbetriebnahme inkl. deutscher Abschnitt (DB-Maßnahmen): 2017

<sup>4)</sup> Bf. Schärding Fertigstellung 2017

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

### Rahmenbedingungen und Herausforderungen

2017 feierten die ÖBB 180 Jahre Eisenbahn und 110 Jahre Postbus in Österreich. Seit Bestehen hat sich das Unternehmen immer wieder verändert und weiterentwickelt. Der Auftrag der ÖBB-Infrastruktur ist es, die österreichische Schieneninfrastruktur allen Eisenbahnverkehrsunternehmen diskriminierungsfrei zur Verfügung zu stellen. Zu den Aufgaben der ÖBB-Infrastruktur AG zählen sowohl die Planung, Errichtung und der Betrieb der ÖBB-Infrastruktur AG als auch das Erbringen von Dienstleistungen im Eisenbahnbereich. Die KundInnen haben dabei immer eine zentrale Rolle eingenommen. Der Ausbau integrierter Mobilität, Investitionen in WLAN und Mobilfunk sowie die laufende Weiterentwicklung der Bahnhöfe sind nur ein paar Beispiele für die Innovationskraft und Kundenorientierung der ÖBB. Sehr viele Generationen engagierter MitarbeiterInnen haben das Unternehmen geprägt und dadurch einen wichtigen Beitrag zur Modernisierungskraft geleistet, die schon immer beispielhaft für das Unternehmen war. So wurde auch dieses Jahr ein Hauptaugenmerk auf die Weiterbildung und Förderung der MitarbeiterInnen gelegt. „Die Jugend ist unsere Zu(g)kunft!“ 2017 wurden u. a. die Investitionen in den Ausbau der Lehrlingswerkstätten, Lehrlingsheime und Bildungseinrichtungen vorbereitet.

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

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

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

### Strategie und Strategieumsetzung – Wichtige Initiativen im Konzern



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

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

Darüber hinaus werden im Streckenentwicklungsplan (SEP) die Vorgaben und Inhalte aus dem Zielnetz 2025+ und dem Netzentwicklungsplan (NEP) in Etappen konkretisiert, priorisiert und auf die jeweilige Strecke abgeleitet. Durch die Fokussierung auf strategische Ziele und Maßnahmen spezifiziert der SEP die Vorgaben für die Weiterentwicklung der Strecken. Er zeigt somit den Weg zur Erreichung und Umsetzung des Zielnetz 2025+ auf und bildet ein wichtiges Instrument für die Operationalisierung.

### Strategische Initiativen

- Wir forcieren die kundenorientierte „Infrastrukturentwicklung“ inkl. Überarbeitung des Zielnetzes.
- Wir entwickeln Services für Personenbahnhöfe und Terminals/Logistik-Hubs zur Steigerung der Kundenanzahl, Kundenzufriedenheit sowie zur Stärkung der Wettbewerbsposition des Schienenverkehrs.
- Wir garantieren unsere Basisleistungen Pünktlichkeit und Sicherheit.
- Wir sorgen weiterhin für hohe Kosten- und Zeitstabilität bei Bauprojekten.
- Wir werden Top-Arbeitgeber mit Schwerpunkt auf Generationenmanagement, Steigerung des Frauenanteils und professioneller Aus- und Weiterbildung im Eisenbahnwesen.
- Wir erwirtschaften langfristige Erträge für unser Unternehmen durch ein Immobilien-Bestandspportfolio.
- Wir positionieren uns als nachhaltiges Unternehmen u. a. durch die Erhöhung des Anteils der Eigenproduktion von Bahnstrom aus erneuerbarer Energie und übergreifende Maßnahmen zur Lärmreduktion.
- Wir forcieren transparente Prozesse und die Digitalisierung sowie Automatisierung des Bahnbetriebes.

### Infrastruktur – Investitionen in Ausbau und Sicherheit

#### Infrastrukturausbau

Die ÖBB investieren jährlich rd. 2,5 Mrd. EUR in die Modernisierung ihrer Netze und leisten dadurch einen bedeutenden Beitrag für die heimische Wirtschaft.

Im Laufe der nächsten Jahre bis 2022 werden lt. Rahmenplan 2017 bis 2022 rd. 15,2 Mrd. EUR investiert – ein Großteil davon in die Reinvestitionen bzw. den Ausbau von Bahnhöfen, Park & Ride-Anlagen oder Terminals sowie in wesentliche Streckenausbauten, um den Zugverkehr weiter zu modernisieren.

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

#### Park & Ride-Ausbau

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

#### Wohlfühlen am Bahnhof – Sicherheit und Service

Sicherheit ist eine grundlegende Voraussetzung, damit sich die KundInnen auf Bahnhöfen wohlfühlen. Aus diesem Grund werden 150 MitarbeiterInnen zusätzlich eingesetzt, um für Sicherheit zu sorgen; sie stehen auch als AnsprechpartnerInnen zur Verfügung. Ebenso wurde stark in den Ausbau der Videoüberwachung investiert, um das Sicherheitsgefühl der KundInnen am Bahnhof weiter zu verbessern.

Weitere Maßnahmen wie etwa Verbesserungen der Beleuchtung, Farbgebung und der Helligkeit sowie Einsehbarkeit von Wegen werden sukzessive in 175 Bahnhöfen umgesetzt. Nach dem Ausbau der S-Bahnen in den Ballungszentren in den letzten Jahren wurde nun auch vergangenen Sommer in einer erfolgreichen Kooperation mit den Wiener Linien die S-Bahn-Stammstrecke von Wien Meidling nach Floridsdorf sowie die Vorortlinie Handelskai nach Hütteldorf in Wien mit einer neuen farbigen Wegeleitung versehen, um eine bessere Orientierung im Wiener Netz für KundInnen zu gewährleisten.

Im Programm mein.BAHnhof werden alle Initiativen, die den Bahnhof betreffen, gebündelt und weitere Innovationen für KundInnen – auch der digitale Zugang zur Bahn – vorangetrieben.

### ÖBB als Arbeitgeber – Fit für die Zukunft

Bis zum Jahr 2030 werden rund 9.300 MitarbeiterInnen in den Ruhestand wechseln. Daher steigert die ÖBB-Infrastruktur ihre Attraktivität im „Kampf um gute Köpfe“ am Arbeitsmarkt.

Unsere strategischen Ziele:

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

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

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

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

### Neue Personalstrategie

Aufgrund des bevorstehenden Generationenwandels werden bis 2022 rd. ein Drittel der MitarbeiterInnen den ÖBB-Konzern verlassen. Im selben Zeitraum werden 10.000 neue KollegInnen hinzukommen. Für die ÖBB ist dies eine große Herausforderung – und eine ebenso große Chance. Die neue Personalstrategie gibt dem Unternehmen jene Instrumente zur Hand, die es braucht, um diese Chance zu nutzen. Als wichtiger Baustein der Unternehmensstrategie ist sie Teil eines geschlossenen strategischen Konzepts für ein starkes und modernes Unternehmen. Verbunden und angespornt durch die gemeinsame Vision „Wir bewegen Menschen mit Leidenschaft“, soll ein Beitrag zur positiven Entwicklung des Unternehmens geleistet werden. Hierzu wurden vier Schwerpunkte definiert: „Attraktiver Arbeitgeber“, „Talent Management“, „Kultur“ und „Organisationsentwicklung“.

### Perspektivenwechsel

Im April 2017 wurde das Projekt „Perspektivenwechsel“ ins Leben gerufen. Jede Führungskraft übernimmt an einem Tag pro Jahr die Rolle einer MitarbeiterIn im eigenen Verantwortungs- bzw. in einem Partnerbereich.

Die Ziele des Perspektivenwechsels in einer prozessbezogenen und gesellschaftsübergreifenden Sicht sind:

- Die Nähe zu den KundInnen erleben, sie besser zu verstehen und ihnen damit bessere Lösungen zu bieten
- Die Zusammenarbeit innerhalb der ÖBB verbessern und damit auch unser Team stärken
- Verständnis für Herausforderungen und Bedürfnisse der ÖBB KollegInnen fördern, indem sie bei ihren Aufgaben begleitet werden
- Wertschätzung und Respekt für die täglichen Leistungen der ÖBB KollegInnen ausdrücken
- Anregungen von den ÖBB KollegInnen erhalten, wie das Geschäft bzw. Prozesse verbessert werden können
- Die ÖBB KollegInnen zu hören und ihr wertvolles Wissen aufnehmen

### Schlüsselfunktionen

MitarbeiterInnen, wie etwa Fahrdienstleiter oder Verschieber, waren aufgerufen, sich als Werbegesicht für die neue Mitarbeiterkampagne zu bewerben. Bei dieser Initiative wurden MitarbeiterInnen aus den Schlüsselfunktionen vor den Vorhang geholt und vorgestellt – mit dem Ziel, diese Berufsbilder noch weiter bekanntzumachen und potenzielle neue MitarbeiterInnen dafür zu begeistern.

## Nachhaltigkeit und Klimaschutz – Bahn und Bus als nachhaltige Mobilitätsanbieter

### Neubau Wasserkraftwerke Tauernmoos/Obervellach II

Schon heute decken die ÖBB rd. 92% des Bahnstrombedarfs aus erneuerbaren Energie. Die zehn Wasserkraftwerke der ÖBB sind dabei das Rückgrat der erneuerbaren Energiegewinnung und erzeugen gemeinsam fast ein Drittel des gesamten Bahnstrombedarfs. Mit dem geplanten Neubau des Pumpspeicherkraftwerks Tauernmoos (Salzburg) und des Kraftwerks Obervellach II (Kärnten) setzt die ÖBB-Infrastruktur auch in Zukunft auf die ökologisch nachhaltige Eigenproduktion von Bahnstrom.

### Innovation – mit neuen Ideen zum Erfolg

#### Innovation als wichtiger Hebel für die Strategieerreichung

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

#### Innovation als Netzwerk verstehen

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

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

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

#### Open Innovation

Die ÖBB betreiben Innovation in vielfältiger Weise. Dazu zählen viele Projekte und Services, die sich aus Initiativen der MitarbeiterInnen, Forschung und Entwicklung, der Ideenwerkstatt sowie laufenden strategischen Initiativen ergeben. Besonders hervorzuheben ist dabei das Programm „Open Innovation“, das den Innovationstreibern im Konzern ein breites Dienstleistungsangebot zur Unterstützung von kundenzentrierter Innovation bietet. Dazu zählt neben geeigneten Räumlichkeiten, wie dem Service Design und Open Innovation Lab, eine breite Palette an Methoden und kompetenten MitarbeiterInnen, um Innovationen zu ermöglichen. Das Prinzip „Open Innovation“ bezeichnet die Öffnung des Innovationsprozesses für Ideen und Vorschläge von externen Stakeholdern. Unter Einbindung der KundInnen, MitarbeiterInnen sowie Lieferanten werden Ideen eingeholt und zu marktreifen Produkten entwickelt. Um den Austausch mit den externen Ideengebern möglichst einfach und interaktiv zu gestalten, wurde 2016 die Open-Innovation-Plattform lanciert, die mittlerweile über 2.500 registrierte User hat. 2017 wurde die Plattform grundlegend überarbeitet und steht den AnwenderInnen 2018 mit neuen Funktionen zur Verfügung.

Um die Innovationskraft der ÖBB MitarbeiterInnen bestmöglich zu fördern und so den Konzern voranzubringen, steht die Ideenwerkstatt allen MitarbeiterInnen zur Einbringung ihrer Verbesserungsvorschläge offen. 2017 wurden 778 Ideen eingebracht, davon konnten 17,1% umgesetzt werden.

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

In den Jahren 2016/2017 wurden vier sogenannte Challenges – also konkrete Problemstellungen – über die Open-Innovation-Plattform an die Community der ÖBB gerichtet: Die vier Challenges beschäftigten sich mit den Themen „Sitzplatz finden“, „Wohlfühlen am Bahnhof“, „Digitalisierung im Schienengüterverkehr“ und „Reisen mit Gepäck“. Zahlreiche Prototypen und innovative Lösungen für die KundInnen wurden entwickelt und werden derzeit mit Hochdruck zur Umsetzung gebracht. Daneben werden laufend im Rahmen von Testings und Workshops Kundenbedürfnisse erhoben und die Erkenntnisse durch die Fachbereiche rasch zur Realisierung gebracht.

## Strategische Top-Initiativen

Im Geschäftsjahr 2017 wurden zahlreiche Initiativen erfolgreich abgeschlossen:

Die Top-Initiative „Sicherheit am Bahnhof“ zielt auf die Steigerung der Kundenzufriedenheit durch Erhöhung des Sicherheitsgefühls ab. Verbesserungen der Beleuchtung und bauliche Maßnahmen sowie mehr Notruf- und Videoeinrichtungen sowie mehr MitarbeiterInnen am Bahnhof wurden bis 2017 umgesetzt und werden auch in den kommenden Jahren im Rahmen des Sicherheitsprogramms INFRA weiterverfolgt.

Die Entwicklung der ÖBB zum Gesamtmobilitätsdienstleister mit der Bedienung der letzten Meile vereinfacht den Zugang zum System Bahn, ermöglicht die Erschließung neuer Kundengruppen sowie Steigerung der Fahrgastzahlen und leistet damit einen Beitrag zur Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit. Mit dem neuen Carsharing bietet die ÖBB-Infrastruktur AG durch sinnvolle Verknüpfung von Bahn und Auto den Fahrgästen ein Mobilitätsangebot aus einer Hand.

Die Bereitstellung einer höchstmöglichen Anlagenverfügbarkeit sowie die Reduktion der anlagenbedingten Störungen und Verspätungsminuten soll durch Optimierung des Störungsmanagements für Infrastrukturanlagen erreicht werden. Wesentliche Maßnahmen dabei sind auch nach Abschluss der Top-Initiative: laufende Weiterentwicklung des gewerkeübergreifenden Störungsmanagementprozesses für eine rasche Wiederherstellung der Infrastrukturanlagen, Optimierung der Störungsprävention und -behebung, laufende Weiterentwicklung bei der Analyse und Monitoring der Störungstreiber, Optimierung bestehender sowie Entwicklung und Einsatz neuer Technologien und Arbeitsmethoden.

Mit der Strategie „Zugsicherungssysteme“ wurden höchste Sicherheitsstandards für die Fahrgäste geschaffen. Die Vereinheitlichung der Systeme trägt durch die interoperable Ausrüstung wesentlich zur Attraktivierung der Transitkorridore bei. Die einheitlichen Sicherheitsstandards auf allen Strecken sind zudem die Basis für eine einheitliche Fahrzeugausrüstung und damit auch Kostenstabilisator für die EVU.

## C.6. Sonstige wichtige Vorgänge und Ausblick

### Ausblick ÖBB-Konzern

#### Vertiefung und Weiterentwicklung der Konzernstrategie – Wir wollen in eine erfolgreiche Zukunft fahren!

Die Standortbestimmung zeigt klar: Das Unternehmen ist auf dem richtigen Weg, aber in einigen Bereichen ist noch viel zu tun! Die Ziele der ÖBB Konzernstrategie sind klug und richtig. Wachstum ist die Devise. Aber das veränderte Marktumfeld im Güter- und Personenverkehr verlangt es, den Weg zur Zielerreichung weiterzuentwickeln und anzupassen.

Die Ansprüche unserer KundInnen steigen, und der Wettbewerb wird immer intensiver. Neue Technologien ermöglichen neue Geschäftsmodelle, erhöhen aber gleichzeitig den Wettbewerbsdruck. Zudem werden in den nächsten Jahren Tausende MitarbeiterInnen in Pension gehen und neue KollegInnen ins Unternehmen kommen. Durch diesen Generationenwechsel wird sich das Team verändern, und es gilt die neue Generation für die ÖBB zu begeistern.

#### Neue Herausforderungen erfordern ein hohes Maß an Flexibilität und Mut zur Veränderung

Die zukünftigen Herausforderungen im Bereich KundInnen, Gesellschaft, Märkte, Wettbewerber und Staat sind vielfältig und entwickeln sich rapide weiter. Verschiebung von Kunden- und Industriesegmenten, Veränderungen im Konsumentenverhalten, das Aufkommen integrierter Mobilität, die Veränderung aufgrund unbekannter Technologien der Zukunft oder die Entwicklung von Smart Cities sind dabei nur der Anfang. Ebenso werden (zu Recht) die Anforderungen im Bereich Klimaschutz und Nachhaltigkeit größer. Der bevorstehende Generationenwandel in den ÖBB oder die höhere Bedeutung von Diversity-Management erfordern neue Maßstäbe und Instrumente für MitarbeiterInnen. Weiters wird der Produktivitätsdruck des zunehmenden Wettbewerbs im Güterverkehr und der Liberalisierung im Personenverkehr sowie die Anforderungen im Bereich Safety & Security in Zukunft weiter zunehmen.

Die ÖBB müssen die Herausforderungen meistern, um ihr Alleinstellungsmerkmal am mittlerweile hart umkämpften Markt zu behalten. Die Frage ist dabei nicht, ob wir uns verändern, sondern wie wir uns verändern. Dazu müssen zunächst interne Prozesse immer wieder einer kritischen Prüfung unterzogen sowie Vorschriften, Regelwerke, Strukturen durchleuchtet und auf Sinnhaftigkeit überprüft werden. Dabei sollten bei jeder Entscheidung auch die Auswirkungen auf den Gesamtkonzern im Auge behalten werden. Den KundInnen sind interne Strukturen zu Recht egal. Die ÖBB werden als ein Unternehmen wahrgenommen; diesem muss das Handeln gerecht werden. Alte Gewohnheiten müssen hinterfragt und die Entwicklungschancen in den Vordergrund gestellt werden. Die KundInnen müssen wissen, dass sie sich auch in Zukunft auf die ÖBB verlassen können.

## Herausforderungen

Bei allen Herausforderungen haben sich die ÖBB ehrgeizige Ziele gesetzt und bereits Fahrt in die richtige Richtung aufgenommen:

### Steigende Kundenbedürfnisse

KundInnen/Unternehmen stellen stetig steigende Anforderungen an die Mobilitätsdienstleistung und Logistiklösungen. Sie evaluieren laufend das Angebot am Markt. Dabei ist Durchgängigkeit und Zuverlässigkeit bei allen Kundenberührungspunkten von besonderer Bedeutung.

### Demografischer Wandel und veränderte Mitarbeiterbedürfnisse

Über 10.000 MitarbeiterInnen werden in den nächsten Jahren die ÖBB verlassen – die Weitergabe von Wissen an neue MitarbeiterInnen ist in diesem Zusammenhang von großer Bedeutung. Darüber hinaus stellen jüngere Generationen neue Anforderungen an ihren Job. Neue Technologien, steigende Kundenanforderungen und die Wettbewerbssituation erfordern neue Kompetenzen und Jobprofile im Unternehmen.

### Steigender Wettbewerbs- und Effizienzdruck

Profitabilität ist die Basis zur nachhaltigen Steigerung der Qualität für KundInnen und Mitarbeiterzufriedenheit. Ein wirtschaftlicher Ressourceneinsatz schafft nachhaltig Mehrwert für KundInnen, MitarbeiterInnen und Eigentümer.

### Hohe Anforderungen an die operative Exzellenz

Im Sinne der Kundenorientierung und Qualitätsführerschaft sind Sicherheit, Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit und Produktivität weiter zu optimieren.

### Klimaschutz, Ressourceneffizienz und gesellschaftliche Verantwortung

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

### Innovation und Digitalisierung

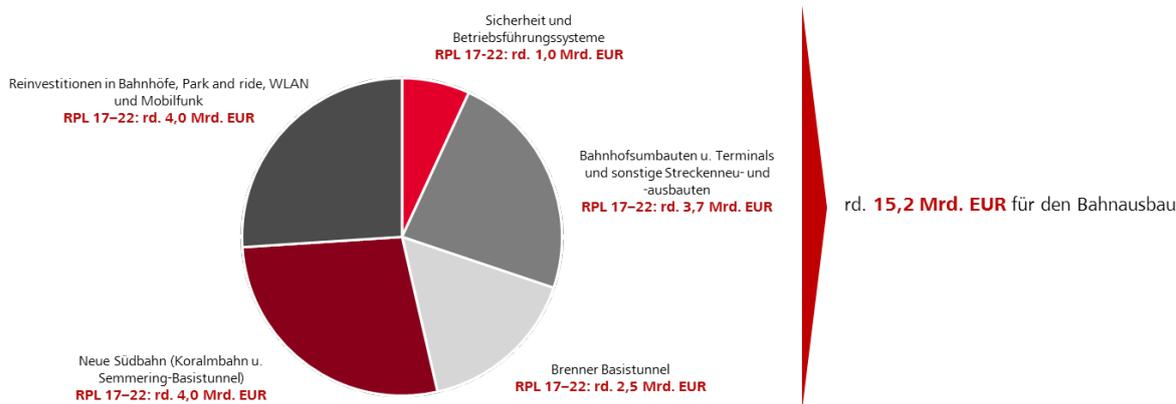
Innovation und Digitalisierung sind ein entscheidender Katalysator zur Erreichung der strategischen Ziele. Nur die erfolgreiche Umsetzung von kunden- und marktrelevanten Ideen sichern und verbessern die Marktposition.

## Ausblick ÖBB-Infrastruktur-Konzern

### Rahmenplan 2017 bis 2022

Mit der Genehmigung des Rahmenplans hat die österreichische Bundesregierung 2016 die Basis für die Fortführung des intensiven Ausbaus der Schieneninfrastruktur gelegt. Jährlich werden rd. 2,5 Mrd. EUR in den Neu- und Ausbau der Schieneninfrastruktur investiert. Diese Fortführung der Infrastrukturoffensive ermöglicht u. a. die Umsetzung des Taktfahrplans als wesentlichen Komfortgewinn für die KundInnen und den Aufbau von Güterverkehrskapazitäten.

Rahmenplan-Investitionen nach Kategorien 2017 bis 2022 in Mrd. EUR



### Mobilfunknetzabdeckung entlang ausgewählter ÖBB Strecken und WLAN am Bahnhof

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

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

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

Bis Ende 2018 sollen 75 Bahnhöfe mit WLAN ausgestattet sein, wobei sich die Userzahlen innerhalb eines Jahres mehr als verdoppelt haben und über einen Betrachtungszeitraum von 12 Monaten knapp 21 Millionen mit dem öffentlichen WLAN verbundene Clients gezählt wurden.

### Ausbau Südstrecke

Mit dem Ausbau der Nord-Süd-Achse, die von Wien über die Steiermark und Kärnten nach Italien und von Wien über die Nordbahn 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. 3,5 Millionen Menschen leben im Einzugsgebiet der Südstrecke. Sie wollen mobil sein und in den Genuss von Gütern aus aller Welt kommen. Dieses Vorhaben bedeutet mehr als ein Vierteljahrhundert Arbeit und Einsatz – für 170 km neue und 200 km modernisierte Bahnstrecke. Die zwei zentralen österreichischen Projekte dieses baltisch-adriatischen Korridors bilden die Koralmbahn von Graz nach Klagenfurt und der Semmering-Basistunnel.

Der Ausbau der 130 km langen Koralmbahn wird auch 2018 zügig vorangetrieben. Wenn die Signale auf Grün gestellt werden, kann man künftig anstatt bisher in 2h Busfahrt in nur 45min Bahnfahrt von der einen in die andere Landeshauptstadt reisen. Mit Inbetriebnahme des Semmering-Basistunnels Ende 2026 beträgt die Reisezeit zwischen Klagenfurt und Wien nur mehr 2h 40min, was eine Fahrzeitverkürzung von 1h 20min bedeutet. Die regionalen Strecken der Koralmbahn stehen voraussichtlich bereits ab 2022 zur Verfügung. In Kärnten profitieren Fahrgäste dann von einer attraktiven Verbindung zwischen Klagenfurt und Wolfsberg (S3) sowie in der Steiermark vom Ausbau bis zum künftigen Schnellzugbahnhof in der Weststeiermark (S6). Die Bahn wird damit zum Auto mehr als nur konkurrenzfähig. Im Zuge des Koralmbahn-Projekts werden der sechstälteste Eisenbahntunnel der Welt (Koralmtunnel mit rd. 33 km) und mehr als 100 Brücken errichtet sowie 23 Bahnhöfe und Haltestellen modernisiert oder neu gebaut. Die ÖBB-Infrastruktur AG ist mit dem Bau der Koralmbahn der größte Investor in den Bundesländern Steiermark und Kärnten und schafft 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 die eigentlichen Tunnelbauarbeiten. Mittlerweile wird auf vier Baustellen gleichzeitig gebaut – Gloggnitz, Göstritz, Fröschnitzgraben und Grautschenhof. Im Frühjahr 2018 werden über die 400 m tiefen Schächte im Baulos Fröschnitzgraben zwei Tunnelvortriebsmaschinen installiert und aus der bereits errichteten Kaverne die Vortriebsarbeiten in Richtung Gloggnitz begonnen. 2019 starten die Arbeiten um den Portalbereich Mürzzuschlag. 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).

Ein weiterer wichtiger Baustein der Südstrecke ist das Ende 2016 von der ÖBB-Infrastruktur AG eröffnete intermodale Güterzentrum im Süden von Wien. Das Güterzentrum Wien Süd ist 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 auf diese Weise erleichtert. Mit den Ausbaumaßnahmen in den Terminals investiert die ÖBB-Infrastruktur AG in die Stärkung des Güterverkehrs und in die Verlagerung von der Straße auf die Schiene.

Die Südstrecke umfasst weiters den Nordbahnausbau, die Modernisierung der Strecke Wien – Bratislava, den neuen Wiener Hauptbahnhof, die Pottendorfer Linie, die zur Hochleistungsstrecke ausgebaut wird, acht modernisierte Bahnhöfe auf dem Weg von Bruck nach Graz und den umgestalteten Grazer Hauptbahnhof.

### Ergebnisausblick

Die Budget- und Mittelfristplanung 2018 bis 2023 basiert auf den strategischen Konzernzielen. Das Handeln des ÖBB-Konzerns in den kommenden sechs Jahren ist auf eine Angebotsausweitung mit dem Fokus auf Kundennutzen und wirtschaftlich nachhaltiges Wachstum ausgerichtet.

## D. Forschung und Entwicklung

Die ÖBB-Infrastruktur AG hat sich 2017 mit der Top-Forschungsinitiative Rail Tec 4.0 das Ziel gesetzt, eine FTI (Forschung Technologie und Innovation)-Roadmap zu entwickeln, welche die Hightech-Forschungsthemen der ÖBB-Infrastruktur AG bündelt, strategisch ausrichtet, mit mehrjähriger Perspektive strukturiert und eine Planungsgrundlage für zukünftige FTI-Vorhaben zur Verfügung stellt. Inhaltliche Schwerpunkte sind das digitalisierte System Eisenbahn, Operations 4.0, Maintenance 4.0, Dependable & Secure Systems, Data Management & Analytics sowie Smart Services. Im Umfeld laufende Initiativen wie das Open Rail Lab werden dabei mit eingebunden, um Silolösungen zu vermeiden.

Die Verantwortung dazu hat innerhalb der ÖBB-Infrastruktur AG federführend der Stab Life-Cycle-Management und Innovationen des Geschäftsbereichs Streckenmanagement und Anlagenentwicklung, organisatorisch für F&E in der gesamten ÖBB-Infrastruktur AG verantwortlich, übernommen. Abgestimmt mit allen Teilbereichen der ÖBB-Infrastruktur AG wurden im Rahmen mehrerer Workshops mit internen Bedarfsträgern aus allen Bereichen und basierend auf einer substantiellen Reflexion mit externen Experten und Wissenschaftlern explizite Inhalte erarbeitet.

Resultierende und in weiterer Folge zu beschreibende Forschungsthemen im Detail sind: Sensoriken speziell für das System Bahn zur Erfassung von Messgrößen, die das Verhalten von Infrastrukturanlagen bzw. Personen allgemein und Kunden im Speziellen in bestimmten Situationen oder über definierte Zeiträume erfassen; Algorithmen zur Datenanalyse, Mustererkennung und Prognose von Verhaltensmustern und Zustandsänderungen; intelligente Systeme zur Entscheidungsunterstützung als Basis für ein zukünftiges Gewerke übergreifendes Assetmanagement; Datenarchitekturen und Datenmanagement; Robotiksysteme und 3D-Druck. Die Verknüpfung zu Technologien für automatisierte Betriebsführung, Kundeninformationssysteme und Smart Interfaces ist dabei sichergestellt.

Auch 2017 werden viele ÖBB Projekte durch nationale und europäische Förderprogramme unterstützt. Die ÖBB-Infrastruktur AG ist beispielsweise am Shift2Rail Joint Undertaking beteiligt. Ziel ist eine Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit der Bahnen in Europa. Auf nationaler Ebene wird eng mit dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) und der Österreichischen Forschungsförderungsgesellschaft (FFG) zusammengearbeitet.

2017 befanden sich mit Stichtag 31.12.2017 in der ÖBB-Infrastruktur 88 F&E-Projekte in Bearbeitung. Das aktuelle Projektportfolio hat ein Gesamtvolumen von rd. 25 Mio. EUR (über alle aktuell laufenden Projekte und jeweilige Laufzeiten bis inkl. 2020 ohne Abzug von Förderungen).

### Auszug aktueller Projekte

#### Projekt „Abflussvorhersage Kraftwerksgruppe Stubachtal“

Ziel dieses Projektes ist es, das Einzugsgebiet der ÖBB Kraftwerksgruppe Stubachtal hydrologisch zu modellieren. Dazu werden sowohl extern verfügbare Wetteraster-Prognosedaten sowie intern verfügbare Messwerte von ÖBB-eigenen Wetterstationen und Durchflussmessstationen miteinbezogen. Damit soll eine anforderungsdefinierte genaue Zuflussprognose für die Speicherseen und die damit verbundene Wasserfassung möglich werden. Mithilfe eines solchen Vorhersagemodells erwartet sich die ÖBB-Infrastruktur AG eine Optimierung der Speicherseebewirtschaftung sowohl hinsichtlich energiewirtschaftlicher Fragestellungen als auch sicherheitsrelevanter Fragestellungen wie z. B. dem Hochwassermanagement.

Die Herausforderung dabei ist die Kleinräumigkeit des betrachteten Einzugsgebietes. Hier konnte die Forschung erste erfolgreiche Schritte setzen.

## Effiziente Streckeninfrastruktur – Umwelt // Konstruktion // Betrieb

28

### Projekt „Low-Power-Nodes (Loponode) Prototypentwicklung Proof of Concept SiL4“

Ziel des Projektes ist die Entwicklung eines Industrie-Prototypen einer SiL-4 zertifizierbaren und herstellerunabhängigen Plattform für die Übermittlung betriebsrelevanter Informationen auf dem Funkweg, die Ausarbeitung der notwendigen Rahmenbedingungen für die Verwendung derzeit existierender Verkabelung und/oder deren Ergänzung bzw. möglichen Auflassung sowie die Entwicklung einer notwendigen Software für Offenheit zukünftiger technologischer Weiterentwicklungen.

Die Erwartung sind eine zukünftige Kostenersparnis bei der Errichtung von Eisenbahnkreuzungen und in weiterer Folge bei den laufenden Wartungs- und Instandhaltungskosten gegenüber einer konventionellen Kabellösung sowie eine grundsätzlich erhöhte Flexibilität bei Installation, Betrieb und Wartung.

Mittlerweile konnten erfolgreiche Prototypentests einer solchen kabellosen Funkübertragung von Signalen auf SiL4-Level unter Laborbedingungen mittels Low-Power Nodes, das sind schlummernde Funkknoten, die wenig Energie benötigen, durchgeführt werden.

### Projekt „Green Concrete – Energie- und Ressourcenoptimierter Grüner Beton“

Ziel des Projekts ist die Verringerung des Primärenergiebedarfs im Rahmen der Herstellung des Baustoffs Beton, um somit einen wesentlichen Beitrag zu Klimaschutz und nachhaltiger Entwicklung leisten zu können. Es konnte erfolgreich der Nachweis zur Herstellung einer Betonrezeptur erbracht werden, die mit in der Herstellung deutlich reduziertem Primärenergiebedarf und Global Warming Potential (GWP) die Gleichwertigkeit zu herkömmlichem Beton bei technischen Eigenschaften garantiert. Durch den Einsatz ausgesuchter Zusatzstoffe, Eco- und Mikrofüller sowie geeigneter Zusatzmittel kann das GWP um bis zu 30% und der Primärenergiebedarf um bis zu 20% gesenkt werden.

### Forschungsprogramm „Brückendynamik“

In einem groß angelegten Forschungsprogramm beschäftigt sich die ÖBB-Infrastruktur AG mit dem dynamischen Verhalten von Eisenbahnbrücken, die mit Geschwindigkeiten größer 160 km/h überfahren werden. Herausforderung hier ist es, den aktuell noch sehr großen Gap zwischen Modellierung und Realität für unterschiedlichste Anforderungsfälle zielgerichtet aufzuarbeiten. In diesem Rahmen beschäftigt sich die ÖBB-Infrastruktur AG z. B. mit Modellen und Kennwerten zum Schotteroberbauverhalten als Grundlagen der Brückendynamik, mit dem Antwortverhalten von Brücken, die planmäßig zu erwartende Rissbilder aufweisen und auch mit Prognosen zur Diagnose von Bestandsbrücken unter Einbindung von Mehrkörpersystemen im Rahmen der Simulation.

Hier konnte eine erfolgreiche Meilensteinumsetzung erreicht werden mit dem Ziel, Eisenbahnbrücken, die mit konventionellem Nachweis als kritisch eingestuft werden, durch neue Methoden in den unkritischen Bereich überzuführen und somit weiter im Betrieb zu behalten.

### Projekt „Betonfeuchtemodell für Tunnelinnenschalen in Österreich“

Ziel dieses Vorhabens ist es, dass Betone im Niedertemperaturbereich bis 450°C auch ohne Zugabe von Polypropylenfasern weitgehend keine Abplatzungen aufweisen. Dazu sollen im Rahmen dieses Forschungsvorhabens aufbauend auf bisherigen Erkenntnissen für Brandereignisse im Hochtemperaturbereich Betonzusammensetzungen untersucht werden, welche ohne die übliche Zugabe an Polypropylenfasern eine ausreichende Brandbeständigkeit im Niedertemperaturbereich bis etwa 450 °C sicherstellen sollen. Versuchsreihen mit Klein- und Großbrandversuchen sollen die generellen Einflussfaktoren der Betonzusammensetzung auf das Abplatzverhalten unter Temperatureinwirkung darlegen.

Hier konnte erfolgreich der Nachweis erbracht werden, dass Tunnelinnenschalenbeton bei Brandbelastung keine wesentliche Gefügeschädigung aufweist und somit teure Zusatzmaßnahmen bei laufenden Neubauprojekten hinfällig sind. Die Erkenntnisse fließen in die entsprechenden Planungsgrundsätze des FB-Tunnelbau ein.

### Forschungsvorhaben „Noise&Vibrations“

Ziel des Forschungsvorhabens, das Teil eines F&E-Schwerpunktes zu Noise&Vibrations ist, ist die Erhebung des Zeitverlaufes von Schallemissionen von Rollmaterial sowie das Erarbeiten von Grundlagenwissen für eine potenzielle künftige Lärmabhängigkeit beim Infrastruktur-Benutzungsentgelt.

Das Forschungsvorhaben hat folgende Schwerpunkte zum Inhalt:

- Lokalisation von Lärm-Problemstellen bei Güterwagen-Fahrzeuggattungen (Mustergüterzug mit definierten Parametern wie Beladung, Fahrzeugzustand)
- messtechnischer Nachweis existierender fahrzeugseitiger Lärmreduktionsmaßnahmen (Kreuzanker-Drehgestell)
- Messung der Eingangsparameter von Güterwagen für EU-Crossos (alle 5 Jahre zu erstellende Lärmausbreitungsrechnung)
- Entwicklung und Erprobung einer Messanordnung zur Aufteilung des Gleis- und Fahrzeuganteiles
- Verwendung des Mustergüterzuges für Kalibrierung der Argos-Messstelle Nenzing

Dazu konnte die Installation einer Wagenlärm-Monitoringmessstelle sowie einer akustischen Kamera zur Analyse schienenverkehrsinduzierter Schallimmissionen von mit RFID (radio-frequency identification bzw. Identifizierung mithilfe elektromagnetischer Wellen) ausgestatteten Einzelwaggons erfolgreich umgesetzt werden.

## E. Konzernbeziehungen

### Muttergesellschaft ÖBB-Holding AG

Die Muttergesellschaft ÖBB-Holding AG ist eine Aktiengesellschaft nach österreichischem Recht. Die Gründung und Errichtung der Gesellschaft erfolgte auf der Grundlage des § 2 Bundesbahnstrukturgesetz 2003. Die ÖBB-Holding AG erbringt für die ÖBB-Infrastruktur AG und andere Konzerngesellschaften diverse Leistungen wie z. B. Marketing- und Treasury-Leistungen. Diese werden mittels Konzernumlage bzw. mittels Leistungsverrechnung an die Konzerngesellschaften verrechnet. Im Geschäftsjahr 2017 wurden dem ÖBB-Infrastruktur-Konzern rd. 17,7 Mio. EUR (Vj: rd. 15,9 Mio. EUR) als Konzernumlage in Rechnung gestellt.

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

### ÖBB-Personenverkehr AG

Aufgabe der ÖBB-Personenverkehr AG ist insbesondere die Beförderung von Personen, einschließlich der Erbringung gemeinwirtschaftlicher Leistungen sowie die Herstellung und das Betreiben aller hierzu notwendigen Einrichtungen mit Ausnahme der Schieneninfrastruktur und die Besorgung aller damit zusammenhängenden oder dadurch veranlassten Geschäfte sowie vor allem das Führen eines öffentlichen Personenverkehrs aufgrund von Tarifen und Fahrplänen. Im Geschäftsjahr 2017 wurden mit der Gesellschaft rd. 330,1 Mio. EUR (Vj: rd. 318,6 Mio. EUR) Gesamterträge erzielt. Dem ÖBB-Infrastruktur-Konzern wurden rd. 15,8 Mio. EUR (Vj: rd. 12,7 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 2017 Gesamterträge in Höhe von rd. 171,6 Mio. EUR (Vj: rd. 167,9 Mio. EUR) erzielt. Dem ÖBB-Infrastruktur-Konzern wurden von der Rail Cargo Austria AG rd. 1,0 Mio. EUR (Vj: rd. 0,8 Mio. EUR) verrechnet. Es wurden bezogene Leistungen in Höhe von rd. 0,1 Mio. EUR (Vj: rd. 0,3 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 2017 wurden mit der Gesellschaft rd. 160,7 Mio. EUR (Vj: rd. 160,0 Mio. EUR) Gesamterträge erzielt. Dem ÖBB-Infrastruktur-Konzern wurden rd. 14,4 Mio. EUR (Vj: rd. 13,0 Mio. EUR) verrechnet. Es wurden bezogene Leistungen in Höhe von rd. 0,2 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 2017 wurden mit der Gesellschaft rd. 22,7 Mio. EUR (Vj: rd. 22,3 Mio. EUR) Gesamterträge erzielt. Dem ÖBB-Infrastruktur-Konzern wurden rd. 29,3 Mio. EUR (Vj: rd. 26,2 Mio. EUR) verrechnet. Es wurden bezogene Leistungen in Höhe von rd. 14,3 Mio. EUR (Vj: rd. 9,3 Mio. EUR) aktiviert.

## ÖBB-Business Competence Center GmbH

Die ÖBB-Business Competence Center GmbH erbringt als konzerninterne Servicegesellschaft vorwiegend standardisierte administrative Dienstleistungen. Im Geschäftsjahr 2017 wurden mit der Gesellschaft rd. 20,3 Mio. EUR (Vj. rd. 20,0 Mio. EUR) Gesamterträge erzielt. Dem ÖBB-Infrastruktur-Konzern wurden rd. 82,1 Mio. EUR (Vj: rd. 78,7 Mio. EUR) für interne Dienstleistungen verrechnet. Es wurden bezogene Leistungen in der Höhe von rd. 1,2 Mio. EUR (Vj: rd. 1,4 Mio. EUR) aktiviert.

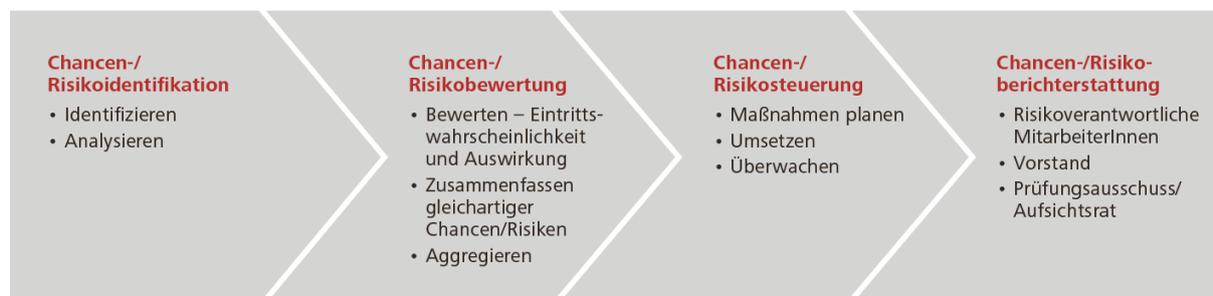
### F. Chancen- und Risikobericht

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

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

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

### Prozess Chancen- und Risikomanagement



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

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

Im 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 Risikomanagementprozess 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, die jeweils mit den Risikoakzeptanz- und Risikotragfähigkeitsgrenzen abgeglichen wird. Gegebenenfalls werden daraus weiterer Handlungsbedarf abgeleitet und Maßnahmen initiiert. Der Risikomanager berichtet an den Vorstand sowie an den Konzern-Chancen- und Risikomanager, er legt die vorgeschlagenen Chancen- und Risikosteuerungsmaßnahmen zur Diskussion und Beschlussfassung vor und übernimmt Beratungs- und Schulungsaufgaben. Darüber hinaus sind in allen Geschäftsbereichen, Stabstellen und allen wesentlichen Beteiligungen dezentrale Risikomanager und -ansprechpartner definiert, welche die risikoverantwortlichen Führungskräfte („Risk Owner“) bei der Erfassung der Chancen und Risiken im jeweiligen Verantwortungsbereich unterstützen.

### Risikofelder und wesentliche Risiken des Teilkonzerns ÖBB-Infrastruktur

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

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

Für das Jahr 2017 verteilen sich die wichtigsten Chancen und Risiken, von denen keines bestandsgefährdend ist, wie folgt auf die einzelnen Chancen- und Risikofelder:

#### Strategie

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

#### Operativer Betrieb

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

#### Finanzen/Rechnungswesen

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

### Absatz/Vertrieb

Risiken bestehen vor allem durch einen 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 und 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 oder Recruiting und Wissenstransfer, 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 eingerichtete Complainceteam 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. Beispielsweise strebt die ÖBB einen Ausstieg aus der Anwendung von Glyphosat zur Vegetationskontrolle noch vor Ablauf der EU-Frist von fünf Jahren, an. Durch erfolgreich umgesetzte Vergleichsverhandlungen konnten die Risiken im Zusammenhang mit diversen wettbewerbs- und aufsichtsbehördlichen Verfahren, in denen neu in den Markt getretene EVUs mit juristischen Mitteln versuchten, in der Vergangenheit liegende Preisanhebungen und -komponenten für das Infrastrukturbenützungsentgelt zu bekämpfen und mangelnde Transparenz und verletzende Preisgestaltung bei der Verrechnung von Traktionsstrom nachzuweisen, weitgehend reduziert werden.

### Einkauf/Beschaffung

Das Hauptrisiko stellen Preisschwankungen bei verschiedenen Rohstoffen dar – im Infrastrukturbereich vor allem im Stahlsektor. 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. Tiefergehende Analysen entlang der Lieferkette zu Umwelt-, Sozial und Menschenrechtsaspekten, die über das österreichische Bundesvergabegesetz hinausgehen, finden nicht statt. Hierzu gab es bis dato keine Veranlassung oder Notwendigkeit. Life-Cycle-Costing-Betrachtungen werden in die Einkaufsentscheidung einbezogen.

### Informationsverarbeitung

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

### 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, etwa im Bereich der Fahrlässigkeits-, Umwelt- und Korruptionstatbestände, der Ist-Stand bewertet und Maßnahmen zur Risikovermeidung gesetzt. Vorsorgemaßnahmen wurden auch mit der Einführung von Kontroll- und Berichtssystemen sowie der Erlassung allgemeiner Verhaltensanweisungen durch den Code of Conduct getroffen. Mit entsprechenden Schulungen und der Schaffung klarer 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 Konzernabschluss.

### 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 eingesetzten Derivate (rd. 87% des Nominalen) sind nicht strukturierte Standardabsicherungsgeschäfte (Plain-Vanilla-Zinsswaps; im Vorjahr bestand auch noch ein Cross Currency Interest Rate Swap, der im Februar 2016 ausgelaufen ist). Nur ein geringer Anteil von 13% des Nominalen entfällt auf ein strukturiertes Derivat. Dieses eine strukturierte Derivat hat ein Gesamtnominalen von 20,0 Mio. EUR mit einer Laufzeit bis 2022.

### Risikodefinition und Risikomanagement in Bezug auf Finanzinstrumente

Die ÖBB-Holding AG, die Finanzgeschäfte im Namen und auf Rechnung von Konzerngesellschaften nur nach deren Zustimmung und auf Basis 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 Vermögenswerts 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 zugrunde liegenden und für jeden Finanzpartner individuell vergebenen Limits werden täglich auf Einhaltung überprüft.

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

In den letzten Jahren ist es gelungen, das originäre Volumen an bestehenden Cross-Border-Leasing-Transaktionen erheblich zu reduzieren, ohne den seinerzeit lukrierten Nettobarwertvorteil zu verlieren. Im Jahr 2016 wurden zwei Transaktionen unter Erhaltung des Nettobarwertvorteils vorzeitig beendet, zwei weitere Transaktionen endeten 2017 durch Ausübung der Kaufoption. Die unveränderte ÖBB Strategie ist es, das bestehende Risiko der Transaktionen aktiv zu managen. 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 und Geschäftsführer der Konzerngesellschaften sind sich der Verpflichtung zur Ausgestaltung eines angemessenen internen Kontrollsystems (IKS) bewusst und nehmen diese Verantwortung entsprechend wahr. Zum IKS ist ein grundlegender Mindeststandard ausformuliert, der in den Teilkonzernen Umsetzung findet.

Als Teil des kontinuierlichen Verbesserungsprozesses wurde 2016 das Projekt „Weiterentwicklung des Internen Kontrollsystems im ÖBB-Konzern“ gestartet und 2017 in der Konzeption abgeschlossen. Dabei wurde u. a. der Reifegrad des IKS im Vergleich zu namhaften Benchmarkunternehmen in Österreich evaluiert. Aus der Reifegradeinschätzung der einzelnen Konzernteile ergab sich als eine wesentliche Erkenntnis die zukünftig zu verstärkende Vereinheitlichung auf Basis erweiterter Konzernvorgaben. In der zweiten Jahreshälfte 2017 wurde bereits ein Großteil der identifizierten Weiterentwicklungsmaßnahmen in Umsetzung gebracht. Die Realisierung aller identifizierten Entwicklungsschritte ist für das Jahr 2018 vorgesehen.

## Kontrollumfeld

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

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

Als Grundlage für das IKS gilt, dass Kontrollmaßnahmen in den wesentlichen und 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. Aus dem oben erwähnten Weiterentwicklungsprojekt resultieren konkrete Vorgaben, etwa auf Basis vorliegender Prozesslandkarten, die Geschäftsprozesse direkt mit definierten IKS-Schlüsselkategorien und innerhalb dieser Kategorien mit den relevanten IKS-Schlüsselrisiken in Verbindung zu setzen sind.

## Risikobeurteilung und Kontrollaktivitäten

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

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

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

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

## G. Nicht finanzielle Erklärung

### G.1. Statement des Vorstands zur nicht finanziellen Erklärung

#### Bahn ist Teil der Lösung

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

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

#### Umweltschutz liegt in unseren Genen

Drei Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> werden in Österreich jährlich durch die Bahn eingespart. Ist das viel? Durchaus. Es entspricht in etwa der Menge, die rund 410.000 ÖsterreicherInnen pro Jahr direkt und indirekt auslösen. Also zusammengerechnet etwa die BewohnerInnen der Landeshauptstädte Linz, Salzburg und St. Pölten. Das macht die ÖBB zum größten Klimaschutzunternehmen Österreichs.

Der Strom, den wir für unseren Betrieb benötigen, kommt zu rd. 92% aus erneuerbaren Energien – auch aus unseren zehn Wasserkraftwerken und dem weltweit ersten Bahn-Solarkraftwerk. Wer Bahn fährt oder Güter mit der Bahn transportiert, betreibt aktiv Klimaschutz. Wer mit dem Auto fährt, befeuert den Klimawandel 13-mal stärker mit Treibhausgasemissionen als ein Bahnfahrer, und ein Flugzeug stößt pro Passagier 28-mal mehr Treibhausgase aus. Jede Tonne im Gütertransport, die auf der Straße transportiert wird, verursacht 13-mal mehr CO<sub>2</sub> als auf der Schiene. Umweltfreundlichkeit und Umweltschutz liegt in unseren Genen.

#### Volkswirtschaftliche Schäden auf der Straße kosten 13 Milliarden Euro – pro Jahr

Der Schutz unserer natürlichen Lebensgrundlagen endet nicht bei Klima und reiner Luft. Moderne Ballungsräume stellen hohe Anforderungen an Transport- und Mobilitätskonzepte. Die Nutzung von knappem Raum für individuelle Fortbewegungsmittel, die Staus, der Verkehrslärm, die Unfälle, die Luftverschmutzung – all das verursacht gewaltige volkswirtschaftliche Schäden. In Österreich belaufen sich diese Kosten auf insgesamt rund 13 Milliarden Euro – pro Jahr. Kostenwahrheit im Straßenverkehr würde also bedeuten, dass diese Kosten verursachergerecht angelastet werden.

Straßen benötigen auch immer mehr Raum, gerade in Österreich: Seit 1990 ist die für Straßen versiegelte Fläche um 32% auf fast 2.000 km<sup>2</sup> angewachsen – ein Zuwachs von der Gesamtfläche des Bundeslandes Wien. Insgesamt werden in Österreich täglich 20 ha verbaut – das sind etwa 30 Fußballfelder. Und auch hier punktet die Schiene gegenüber der Straße mit einer wesentlich geringeren Flächeninanspruchnahme – die Schiene benötigt bei gleicher Transportkapazität nur ein Sechstel bis ein Drittel der Fläche im Vergleich zur Straße. Aber nicht nur das, wir schaffen auch neuen Lebensraum für Tier- und Pflanzenwelt, durch die Bahnbegleitflächen, aber auch viele Hundert Hektar an ökologischen Ausgleichsflächen, die im Zuge der Bahnausbauprojekte entstanden sind.

Um den Anforderungen unserer KundInnen und der Gesellschaft auch in Zukunft gerecht zu werden, setzen wir mit der Ausbaustrategie „Zielnetz 2025+“ weitere Schritte in Richtung einer leistungsfähigen, diskriminierungsfreien und umweltfreundlichen Bahninfrastruktur: als Grundlage für mehr Züge, mehr Fahrgäste, mehr Güter und besseren Taktverkehren auf der konkurrenzlos nachhaltigen Schiene. Die Führungsrolle in Sachen nachhaltiger Mobilität wird uns auch von externer, unabhängiger Stelle in Form der Top-Platzierung beim Nachhaltigkeitsrating von 44 Transportinfrastrukturunternehmen weltweit durch die Ratingagentur oekom research AG bestätigt.

## Die Bahn von morgen

Zu den Aufgaben der ÖBB-Infrastruktur AG zählen sowohl Planung, Errichtung und Betrieb der ÖBB Infrastrukturanlagen als auch das Erbringen professioneller eisenbahnspezifischer Dienstleistungen. Wir fungieren als zentraler Ansprechpartner für alle Belange rund um die Bahninfrastruktur. Dabei setzen wir auf Technik auf dem neuesten Stand: Die kontinuierliche Entwicklung und die Einführung neuer Dienstleistungen und Technologien sind Schlüssel für unseren Erfolg. Die ÖBB-Infrastruktur AG gestaltet gemeinsam mit Partnern und der Europäischen Kommission die Bahn von morgen. Aktuell werden von der ÖBB-Infrastruktur AG 88 Forschungsprojekte mit einem Projektvolumen von 25 Mio. EUR bearbeitet.

## Wichtige Investitionen für Österreich und Europa

Die ÖBB-Infrastruktur AG hat zuletzt etwa 2,5 Mrd. EUR gemäß den vom Parlament und Regierung beschlossenen Rahmenplänen jährlich in Ausbau und Erneuerung der Bahninfrastruktur investiert. Dieses Geld ist sehr gut angelegt, denn es löst neben der Kapazitätserhöhung hohe volkswirtschaftliche Effekte aus und sichert Tausende Arbeitsplätze in Österreich – auch bei Zulieferern, Gewerbe und Dienstleistern. Nicht zuletzt zeichnen sich die Großprojekte der ÖBB-Infrastruktur AG durch eine international beachtete Stabilität bei den Kosten sowie eine termingerechte Fertigstellung aus. Dass sich all diese Investitionen auch für die KundInnen lohnen, zeigt die Tatsache, dass die ÖsterreicherInnen mit durchschnittlich über 1.400 km pro Kopf und Jahr die fleißigsten Bahnfahrer der EU sind.

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

Wir schaffen die Voraussetzungen für eine zukunftsverträgliche Mobilität und möchten Ihnen dies mit der nun erstmals im Lagebericht enthaltenen nicht finanziellen Erklärung durchaus mit ein wenig Stolz darlegen.

## G.2. Allgemein

### Rechtliche Rahmenbedingungen

Gemäß dem Bundesgesetz BGBl. I Nr. 20/2017 – NaDiVeG – wird in diesem Lagebericht erstmalig eine „Nicht finanzielle Erklärung“ (NFI-Erklärung) auf Basis des Nachhaltigkeits- und Diversitätsverbesserungsgesetzes in den Lagebericht der ÖBB-Infrastruktur AG ergänzt. Die Angaben und Daten für den aktuellen Lagebericht wurden soweit wie möglich für die Jahre 2016 und 2017 gemacht. Die nicht finanzielle Erklärung wird jährlich ausgegeben.

Die Zusammenstellung der NFI-Erklärung erfolgte unter Berücksichtigung von: BGBl. I Nr. 20/2017 – NaDiVeG – zusätzlich zu Erläuterungen, EC communication – guidelines on non-financial reporting (draft), Deutscher Rechnungslegungs-Änderungsstandard Nr. 8 (Entwurf), OEBB\_Infra\_GB2016\_screen, EMAS III VO\_deutsch, GRI linking document G4 and nfi-reporting sowie der GRI-standards. Der Bericht wurde in Anlehnung an die GRI-Standards (Global Reporting Initiative) gemäß der Option CORE erstellt. Die Berichtsgrenze umfasst die ÖBB-Infrastruktur AG sowie ihre wesentlichen Tochtergesellschaften.

### Aufbau der Entscheidungsgremien

Im Geschäftsjahr 2017 bestand der Vorstand der ÖBB-Infrastruktur AG aus drei Personen, die in ihrer Funktion die Sorgfalt eines ordentlichen und gewissenhaften Geschäftsleiters anzuwenden haben. Jedes Vorstandsmitglied leitet ein Vorstandsressort selbstständig und ist weiters dazu verpflichtet, die anderen über wesentliche Vorkommnisse aus ihrem Aufgabenbereich zu informieren. Die Geschäftsverteilung, Zusammenarbeit, Informations- und Berichtspflichten der Geschäftsführung sowie eine Auflistung der Maßnahmen, die der Zustimmung durch den Aufsichtsrat bedürfen, sind in der Geschäftsordnung für den Vorstand geregelt.

Im Aufgabenbereich des Aufsichtsrates liegt die Überwachung der Geschäftsführung sowie die Bestimmung über die Verteilung der Geschäfte. Im Geschäftsjahr 2017 bestand der Aufsichtsrat aus neun Mitgliedern, sechs Kapitalvertretern und drei betrieblichen Arbeitnehmervertretern. Die Grundlage für die Tätigkeit des Aufsichtsrates bilden in erster Linie das Aktiengesetz, die Satzung, die Geschäftsordnung für den Aufsichtsrat sowie der Public-Governance-Kodex des Bundes. Zum Zeitpunkt der Berichterstellung sind im Aufsichtsrat der ÖBB-Infrastruktur AG folgende Ausschüsse eingerichtet: Prüfungsausschuss, Infrastruktur-Investitionsausschuss, Nominierungs-Personalausschuss. Aufgabe der Ausschüsse ist einerseits die Vorbereitung der Verhandlungen und Beschlüsse, andererseits die Überwachung der Ausführung der Beschlüsse für den Aufsichtsrat.

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

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

### Wesentlichkeitsanalyse

Gemäß den Anforderungen nach GRI wurde zur Bestimmung der Inhalte der NFI-Erklärung auch eine Wesentlichkeitsanalyse herangezogen, welche von der ÖBB-Holding im Jahr 2015 unter Beteiligung interner und externer Stakeholder für den Gesamtkonzern durchgeführt und im ÖBB Nachhaltigkeitsbericht 2015 veröffentlicht wurde:

Als weitere ergänzende wesentliche Themen wurden die Wahrung der Menschenrechte und die Bekämpfung von Korruption und Bestechung berücksichtigt.

#### ÖBB-Themenwolke



**WICHTIG FÜR STAKEHOLDER UND ÖBB.** Die wichtigsten Themen zu identifizieren und zu priorisieren

Als wesentliche Stakeholder-Gruppen wurden dazu Vertreter der Belegschaft und des Betriebsrats für die interne Betrachtung und Vertreter von Privat- sowie Geschäftskunden, Öffentlichkeit, Medien, Eigentümer, Investoren, Lieferanten, Politik, Interessengruppen und Fachexperten für die externe Betrachtung beigezogen.

## Nicht finanzielle Kennzahlen

Nicht finanzielle Kennzahlen im Überblick für 2017	2017	2016	Einheit
<b>Allgemein</b>			
Bahnstrecke (Betriebslänge)	4.962	4.826	Kilometer
Bahnhöfe (Verkehrsstationen)	1.070	1.069	Stück
Jährlich zurückgelegte Zugkilometer	149 Mio.	146 Mio.	Kilometer
Transportleistung	77,1 Mrd.	75,6 Mrd.	Bruttotonnenkilometer/Jahr
Pünktlichkeit (gesamt) <sup>1)</sup>	95,9	95,5	Prozent
Kundenzufriedenheit	85	78	Punkte
Markenwert	Veröff. Juli 2018	Platz 5	österr. Topmarken
Glaubwürdigkeit	-	73	Prozent
Corporate Rating (Oekom Research AG)	-	Erster Platz	Prime-Status
<b>Umwelt</b>			
Spritzmittelausbringung (Verringerung um ca. 50% von 2014 – 2017)	4,7	-	Tonnen
Bahnstrom aus erneuerbarer Energie	*	92	Prozent
Gesamtenergieverbrauch	397,6	366,2	Gigawattstunden
Gesamtemission (Energiebedarf inkl. Fuhrpark)	70.168,1	68.753,8	in Tonnen CO <sub>2</sub>
Externe Carsharing-Standorte	15	13	Stück
Gesamtfläche der ÖBB-Infrastruktur AG	192,7	194,0	Quadratkilometer
Bäume im Baumkataster	11.555	11.463	Stück
Abfälle bei Bauprojekten, Deponiert	*	8.855.151	Tonnen
Nicht gefährliche Abfälle, entsorgt	*	3.409.350	Tonnen
Gefährliche Abfälle, entsorgt	*	25.137	Tonnen
<b>Sozial- und Arbeitnehmerbelange</b>			
Mitarbeiterbefragung	-	68	Indexpunkte von 100
Aktive MitarbeiterInnen und Lehrlinge	18.172	18.048	Personen
MitarbeiterInnen mit Definitivstellung	10.925	11.304	Personen
Lehrlinge	1.521	1.491	Personen
Durchschnittsalter im Inland (exkl. Lehrlinge)	46,4	46,3	Jahre
Frauenanteil (inkl. Lehrlinge)	7,9	7,5	Prozent
Zusammensetzung der Belegschaft	nicht erhoben	nicht erhoben	Staaten
Menschen mit Behinderung	2,7	2,6	Prozent
<b>Barrierefreiheit</b>			
Bahnhöfe mit modernen, barrierefreien Stationen	220	200	Stück
<b>Forschung</b>			
Forschung und Entwicklungs-Projekte (Stichtag 31.12.2017) in Bearbeitung	88	-	Projekte
<b>Sicherheit</b>			
Personenverkehr		84 mal sicherer als Straße <sup>2)</sup>	
Gefahrguttransport		42 mal sicherer als Straße <sup>3)</sup>	

Informationen zu den nicht finanziellen Kennzahlen sind den nachfolgenden Textpassagen zu entnehmen

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

<sup>1)</sup> als Schwellenwert für Pünktlichkeit gilt beim Personenverkehr 5 Minuten, beim Güterverkehr 15 Minuten

<sup>2)</sup> berechnet über den Durchschnitt der Jahre 2005 bis 2015, Quelle: Allianz pro Schiene

<sup>3)</sup> berechnet über den Durchschnitt der Jahre 2004 bis 2013, Quelle: Allianz pro Schiene

## Corporate Rating

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

Die oekom research AG ist eine der weltweit führenden Ratingagenturen im Bereich Corporate Responsibility und ESG-Rating (Environment, Social, Governance).

Sie ist also Spezialist für die unabhängige Analyse und Bewertung ökologischer und sozialer Leistungen von Unternehmen, die sich zur Finanzierung von Projekten Geld vom Kapitalmarkt holen.



In der letzten unabhängig durchgeführten Bewertung der international führenden Ratingagentur, die 2014 publiziert wurde, erzielte die ÖBB-Infrastruktur AG den 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 sowie gesellschaftlichen Zielsetzungen. Eine Handlung ist dann im besten Sinne nachhaltig, wenn sie aktuelle Bedürfnisse befriedigt, dabei globalisierbar, d. h. weltweit prinzipiell möglich ist und die Bedürfnisse kommender Generationen nicht gefährdet.

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

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

## G.3. Umwelt

### Allgemein

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

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

### Umweltleitlinien, Umweltprüfung, Umweltprogramm

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

### Chemische Vegetationskontrolle

Die ÖBB-Infrastruktur AG muss aufgrund eisenbahnrechtlicher Verpflichtungen zum sicheren Bahnbetrieb, die Gleisanlagen möglichst frei von Vegetation halten. Auf dem ÖBB Streckennetz wird dafür ein moderner Spritzzug eingesetzt, der mittels optischer Grünerkennung, eine gezielte Bekämpfung des Gleisbewuchses mit Herbiziden ermöglicht. Durch ständige Optimierungsmaßnahmen in den letzten Jahren konnte der Spritzmitteleinsatz deutlich reduziert werden – von 9,5 t (2014) auf 4,7 t (2017). Im Dezember 2017 hat die EU-Kommission die mögliche Nutzung von Glyphosat um fünf Jahre verlängert. Das Unternehmensziel der ÖBB ist es, den Ausstieg deutlich vor diesem Fristende zu erreichen. Um dieses Ziel zu erreichen ist die ÖBB-Infrastruktur AG auch an mehreren Forschungsprojekten beteiligt, die eine weitere Optimierung bzw. die Findung von chemiefreien Methoden zum Ziel haben. Natürlich steht die ÖBB-Infrastruktur AG auch bei dieser Thematik im internationalen Austausch mit anderen Bahnbetreibern, um bei dieser für den gesamten Sektor gleichartigen Problematik Lösungen zu finden, welche die Bahn weiterhin zum umweltfreundlichsten Massentransportmittel machen.

## Klimawandel

Der Klimawandel ist eine der großen Herausforderungen unserer Zeit. Die ÖBB tragen mit der Verkehrsverlagerung einen wesentlichen Teil zum Klimaschutz Österreichs bei und entlasten das Klima damit um mehr als 3 Mio. t CO<sub>2</sub> im Jahr. Das entspricht etwa 3% der österreichischen Gesamtemissionen, doch das Verlagerungspotenzial ist damit noch bei Weitem nicht ausgeschöpft. Haupthemmnisse um dieses Potenzial auszuschöpfen liegen im Bereich der verkehrspolitischen Rahmenbedingungen und den Wettbewerbsverzerrungen, die sich aufgrund von fehlender Kostenwahrheit und mangelnder Umsetzung des Verursacherprinzips ergeben. Einen wichtigen Beitrag zur positiven CO<sub>2</sub>-Bilanz der ÖBB leistet der Einsatz von klimafreundlicher Wasserkraft. Die ÖBB decken bereits heute rd. 92% ihres benötigten Bahnstroms aus Wasserkraft – fast ein Drittel davon wird aus eigenen Kraftwerken gewonnen. Mit einer kontinuierlichen Reduktion der spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen von 147.677 t CO<sub>2</sub> seit 2006 haben die ÖBB im Jahr 2015 ihre Emissionen gegenüber 2006 um ca. 30% gesenkt. Auch zukünftig wollen die ÖBB den Umweltvorteil der Bahn ausbauen. Ziel bis 2020 ist es, den Anteil an erneuerbaren Energien durch Optimierung der Wasserkraftwerke und den verstärkten Ausbau von Windenergie und Fotovoltaik zu erhöhen.

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

Ein KLIWA-Folgeprojekt ist für 2018 geplant. Das Klimawandelrisiko kann als „physical risk“ klassifiziert werden, da die Maßnahmen auch aufgrund der Änderungen des Klimas getroffen wurden und werden.

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

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

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

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

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

Im Folgenden werden einzelne Maßnahmen beschrieben:

### Infra:wetter

#### Beschreibung

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

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

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

### Methodik

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

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

### Zeitraum

laufend

## Naturgefahrenhinweiskarte

### Beschreibung

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

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

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

### Methodik

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

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

Die Ergebnisse werden mit den Zuständigen in den Regionen abgestimmt und im WebGIS der ÖBB visualisiert dargestellt.

### Zeitraum

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

**Hochwasserhinweiskarte**

**Beschreibung**

Die Hochwasserhinweiskarten sollen im Sinne der Betriebssicherheit und Streckenverfügbarkeit jene Streckenabschnitte darstellen, an denen eine potenzielle Hochwasserbetroffenheit besteht.

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

Speziell bei kurzfristigen Wetterszenarien dienen die Hochwasserhinweiskarten sowohl als wesentliche Unterstützung für aktive wie auch passive Präventionsmaßnahmen. Diese können dadurch besser geplant, argumentiert und umgesetzt werden.

Auch bei den Verhandlungen von Beitragszahlungen an Hochwasserschutzprojekten Dritter werden sie herangezogen.

**Methodik**

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

**Zeitraum**

01.04.2013 – 31.12.2018

**Energieeffizienz**

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

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

Energieeffizienzmaßnahmen 2017 in der ÖBB-Infrastruktur AG:

- Bahnsteigbeleuchtung – Ausstattung mit LED
- Weichenheizungssteuerung – intelligente Steuerung zur Reduktion der Einsatzzeiten
- Unterwerke – Einbau von Heizungssteuerungen zur Reduktion des Wärmebedarfs
- Thermische Gebäudesanierung (Immo)
- Einsatzoptimierung der Frequenzumformer
- Einsatz eines Förderbandes statt LKW-Transport von Aushubmaterial (Semmering-Basistunnel)

Mit den Energiesparmaßnahmen im ÖBB-Konzern verfolgt die ÖBB das Ziel 7,5% des Gesamtenergieverbrauchs (Basisjahr 2014) bis zum Jahr 2020 einzusparen.

Energieverbrauch*	2017	2016	Veränderung absolut	Veränderung in %
Bahnstrom in GWh	42,6	30,9	11,7	38%
Drehstrom in GWh	239,6	206,9	32,7	16%
Erdgas in GWh	83,7	93,7	-10,0	-11%
Fernwärme in GWh	31,7	34,7	-3,0	-9%
EE-Anteil Bahnstrom in %	**	92		
EE-Anteil Drehstrom in %	**	79		
Strom aus unbekanntem Quellen in %	**	0		

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

\*Die Zahlen für den Energieverbrauch umfassen den gesamten TK ÖBB-Infrastruktur AG inkl. der Tochtergesellschaften.

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

## Fuhrparkmanagement

Der Teilkonzern ÖBB-Infrastruktur verfügt zum 31.12.2017 über eine Flotte von 3.310 Kraftfahrzeugen. Durch Bündelung der Agenden des Fuhrparkmanagements in der Tochtergesellschaft Rail Equipment GmbH wird ein effizienter Einsatz der Ressourcen sichergestellt. So konnte in den letzten Jahren durch Berücksichtigung ökologischer Qualitätskriterien in der Beschaffung und eine laufende Erneuerung des Fuhrparks der CO<sub>2</sub>-Ausstoß kontinuierlich verringert werden. Derzeit sind nur noch 12 Fahrzeuge mit der Emissionsklasse Euro-4-Motoren, 1.303 mit Euro-5-Motoren und bereits 1.968 Fahrzeuge mit Euro-6-Motoren sowie 27 Elektrofahrzeuge in Betrieb. Aufgrund dieser Maßnahmen konnte der CO<sub>2</sub>-Ausstoß im Zeitraum von 2014 bis 2017 um 561 t reduziert werden.

### Eco Driving

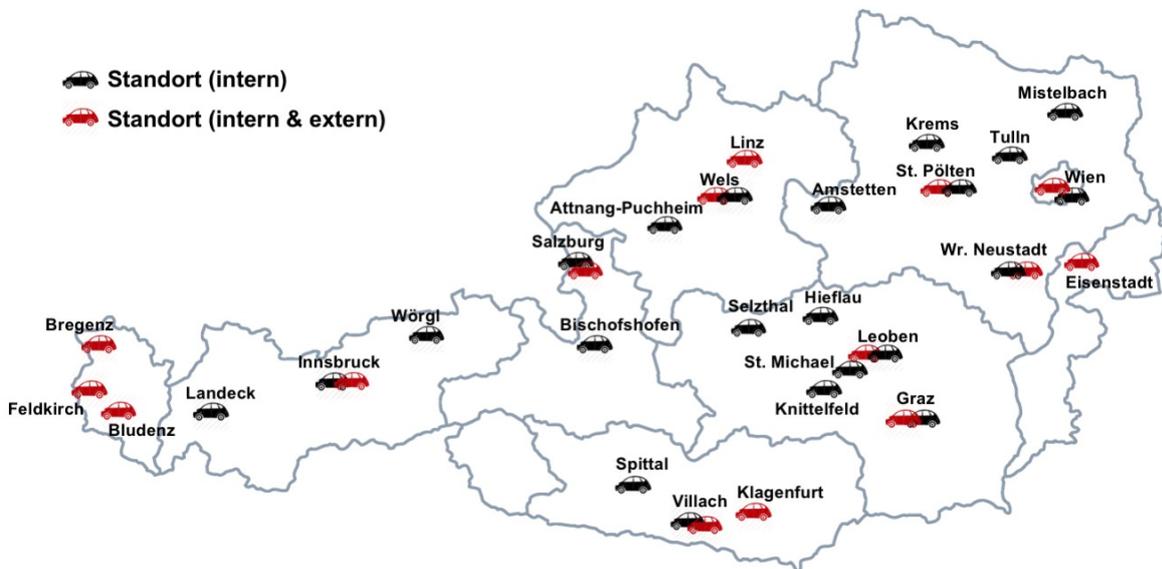
Durch gezielte Schulungsprogramme unter anderem im Rahmen des Projektes „Eco-Driving“ wurden 2017 300 MitarbeiterInnen in spritsparendem Fahrverhalten zur Senkung des Treibstoffverbrauchs geschult. Aufgrund der positiven Entwicklung ist es beabsichtigt, diese Initiative auch in den Folgejahren fortzusetzen. Diese Maßnahmen unterstützen die positive rückläufige Entwicklung des Treibstoffverbrauchs in den letzten Jahren.

### Carsharing

Mit dem Projekt „CarPool“ wird das Ziel verfolgt, durch ein konzerninternes Carsharing-Angebot die Auslastung von Dienstkraftfahrzeugen zu optimieren. Nach der österreichweiten Ausrollung der Poolstandorte stehen den MitarbeiterInnen nunmehr ca. 500 Fahrzeuge an über 60 Stationen für dienstliche Fahrten zur Verfügung.

Durch die übergreifende Nutzung der Fahrzeuge im Konzern konnten insgesamt 200 Fahrzeuge eingespart werden.

Ab dem Fahrplanwechsel 2017 stehen die Poolfahrzeuge im Rahmen der strategischen Initiative „Externes Carsharing“ auch Bahnkunden zur Verfügung. An 15 Standorten stehen 150 Fahrzeuge zur übergreifenden Nutzung bereit. Die Zielsetzung ist eine Vereinfachung des Zugangs zum System Bahn, die Erhöhung der Kundenzufriedenheit sowie die Steigerung der intermodalen Wettbewerbsfähigkeit.



**Elektrofahrzeuge**

Im Geschäftsjahr 2017 wurden 22 Elektrofahrzeuge beschafft. Um eine weitere Senkung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes zu erzielen, ist mittelfristig eine Vergrößerung der Elektrofahrzeugflotte auf bis zu 100 Fahrzeuge geplant.

Spezifische CO <sub>2</sub> -Emissionen für ÖBB-Infrastruktur inkl. Fuhrpark	Einheit	2017	2016	Veränderung	Veränderung in %
Bahnstrom	Tonnen CO <sub>2</sub> eq	3.077,1	2.233,5	843,6	38%
Drehstrom	Tonnen CO <sub>2</sub> eq	27.145,5	23.444,3	3.701,2	16%
Erdgas	Tonnen CO <sub>2</sub> eq	20.223,7	22.648,1	-2.424,4	-11%
Fernwärme	Tonnen CO <sub>2</sub> eq	6.058,5	6.633,9	-575,4	-9%
Treibstoffverbrauch	Liter	5.155.986,0	5.205.295,0	-49.309,0	-1%
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Fuhrpark	Tonnen CO <sub>2</sub>	13.663,3	13.794,0	-130,7	-1%
Gesamtemissionen (Energiebedarf inkl. Fuhrparktreibstoffe)	Tonnen CO <sub>2</sub>	70.168,1	68.753,8	1.414,3	2%
Anzahl Kraftfahrzeuge gesamt	Stück	3.310	3.349	-39	-1%
Anzahl Schienenfahrzeuge	Stück	2.690	2.760	-70	-3%
Anzahl LKWs mit 3,5 Tonnen	Stück	149	150	-1	-1%
Anzahl LKWs mit weniger 5 Tonnen	Stück	18	18	0	0%
Anzahl LKWs mit über 5 Tonnen	Stück	26	26	0	0%
Anzahl E-Fahrzeuge mehrspurig	Stück	27	10	17	>100%
Anzahl Fahrzeuge mit Emissionsklasse Euro 4	Stück	12	28	-16	-57%
Anzahl Fahrzeuge mit Emissionsklasse Euro 5	Stück	1.303	1.438	-135	-9%
Anzahl Fahrzeuge mit Emissionsklasse Euro 6	Stück	1.968	1.883	85	5%

Treibhausgas-Bilanz („THG-Bilanz“) der ÖBB-Infrastruktur AG; Berechnung durch UBA (= Umweltbundesamt) nach den aktuellen österreichischen Emissionsfaktoren (Stand Oktober 2017).

Die Varianz der CO<sub>2</sub>-Emissionen zwischen den Jahren ergibt sich einerseits aus den wie oben angeführten, schwankenden Bedarfsmengen und dem von Jahr zu Jahr veränderlichen Primärenergiemix für Drehstrom.

**Flächen- und Artenschutz**

Die ÖBB übernehmen auch Verantwortung für Natur und Umwelt durch verschiedene Artenschutzprojekte wie beispielsweise Nisthilfen für Schwalben oder die Errichtung von Wildbrücken sowie das Setzen von vielfältigen Ausgleichsmaßnahmen (Renaturierungen) in Form von Natur- und Hochwasserschutz oder Baum- und Strauchpflanzungen weit über die gesetzlichen Verpflichtungen hinaus.

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

Die Betriebslänge des Streckennetzes betrug 2017 4.862 km (Vj: 4.826 km), die Grundstücksfläche 192,7 km<sup>2</sup> (Vj: 194,0 km<sup>2</sup>).

Flächenbilanz der ÖBB-Infrastruktur AG* in km <sup>2</sup>	2017	2016
Gesamtfläche	192,7	194,0
verwaltete Gebäudenettogrundfläche aller Gebäude (inkl. Verkehrsstation)	8,4	8,5
Nettogrundfläche der Gebäude (ohne Verkehrsstationen)	2,7	2,7
sonstige Freiflächen (Gärten, Wiesen, Böschungen etc.)	**	8,4
P&R-Anlagen	1,2	1,2

\* Flächen in Verwaltung der ÖBB-Immobilien GmbH

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

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

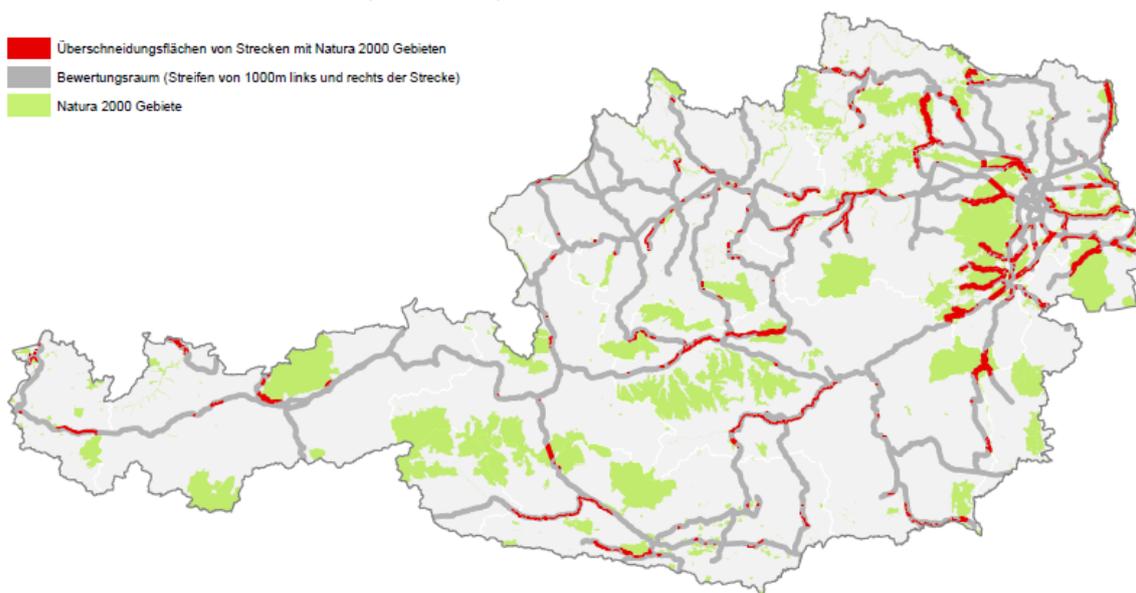
Das Naturgefahrenmanagement umfasst zusätzlich zu den vorher genannten Maßnahmen auch forstliche Tätigkeiten zur Sicherstellung der Schutzwaldfunktion in den alpinen Bereichen sowie zur Gewährleistung eines sicheren und ungestörten Bahnbetriebes, da ungeeigneter Bewuchs im Bahnumfeld den Bahnbetrieb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

Im Baumkataster der ÖBB-Infrastruktur AG waren 2017 11.555 Bäume und 199 verschiedene Baumarten erfasst (2016: 11.463 Bäume, ~ 200 Baumarten und -sorten). Die drei häufigsten Baumarten auf öffentlich zugänglichem Bahngrund waren 2016 und 2017 Spitzahorn, Birke und Rosskastanie mit jeweils an die 1.000 Exemplaren.

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

## Berührungspunkte von Bahnstrecken der ÖBB Infrastruktur AG mit Natura 2000 Gebieten - 2017

Mit einem Streifen bis 1000 m links und rechts der Strecke als Bewertungsraum ergibt sich eine Überschneidungsfläche von 847 km<sup>2</sup> mit Natura 2000 Gebieten (SPA und SCI)



Quellen:  
ÖBB Infra, OGD der Bundesländer Österreichs, 2017

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

### Wasserverbrauch

Der Wasserverbrauch der ÖBB-Infrastruktur AG betrug im Jahr 2017 rd. 1,8 Mio m<sup>3</sup> (1.843.840 m<sup>3</sup>), im Jahr 2016 waren es rd. 2,0 Mio. m<sup>3</sup> (2.038.749 m<sup>3</sup>). Das Wasser (Trink- und Brauchwasser) stammt zum überwiegenden Teil aus der kommunalen Versorgung, zusätzlich gibt es 137 Quellen, die auf Bahngrund liegen und deren Nutzung auf Grundlage bestehender Wasserrechte aus der Vergangenheit erfolgt. Die ÖBB-Infrastruktur AG betreibt keine Wasseraufbereitungsanlagen für kommunale Abwässer, sondern leitet diese in die zentrale, öffentliche Kanalisation ein.

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

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

### Lärm

Eine unerwünschte Auswirkung des Bahnbetriebs ist der Lärm. Die ÖBB unternehmen aufgrund ihres hohen ökologischen Anspruchs große Anstrengungen, um den Schienenverkehrslärm sowohl an Quelle als auch Strecke zu reduzieren. Mit dem Einsatz von Schallschutzwänden und Schallschutzfenstern wird der ortsfeste Lärmschutz weiter ausgebaut. Daneben werden vielfältige Maßnahmen zur Lärmsanierung und Lärmvorsorge geprüft und umgesetzt. Dazu zählen beispielsweise die Neuanschaffung von leisen Güterwagen und die Umrüstung von Bestandsgüterwagen. So sind bei den ÖBB bereits heute rd. 37% der Güterwagen mit „leisen“ Bremssohlen ausgestattet und somit lärmsaniert.

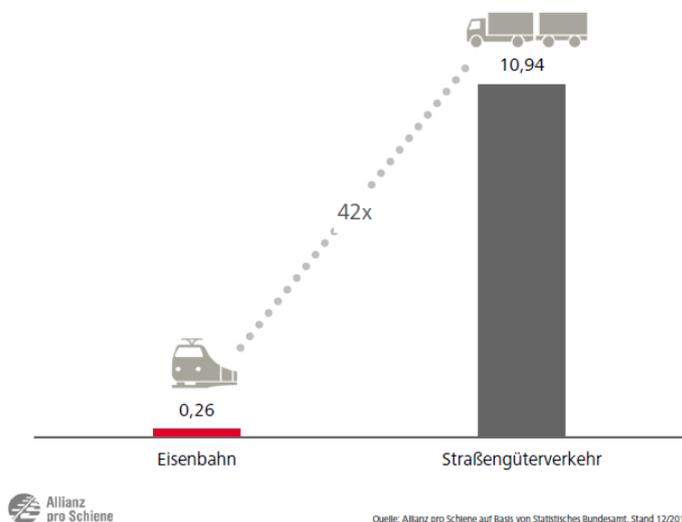
Die ÖBB-Infrastruktur AG gewährt für ihr Schienennetz ab der Netzfahrplanperiode 2018 einen Abschlag auf das Wegeentgelt („Lärmbonus“) für die Güterverkehrsleistungen von Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), sofern sie leise Güterwagen verwenden. Der Lärmbonus ist ein lärmabhängiger Wegeentgeltbestandteil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

### Gefahrgut

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

#### Gefahrgut: Schiene 42-mal sicherer als Lkw

Gefahrgutunfälle pro Milliarde Tonnenkilometer, Durchschnitt 2004-2013



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

2016 und bisher 2017 war keine solche Meldung nach Abschnitt 1.8.5 RID/ADR (Europäisches Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße) erforderlich.

### Abfallmanagement

Und auch beim Abfallmanagement werden Maßstäbe gesetzt. Bedingt durch die hohe Bautätigkeit der ÖBB-Infrastruktur AG machen Bauabfälle den höchsten Anteil im Gesamtabfallaufkommen aus.

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

Moderne Fraktionierungs- und Aufbereitungstechnik macht es möglich, einen Großteil der Baustellenabfälle meist vor Ort in Sekundärrohstoffe umzuwandeln, die teilweise gleich wieder am selben Ort zum Einsatz kommen. Durch eine besondere gleisgebundene, maschinelle Reinigungstechnologie (REI) ist es beispielsweise möglich, den Großteil des im Gleis vorhandenen Altschotters nach der Aufbereitung sofort wieder im Gleis einzubauen. Im Jahr 2016 wurden 86.350 m Gleis mit der REI gereinigt und ca. 130.000 t gereinigtes Gleisschottermaterial wiederverwendet.

**Abfalltabelle ÖBB-Infrastruktur AG**

Abfallart in t	2017	2016	Anmerkung
Abfälle bei Bauprojekten, Wiedereinbau	*	869.798	Schwellen, Schienen, Weichen, Baumaterialien etc.
Abfälle bei Bauprojekten, Recycling	*	258.335	Schwellen, Schienen, Weichen, Baumaterialien etc.
Abfälle bei Bauprojekten, Deponierung	*	8.855.151	Bodenaushub und Tunnelausbruchsgestein
Nicht gefährliche Abfälle, entsorgt	*	3.409.350	
Gefährliche Abfälle, entsorgt	*	25.137	

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

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

**Stakeholder-Management**

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

**Kundengruppen der ÖBB-Infrastruktur AG**

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

- Markt-/Vertragskunde der ÖBB-Infrastruktur AG (B2B)
- Kunde, d. h. Nutzer von Leistungen der ÖBB-Infrastruktur AG (B2C)
- Auftraggeber (inkl. Verkehrspolitik)
- Weitere Interessenspartner (z. B. Anrainer)

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

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

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

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

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

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

Anfragen und Beschwerden, die in der ÖBB-Infrastruktur AG via Brief, E-Mail (infra.kundenservice@oebb.at) oder Kontaktformular (<https://infrastruktur.oebb.at/de/kontakt/kontaktformular>) im Geschäftsbereich „Marktmanagement und Kommunikation“ eintreffen, werden von zentraler Stelle bearbeitet und an die Fachbereiche weitergeleitet. Sind andere Teilkonzerne des ÖBB-Konzerns davon betroffen, werden diese Anfragen und Beschwerden an diese weitergeleitet.

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

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

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

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

Das Thema „Sicherheit auf Bahnanlagen“ ist für die ÖBB enorm wichtig, daher wird jedes Jahr viel Zeit und auch Geld in die Bewusstseinsbildung für Gefahren an Bahnanlagen investiert. Denn jedes Jahr verunglücken in Österreich Menschen wegen unüberlegtem Handeln und Leichtsinns an Gleisanlagen, einige leider auch mit tödlichem Ausgang. Vor allem Jugendliche müssen informiert und aufgeklärt werden, um Unfälle aufgrund von Leichtsinns oder aus Unwissenheit zu vermeiden. Daher starten die ÖBB jedes Jahr zu Schulbeginn eine Sicherheitskampagne, um das sichere Verhalten in der Nähe von Bahnanlagen zu fördern. Somit wird eine der wichtigsten und potenziell gefährdetsten Stakeholdergruppen direkt eingebunden. Wichtige Kooperationspartner dabei sind das BMVIT, das BMB und die Schulen.

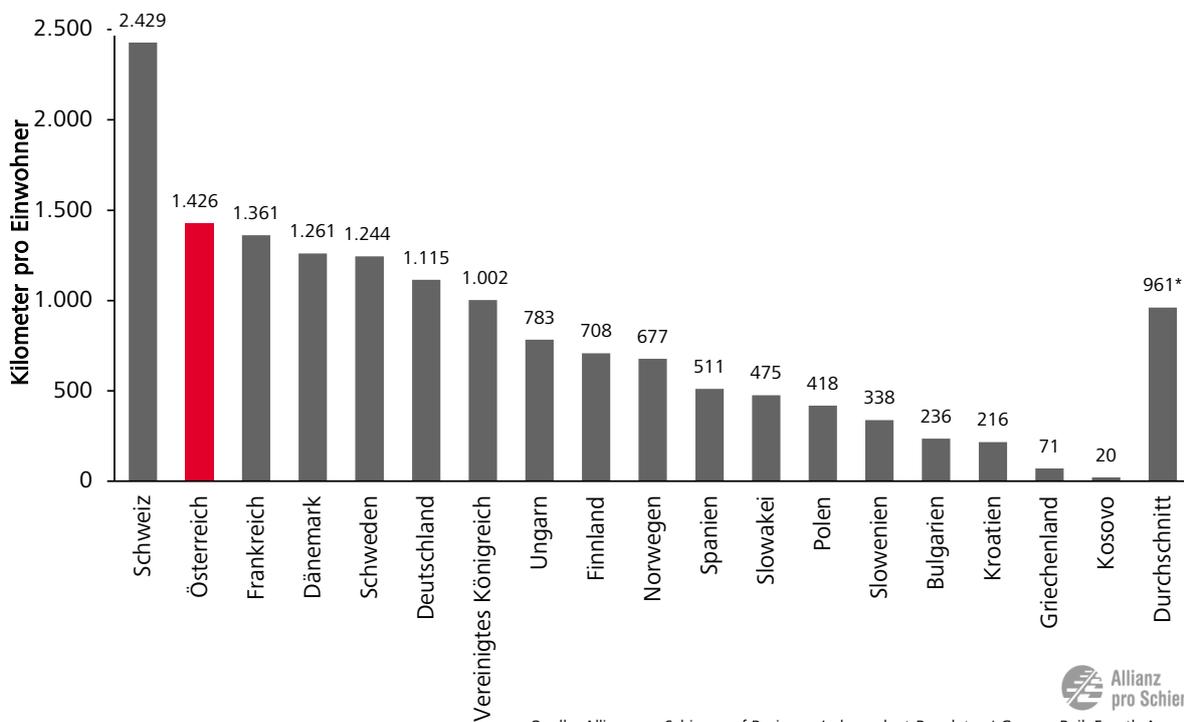
Dem Thema „Bewusstseinsbildung für das richtige Verhalten vor Eisenbahnkreuzungen“ wird darüber hinaus jedes Jahr rund um den ILCAD (International Level Crossing Awareness Day) besondere Aufmerksamkeit gewidmet. Gemeinsam mit Partnern wie dem BMVIT, dem Kuratorium für Verkehrssicherheit und dem ÖAMTC werden die möglichen Gefahren beim Queren von Eisenbahnkreuzungen vor Augen geführt. Auch die Wirtschaftskammer, Sparte Fahrschulen, sind ein wesentlicher Kooperationspartner, denn die FahrschullehrerInnen sind wichtige Multiplikatoren für das Thema „Sicherheit vor Eisenbahnkreuzungen“.

Aktuell ist die ÖBB-Infrastruktur AG Mitglied bei über 60 nationalen und internationalen Organisationen und Institutionen aus den Bereichen Verkehr, Energie, Technik, Umwelt, Normenwesen, etc. Dazu zählen der Internationale Eisenbahnverband (UIC), die Österreichische Gesellschaft für Straßen- und Verkehrswege (GSV), die Austrian Energy Agency (AEA) und viele mehr.

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

Der Markenwert der Marke ÖBB als integrativer Indikator für den wirtschaftlichen Erfolg entwickelte sich laut Erhebung des European Brand Instituts in den letzten Jahren durchwegs positiv und liegt 2017 mit einem Markenwert von rd. 1,89 Mrd. Euro auf Platz 5 der „Österreichischen Top-Marken“. Die Österreicher gehören bereits jetzt zu den fleißigsten Bahnfahrern.

### Durchschnittlich zurückgelegte Bahnkilometer pro Einwohner 2014



Quelle: Allianz pro Schiene auf Basis von Independent Regulators' Group - Rail: Fourth Annual Market Monitoring Report. \*Durchschnitt aller im Marktbericht betrachteten Länder.

### Personal

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

Anzahl MitarbeiterInnen Köpfe	31.12.2017	31.12.2016	Veränderung		Durchschnitt	
			Stichtag	in %	2017	2016
Angestellte	3.703	3.457	246	7%	3.559	3.348
ArbeiterInnen	2.023	1.796	227	13%	1.940	1.803
MitarbeiterInnen mit Definitivstellung	10.925	11.304	-379	-3%	11.116	11.503
<b>Gesamt aktive MitarbeiterInnen</b>	<b>16.651</b>	<b>16.557</b>	<b>94</b>	<b>1%</b>	<b>16.615</b>	<b>16.654</b>
Lehrlinge	1.521	1.491	30	2%	1.360	1.309
<b>Gesamt mit Lehrlingen</b>	<b>18.172</b>	<b>18.048</b>	<b>124</b>	<b>1%</b>	<b>17.975</b>	<b>17.963</b>

Anzahl MitarbeiterInnen FTE	31.12.2017	31.12.2016	Veränderung		Durchschnitt	
			Stichtag	in %	2017	2016
Angestellte	3.619,7	3.390,0	229,7	7%	3.483,8	3.281,3
ArbeiterInnen	2.019,7	1.791,3	228,4	13%	1.935,8	1.799,0
MitarbeiterInnen mit Definitivstellung	10.753,1	11.184,6	-431,5	-4%	10.964,4	11.398,0
<b>Gesamt aktive MitarbeiterInnen</b>	<b>16.392,5</b>	<b>16.365,9</b>	<b>26,6</b>	<b>0%</b>	<b>16.384,0</b>	<b>16.478,3</b>
Lehrlinge	1.521,0	1.491,0	30,0	2%	1.360,0	1.308,6
<b>Gesamt mit Lehrlingen</b>	<b>17.913,5</b>	<b>17.856,9</b>	<b>56,6</b>	<b>0%</b>	<b>17.744,0</b>	<b>17.786,9</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 und aufgrund der Bestimmungen der AVB unkündbar sind.

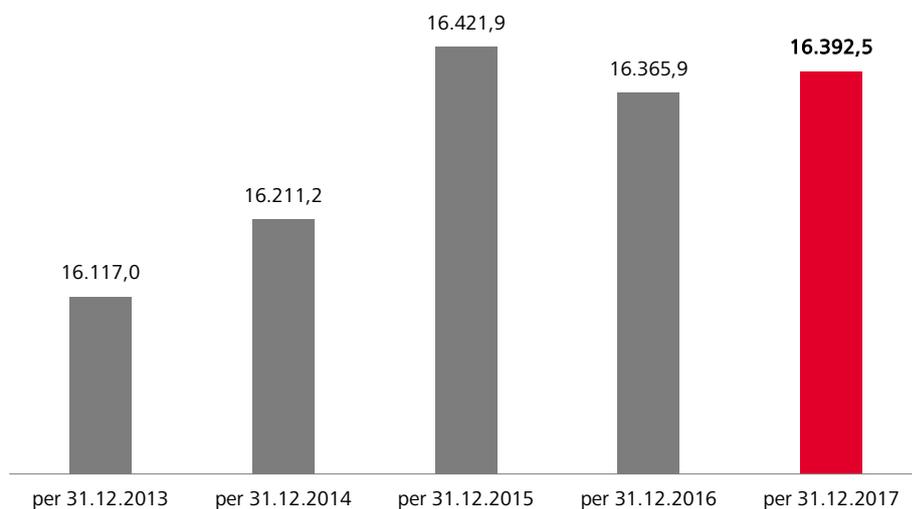
Aufgrund der Inanspruchnahme der Altersteilzeit durch MitarbeiterInnen mit Definitivstellung ist die Veränderung der Anzahl der MitarbeiterInnen gezählt nach FTE höher als die Veränderung der Anzahl der MitarbeiterInnen gezählt nach Köpfen.

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

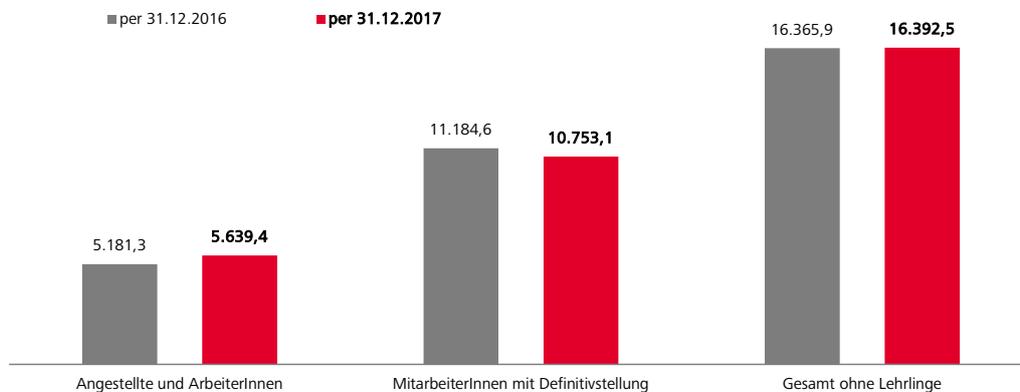
Der Personalstand des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns stieg im Berichtsjahr auf 18.172 MitarbeiterInnen. Rd. 60% (Vj: rd. 63%) des Personalstands entfielen auf MitarbeiterInnen mit Definitivstellung. Das Durchschnittsalter im Inland (exkl. Lehrlinge) lag bei rd. 46,4 (Vj: rd. 46,3) Jahren. Der Frauenanteil (inkl. Lehrlingen) betrug 7,9% (Vj: 7,5%).

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

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

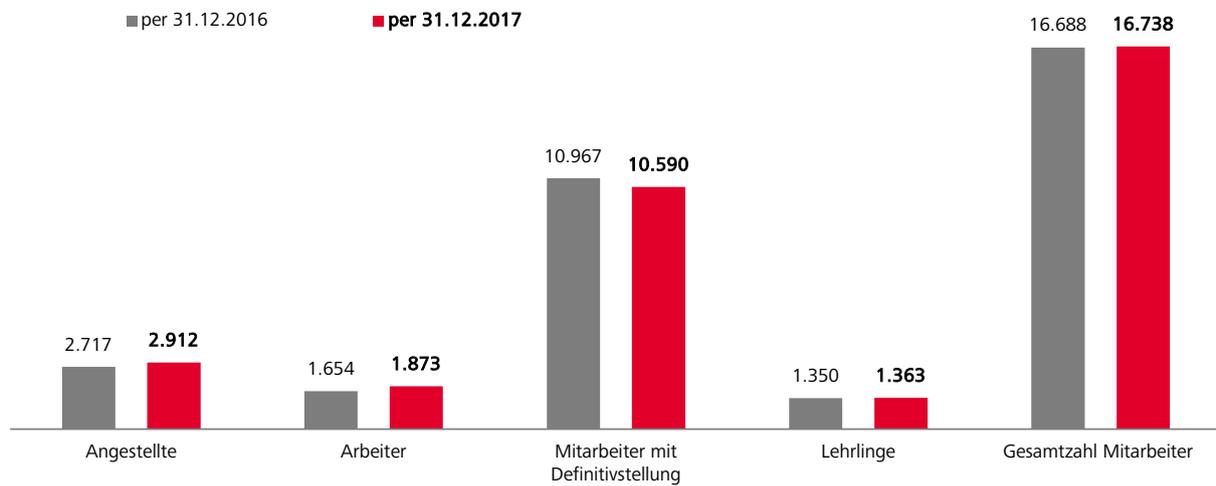


**Die Mitarbeiterstruktur nach FTE im ÖBB-Infrastruktur-Konzern**

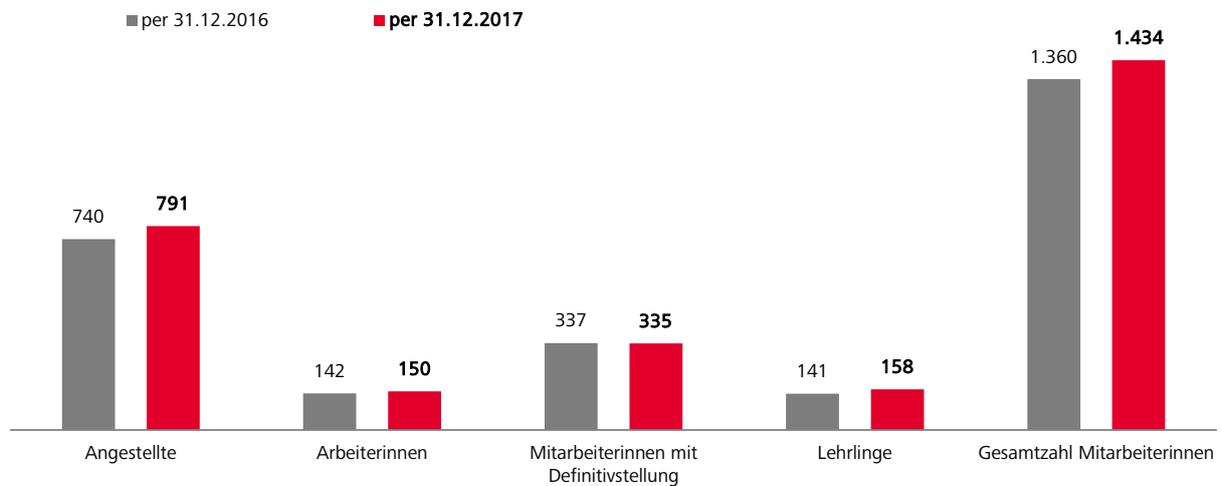


### Die Geschlechterverteilung nach Arbeitsverhältnis

#### Gesamtanzahl Mitarbeiter

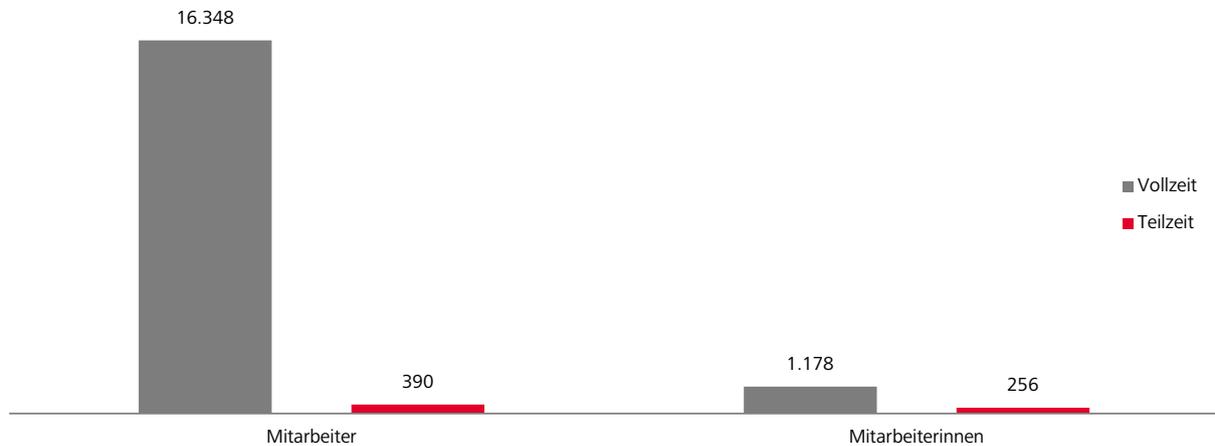


#### Gesamtanzahl Mitarbeiterinnen



Darüber hinaus waren im Geschäftsjahr 2017 durchschnittlich 526 (Vj: 418) externe Leasingkräfte, insbesondere im Bereich Facility Services (Sicherheit, Reinigung), beschäftigt.

**Die Mitarbeiterstruktur nach Beschäftigungsmaß**



**Fachausbildung und Lehrlingsausbildung im ÖBB-Konzern**

Unter dem Motto „von der Lehre bis zum Master“ bündelt die ÖBB-Infrastruktur AG die eisenbahnspezifischen Aus- und Weiterbildungen der ÖBB. Dazu wurde 2017 das Bildungszentrum Eisenbahn und das Lehrlingswesen (BZELW) in einem neuen Geschäftsbereich verschmolzen. Der so entstandene Bildungscluster bietet Angebote in höchster Qualität für die ÖBB und die österreichische Wirtschaft. Ein Großteil der Lehrberufe, die gesamte betriebliche, fahrzeugtechnische und künftig auch die bautechnische Aus- und Weiterbildung der MitarbeiterInnen wird vom Geschäftsbereich selbst durchgeführt, zudem werden Kooperationen mit tertiären Anbietern koordiniert.

Die ÖBB-Infrastruktur AG bietet als größter technischer Lehrlingsausbilder österreichweit 16 Lehrberufe an. Aktuell werden rund 1.700 junge Menschen zu hochqualifizierten FacharbeiterInnen ausgebildet, vorrangig in technischen Berufsfeldern. Die Ausbildung ist staatlich ausgezeichnet, so zum Beispiel mit dem Wiener Qualitätssiegel als „TOP-Lehrbetrieb“. Die LehrabsolventInnen erreichen jährlich zahlreiche Preise und Auszeichnungen bei Berufswettbewerben: 2017 konnten in Wien, Tirol und Niederösterreich vier Landessieger gestellt werden. 98% der Lehrlinge schließen ihre Lehrzeit erfolgreich ab.

Die ÖBB-Infrastruktur AG fördert darüber hinaus auch die „Lehre mit Matura“ und eröffnet somit ihren Lehrlingen eine Möglichkeit der Weiterqualifizierung. Neben der fachlichen Ausbildung steht auch die Förderung der sozialen Kompetenz im Vordergrund. Unter dem Motto „Frauen & Mädchen in die Technik!“ engagiert sich die Lehrlingsausbildung dafür, die technische Ausbildung für Frauen und Mädchen noch attraktiver zu gestalten, und konnte damit heuer erstmals einen Frauenanteil von 10,4% unter den Lehrlingen erreichen.

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

2017 wurde erneut das Lehrlingsaustauschprogramm mit der französischen Bahngesellschaft SNCF mit 20 Lehrlingen durchgeführt. Für die österreichischen Lehrlinge stand Ende Juni 2017 eine Reise nach Frankreich auf dem Programm, eine Woche später besuchten die französischen Lehrlinge Österreich. Die TeilnehmerInnen haben anhand von speziell aufbereiteten Lernmaterialien in länderübergreifenden Zweierteams gearbeitet. Das fachliche und methodische Wissen wurde dabei durch praktische Übungen vertieft. Ziel war die Erhöhung der fachlichen und interkulturellen Kompetenz.

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

Bis 2021 werden über 120 Mio. EUR in zukunftsorientierte Bildungseinrichtungen investiert, um den künftigen Anforderungen an eine moderne Ausbildung auf Top-Niveau auch weiterhin gerecht werden zu können. Aktuell werden dabei in den Neu- und Umbau von fünf Lehrwerkstätten und einem Lehrlingsheim 67,5 Mio. EUR investiert. Darunter ist auch die neue moderne Zentrallehrwerkstätte im 10. Wiener Gemeindebezirk, in der die drei bestehenden Wiener Lehrwerkstätten Penzing, Innstraße und Floridsdorf zusammengefasst werden. Ab Herbst 2018 werden hier 650 Jugendliche und 50 Ausbilder daran arbeiten, die Rolle des Unternehmens als größter Ausbilder in technischen Lehrberufen des Landes weiter auszubauen.

## Personalentwicklung

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

Das infra:bildungsleitbild definiert dabei die Grundprinzipien der Aus- und Weiterbildung und ist die Basis sowohl für die Konzeption als auch für die Durchführung aller Entwicklungsmaßnahmen. Unter Berücksichtigung der strategischen Handlungsfelder sowie der Ergebnisse des Leadership-Assessments startete 2017 das Leadership-Programm „In Führung gehen“ als praxisorientierte und persönlichkeitsentwickelnde Maßnahme für alle Führungskräfte im Teilkonzern.

Zur Wissenssicherung und gezielten Nachfolgeplanung wurden sowohl teilkonzernweite als auch bereichsspezifische Programme erfolgreich weitergeführt.

Zur effizienten Abwicklung der HR-Prozesse wurde das moderne HR-IT-Tool „Talent Management Center“, welches stufenweise implementiert wird, gestartet.

In den von der ÖBB akademie 2017 angebotenen Lehrgängen für Führungskräfte und ExpertInnen nahmen in Summe 61 MitarbeiterInnen teil. Im September 2016 startete mit 13 BerufseinsteigerInnen das Programm „trainees für mobilität“ für HochschulabsolventInnen mit technischer oder betriebswirtschaftlicher Ausbildung. Der Teilkonzern Infrastruktur hat aus diesem Programm 7 MitarbeiterInnen übernommen.

Für den Bereich der externen Schulungen, die erst ab einem gewissen Wert zentral organisiert werden, wurden im Jahr 2017 211 konzernexterne Kurse, Seminare und Fachtagungen veranstaltet.

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

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

## Employer Branding, Personalmarketing und Recruiting

In den kommenden sechs Jahren steht der ÖBB-Konzern einer besonderen Herausforderung gegenüber: Neben verändernden externen Rahmenbedingungen – wie beispielsweise der zunehmende Wettbewerbsdruck oder der technische Fortschritt – ist es vor allem eine unternehmensinterne Entwicklung, die Handlungsbedarf hervorruft: Ein Viertel der Belegschaft wird das Unternehmen verlassen, der größte Teil davon aus Altersgründen. Es gilt, bis 2022 rd. 10.000 neue MitarbeiterInnen für die ÖBB zu begeistern.

Ein Schwerpunkt des Programms „Zukunft ÖBB“, das 2017 konzipiert wurde und 2018 in Umsetzung geht, beschäftigt sich mit einer Neuausrichtung der Arbeitgebermarke ÖBB. Ziel ist es, eine differenzierbare, authentische, glaubwürdige, relevante, konsistente und vor allem ansprechende Arbeitgebermarke zu entwickeln, die sich langfristig in den Köpfen der MitarbeiterInnen und Potentials verankert. Die neue Marke soll am Jobmarkt ein einheitliches Unternehmensbild erzeugen und sich aus dem ÖBB Markenkern ableiten.

Der Bereich des Recruitings bedient eine breite Palette an verschiedenen Zielgruppen: FacharbeiterInnen, TechnikerInnen ab HTL-Niveau, FahrdienstleiterInnen, kaufmännische Positionen und viele mehr. Um eine gezielte Ansprache der zukünftigen MitarbeiterInnen zu garantieren, positioniert sich die ÖBB-Infrastruktur AG gezielt auf diversen Schul- und Hochschulmessen in ganz Österreich. Darüber hinaus initiiert das Recruiting auch diverse Kooperationsprogramme mit unterschiedlichen Bildungseinrichtungen und setzt abgestimmte Schwerpunkte je nach den Anforderungen des Unternehmens. Dies schafft Kontakt zwischen den zukünftigen BewerberInnen und dem Unternehmen.

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

## Diversität und Gleichstellung

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

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

### Zielsetzung

#### Gleichstellungsmanagement

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

#### Diversity-Management

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

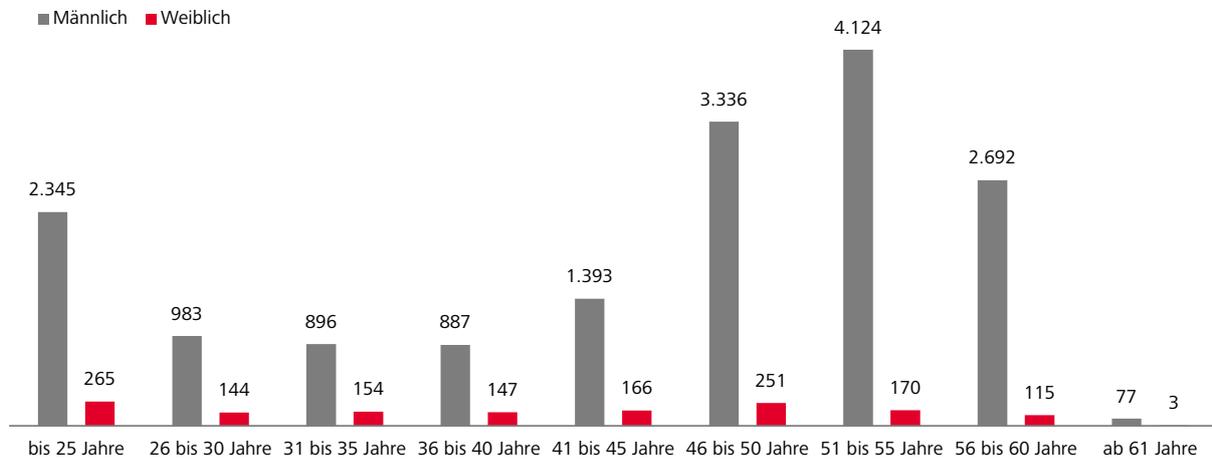
Im Sinne des aktiven Diversity-Managements wird darüber hinaus eine bessere Vereinbarkeit von Beruf und Betreuungspflichten durch spezielle Programme hergestellt. Ein weiteres Ziel ist die unternehmerische Nutzung der vielfältigen Kompetenzen und Erfahrungen, die sich aus der Individualität der MitarbeiterInnen, KundInnen und GeschäftspartnerInnen ergeben. Insbesondere in der barrierefreien Bereitstellung der Infrastrukturanlagen, in der KundInneninformation und in der Rekrutierung neuer MitarbeiterInnen hat die ÖBB-Infrastruktur 2017 ihre Aktivitäten intensiviert.

### Maßnahmen

Die bessere Vereinbarkeit von Beruf und Betreuungspflichten unterstützt die ÖBB-Infrastruktur beispielsweise durch den Betriebskindergarten Timi's Mini MINTs mit naturwissenschaftlichen und technischen Schwerpunkten, die stundenweise Kinderbetreuung mithilfe von Flying Nannies, das RailMap\*Karenzmanagement, Teilzeitmodelle und Homeoffice-Arbeitsplätzen.

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

	bis 25 Jahre	26 bis 30 Jahre	31 bis 35 Jahre	36 bis 40 Jahre	41 bis 45 Jahre	46 bis 50 Jahre	51 bis 55 Jahre	56 bis 60 Jahre	ab 61 Jahre	Gesamt	%
Männlich	2.345	983	896	887	1.393	3.336	4.124	2.692	77	16.733	92,2
Weiblich	265	144	154	147	166	251	170	115	3	1.415	7,8
	<b>2.610</b>	<b>1.127</b>	<b>1.050</b>	<b>1.034</b>	<b>1.559</b>	<b>3.587</b>	<b>4.294</b>	<b>2.807</b>	<b>80</b>	<b>18.148</b>	<b>100,0</b>
											+ 24 Hausbesorger



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

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

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

### Diversity-Bericht

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

Damit wurden hier die Diversitätsziele erreicht. In der ÖBB-Immobilienmanagement GmbH werden ebenfalls 50% der KapitalvertreterInnen im Aufsichtsrat von Frauen gestellt, in der Mungos GmbH 25%. Bei den Führungskräften im Teilkonzern beträgt der Frauenanteil 6,9% (Vj: 6,2%), in der Belegschaft 7,9% (Vj: 7,5%). Um eine kontinuierliche Erhöhung des Frauenanteils bei Neubesetzungen von FK-Positionen auf 20% zu erreichen, werden verstärkt Maßnahmen im Personalmarketing und in der Personalentwicklung gesetzt. So konnte die ÖBB-Infrastruktur AG im Berichtsjahr beispielsweise den Frauenanteil bei den Personalneuaufnahmen von FahrdienstleiterInnen auf 23,5% erhöhen. Ohne Berücksichtigung der Lehrlinge und Lehrlinge in Behaltfrist beträgt das Durchschnittsalter, das vor dem Hintergrund der anstehenden Pensionierungen im Zuge der geplanten Personalneuaufnahmen kontinuierlich sinken wird, 46,4 Jahre (Vj: 46,3). Der Anteil von Menschen mit Behinderung liegt in der ÖBB-Infrastruktur bei 2,7%. Im ÖBB-Konzern soll dieser Anteil auf 4% erhöht werden. Dafür hat der ÖBB-Konzern 2017 ein Programm für MitarbeiterInnen mit Behinderungen gestartet, an dem sich die ÖBB-Infrastruktur AG beteiligt.

### Gesundheit, Arbeitssicherheit und Soziales

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

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

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



**Erste Säule: Gesundheitsförderung und Prävention**

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

**Zweite Säule: Gesundheit als Führungsaufgabe**

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

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

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

**Die dritte Säule: „Betriebliche Wiedereingliederung“ (BWE)**

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

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

Ziele der Betrieblichen Wiedereingliederung:

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

Ende 2017 ist dieses Programm für ca. 40% der MitarbeiterInnen des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns zugänglich.

Auf Konzernebene ist der ArbeitnehmerInnenschutz über den Konzernsteuerkreis Arbeitssicherheit in die Konzernsicherheitsstrategie eingebunden. Dadurch soll einerseits eine Koordination konzernweiter Themen, andererseits die Umsetzung der strategischen Vorgaben in den Konzerngesellschaften ermöglicht werden. Ein Schwerpunkt im Bereich der Arbeitssicherheit im Jahr 2017 war das Projekt „Neugestaltung P32 – gesundheitliche Richtlinien zur MitarbeiterInnen-Eignung“. Diese wurde mit 01.04.2017 in Kraft gesetzt und befindet sich aktuell in einer Review-Phase. Ziel ist die Weiterentwicklung der Richtlinie, sie soll allen Eisenbahnunternehmen in Österreich zur Verfügung gestellt werden. Ein weiterer Schwerpunkt ist die Evaluierung psychischer Belastungen am Arbeitsplatz. Dazu wurde der erste Konzernbericht erstellt, außerdem wird an der Konzeptionierung der Folgeevaluierungen gearbeitet.

Der Steuerkreis Arbeitssicherheit war im Jahr 2017 mit dem Thema MitarbeiterInnensicherheit und Unterstützung bei Übergriffen befasst. Dies geschah unter der Leitung der Konzernsicherheit.

## Arbeit und Alter

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

Zum Stichtag 31.12.2017 nahmen 540 MitarbeiterInnen die gesetzlich mögliche Altersteilzeit gem. § 27 AVIG in Anspruch. Darüber hinaus nahmen zu diesem Stichtag 357 definitiv gestellte AVB-MitarbeiterInnen bereits vier Jahre vor Vorliegen der Voraussetzungen für die gesetzliche Altersteilzeit altersgerechte Teilzeitarbeit in Anspruch.

Nestor Gold, ein Gütesiegel, für alter(n)sgerechte Organisationen und Unternehmen, wurde 2016 an die BFZ des Geschäftsbereiches Betrieb vergeben. Es wurde eine interne Struktur an Multiplikatoren (Vitalcoaches) als interne Ansprechpartner zu den Themenbereichen „Ergonomie“, „Ernährung“ und „mentale Gesundheit“ aufgebaut. Seit Beginn 2017 wird das Projekt auf den gesamten Geschäftsbereich Betrieb ausgeweitet.

## ÖBB Mitarbeiterbefragung

Nach drei konzernweiten Mitarbeiterbefragungen wurde diese im Jahr 2017 einem Redesign unterzogen. Der Fragebogen wurde verschlankt und optisch ansprechender gestaltet, abgefragt werden die Themenblöcke „Unternehmen“, „Information“, „Tätigkeit“, „Führung“, „Arbeitsklima“, „Perspektiven“ und „Vereinbarkeit“. Darüber hinaus wird der Fokus auf die Onlineteilnahme gelegt. Die Mitarbeiterbefragung NEU wird im 2. Quartal 2018 durchgeführt.

Im Teilkonzern ÖBB-Infrastruktur AG konnte die Gesamt-Arbeitszufriedenheit in der letzten Mitarbeiterbefragung im Herbst 2016 im Vergleich zur Befragung 2015 von 66 auf 68 Indexpunkte gesteigert werden. Mit einer Teilnehmerquote von 48%, das sind 8.506 MitarbeiterInnen des Teilkonzerns, konnte bei jedem einzelnen Index das Ergebnis im Vergleich zur Befragung im Jahr 2015 verbessert werden.

## G.5. Menschenrechte

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

## G.6. Investitions- und Beschaffungspraktiken

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

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

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

Unternehmer werden u. a. auch von der Teilnahme am Vergabeverfahren ausgeschlossen, wenn die ÖBB Kenntnis von einer rechtskräftigen Verurteilung gegen sie oder – sofern es sich um juristische Personen, eingetragene Personengesellschaften oder Arbeitsgemeinschaften handelt – gegen in deren Geschäftsführung tätige physische Personen haben, die einen der folgenden Tatbestände betrifft:

- Mitgliedschaft bei einer kriminellen Organisation (§ 278a StGB),
- Bestechung (§§ 302, 307, 308 und 310 StGB; § 10 UWG), Betrug (§§ 146 ff StGB), Untreue (§ 153 StGB),
- Geschenkkannahme (§ 153a StGB), Förderungsmisbrauch (§ 153b StGB) oder
- Geldwäscherei (§ 165 StGB) bzw. einen entsprechenden Straftatbestand gemäß den Vorschriften des Landes, in dem der Unternehmer seinen Sitz hat.

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

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

In diesem Rahmen wird auch die nachhaltige Beschaffung betrachtet. Im Wesentlichen erfolgt dies bei der Definition des Auftragsgegenstandes in der Form, dass bei der Systemwahl und Auswahl der Baustoffe insbesondere auch spätere Erhaltungsaufwendungen und die Lebensdauer berücksichtigt werden. Hierzu wurde unter anderem im Rahmen der Zuschlagskriterien ein Kriterium für die Bewertung der LifeCycleCosts von Brückentragwerken entwickelt bzw. werden bei Alternativangeboten auch im Rahmen des Zuschlagskriteriums Auswirkungen auf die LifeCycleCosts berücksichtigt. Weiters werden laufend im Einkauf organisierte Projekte zum Thema „Nachhaltige Beschaffung“ organisiert, um etwaige zukünftige Möglichkeiten zu erarbeiten.

Da der Beschaffungsprozess im Rahmen der Risikoanalyse ein wesentliches Element darstellt, wurden hierzu auch Kontrollen und zugehörige Tests im Rahmen des internen Kontrollsystems (IKS) installiert. Wesentlichstes Element hierbei ist die Durchführung des Vergabeverfahrens unter Einhaltung des Vier-Augen-Prinzips bei den wesentlichen Entscheidungen und Verfahrensschritten als generelles Optimierungs- und Kontrollinstrument. Im Konkreten bedeutet dies, dass jede Vergabe zumindest durch zwei Mitarbeiter im Sinne eines Kontroll- und Steuerungselementes begleitet wird. Als konzernweite Vorgabe hat dies im Rahmen des Lead-Buyer-Prinzips zu erfolgen (Lead Buyer ist der zuständige Einkäufer der entsprechenden Warengruppe). Dies bedeutet, dass sämtliche Beschaffungen – mit Ausnahme von Kleinbeschaffungen zur Abdeckung eines einmaligen, außergewöhnlichen, nicht wiederkehrenden Bedarfes bis 800,- EUR – über die jeweils zuständige Lead-Buyer-Gesellschaft durchzuführen sind. Davon ausgenommen sind Abrufe von Rahmenverträgen, die von einer Lead-Buyer-Gesellschaft abgeschlossen wurden, bis zu einer Höhe von 60.000,- EUR. Einmaliger, nicht wiederkehrender Bedarf (Liefer-, Bau- und Dienstleistungsaufträge sowie Bau- und Dienstleistungskonzessionsverträge) bis 10.000,- EUR netto, welcher nicht durch einen Rahmenvertrag abgedeckt ist, kann – in Abstimmung mit der Lead-Buyer Gesellschaft – durch die Einkaufssachbearbeiter der Bedarfsträgersgesellschaft eigenständig beschafft werden. Als Test der Wirksamkeit dieser Kontrolle werden im Rahmen des IKS monatliche Auswertungen durchgeführt und im IKS-System quartalsweise dokumentiert.

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

Aktuell werden mit den Kontrollen und Tests bei

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

## G.7. Barrierefreiheit

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

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

Anfang 2016 haben die Konzerngesellschaften ihre Pläne aktualisiert und neue Umsetzungspläne für weitere Verkehrsstationen (Bahnhöfe und Haltestellen mit Personenhalt) und für die Fahrzeugflotte bis 2025 erstellt. Dieser Bericht wurde im Februar 2016 den ÖBB Stakeholdern präsentiert. Im Frühjahr 2018 ist eine Evaluierung der erfolgten Maßnahmen mit den Stakeholdern geplant.

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

Seit Ende 2017 profitieren bereits knapp 80% aller Reisenden in rd. 220 Bahnhöfen von modernen, barrierefreien Stationen. Im Jahr 2025 werden rd. 90% der Reisenden insgesamt mehr als 270 Bahnhöfe barrierefrei nutzen können.

Jährlich werden rd. zehn weitere Bahnhöfe barrierefrei gestaltet. 2017 wurde diese Zahl mit 20 umgebauten Bahnhöfen noch übertroffen, wobei die Schwerpunkte in Niederösterreich, Tirol, Steiermark und Kärnten lagen. Dieser Weg der Modernisierung von Bahnhöfen und Haltestellen wird auch 2018 konsequent fortgesetzt werden.

Bei der Umsetzung orientieren sich die ÖBB an den gesetzlichen und technischen Regelungen der EU, wie z. B. der TSI-PRM (Technische Spezifikation für die Interoperabilität bezüglich der Zugänglichkeit des Eisenbahnsystems der Union für Menschen mit Behinderungen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität) sowie an nationalen Vorgaben und Standards, z. B. ÖNORM B 1600 (barrierefreies Bauen).

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

Auch die erfolgreichen „Stakeholder-Dialoge“, ein bundesländerweise direkter Austausch mit Menschen mit Behinderungen, wurden 2017 wieder geplant und gehen 2018 in die Umsetzung.

2017 ist es gelungen, mit dem „Österreichischen Behindertenrat“, der Dachorganisation der Behindertenverbände, eine Kooperationsvereinbarung abzuschließen. Im Rahmen einer Kommunikations- und Abstimmungsplattform soll damit auf die Interessen und Anliegen von Menschen mit Behinderungen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität sowie Anforderungen von SeniorInnen noch besser eingegangen werden.

### G.8. Bekämpfung von Korruption und Bestechung

#### Compliance Organisation im ÖBB-Konzern und im Teilkonzern ÖBB-Infrastruktur AG

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

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

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

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

#### Compliance-Management-System im ÖBB-Konzern und im Teilkonzern ÖBB-Infrastruktur AG

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



#### Code of Conduct – Der Verhaltenskodex des ÖBB-Konzerns

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

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

Der Code of Conduct umfasst nachfolgende Themenschwerpunkte:

- Gesetzes- und regelkonformes Verhalten
- Korruption und ihre Prävention
- Interessenkonflikte
- Nebenbeschäftigungen und Unternehmensbeteiligungen
- Umgang mit Vermögenswerten
- Datenschutz und Datensicherheit
- Lobbying
- Wettbewerb
- Partnerschaft mit Lieferanten
- Umweltschutz
- Politische Aktivitäten
- Verantwortung und Konsequenzen

### Prävention durch Compliance-Schulungen und Beratung

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

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

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

### Früherkennung

Mögliche Compliance-Gefahren frühzeitig zu erkennen ist entscheidend, um diesen adäquat entgegenwirken zu können. Deshalb werden sowohl Gefährdungsanalysen als auch Compliance Audits konzernweit durchgeführt, um sich mit bestehenden Compliance-Gefährdungspotenzialen auseinanderzusetzen. Diese Maßnahmen dienen den primären Zielen der Schadensprävention und Gefährdungskontrolle.

### Reaktion

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

### Antikorruptionsstelle

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

Zu den Aufgaben der Antikorruptionsstelle zählt weiters die Beratung hinsichtlich der Auslegung und praktischen Anwendung der im Code of Conduct festgelegten Verhaltensregeln.

Die Antikorruptionsstelle führt Schulungen der Mitarbeiter zur Korruptionsbekämpfung durch.

### Information und Kommunikation

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

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

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

## Rechnungslegung

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

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

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

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

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

In den Jahren 2016 bis 2018 konzeptioniert und implementiert der ÖBB-Konzern mit dem Projekt MORE! ein modernes Rechnungswesen im ÖBB-Konzern. Darunter fallen beispielsweise sowohl Aspekte wie die Modernisierung, Zusammenführung und Entschlackung des SAP-ERP-Systems als auch die Entwicklung eines neuen Aufsatzzpunktes für die Zukunft des Rechnungswesens sowie die Sicherstellung von Innovationssicherheit. Dies umfasst Sachverhalte wie Aufbau einer Ledgerlösung für das Hauptbuch, Entlastung des ERP-Systems von nicht mehr benötigten Stamm- und Bewegungsdaten, Harmonisierung und Bereinigung von Einstellungen, Stammdaten und Organisationsstrukturen sowie Vereinheitlichung und Verbesserung der Prozesse. In mehreren Modulen des ERP-Systems wurden Bereinigungen nicht mehr verwendeter Einstellungen, Organisationseinheiten, Stamm- und Bewegungsdaten vorgenommen. Die Produktivmigration erfolgte im Jänner 2018, womit alle Buchungen per 01.01.2018 im neuen System stattfinden.

Für die Angaben in den Erläuterungen zum Konzernabschluss kommt eine eigens von der ÖBB-Holding AG zugekaufte Software zum Einsatz. Nach Prüfung durch lokale Wirtschaftsprüfer (unter Beachtung der in Österreich geltenden gesetzlichen Vorschriften und Grundsätze ordnungsgemäßer Abschlussprüfung sowie der vom International Auditing and Assurance Standards Board [IAASB] der International Federation of Accountants [IFAC] herausgegebenen International Standards on Auditing [ISAs] und den Allgemeinen Auftragsbedingungen für Prüfungen innerhalb der ÖBB) liefern alle Tochterunternehmen für die Erstellung des Konzernabschlusses umfangreiche Reportingpackages mit allen relevanten Buchhaltungsdaten (Gewinn- und Verlustrechnung, Bilanz, Geldflussrechnung, Erläuterungen zum Konzernabschluss). Die Prüfung wird mittels „Bestätigung zum IFRS-Konzern-Berichtspaket“ 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.9. Sicherheit

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

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

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

Jährliche Investitionen von über 2,5 Mrd. EUR in Neu-, Ausbau- und Instandhaltung der Infrastrukturanlagen unterstützen zudem die Gewährleistung einer sicheren Betriebsführung. Sowohl begleitende Maßnahmen zur Sicherheitsstrategie, wie der Fokus auf Maßnahmen mit größter Wirkung, als auch der Ausbau der Sicherheits- und Fehlerkultur bilden einen weiteren wesentlichen Beitrag zum Thema Sicherheit.

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

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

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

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.

## Schwerpunkte aus dem Sicherheitsprogramm (beispielhaft):

### Sicherheit auf Bahnhöfen

- Zusätzliche Beleuchtung und bauliche Verbesserungen im Ausmaß von rd. 4 Mio. EUR
- Zusätzliche Notruf- und Videoeinrichtungen im Ausmaß von rd. 1 Mio. EUR
- Mobilmachung bestehender Security-Mitarbeiter und Aufnahme von zusätzlichem Security-Personal
- Ausbildung „sicherheitsorientiertes Szenarietraining sowie Deeskalation und Gewaltprävention“
- In der Ausbildung der Securitymitarbeiter wird besonderen Wert auf die Menschenrechtsgrundsätze gelegt. Dabei werden den Mitarbeitern die Grundsätze diesbezüglich vermittelt

### Fehlerkultur

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

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

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

- Vertrauliches Meldewesen
- Ideenwerkstatt
- Individuelle Weiterentwicklungen zum Stärken der Führungskompetenzen

### Reduktion des Kollisionsrisikos

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

**Sicherheit auf Bahnanlagen**

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

**Sicherer Verschub**

Aufgrund der negativen Trendentwicklung bei den Vorfällen und Unfällen in Zusammenhang mit Verschubarbeiten wurde das Projekt „Sicherer Verschub“ gestartet. Es soll eine Trendumkehr bei den Verschubvorfällen herbeiführen. Das Projekt zielt vor allem auf eine nachhaltige Verbesserung der Sicherheitsleistung in der Betriebsart Verschub ab.

**Arbeitnehmerschutz**

Die Arbeitssicherheit unserer MitarbeiterInnen konnte weiter verbessert werden. Besonders hervorzuheben ist dabei das Thema der Einarbeitung von Präzisionen aus dem Praxiseinsatz, um den Ablauf und die Zuständigkeiten bei Bauarbeiten klar zu regeln und damit wesentlich zur Handlungssicherheit beizutragen.

Ein weiteres Thema ist die Entwicklung eines elektronischen Dokumentationssystems für Sicherheitsfachkräfte, um Belastungen und Abweichungen, die im Zuge von Begehungen und Evaluierungen festgestellt werden, systematisch zu erfassen, zu kategorisieren und auszuwerten.

Im Rahmen der Umsetzung zur Erhebung und Gestaltung von Arbeitsbedingungen, wobei alle MitarbeiterInnen die Möglichkeit haben an einer umfangreichen Befragung zu den arbeitsbedingten, psychischen Belastungen teilzunehmen, wurde das Pilotprojekt erfolgreich abgeschlossen. Die Umsetzung der Evaluierung der psychischen Belastungen wurde nun auch in weiteren Bereichen gestartet.

Aufgrund steigender Unfallhäufigkeit bei externen Auftragnehmern erfolgte eine Konzepterstellung. In einem ersten Schritt werden seit Jänner 2017 die Arbeitsunfälle von fünf externen Auftragnehmern erfasst.

**Brandschutz**

Die erforderlichen Brandschutzbeauftragten (BSB) wurden flächendeckend bereitgestellt und damit alle Aufgaben und Tätigkeiten der BSB aus behördlichen Vorgaben erfüllt.

**Betriebliche Regelwerke**

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

**G.10. GRI-Index**

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

GRI-Code	Titel der Offenlegung	Referenz	Anmerkungen, Begründungen Auslassungen
<b>GRI 102: Allgemeine Angaben</b>			
<b>Organisationsprofil</b>			
102-1	Name der Organisation	LB Kapitel A	
102-2	Aktivitäten, Marken, Produkte und Dienstleistungen	LB Kapitel A	
102-3	Ort des Hauptsitzes	LB Kapitel A	

102-4	Betriebsstätten	LB Kapitel A	
102-5	Eigentum und Rechtsform	LB Kapitel A	
102-6	Bediente Märkte	LB Kapitel B.3	
102-7	Größenordnung der Organisation	LB Kapitel A, C.1, C.2 und C.3	
102-8	Informationen über Angestellte und andere Mitarbeiter	LB Kapitel G.4	
102-9	Lieferkette	LB Kapitel G.6	
102-10	Signifikante Änderungen in der Organisation und ihrer Lieferkette		In diesem Bereich liegen keine Veränderungen vor.
102-11	Vorsorgeprinzip oder Vorsichtsmaßnahmen	LB Kapitel B.1, F und G.3	
102-12	Externe Initiativen	LB Kapitel C.5, G.2 und G.4	
102-13	Mitgliedschaft in Verbänden	LB Kapitel G.4	
<b>Strategie</b>			
102-14	Aussagen der Führungskräfte	LB Kapitel G.1	
<b>Ethik und Integrität</b>			
102-16	Werte, Richtlinien, Standards und Verhaltensnormen	LB Kapitel G.8	
<b>Führung</b>			
102-18	Führungsstruktur	LB Kapitel G.2	
<b>Einbeziehung von Stakeholdern</b>			
102-40	Liste der Stakeholder-Gruppen	LB Kapitel G.4	
102-41	Tarifverhandlungen	LB Kapitel G.4	
102-42	Bestimmen und Auswählen von Stakeholdern	LB Kapitel G.2 und G.4	
102-43	Ansatz für die Stakeholdereinbeziehung	LB Kapitel G.4	
102-44	Schlüsselthemen und Anliegen	LB Kapitel G.4	
<b>Vorgehensweise bei der Berichterstattung</b>			
102-45	Entitäten, die in den Konzernabschlüssen erwähnt werden	LB Kapitel A, Note 35	
102-46	Bestimmung von Berichtsinhalten und Themenabgrenzungen	LB Kapitel G.2	
102-47	Liste der wesentlichen Themen	LB Kapitel G.2	

102-48	Neuformulierung der Informationen		Erstmalig nach GRI berichtet, deswegen sind aktuell keine Neuformulierungen angemerkt.
102-49	Änderung bei der Berichterstattung	LB Kapitel G.2	
102-50	Berichtszeitraum	LB Kapitel G.2	
102-51	Datum des aktuellsten Berichts		Erstmalige Anwendung
102-52	Berichtszyklus	LB Kapitel G.2	
102-53	Kontaktangaben bei Fragen zum Bericht		<a href="mailto:infra.kundenservice@oebb.at">infra.kundenservice@oebb.at</a>
102-54	Aussagen zu Berichterstattung in Übereinstimmung mit den GRI-Standards	LB Kapitel G.2	Core Option
102-55	GRI-Inhaltsindex	LB Kapitel G.10	
102-56	Externe Prüfung		Nicht vorgesehen.

**GRI 103: Managementansatz**

103-1	Erklärung der wesentlichen Themen und ihre Abgrenzungen	LB Kapitel D, G.2 – G.9	
103-2	Der Managementansatz und seine Komponenten	LB Kapitel A, C.5, D, F und G.1 – G.9	
103-3	Prüfung des Managementansatzes	LB Kapitel A, C.5, F und G.1 – G.9	

**GRI 201: Wirtschaftliche Leistung**

201-1	Direkt erwirtschafteter und verteilter wirtschaftlicher Wert	LB Kapitel C	
201-2	Durch den Klimawandel bedingte finanzielle Folgen und andere Risiken und Chancen		Die durch den Klimawandel bedingten Kosten werden aktuell nicht erhoben.
201-4	Finanzielle Unterstützung von Seiten der Regierung	LB Note 32	

**GRI 202: Marktpräsenz**

202-1	Verhältnis der nach Geschlecht aufgeschlüsselten Standardeintritts-gehälter zum lokalen Mindestlohn		Aufgrund komplexer innerbetrieblicher Gehaltschemata, mehrerer anwendbarer Kollektivverträge und keiner Datenerhebung für dieses Verhältnis wird diese Zahl nicht veröffentlicht.
-------	---	--	---

**GRI 203: Indirekte ökonomische Auswirkungen**

203-1	Infrastrukturinvestitionen und geförderte Dienstleistungen	LB Kapitel B.3, C.4 und C.5	
203-2	Erhebliche indirekte ökonomische Auswirkungen	LB Kapitel C.4	

<b>GRI 204: Beschaffungspraktiken</b>			
204-1	Anteil der Ausgaben für lokale Lieferanten		Diese Information ist bis dato nicht verfügbar, da keine Relevanz in der Beschaffung. Es erfolgt ausschließlich eine Überprüfung der Einhaltung der Gesetze (LB Kapitel F.6).
<b>GRI 205: Korruptionsbekämpfung</b>			
205-1	Geschäftsstandorte, die in Hinblick auf Korruptionsrisiken geprüft wurden	LB Kapitel G.8	Die konzernweit durchgeführten Compliance Audits werden im Jahrestätigkeitsbericht Compliance festgehalten und werden aus Vertraulichkeitsgründen nicht veröffentlicht.
<b>GRI 206: Wettbewerbswidriges Verhalten</b>			
206-1	Rechtsverfahren aufgrund von wettbewerbswidrigem Verhalten oder Kartell- und Monopolbildung	-	Gegen die ÖBB-Infrastruktur AG gab es in den Jahren 2016 und 2017 keine wesentlichen Klagen, Sanktionen oder Geldbußen, die aufgrund von Verletzungen von Gesetzen oder Vorschriften im wirtschaftlichen Bereich verursacht wurden.
<b>GRI 301: Materialien</b>			
301-1	Eingesetzte Materialien nach Gewicht oder Volumen	LB Kapitel G.3	
301-2	Eingesetzte rezyklierte Ausgangsstoffe	LB Kapitel G.3	
<b>GRI 302: Energie</b>			
302-1	Energieverbrauch innerhalb der Organisation	LB Kapitel G.3	
302-4	Verringerung des Energieverbrauchs	LB Kapitel G.3	
<b>GRI 303: Wasser</b>			
303-1	Wasserentnahme nach Quelle	LB Kapitel G.3	
303-2	Durch Wasserentnahme erheblich beeinträchtigte Wasserquellen	LB Kapitel G.3	
303-3	Zurückgewonnenes und wiederverwendetes Wasser	LB Kapitel G.3	
<b>GRI 304: Biodiversität</b>			
304-1	Eigene, gemietete oder verwaltete Betriebsstandorte, die sich in oder neben Schutzgebieten und Gebieten mit hohem Biodiversitätswert außerhalb von Schutzgebieten befinden	LB Kapitel G.3	
304-2	Erhebliche Auswirkungen von Aktivitäten, Produkten und Dienstleistungen auf die Biodiversität	LB Kapitel G.3	
304-3	Geschützte oder renaturierte Lebensräume	LB Kapitel G.3	

304-4	Arten auf der Roten Liste der Weltnaturschutzunion (IUCN) und auf nationalen Listen geschützter Arten, die ihren Lebensraum in Gebieten haben, die von Geschäftstätigkeiten betroffen sind	LB Kapitel G.3	
<b>GRI 305: Emissionen</b>			
305-1	Direkte THG-Emissionen (Scope 1)	LB Kapitel G.3	
305-2	Indirekte energiebedingte THG-Emissionen (Scope 2)	LB Kapitel G.3	
305-5	Senkung der THG-Emissionen	LB Kapitel G.3	
<b>GRI 306: Abwasser und Abfall</b>			
306-2	Abfall nach Art und Entsorgungsverfahren	LB Kapitel G.3	
306-3	Erheblicher Austritt schädlicher Substanzen	LB Kapitel G.3	
306-5	Von Abwassereinleitung und/oder Oberflächenabfluss betroffene Gewässer	LB Kapitel G.3	
<b>GRI 307: Umwelt-Compliance</b>			
307-1	Nichteinhaltung von Umweltschutzgesetzen und-verordnungen	-	Gegen die ÖBB-Infrastruktur AG gab es in den Jahren 2016 und 2017 keine wesentlichen Klagen, Sanktionen oder Geldbußen, die aufgrund von Verletzungen von Gesetzen oder Vorschriften im Umweltbereich verursacht wurden.
<b>GRI 308: Umweltbewertung der Lieferanten</b>			
308-1	Neue Lieferanten, die anhand von Umweltkriterien überprüft wurden		Es erfolgt ausschließlich eine Überprüfung der Einhaltung der Gesetze (LB Kapitel G.6).
<b>GRI 401: Beschäftigung</b>			
401-1	Neue Angestellte und Angestelltenfluktuation	LB Kapitel G.4	
<b>GRI 402: Arbeitnehmer-Arbeitgeber-Verhältnis</b>			
402-1	Mindestmitteilungsfrist für betriebliche Veränderungen	LB Kapitel G.4	
<b>GRI 403: Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz</b>			
403-3	Mitarbeiter mit einem hohen Auftreten von oder Risiken für Krankheiten, die mit ihrer beruflichen Tätigkeit in Verbindung stehen	-	Diese Information wird aktuell nicht erhoben.
<b>GRI 404: Aus- und Weiterbildung</b>			
404-1	Durchschnittliche Stundenzahl für Aus- und Weiterbildung pro Jahr und Angestelltem	LB Kapitel G.4	Geschlechterspezifische Informationen sowie eine Gesamtstundenanzahl sind bis dato nicht verfügbar.
404-2	Programme zur Verbesserung der Kompetenzen der Angestellten und zur Übergangshilfe	LB Kapitel G.4	

404-3	Prozentsatz der Angestellten, die eine regelmäßige Beurteilung ihrer Leistung und ihrer Karriereentwicklung erhalten	LB Kapitel G.4	
<b>GRI 405: Vielfalt und Chancengleichheit</b>			
405-1	Vielfalt in Leitungsorganen und der Angestellten	LB Kapitel G.4	Ad iii) Diese Zahl wird aus Datenschutzgründen nicht erhoben.
405-2	Verhältnis des Grundgehalts und der Vergütung von Frauen zum Grundgehalt und zur Vergütung von Männern		Aufgrund des Gleichbehandlungsgesetzes wird alle zwei Jahre im 1. Quartal des Folgejahres ein Einkommensbericht erstellt. Detaillierte Informationen werden aus Vertraulichkeitsgründen nicht veröffentlicht.
<b>GRI 406: Gleichbehandlung</b>			
406-1	Diskriminierungsvorfälle und ergriffene Abhilfemaßnahmen	-	In der ÖBB-Infrastruktur AG gab es in den Jahren 2016 und 2017 keine wesentlichen Diskriminierungsvorfälle.
<b>GRI 407: Vereinigungsfreiheit und Tarifverhandlungen</b>			
407-1	Geschäftsstandorte und Lieferanten, bei denen das Recht auf Vereinigungsfreiheit und Tarifverhandlungen bedroht sein könnten	-	Nicht zutreffend, da diese Rechte im Wirkungsfeld der ÖBB-Infrastruktur AG nicht gefährdet sind.
<b>GRI 408: Kinderarbeit</b>			
408-1	Geschäftsstandorte und Lieferanten mit einem erheblichen Risiko für Vorfälle von Kinderarbeit	-	Nicht zutreffend, da im Wirkungsfeld der ÖBB-Infrastruktur AG diese Risiken nicht gegeben sind.
<b>GRI 409: Zwangs- oder Pflichtarbeit</b>			
409-1	Geschäftsstandorte und Lieferanten mit einem erheblichen Risiko für Vorfälle von Zwangs- oder Pflichtarbeit	-	Nicht zutreffend, da im Wirkungsfeld der ÖBB-Infrastruktur AG diese Risiken nicht gegeben sind.
<b>GRI 410: Sicherheitspraktiken</b>			
410-1	Sicherheitspersonal, das in Menschenrechtspolitik und -verfahren geschult wurde	LB Kapitel G.9	
<b>GRI 411: Rechte der indigenen Völker</b>			
411-1	Vorfälle, in denen Rechte der indigenen Völker verletzt wurden	-	Nicht zutreffend, da im Wirkungsfeld der ÖBB-Infrastruktur AG keine indigenen Rechte berührt werden.
<b>GRI 412: Prüfung auf Einhaltung der Menschenrechte</b>			
412-1	Geschäftsstandorte, an denen eine Prüfung auf Einhaltung der Menschenrechte oder eine menschenrechtliche Folgenabschätzung durchgeführt wurden	LB Kapitel G.5	

<b>GRI 413: Lokale Gemeinschaften</b>			
413-1	Geschäftsstandorte mit Einbindung lokaler Gemeinschaften, Folgenabschätzung und Förderprogrammen	-	Auf Basis der rechtlichen Anforderung, die mit der Genehmigung von Bau und Betrieb der Anlagen verbunden sind, ist dieser Punkt gewährleistet.
413-2	Geschäftstätigkeiten mit erheblichen tatsächlichen oder potenziellen negativen Auswirkungen auf lokale Gemeinschaften	LB Kapitel G.3	
<b>GRI 414: Soziale Bewertung der Lieferanten</b>			
414-1	Neue Lieferanten, die anhand von sozialen Kriterien überprüft wurden		Diese Information ist bis dato nicht verfügbar, da keine Relevanz in der Beschaffung. Es erfolgt ausschließlich eine Überprüfung der Einhaltung der Gesetze (LB Kapitel F.6).
<b>GRI 416: Kundengesundheit und Kundensicherheit</b>			
416-1	Beurteilung der Auswirkungen verschiedener Produkt- und Dienstleistungskategorien auf die Gesundheit und Sicherheit	LB Kapitel G.4, G.7 und G.9	
<b>GRI 417: Marketing und Kennzeichnung</b>			
417-1	Anforderungen für die Produkt- und Dienstleistungsinformationen und Kennzeichnung	-	Zum Zeitpunkt der Erstellung dieser nicht finanziellen Erklärung sind der ÖBB-Infrastruktur AG keine Hinweise auf Nicht-Konformitäten in diesem Bereich bekannt.
417-2	Verstöße im Zusammenhang mit den Produkt- und Dienstleistungsinformationen und der Kennzeichnung	-	Zum Zeitpunkt der Erstellung dieser nicht finanziellen Erklärung sind der ÖBB-Infrastruktur AG keine Hinweise auf Nicht-Konformitäten in diesem Bereich bekannt.
417-3	Verstöße im Zusammenhang mit Marketing und Kommunikation	-	Zum Zeitpunkt der Erstellung dieser nicht finanziellen Erklärung sind der ÖBB-Infrastruktur AG keine Hinweise auf Nicht-Konformitäten in diesem Bereich bekannt.
<b>GRI 418: Schutz der Kundendaten</b>			
418-1	Begründung in Bezug auf die Verletzung des Schutzes oder den Verlust von Kundendaten	-	Zum Zeitpunkt der Erstellung dieser nicht finanziellen Erklärung sind der ÖBB-Infrastruktur AG keine Beschwerden von KundInnen im Zusammenhang mit der Verletzung des Kundendatenschutzes bekannt.

**GRI 419: Sozioökonomische Compliance**

419-1	Nichteinhaltung von Gesetzen und Vorschriften im sozialen und wirtschaftlichen Bereich	-	Gegen die ÖBB-Infrastruktur AG gab es in den Jahren 2016 und 2017 keine wesentlichen Klagen, Sanktionen oder Geldbußen, die aufgrund von Verletzungen von Gesetzen oder Vorschriften im sozialen oder wirtschaftlichen Bereich verursacht wurden.
-------	--	---	---

**H. Anmerkungen zum Konzernlagebericht**

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

Wien, am 29.03.2018

Der Vorstand

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

DI Franz Bauer  
(Ressort Infrastrukturanlagenbereitstellung)

KR Ing. Franz Seiser  
(Ressort Betrieb und Systeme)

## Glossar

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

## Erklärung gem. § 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 29.03.2018

Der Vorstand

Mag. Silvia Angelo

(Ressort Finanzen, Markt, Service)

DI Franz Bauer

(Ressort Infrastrukturanlagenbereitstellung)

KR Ing. Franz Seiser

(Ressort Betrieb und Systeme)

# Konzernabschluss

## Konzern-Gewinn-und-Verlust-Rechnung 2017

75

	Erläuterung	2017 in TEUR	2016 in TEUR
Umsatzerlöse	4	2.101.366,4	2.107.836,1
Bestandsveränderungen		984,5	254,9
Andere aktivierte Eigenleistungen	5	293.611,3	300.316,2
Sonstige betriebliche Erträge	6	805.619,9	746.362,2
<b>Gesamterträge</b>		<b>3.201.582,1</b>	<b>3.154.769,4</b>
Aufwendungen für Material und bezogene Leistungen	7	-411.775,2	-378.679,8
Personalaufwand	8	-1.126.345,4	-1.110.899,1
Abschreibungen	9	-751.580,6	-725.735,3
Sonstige betriebliche Aufwendungen	10	-316.267,9	-312.835,8
<b>Betriebsergebnis (EBIT ohne Ergebnis aus nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmen)</b>		<b>595.613,0</b>	<b>626.619,4</b>
Ergebnis aus nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmen	17	1.487,5	1.109,2
Zinserträge	11	18.198,0	29.242,8
Zinsaufwendungen	11	-575.194,8	-618.061,7
Sonstiger Finanzertrag	12	44.112,6	35.210,9
Sonstiger Finanzaufwand	12	-37.113,4	-24.487,7
<b>Finanzergebnis inkl. Ergebnis aus nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmen</b>		<b>-548.510,1</b>	<b>-576.986,5</b>
<b>Ergebnis vor Ertragsteuern (EBT)</b>		<b>47.102,9</b>	<b>49.632,9</b>
Ertragsteuern	13	14.644,5	7.689,7
<b>Konzernjahresergebnis</b>		<b>61.747,4</b>	<b>57.322,6</b>
<b>Konzernjahresergebnis anteilig zugerechnet:</b>			
der Aktionärin des Mutterunternehmens		61.297,8	56.976,5
den nicht beherrschenden Gesellschaftern		449,6	346,1

## Konzern-Gesamtergebnisrechnung 2017

76

	Erläuterung	2017 in TEUR	2016 in TEUR
<b>Konzernjahresergebnis</b>		<b>61.747,4</b>	<b>57.322,6</b>
Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste		1.602,8	-2.449,6
Steuereffekte		-39,8	24,5
<b>Posten, die in künftigen Perioden nicht in die Gewinn-und-Verlust-Rechnung umgegliedert werden</b>		<b>1.563,0</b>	<b>-2.425,1</b>
Unrealisiertes Ergebnis aus Cashflow Hedges	24	514,0	4.774,0
Umgliederung realisiertes Ergebnis aus Cashflow Hedges	24	9.380,1	6.985,5
Unrealisiertes Ergebnis aus Available-for-Sale-Rücklage	24	-1.940,0	-2.834,3
Umgliederung realisiertes Ergebnis aus Available-for-Sale-Rücklage	24	-74,0	1.265,0
Steuereffekte		-1.704,0	-2.578,0
<b>Posten, die in künftigen Perioden in die Gewinn-und-Verlust-Rechnung umgegliedert werden</b>		<b>6.176,1</b>	<b>7.612,2</b>
<b>Sonstiges Ergebnis</b>		<b>7.739,1</b>	<b>5.187,1</b>
<b>Konzerngesamtergebnis</b>		<b>69.486,5</b>	<b>62.509,7</b>
<b>Konzerngesamtergebnis anteilig zugerechnet:</b>			
der Aktionärin des Mutterunternehmens		69.036,9	62.163,6
den nicht beherrschenden Gesellschaftern		449,6	346,1

## Konzern-Bilanz zum 31.12.2017

Vermögen	Erläuterung	31.12.2017 in TEUR	31.12.2016 in TEUR
<b>Langfristige Vermögenswerte</b>			
Sachanlagen	14	21.614.509,6	20.785.366,5
Immaterielle Vermögenswerte	15	463.287,7	464.337,3
Als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien	16	158.772,4	160.008,0
Nach der Equity-Methode bilanzierte Unternehmen	17	49.241,0	49.161,7
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	18	186.075,3	215.424,4
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	20	150.212,9	145.497,2
Latente Steueransprüche	13	43.805,2	30.424,7
		<b>22.665.904,1</b>	<b>21.850.219,8</b>
<b>Kurzfristige Vermögenswerte</b>			
Vorräte	21	73.552,4	72.101,7
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	20	140.049,5	141.633,5
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	20	217.425,9	218.619,6
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	18	35.400,2	243.512,3
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	19	62,6	7.818,4
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	22	22.601,9	120.432,8
		<b>489.092,4</b>	<b>804.118,3</b>
		<b>23.154.996,5</b>	<b>22.654.338,1</b>
<b>Eigenkapital und Schulden</b>			
<b>Eigenkapital</b>			
Grundkapital	23	500.000,0	500.000,0
Kapitalrücklagen	24	538.884,2	538.884,2
Cashflow-Hedge-Rücklage	24	1.396,0	-6.794,1
Available-for-Sale-Rücklage	24	4.860,6	6.874,6
Erwirtschaftetes Ergebnis	24	291.990,9	229.130,1
dem Aktionär des Mutterunternehmens zurechenbares Eigenkapital		1.337.131,7	1.268.094,8
Anteile nicht beherrschender Gesellschafter	23	645,6	542,1
		<b>1.337.777,3</b>	<b>1.268.636,9</b>
<b>Langfristige Schulden</b>			
Finanzverbindlichkeiten	25	19.797.306,5	17.982.756,4
Rückstellungen	26	236.940,4	205.209,0
Sonstige Verbindlichkeiten	27	33.339,0	38.654,9
		<b>20.067.586,0</b>	<b>18.226.620,3</b>
<b>Kurzfristige Schulden</b>			
Finanzverbindlichkeiten	25	424.076,3	1.896.452,4
Rückstellungen	26	97.230,3	133.549,8
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	27	470.912,1	602.435,1
Sonstige Verbindlichkeiten	27	757.414,5	526.643,6
		<b>1.749.633,2</b>	<b>3.159.080,9</b>
		<b>23.154.996,5</b>	<b>22.654.338,1</b>

## Konzern-Geldflussrechnung 2017

	Erläuterung	2017 in TEUR	2016 in TEUR
Ergebnis vor Ertragsteuern (EBT)		47.103	49.633
<b>Unbare Aufwendungen und Erträge</b>			
+ Abschreibung auf Sachanlagen, immaterielle Vermögenswerte und als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	9	915.976	892.695
+ Abschreibung / - Zuschreibung auf langfristige finanzielle Vermögenswerte		158	616
- Auflösung von Kostenbeiträgen von Dritten	9	-164.396	-166.960
+ Verluste / - Gewinne aus dem Abgang von Sachanlagen, immateriellen Vermögenswerten und als Finanzinvestitionen gehaltenen Immobilien		-20.272	-14.874
+ Verluste / - Gewinne aus dem Abgang von finanziellen Vermögenswerten		0	2.043
- sonstige zahlungsunwirksame Erträge / + sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen		180	1.131
+ Zinsaufwand	11	575.195	618.062
- Zinsertrag	11	-18.198	-29.243
<b>Veränderungen der Vermögenswerte und Schulden</b>			
- Zunahme / + Abnahme von Vorräten	21	-3.011	-14.037
- Zunahme / + Abnahme der Forderungen aus L+L sowie anderer Vermögenswerte		537	63.583
+ Zunahme / - Abnahme der Verbindlichkeiten aus L+L sowie anderer Schulden und Abgrenzungen		218.878	118.654
+ Zunahme / - Abnahme von Rückstellungen	26	-2.940	-18.799
- gezahlte Zinsen		-637.648	-653.969
+ erhaltene Zinsen		10.952	1.057
- gezahlte Ertragsteuern	13	-2	-2
<b>Geldfluss aus der betrieblichen Tätigkeit a)</b>		<b>922.512</b>	<b>849.590</b>
+ Einzahlungen aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten		55.186	40.329
- Auszahlungen für Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	14, 15	-1.789.199	-1.771.350
+ Einzahlungen aus dem Abgang von finanziellen Vermögenswerten		0	51.905
+ Einzahlungen von Kostenbeiträgen von Dritten	14, 15	128.441	189.985
- Rückzahlungen von Kostenbeiträgen von Dritten		-87	-40
+ Einzahlungen aus dem Abgang von sonstigen Geschäftseinheiten		0	421
- Auszahlungen für die Gründung von Tochtergesellschaften		0	-135
+ Erhaltene Dividenden		1.437	1.242
<b>Geldfluss aus der Investitionstätigkeit b)</b>		<b>-1.604.222</b>	<b>-1.487.643</b>
- Auszahlung an nicht beherrschenden Gesellschaftern		-346	-89
+ Einzahlungen aus der Aufnahme von Finanzverbindlichkeiten	25	2.448.436	1.707.880
- Auszahlungen für die Tilgung von Finanzverbindlichkeiten		-1.966.426	-1.174.076
- Auszahlungen für Finance-Lease-Finanzierungen		-15	-199
<b>Geldfluss aus der Finanzierungstätigkeit c)</b>		<b>481.649</b>	<b>533.516</b>
Geldfluss aus der betrieblichen Tätigkeit a)		922.512	849.590
Geldfluss aus der Investitionstätigkeit b)		-1.604.222	-1.487.643
<b>Free Cashflow (a+b)</b>		<b>-681.710</b>	<b>-638.053</b>
Liquide Mittel zum Periodenbeginn		99.675	204.212
konsolidierungskreisbedingte Änderungen		132	0
Veränderungen der liquiden Mittel aus den Geldflüssen (Cashflow) (a+b+c)		-200.061	-104.537
<b>Liquide Mittel zum Periodenende</b>		<b>-100.255</b>	<b>99.675</b>

Hinsichtlich der Zusammensetzung des Fonds wird auf Erläuterung 34 verwiesen.

## Darstellung der Veränderung des Konzern-Eigenkapitals 2017

79

in TEUR	Grundkapital	Kapitalrücklagen	Cashflow-Hedge-Rücklage	Available-for-Sale-Rücklage	Erwirtschaftetes Ergebnis	Summe Eigenkapital	Anteile nicht beherrschender Gesellschafter	Gesamtes Eigenkapital
<i>Stand am 01.01.2016</i>	500.000,0	538.884,2	-15.975,6	8.443,9	174.578,7	1.205.931,2	285,4	1.206.216,6
Konzernjahresergebnis					56.976,5	56.976,5	346,1	57.322,6
Sonstiges Ergebnis			9.181,5	-1.569,3	-2.425,1	5.187,1		5.187,1
<b>Konzerngesamtergebnis</b>			<b>9.181,5</b>	<b>-1.569,3</b>	<b>54.551,4</b>	<b>62.163,6</b>	<b>346,1</b>	<b>62.509,7</b>
Ausschüttungen an nicht beherrschende Gesellschafter							-89,4	-89,4
<b>Stand am 31.12.2016</b>	<b>500.000,0</b>	<b>538.884,2</b>	<b>-6.794,1</b>	<b>6.874,6</b>	<b>229.130,1</b>	<b>1.268.094,8</b>	<b>542,1</b>	<b>1.268.636,9</b>

in TEUR	Grundkapital	Kapitalrücklagen	Cashflow-Hedge-Rücklage	Available-for-Sale-Rücklage	Erwirtschaftetes Ergebnis	Summe Eigenkapital	Anteile nicht beherrschender Gesellschafter	Gesamtes Eigenkapital
<i>Stand 01.01.2017</i>	500.000,0	538.884,2	-6.794,1	6.874,6	229.130,1	1.268.094,8	542,1	1.268.636,9
Konzernjahresergebnis					61.297,8	61.297,8	449,6	61.747,4
Sonstiges Ergebnis			8.190,1	-2.014,0	1.563,0	7.739,1		7.739,1
<b>Konzerngesamtergebnis</b>			<b>8.190,1</b>	<b>-2.014,0</b>	<b>62.860,8</b>	<b>69.036,9</b>	<b>449,6</b>	<b>69.486,5</b>
Ausschüttungen an nicht beherrschende Gesellschafter							-346,1	-346,1
<b>Stand am 31.12.2017</b>	<b>500.000,0</b>	<b>538.884,2</b>	<b>1.396,0</b>	<b>4.860,6</b>	<b>291.990,9</b>	<b>1.337.131,7</b>	<b>645,6</b>	<b>1.337.777,3</b>

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

## Erläuterungen zum Konzernabschluss per 31.12.2017

### A. GRUNDLAGEN UND METHODEN

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

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

Aufgabe der ÖBB-Infrastruktur AG ist insbesondere die eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens, von dem eine bedarfsgerechte und sichere Schieneninfrastruktur (einschließlich Hochleistungstrecken) 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 Stromportfoliomangement sowie die Vermietung und Entwicklung von Immobilien.

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

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

### 1. Rechnungslegungsgrundsätze

Die ÖBB-Infrastruktur AG ist gemäß § 244 Unternehmensgesetzbuch (UGB) verpflichtet, einen Konzernabschluss zu erstellen. Der Konzernabschluss zum 31.12.2017 wurde gemäß § 245a (1) UGB in Verbindung mit der „IFRS-Verordnung“ in Übereinstimmung mit den vom International Accounting Standards Board („IASB“) verabschiedeten International Financial Reporting Standards („IFRS“, „IAS“) und den Interpretationen des International Financial Reporting Interpretation Committee („IFRIC“, „SIC“), welche zum 31.12.2017 in Geltung und von der Europäischen Union übernommen waren sowie den zusätzlichen Anforderungen des § 245a UGB, erstellt. Mit diesem Konzernabschluss nach IFRS stellt die ÖBB-Infrastruktur AG gemäß § 245a UGB einen befreienden Konzernabschluss nach international anerkannten Rechnungslegungsgrundsätzen auf.

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

### Erläuterungen zu den geänderten oder neuen IFRS-Regelungen

Gegenüber dem Konzernabschluss zum 31.12.2016 haben sich folgende Standards und Interpretationen geändert bzw. 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.

<b>Überarbeitete und geänderte Standards/ Interpretationen</b>		Geltend ab <sup>1)</sup>	Auswirkungen auf den Konzernabschluss
IAS 7	Kapitalflussrechnung	01.01.2017	ja
IAS 12	Ertragssteuern - Ansatz von latenten Steuern bei nicht realisierten Verlusten	01.01.2017	nein
AIP 2014-2016	Verbesserungen zu IFRS - IFRS 12, Zyklus 2014-2016	01.01.2017	nein

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

Die Änderungen an IAS 7 sind Teil der Angabeninitiative (Disclosure Initiative) des IASB, mit der die Aussagekraft der Angaben in den Abschlüssen verbessert werden soll. Danach sind Angaben über die Änderungen solcher Finanzverbindlichkeiten zu machen, deren Einzahlungen und Auszahlungen in der Kapitalflussrechnung im Cashflow aus Finanzierungstätigkeit gezeigt werden. Insbesondere wird die Darstellung der Cashflows aus Finanzierungstätigkeit um eine Überleitungsrechnung ergänzt, die außerhalb der Kapitalflussrechnung angegeben wird. In der Überleitungsrechnung werden Beträge gesondert nach zahlungswirksamen Veränderungen, Veränderungen aus dem Erwerb oder der Veräußerung von Unternehmen, Wechselkursänderungen oder Änderungen des beizulegenden Zeitwerts angegeben. Die Änderungen an IAS 7 sind prospektiv anzuwenden, d.h., es sind keine Vorjahreswerte zu ermitteln. Die ergänzenden Angaben zu IAS 7 finden sich in Erläuterung 34.

## Ausblick auf zukünftige IFRS-Änderungen

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

<b>Standards/ Interpretationen</b>		Geltend ab <sup>1)</sup>	voraussichtlich Auswirkungen auf den Konzernabschluss
<b>Neue Standards und Interpretationen</b>			
IFRS 15	Umsatzerlöse aus Kundenverträgen	01.01.2018	ja
IFRS 9	Finanzinstrumente	01.01.2018	ja
IFRS 16	Leasingverhältnisse	01.01.2019	ja
IFRS 17	Versicherungsverträge	01.01.2021 <sup>2)</sup>	nein
<b>Änderungen zu Standards und Interpretationen</b>			
IFRS 15	Klarstellung von IFRS 15	01.01.2018	ja
IFRS 2	Anteilsbasierte Vergütungen	01.01.2018	nein
IFRS 4	Anwendung von IFRS 9 gemeinsam mit IFRS 4 „Versicherungsverträge“	01.01.2018	nein
IAS 40	Veräußerungen von Finanzinvestition; als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	01.01.2018	nein
AIP 2014 - 2016	Verbesserungen zu IFRS	01.01.2018	nein
IFRIC 22	Geschäfte in fremder Währung und geleistete Vorauszahlungen	01.01.2018 <sup>2)</sup>	nein
IFRS 9	Vorfälligkeitsregelungen mit negativer Ausgleichsleistung	01.01.2019	nein
IAS 28	Langfristige Zinsen bei assoziierten Unternehmen und Joint Ventures	01.01.2019 <sup>2)</sup>	nein
IFRIC 23	Unsicherheit bezüglich der ertragsteuerlichen Behandlung	01.01.2019 <sup>2)</sup>	nein
IAS 19	Planänderungen, -kürzungen oder -abgeltungen	01.01.2019 <sup>2)</sup>	nein
AIP 2015 - 2017	Verbesserungen zu IFRS	01.01.2019 <sup>2)</sup>	nein

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

2) von EU noch nicht übernommen

IFRS 15 („Umsatzerlöse aus Kundenverträgen“) enthält ein Fünf-Schritte-Modell, das auf Umsatzerlöse aus Verträgen mit Kunden (mit wenigen Ausnahmen) anzuwenden ist. Die Art der Transaktion oder die Branche des Unternehmens spielen dabei keine Rolle. 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 wurden im Rahmen von Arbeitsgruppen evaluiert. Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern hat im Zuge dessen alle relevanten Themenfelder bei den wesentlichen Umsatzströmen (Infrastrukturbenützung, Mieterlöse, Energielieferungen und Netznutzungsentgelte, Erlöse aus Verwertungsobjekten) evaluiert. Den Umsätzen liegen durchwegs Verträge zugrunde, die kurzfristig sind und bei denen im Wesentlichen keine variablen Entgelte vereinbart wurden. Bei den Umsatzerlösen und sonstigen betrieblichen Erträgen wird keine signifikante Änderung der Höhe und des Ertragsrealisierungszeitpunkts erwartet. Das Ausmaß der geforderten

Anhangangaben wird sich jedoch erweitern. Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern wird die Regelungen des IFRS 15 mit Wirkung zum 01.01.2018 umsetzen.

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

Derzeit bestehen im ÖBB-Infrastruktur-Konzern finanzielle Vermögenswerte vor allem in Form von Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, finanziellen Vermögenswerten in Zusammenhang mit Cross-Border-Leasing Transaktionen (CBL) sowie von Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten. Bisher als Available for Sale Financial Assets (AFS) ausgewiesene Wertpapiere sind Fremdkapitalinstrumente und werden künftig, da sie ausschließlich Zahlungsströme aus Tilgungen und Zinsen enthalten, zu fortgeführten Anschaffungskosten bilanziert. Die Umwertung auf den Marktwert wird daher entsprechend per 01.01.2018 nicht mehr vorgenommen, und die bestehende AFS-Rücklage wird in die Gewinnrücklagen umgebucht.

Aus der erstmaligen Anwendung der Klassifizierungsvorschriften des IFRS 9 werden sich voraussichtlich keine wesentlichen Auswirkungen für den ÖBB-Infrastruktur-Konzern ergeben. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie sonstige Forderungen werden nach IFRS 9, bisher gemäß IAS 39, zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet. Ebenso ergibt sich für die Bewertung der finanziellen Vermögenswerte in Zusammenhang mit CBL-Transaktionen sowie der Zahlungsmittel- und Zahlungsmitteläquivalente keine Änderung. Finanzinvestitionen in Eigenkapitalinstrumente, die bislang gemäß IAS 39.46(c) at-cost bewertet wurden, werden künftig mit dem beizulegenden Zeitwert über die Gewinn- und Verlustrechnung (GuV) bewertet. Da im ÖBB-Infrastruktur-Konzern keine finanziellen Verbindlichkeiten bestehen, welche als Handelsbestand eingestuft werden bzw. für welche die Fair-Value-Option ausgeübt wurde, ergeben sich aus der erstmaligen Anwendung des IFRS 9 keine Änderungen für die Bilanzierung der finanziellen Verbindlichkeiten.

Für die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen wurden die geschätzten erwarteten Zahlungsausfälle auf Grundlage von Erfahrungen mit tatsächlichen Zahlungsausfällen der letzten drei Jahre unter Anwendung des vereinfachten Wertminderungsmodells ermittelt. Der Konzern schätzt, dass die Anwendung der Wertminderungsvorschriften des IFRS 9 zum 01.01.2018 zu einem Anstieg der erfassten Wertminderungen um TEUR 308 führt.

Der Vorstand erwartet, dass die Wertminderung auf finanzielle Vermögenswerte in Zusammenhang mit CBL-Transaktionen zu einem Anstieg der Wertminderungen um TEUR 307 führen wird, die jedoch aufgrund der mit anderen Gesellschaften des ÖBB-Konzerns in den Sublease-Vereinbarungen vereinbarten Risikoübernahmen weiterverrechnet werden.

Zahlungsmittel- und Zahlungsmitteläquivalente werden in der Regel kurzfristig (< 3 Monate) bei Finanzinstituten mit bester Bonität veranlagt und gemäß IFRS 9 zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet. Zahlungsmittel- und -äquivalente weisen aufgrund der kurzen Laufzeit und der externen Ratings der Finanzinstitute ein geringes Ausfallrisiko auf. Daher hat die Anwendung des Expected-Loss-Modells nur eine geringe Auswirkung auf die Wertminderung bezüglich Zahlungsmittel- und Zahlungsmitteläquivalenten.

Weiters wird mit keinen Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage im Bereich des Hedge Accounting gerechnet, da sich die bilanzielle Abbildung von Sicherungsgeschäften am unternehmensinternen Risikomanagement orientiert. Generell werden der Umfang und der Detaillierungsgrad der Notesangaben ansteigen. Es wird nicht von der Möglichkeit Gebrauch gemacht, weiterhin IAS 39 anzuwenden.

Es wird beabsichtigt, von der Ausnahme Gebrauch zu machen, Vergleichsinformationen für vorhergehende Perioden hinsichtlich der Änderung der Einstufung und Bewertung (einschließlich der Wertminderung) nicht anzupassen. Differenzen zwischen den Buchwerten der finanziellen Vermögenswerte aufgrund der Anwendung des IFRS 9 werden in den Gewinnrücklagen zum 1.1.2018 erfasst.

Der neue IFRS 16 ersetzt die bisherigen Vorschriften des IAS 17 und der zugehörigen Interpretationen, wobei insbesondere die bilanzielle Abbildung von Leasingverträgen beim Leasingnehmer neu geregelt wurde. Der Leasingnehmer erfasst nunmehr für jedes Leasingverhältnis eine Verbindlichkeit für die zukünftig zu leistenden Leasingzahlungen. Die Verbindlichkeit wird beim Erstantritt abgezinst und in den Folgejahren einerseits durch die Leasingzahlungen vermindert, andererseits durch Aufzinsung (unwinding) erhöht. Gleichzeitig wird ein Nutzungsrecht in Höhe des Barwerts der künftigen Leasingzahlungen aktiviert und in weiterer Folge linear abgeschrieben. Die bisherige Unterscheidung zwischen operating lease und finance lease entfällt somit. Für geringwertige Vermögensgegenstände sowie kurzfristige Leasingverträge muss diese Bilanzierung nicht zur Anwendung kommen. Für Leasinggeber sind die Regelungen des neuen Standards dagegen mit den bisherigen

Vorschriften des IAS 17 vergleichbar. IFRS 16 enthält darüber hinaus Regelungen zu Sale-and-lease-back-Transaktionen sowie zu den erforderlichen Anhangangaben.

Die Auswirkung von IFRS 16 im Konzern wird derzeit im Rahmen von Arbeitsgruppen evaluiert. Die Aktivierung der Leasingverbindlichkeit soll zum Barwert der verbleibenden Leasingzahlungen erfolgen. Die Nutzungsrechte sollen zu dem Wert angesetzt werden, der sich bei retrograder Bilanzierung ergeben hätte. Basierend auf dem Konzernabschluss per 31.12.2016 wird damit gerechnet, dass sich die langfristigen Vermögenswerte um rd. 93,7 Mio. EUR sowie die Schulden um rd. 96,2 Mio. EUR erhöhen. Der aus heutiger Sicht erwartete Differenzbetrag in Höhe von rd. 2,5 Mio. EUR soll mit dem Eigenkapital der Eröffnungsbilanz zum 01.01.2019 verrechnet werden. Das EBIT würde sich verbessern, das Finanzergebnis würde sich um rd. 1,3 Mio. EUR verschlechtern. Das EBT bliebe unverändert. Zudem werden der Umfang und der Detaillierungsgrad der Notesangaben ansteigen. Der Konzern plant, IFRS 16 nicht vorzeitig, sondern ohne Anpassung der Vorjahreswerte ab 01.01.2019 anzuwenden. Im Jahr 2018 wird der Konzernabschluss per 31.12.2017 analysiert und die erstmalige Anwendung per 01.01.2019 vorbereitet.

## 2. Konsolidierungsgrundsätze und Konsolidierungskreis

### Konsolidierungsgrundsätze

#### Bilanzstichtag

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

#### Währungsumrechnung

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

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

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

### Konsolidierung

#### Tochterunternehmen (Kapitalkonsolidierung)

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

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

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

#### Unternehmenszusammenschlüsse

Unternehmenszusammenschlüsse werden unter Anwendung der Erwerbsmethode bilanziert. Die Anschaffungskosten eines Unternehmenserwerbs bemessen sich als Summe der übertragenen Gegenleistung,

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

Erwirbt der Konzern ein Unternehmen, beurteilt er die geeignete Klassifizierung und Designation der finanziellen Vermögenswerte und übernommenen Schulden in Übereinstimmung mit den Vertragsbedingungen, wirtschaftlichen Gegebenheiten und den zum Erwerbszeitpunkt vorherrschenden Bedingungen. Dies beinhaltet auch eine Trennung der in Basisverträgen eingebetteten Derivate. Bei sukzessiven Unternehmenszusammenschlüssen wird der vom Erwerber zuvor an dem erworbenen Unternehmen gehaltene Eigenkapitalanteil zum beizulegenden Zeitwert zum Erwerbszeitpunkt neu bestimmt und der daraus resultierende Gewinn oder Verlust erfolgswirksam erfasst. Eine vereinbarte bedingte Gegenleistung wird zum Erwerbszeitpunkt zum beizulegenden Zeitwert erfasst. Nachträgliche Änderungen des beizulegenden Zeitwerts einer bedingten Gegenleistung, die einen Vermögenswert oder eine Schuld darstellt, werden in Übereinstimmung mit IAS 39 („Finanzinstrumente: Ansatz und Bewertung“) entweder in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung oder im sonstigen Ergebnis erfasst. Eine bedingte Gegenleistung, die als Eigenkapitalinstrument eingestuft ist, wird nicht neu bewertet, ihre spätere Abgeltung wird im Eigenkapital bilanziert.

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

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

### Assoziierte Unternehmen

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

Anteile an assoziierten Unternehmen werden im Konzernabschluss unter Anwendung der Equity-Methode einbezogen, soweit diese nicht als zur Veräußerung gehalten klassifiziert werden. Die erstmalige Erfassung erfolgt zu Anschaffungskosten, 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, wird der Unterschiedsbetrag in der Periode des Erwerbs ertragswirksam erfasst.

### Gemeinschaftsunternehmen

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

Als Gemeinschaftsunternehmen werden vertragliche Vereinbarungen zweier oder mehrerer Partner über eine wirtschaftliche Tätigkeit, die von ihnen gemeinschaftlich geführt wird, verstanden. Bestehen diese Rechte am

Nettovermögen der Vereinbarung, und nicht an deren Vermögenswerten und Verpflichtungen für deren Schulden, werden diese Gemeinschaftsunternehmen nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen.

### Schuldenkonsolidierung

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

### Aufwands- und Ertragskonsolidierung

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

### Zwischenergebniseliminierung

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

### Zusammensetzung und Veränderung des Konsolidierungskreises

Der Konsolidierungskreis umfasst neben der ÖBB-Infrastruktur AG 16 (Vj: 13) weitere vollkonsolidierte und zwei (Vj: zwei) assoziierte bzw. Gemeinschaftsunternehmen (davon ein ausländisches; Vj: ein), die nach der Equity-Methode einbezogen werden, somit insgesamt 19 (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 01.01.2016	14	2	16
<i>davon ausländische Gesellschaften</i>	<i>0</i>	<i>1</i>	<i>1</i>
<b>Stand 31.12.2016</b>	<b>14</b>	<b>2</b>	<b>16</b>
<i>davon ausländische Gesellschaften</i>	<i>0</i>	<i>1</i>	<i>1</i>
Erstkonsolidierung	3	0	3
<b>Stand 31.12.2017</b>	<b>17</b>	<b>2</b>	<b>19</b>
<i>davon ausländische Gesellschaften</i>	<i>0</i>	<i>1</i>	<i>1</i>

Zu Beginn des Jahres 2017 wurden die ÖBB-Güterzentrum Wien Süd Betriebsgesellschaft m.b.H. und die ÖBB-Güterzentrum Wien Süd Betriebsgesellschaft m.b.H. & Co KG, die 2016 gegründet und im Laufe des Jahres 2017 ihre Tätigkeit aufgenommen haben, erstkonsolidiert. Daneben wurde per 1.1.2017 die Mariannengasse 16-20 Projektentwicklung GmbH & Co KG erstkonsolidiert. Durch die Erstkonsolidierung dieser Unternehmen verlängert sich die Bilanzsumme um rd. 0,1 Mio. EUR. Die Effekte aus der Erstkonsolidierung der drei Unternehmen auf den Zahlungsmittelbestand in der Konzern-Geldflussrechnung betragen rd. 0,1 Mio. EUR.

### 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 gehaltenen Immobilien werden zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten abzüglich Abschreibungen und etwaigen Wertminderungen angesetzt. Die Anschaffungs- und Herstellungskosten enthalten bestimmte Aufwendungen, die während der Errichtung und des Ausbaus des Schieneninfrastrukturnetzes anfallen, wie zum Beispiel Kaufpreise, Material- und Personalaufwendungen, direkt zurechenbare fixe und variable Gemeinkosten, den Barwert der Verpflichtungen aus dem Abbruch, dem Abräumen von Vermögenswerten und der Wiederherstellung von Standorten sowie Fremdkapitalkosten, soweit es sich um qualifizierte Vermögenswerte handelt. Umsatzsteuer, die von Lieferanten in Rechnung gestellt wird und zum Vorsteuerabzug berechtigt, ist nicht Bestandteil der Anschaffungs- oder Herstellungskosten. 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 gehaltene 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
Kraftwerksanlagen	80
Tunnel und Galerien	80–150
Bahnkörper	100
Sonstige Unterbauanlagen	20
Hochbau	10–50
Oberbau	35–40
Sicherungs- und Fernmeldeanlagen	4–30
Fahrpark	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-, Erweiterungs- sowie wertsteigernde Investitionen werden aktiviert. Die Unterscheidung zwischen sofort aufwandswirksamen Instandhaltungsmaßnahmen und Reparaturen sowie aktivierungspflichtigen Investitionsmaßnahmen erfolgt auf Basis der Regelungen des IAS 16 oder daraus abgeleiteten Bilanzierungsgrundsätzen für konzernspezifische Sachverhalte. Bei Anlagenabgängen werden die Anschaffungskosten und die kumulierten Abschreibungen als Abgang erfasst, wobei die Gewinne oder Verluste in den sonstigen betrieblichen Erträgen oder Aufwendungen erfasst werden. Die dargestellten Nutzungsdauern und Abschreibungsmethoden gelten auch für jene Vermögenswerte, die im Posten „Als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien“ ausgewiesen werden.

#### Kostenbeiträge zu Vermögenswerten

Die dem ÖBB-Infrastruktur-Konzern gewährten Zuwendungen (Investitionszuschüsse) werden bilanziell erfasst, sofern Sicherheit darüber besteht, dass die Zahlung erfolgen wird und die notwendigen Bedingungen für den Erhalt der Zuwendungen erfüllt werden. Die vermögenswertorientierten Zuwendungen, vor allem Kostenbeiträge, werden direkt aktivseitig von den bezuschussten Vermögenswerten abgesetzt. In der Konzern-Gewinn-und-

Verlust-Rechnung werden die Abschreibungen, gekürzt um die Erträge aus der Auflösung der Kostenbeiträge, ausgewiesen. Kostenbeiträge werden grundsätzlich über die Nutzungsdauer des bezuschussten Vermögenswerts abgeschrieben.

**Firmenwerte und sonstige immaterielle Vermögenswerte**

Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern bilanziert gegenwärtig keine Firmenwerte oder 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, Schutzrechte, Lizenzen	4–20
Entwicklungskosten	5
Software	2–20
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	10–30

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

**Wertminderung von Sachanlagen, immateriellen Vermögenswerten und als Finanzinvestitionen gehaltenen Immobilien**

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

Wenn Änderungen der Verhältnisse darauf hindeuten, dass der Buchwert eines Vermögenswerts 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 Vorstands bezüglich künftiger Entwicklungen abgeleitet wurden. Die in den Geschäftsplänen (Budget 2018 und Mittelfristplanung 2019–2022) angenommenen Wachstumsraten spiegeln die gewichteten durchschnittlichen Wachstumsraten auf Basis der Marktschätzungen wider. Zahlungsstromprognosen, die über den Zeitraum des Geschäftsplans hinausgehen, werden auf Basis einer konstanten Wachstumsrate für die nachfolgenden Jahre ermittelt und übersteigen nicht die langfristige gewichtete durchschnittliche Wachstumsrate der Branche und des Landes, in der oder dem die zahlungsmittelgenerierende Einheit tätig ist.

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

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

Es wurden weder 2016 noch 2017 für eine zahlungsmittelgenerierende Einheit Indikatoren für eine mögliche Wertminderung festgestellt, weshalb keine Wertminderungstests durchgeführt wurden. Für die zahlungsmittelgenerierende Einheit Schieneninfrastruktur ist aufgrund folgender Präambel zu den Zuschussverträgen gemäß § 42 Bundesbahngesetz gegenwärtig kein Indikator für eine Wertminderung gegeben: „Die ÖBB-Infrastruktur AG ist ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen, dessen Aufgaben im öffentlichen Interesse liegen und in § 31 Bundesbahngesetz näher bestimmt sind. Die Grundlage für die Finanzierung der Gesellschaft bildet § 47 Bundesbahngesetz, wonach der Bund dafür zu sorgen hat, dass der ÖBB-Infrastruktur AG die zur Erfüllung ihrer Aufgaben und zur Aufrechterhaltung ihrer Liquidität und des Eigenkapitals erforderlichen Mittel zur Verfügung stehen, soweit die Aufgaben vom Geschäftsplan gemäß § 42 (6) Bundesbahngesetz umfasst sind. Die in dieser Bestimmung vom Bund gesetzlich normierte Zusage findet in den Zuschussverträgen nach § 42 (1) und (2) Bundesbahngesetz ihre konkrete Umsetzung. Nach Verständnis der Vertragspartner ist das Ziel der Zuschussverträge, unabhängig von der jeweiligen Vertragslaufzeit, die Werthaltigkeit der für die Aufgaben gemäß § 31 Bundesbahngesetz eingesetzten Vermögenswerte des Teilkonzerns der ÖBB-Infrastruktur AG dauerhaft sicherzustellen, womit auch dem gesetzlichen Auftrag des Bundesbahngesetzes entsprochen wird.“

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

### **Wertminderung von Anteilen an assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen**

Im Anschluss an die Fortschreibung des Buchwerts der nach der At Equity-Methode bilanzierten Beteiligung ist gemäß IAS 28.40 und IFRS 11 zu jedem Bilanzstichtag zu überprüfen, ob entsprechend IAS 39.58 ff. objektive Hinweise für eine Wertminderung des Buchwerts vorliegen. Bei Vorliegen von Indikatoren ist der erzielbare Betrag der Beteiligung gemäß 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, die Instandhaltung und Entstörung des Schienennetzbetriebs eingesetzt werden, und andererseits Verwertungsobjekte.

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

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

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

## Finanzinstrumente

### Allgemeine Angaben

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

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

Eine finanzielle Verbindlichkeit darf nur dann ausgebucht werden, wenn diese getilgt wurde, das heißt wenn die im Vertrag festgelegte Verpflichtung entweder beglichen, aufgehoben oder ausgelaufen ist. Käufe und Verkäufe von finanziellen Vermögenswerten werden am Abrechnungstag (Erfüllungstag) 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 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 sowie der „available for sale at cost“ 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 Zeitwerts von derivativen Finanzinstrumenten werden erfolgswirksam oder im sonstigen Ergebnis erfasst, je nachdem, ob das derivative Finanzinstrument zur Absicherung der beizulegenden Zeitwerte von Bilanzposten („Fair Value Hedge“) oder der Fluktuation von künftigen Zahlungsströmen („Cashflow Hedge“) eingesetzt wird. Bei derivativen Finanzinstrumenten, die Bilanzposten absichern, werden Veränderungen des beizulegenden Zeitwerts des abgesicherten Vermögenswerts oder der Verbindlichkeit und des derivativen Finanzinstruments ergebniswirksam erfasst. Bei derivativen Finanzinstrumenten, die als Cashflow Hedge qualifiziert sind, werden Veränderungen des beizulegenden Zeitwerts des effektiven Teils des Sicherungsinstruments über das sonstige Ergebnis im Eigenkapital (Cashflow-Hedge-Rücklage) erfasst. Die in der Cashflow-Hedge-Rücklage ausgewiesenen Effekte werden ergebniswirksam erfasst, wenn das Grundgeschäft ergebniswirksam wird. Änderungen des beizulegenden Zeitwerts des ineffektiven Teils eines Sicherungsgeschäftes und von derivativen Finanzinstrumenten, die nicht als Sicherungsgeschäft einzustufen sind, werden sofort ergebniswirksam erfasst. Hedge Accounting wird im ÖBB-Infrastruktur-Konzern angewendet. Zum Hedge Accounting siehe Erläuterung 29.2.

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 Derivats mit eindeutig negativem beizulegendem 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 Zeitwerts irreführend wäre, sondern der gesamten negative beizulegende Zeitwert wird als langfristige Schuld ausgewiesen. Gleiches gilt im umgekehrten Fall eines eindeutig positiven gesamten beizulegenden Zeitwerts mit negativem beizulegendem 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, in der sie auftreten 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 Zeitwerts im sonstigen Ergebnis erfasst.

### Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen werden zu fortgeführten Anschaffungskosten oder 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 (zum Beispiel Verzug oder Ausfall von Zahlungen) oder andere Informationen, die an der Zahlungsfähigkeit des Schuldners zweifeln lassen, sein. Bei der Ermittlung der Höhe von Wertminderungen 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. Die Auftragslöse basieren überwiegend auf Festpreisverträgen.

### Beizulegender Zeitwert von Finanzinstrumenten

Bei liquiden Mitteln, Forderungen und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie Forderungen an und Verbindlichkeiten gegenüber nahestehenden Unternehmen entsprechen die Buchwerte annähernd den beizulegenden Zeitwerten. 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 oder 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 Betrags der Rückstellung möglich ist.

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

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

### Leasingverhältnisse

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

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

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

### **Verpflichtungen gegenüber ArbeitnehmerInnen**

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

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

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

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

### **Ertragsrealisierung**

Erlöse werden zum Zeitpunkt des Übergangs der Risiken und Chancen oder 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 Rechtsanspruchs 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.

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

## Forschungs- und Entwicklungsaufwendungen

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

## Ertragsteuern

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

Im Wesentlichen wurden folgende Bereiche als ertragssteuerpflichtig eingestuft:

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

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

## Latente Steuern

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

Wenn 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 oder der Begleichung der latenten Steuerschulden erwartet wird.

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

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

## Verwendung von Schätzungen und Ermessensausübungen

Im Zuge der Erstellung des Konzernabschlusses muss der Vorstand Schätzungen vornehmen und Annahmen treffen, die die Höhe der ausgewiesenen Vermögenswerte und Schulden, der angeführten Eventualverbindlichkeiten am Bilanzstichtag und die Aufwendungen und Erträge während des Berichtszeitraums beeinflussen können. Die tatsächlichen Werte können von diesen Schätzungen abweichen. Sämtliche Schätzungen und Beurteilungen werden regelmäßig aktualisiert und basieren auf historischen Erfahrungen und weiteren Faktoren, einschließlich Erwartungen hinsichtlich zukünftiger Ereignisse, die unter den gegebenen Umständen vernünftig erscheinen.

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

### a. Versorgungspläne für ArbeitnehmerInnen

Die Bewertung der Abfertigungs- und Jubiläumsgeldansprüche beruht auf einer Methode, bei der Parameter wie der erwartete Abzinsungsfaktor, langfristige Gehaltssteigerungen sowie Fluktuationsraten angewendet werden. Wenn sich die relevanten Parameter wesentlich anders entwickeln als erwartet, kann dies wesentliche Auswirkungen auf die Rückstellung und in der Folge auf die Aufwendungen für Abfertigungs- und Jubiläumsverpflichtungen des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns haben. Bei den langfristigen Personalarückstellungen (Abfertigung und Jubiläen) wurde 2017 der Abzinsprozentsatz, die Gehaltssteigerungen und die Fluktuationen an die neuen Gegebenheiten angepasst. 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. 86,4 Mio. EUR (Vj: rd. 80,3 Mio. EUR) erhöht oder um rd. 70,0 Mio. EUR (Vj: rd. 72,5 Mio. EUR) verringert. Die Angemessenheit der Nutzungsdauern wird jährlich oder anlassbezogen überprüft. Im Geschäftsjahr 2016 wurden die Anlagengruppe „Tunnel“ in „Tunnel in geschlossener“ und „Tunnel in offener Bauweise“ (inklusive Galerien und Schutzdächer) getrennt und die Nutzungsdauer der Tunnel in offener Bauweise (inklusive Galerien und Schutzdächer) von 150 Jahre auf 80 Jahre reduziert. Diese Verkürzung der Nutzungsdauer wurde aufgrund von notwendigen Instandhaltungsmaßnahmen und daraus resultierenden Zustandsbegutachtungen im Jahr 2016 erforderlich. Dadurch hat sich die Abschreibung 2016 um rd. 4,4 Mio. EUR erhöht. Für die Folgejahre ergibt sich eine jährliche Auswirkung in vergleichbarer Größenordnung.

### 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 am Bilanzstichtag 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. Die Höhe der erwarteten Stilllegungskosten hängt maßgeblich von den Annahmen der Rückbauszenarien ab. Die Rückstellungsbeträge finden sich unter Erläuterung 26.2.

### d. Latente Steuern

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

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

### e. Finanzielle Verpflichtungen bzw. Erstattungsansprüche

Gegen oder von der ÖBB-Infrastruktur AG und deren Tochtergesellschaften sind im Rahmen der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit verschiedene Verfahren, Prozesse sowie sonstige Ansprüche anhängig. Diese Sachverhalte sind mit zahlreichen Unsicherheiten behaftet, und die Ergebnisse der Verhandlungen und Prozesse lassen sich nicht mit Sicherheit voraussagen. Demzufolge ist der Vorstand nicht in der Lage, den Gesamtbetrag möglicher finanzieller Verpflichtungen und Forderungen oder deren Auswirkung auf die Finanzlage des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns zum 31.12.2017 mit abschließender Gewissheit festzustellen. Diese Verfahren könnten bei ihrem Abschluss die Ergebnisse materiell beeinflussen. Der Vorstand ist jedoch der Ansicht, dass bei endgültiger Bereinigung solcher Fälle die Auswirkungen die dafür gebildeten Rückstellungen nicht wesentlich übersteigen und daher keine wesentlichen Konsequenzen auf den Konzernabschluss haben werden.

### Unterscheidung der Fristigkeiten

Latente Steuern werden gemäß IAS 12 als langfristig ausgewiesen. Der kurzfristige Anteil wird daher entsprechend im Anhang angegeben (Erläuterung 13). 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 sowie Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen langfristig sind, werden diese unter den kurzfristigen Posten gemäß IAS 1 („Darstellung des Abschlusses“) ausgewiesen und erläutert.

### Konzentration von Risiken

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

### 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 31.12.2017 rd. 1.337,8 Mio. EUR (Vj: rd. 1.268,6 Mio. EUR).

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

### 4. Umsatzerlöse

	2017 in Mio. EUR	2016 in Mio. EUR
Beitrag des Bundes gemäß § 42 Bundesbahngesetz für den Betrieb der Infrastruktur	1.064,8	1.109,8
Infrastrukturbenützung	536,2	524,1
Energielieferungen und Netznutzungsentgelte	174,7	180,1
Mieterlöse	142,2	141,3
Erlöse aus Verwertungsobjekten	63,4	47,1
Sonstige Umsatzerlöse	120,1	105,4
<b>Gesamt</b>	<b>2.101,4</b>	<b>2.107,8</b>
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>732,5</i>	<i>719,7</i>

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

Das Infrastrukturbenützungsentgelt wird überwiegend von Gesellschaften des übrigen ÖBB-Holding-Konzerns für die Bereitstellung der Bahninfrastruktur bezahlt. In den Erlösen „Energielieferungen und Netznutzungsentgelten“ sind Netznutzungsentgelte in Höhe von rd. 89,6 Mio. EUR (Vj: rd. 83,9 Mio. EUR) enthalten.

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

Die in der Berichtsperiode unter den sonstigen Umsatzerlösen erfassten Auftragsertlöse aus Fertigungsaufträgen belaufen sich auf rd. 34,1 Mio. EUR (Vj: rd. 32,4 Mio. EUR), wobei davon rd. 15,4 Mio. EUR (Vj: rd. 10,9 Mio. EUR) gegenüber verbundenen Unternehmen des ÖBB-Konzerns erzielt werden. Diesen Erlösen stehen Auftragskosten von rd. 33,5 Mio. EUR (Vj: rd. 31,7 Mio. EUR) gegenüber. Weiters enthalten die sonstigen Umsatzerlöse solche 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 geografischen 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 sowie Fertigungsgemeinkosten eingerechnet. Diese Eigenleistungen fallen maßgeblich im Zusammenhang mit der Errichtung oder Erweiterung der Eisenbahninfrastruktur an. Die aktivierten Eigenleistungen betreffen im Ausmaß von rd. 58% (Vj: rd. 58%) Personalkosten, rd. 26% (Vj: rd. 25%) Materialkosten und im Ausmaß von rd. 16% (Vj: rd. 17%) Sachaufwendungen.

### 6. Sonstige betriebliche Erträge

	2017 in Mio. EUR	2016 in Mio. EUR
Beitrag des Bundes gemäß § 42 Bundesbahngesetz für die Infrastruktur	753,3	691,6
Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen, immateriellen Vermögenswerten, als Finanzinvestitionen gehaltenen Immobilien und zur Veräußerung gehaltenen langfristigen Vermögenswerten	33,9	39,5
Übrige sonstige betriebliche Erträge	18,4	15,3
<b>Gesamt</b>	<b>805,6</b>	<b>746,4</b>
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>0,4</i>	<i>0,1</i>

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

## 7. Aufwendungen für Material und bezogene Leistungen

	2017 in Mio. EUR	2016 in Mio. EUR
Materialaufwand	76,9	80,2
Aufwendungen für bezogene Leistungen	334,9	298,5
<i>davon Instandhaltungsaufwendungen</i>	<i>290,1</i>	<i>246,6</i>
<b>Gesamt</b>	<b>411,8</b>	<b>378,7</b>
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>80,2</i>	<i>75,4</i>

Der Posten Materialaufwand enthält in der Höhe von rd. 50,9 Mio. EUR (Vj: rd. 54,4 Mio. EUR) den Aufwand für den Fremdbezug von Traktionsstrom und den Zukauf von Strom für den Weiterverkauf an Dritte. Die im Aufwand erfassten Herstellungskosten der verkauften Verwertungsobjekte betragen rd. 4,5 Mio. EUR (Vj: rd. 5,9 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

	2017 in Mio. EUR	2016 in Mio. EUR
Löhne und Gehälter	880,8	869,1
Gesetzlich vorgeschriebene Sozialabgaben	229,9	226,6
Aufwendungen für Abfertigungen	6,4	6,1
Aufwendungen für Altersversorgung	9,2	9,1
<b>Gesamt</b>	<b>1.126,3</b>	<b>1.110,9</b>

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

Die Mitarbeiterstruktur setzt sich wie folgt zusammen:

Anzahl MitarbeiterInnen Köpfe	31.12.2017	31.12.2016	Stichtag	Veränderung		Durchschnitt	
				in %	2017	2016	
Angestellte	3.703	3.457	246	7%	3.559	3.348	
ArbeiterInnen	2.023	1.796	227	13%	1.940	1.803	
MitarbeiterInnen mit Definitivstellung	10.925	11.304	-379	-3%	11.116	11.503	
<b>Gesamt aktive MitarbeiterInnen</b>	<b>16.651</b>	<b>16.557</b>	<b>94</b>	<b>1%</b>	<b>16.615</b>	<b>16.654</b>	
Lehrlinge	1.521	1.491	30	2%	1.360	1.309	
<b>Gesamt mit Lehrlingen</b>	<b>18.172</b>	<b>18.048</b>	<b>124</b>	<b>1%</b>	<b>17.975</b>	<b>17.963</b>	

Anzahl MitarbeiterInnen FTE	31.12.2017	31.12.2016	Stichtag	Veränderung		Durchschnitt	
				in %	2017	2016	
Angestellte	3.619,7	3.390,0	229,7	7%	3.483,8	3.281,3	
ArbeiterInnen	2.019,7	1.791,3	228,4	13%	1.935,8	1.799,0	
MitarbeiterInnen mit Definitivstellung	10.753,1	11.184,6	-431,5	-4%	10.964,4	11.398,0	
<b>Gesamt aktive MitarbeiterInnen</b>	<b>16.392,5</b>	<b>16.365,9</b>	<b>26,6</b>	<b>0%</b>	<b>16.384,0</b>	<b>16.478,3</b>	
Lehrlinge	1.521,0	1.491,0	30,0	2%	1.360,0	1.308,6	
<b>Gesamt mit Lehrlingen</b>	<b>17.913,5</b>	<b>17.856,9</b>	<b>56,6</b>	<b>0%</b>	<b>17.744,0</b>	<b>17.786,9</b>	

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

## 9. Abschreibungen

	2017 in Mio. EUR	2016 in Mio. EUR
Abschreibungen auf Sachanlagen	871,7	847,4
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte	40,4	39,4
Abschreibungen auf als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	3,9	5,9
<i>davon Wertminderungen (Erläuterung 16)</i>	<i>0,0</i>	<i>1,6</i>
abzüglich Auflösung Kostenbeiträge	-164,4	-167,0
<b>Abschreibung Gesamt</b>	<b>751,6</b>	<b>725,7</b>

## 10. Sonstige betriebliche Aufwendungen

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

	2017 in Mio. EUR	2016 in Mio. EUR
Betriebskosten (inkl. IT)	84,8	84,4
Büroerfordernisse	46,4	38,2
Betriebliche Steuern	42,2	40,9
Reisegebühren	18,1	19,0
Holdingsumlage	17,7	15,9
Verluste aus Anlagenabgängen	13,7	24,6
Aus- und Fortbildung	7,3	7,1
Übrige	86,1	82,7
<b>Gesamt</b>	<b>316,3</b>	<b>312,8</b>
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>130,4</i>	<i>122,7</i>

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

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

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

	2017 in TEUR	2016 in TEUR
Jahres- und Konzernabschlussprüfung	306	295
Sonstige Leistungen	20	26
<b>Gesamt</b>	<b>326</b>	<b>321</b>

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

## 11. Zinserträge und Zinsaufwendungen

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

	2017 in Mio. EUR	2016 in Mio. EUR
<b>Zinsergebnis</b>		
Zinserträge	18,2	29,2
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	1,9	2,5
Zinsaufwendungen	-575,2	-618,0
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	-2,1	-2,7
<b>Gesamt</b>	<b>-557,0</b>	<b>-588,8</b>
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>-0,2</i>	<i>-0,2</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 solche aus Wertpapieren und sonstigen Veranlagungen im Zusammenhang mit Cross-Border-Leasing-Transaktionen. Die Zinserträge betreffend verbundene Unternehmen resultieren zum größten Teil aus der Verzinsung von Forderungen aus Sublease-Verträgen.

Die Zinsaufwendungen betreffen mit rd. 490,5 Mio. EUR (Vj: rd. 523,7 Mio. EUR) Anleihen (vor Aktivierung von Fremdkapitalzinsen, Erläuterung 14). Darüber hinaus fallen Zinsaufwendungen für EUROFIMA-Darlehen und sonstige Kreditaufnahmen sowie zinsähnliche Aufwendungen an. Die Aufwendungen für Haftungsentgelte betragen rd. 18,5 Mio. EUR (Vj: rd. 19,5 Mio. EUR). Die übrigen Zinsaufwendungen beinhalten insbesondere Zinszahlungen und -abgrenzungen aus Cross-Border-Leasing-Transaktionen und Sublease-Verträgen von rd. 9,9 Mio. EUR (Vj: rd. 15,6 Mio. EUR).

## 12. Sonstiges Finanzergebnis

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

	2017 in Mio. EUR	2016 in Mio. EUR
<b>Sonstiges Finanzergebnis</b>		
Sonstige Finanzerträge	44,1	35,2
<i>davon aus Bewertungs- und Kursdifferenzen</i>	35,6	14,0
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	0,0	8,2
Sonstige Finanzaufwendungen	-37,1	-24,5
<i>davon aus Bewertungs- und Kursdifferenzen</i>	-34,3	-12,7
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	-1,2	-0,7
<b>Gesamt</b>	<b>7,0</b>	<b>10,7</b>

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

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

## 13. Ertragsteuern

### Steueraufwand/Steuerertrag

Der Posten Ertragsteuern setzt sich wie folgt zusammen:

	2017 in Mio. EUR	2016 in Mio. EUR
Aufwand/Ertrag aus Steuerumlage (Gruppenbesteuerung)	-0,5	-0,5
Latenter Steueraufwand/-ertrag	15,1	8,2
<b>Ertragsteuern</b>	<b>14,6</b>	<b>7,7</b>

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

Die latenten Steuern entwickelten sich wie folgt:

	2017 in Mio. EUR	2016 in Mio. EUR
Latente Steueransprüche	30,4	24,8
<b>Bilanzansätze zum 01.01.</b>	<b>30,4</b>	<b>24,8</b>
Veränderung latenter Steuer		
<i>im sonstigen Ergebnis erfasst</i>	-1,7	-2,6
<i>erfolgswirksam erfasst</i>	15,1	8,2
<b>Bilanzansätze zum 31.12.</b>	<b>43,8</b>	<b>30,4</b>
<i>davon latente Steueransprüche</i>	43,8	30,4
<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 gemäß IAS 19.

Die latenten Steuern sind aufgrund der zugrunde liegenden Bewertungsunterschiede zwischen den Buchwerten im IFRS-Konzernabschluss und den relevanten Steuerbemessungsgrundlagen im Ausmaß von rd. 35,0 Mio. EUR (Vj: rd. 24,8 Mio. EUR) als langfristig einzuschätzen. Als kurzfristig anzusehen sind die latenten Steuern auf Verlustvorträge in Höhe von rd. 8,8 Mio. EUR (Vj: rd. 5,6 Mio. EUR), die im Geschäftsjahr 2018 voraussichtlich verwendet werden können.

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

	2017 in Mio. EUR	2016 in Mio. EUR
Jahresergebnis vor Ertragsteuern nach IFRS	47,1	49,6
Anpassung steuerfreier Anteil gem. § 50 (2) Bundesbahngesetz	68,0	49,6
<b>IFRS Jahresergebnis – steuerpflichtiger Teil</b>	<b>115,1</b>	<b>99,2</b>
<i>Konzernsteuersatz</i>	<i>25%</i>	<i>25%</i>
Erwarteter Aufwand (-) bzw. Ertrag (+) aus Steuern im Geschäftsjahr	-28,8	-24,8
Beteiligungserträge	2,4	1,9
Auswirkungen von Ansatzanpassungen	41,0	30,6
Nicht abzugsfähige Betriebsausgaben und andere Hinzurechnungen	0,0 *)	0,0 *)
<b>Steuern vom Einkommen</b>	<b>14,6</b>	<b>7,7</b>
<b>Effektiver Körperschaftsteuersatz</b>	<b>-12,7%</b>	<b>-7,8%</b>

\*) Kleinstbeträge

Der effektive Körperschaftsteuersatz von -12,7% (Vj: -7,8%), welcher wesentlich vom gesetzlichen Körperschaftsteuersatz von 25% abweicht, resultiert hauptsächlich aus Ansatzanpassungen der latenten Steuern aus Verlustvorträgen sowie sonstiger aktiver Steuerlatenzen.

Latente Steueransprüche und latente Steuerschulden zum 31.12.2017 sind das Ergebnis temporärer Bewertungsunterschiede zwischen den Buchwerten im Konzernabschluss und den relevanten Steuerbemessungsgrundlagen sowie steuerlicher Verlustvorträge. Ansatzanpassungen waren erforderlich, da die künftigen steuerlichen Ergebnisse, die eine Bilanzierung aktiver latenter Steuern rechtfertigen, neu eingeschätzt wurden.

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

	latente Steuer-		latente Steuer-	
	ansprüche 31.12.2017 in Mio. EUR	schulden 31.12.2017 in Mio. EUR	ansprüche 31.12.2016 in Mio. EUR	schulden 31.12.2016 in Mio. EUR
<b>Vermögenswerte</b>				
Sachanlagen	14,6	-1,4	14,9	-1,6
Als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien	0,1	0,0	0,1	0,0
Finanzielle Vermögenswerte	0,2	-7,0	0,2	-4,0
	<b>14,9</b>	<b>-8,4</b>	<b>15,2</b>	<b>-5,6</b>
<b>Schulden</b>				
Rückstellungen	0,3	-0,7	0,7	-1,9
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	1,7	0,0	2,4	0,0
	<b>2,0</b>	<b>-0,7</b>	<b>3,0</b>	<b>-1,9</b>
Steuerliche Verlustvorträge	36,0	0,0	19,7	0,0
<b>Latente Steueransprüche bzw. latente Steuerschulden</b>	<b>52,9</b>	<b>-9,1</b>	<b>37,9</b>	<b>-7,5</b>
Saldierung	-9,1	9,1	-7,5	7,5
<b>Saldierte latente Steueransprüche bzw. latente Steuerschulden</b>	<b>43,8</b>	<b>0,0</b>	<b>30,4</b>	<b>0,0</b>

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

Unter Heranziehung des steuerpflichtigen Einkommens früherer Jahre sowie der Prognosen über das steuerpflichtige Einkommen zukünftiger Jahre, in denen Steueransprüche genutzt werden können, ist der Vorstand der Auffassung, dass die Realisierung der Steuervorteile aus den latenten Steueransprüchen im Ausmaß von rd. 43,8 Mio. EUR (Vj: rd. 30,4 Mio. EUR) wahrscheinlich ist. Die temporären Unterschiede in den Positionen Sachanlagen 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. 2.353,5 Mio. EUR (Vj: rd. 2.415,7 Mio. EUR) aus den Vorgruppenverlusten der ÖBB-Infrastruktur AG und sind daher zur Gänze gegen in künftigen Perioden erzielte steuerliche Ergebnisse verrechenbar. Die Veränderung resultiert aus der Berücksichtigung der Differenzen, die sich aufgrund der im Geschäftsjahr erfolgten Veranlagungen und den ursprünglich berücksichtigten steuerlichen Ergebnissen ergeben haben.

Für steuerliche Verlustvorträge in Höhe von rd. 2.215,8 Mio. EUR (Vj: rd. 2.343,5 Mio. EUR) werden keine latenten Steuern angesetzt, da die Verwertung in absehbarer Zukunft nicht gesichert ist.

Die zurzeit laufende Betriebsprüfung für die Jahre 2009 bis 2013 sowie einer Nachschau der Jahre 2014 und 2015 für die Kapitalertragsteuer, die Umsatzsteuer, die Körperschaftsteuer, die Kraftfahrzeugsteuer und die Kammerumlage ist noch nicht abgeschlossen. Es ist derzeit keine Abschätzung über etwaige Feststellungen der Betriebsprüfung möglich.

## 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 2017</b>							
<i>Anschaffungs-/Herstellungskosten Stand 01.01.2017</i>	26.401,1	386,8	9.198,9	1,5	151,6	3.283,1	39.423,0
Zugänge	25,7	0,2	1,5	0,0	6,7	1.695,3	1.729,4
Abgänge	-63,2	-22,9	-47,8	0,0	-6,2	-4,1	-144,2
Umbuchungen	997,2	31,0	377,7	0,0	2,9	-1.409,5	-0,7
<b>Anschaffungs-/Herstellungskosten Stand 31.12.2017</b>	<b>27.360,8</b>	<b>395,1</b>	<b>9.530,3</b>	<b>1,5</b>	<b>155,0</b>	<b>3.564,8</b>	<b>41.007,5</b>
<i>Kumulierte Abschreibungen Stand 01.01.2017</i>							
Abschreibungen	-516,8	-30,5	-309,7	-0,2	-14,5	0,0	-871,7
Abgänge	47,8	19,0	43,1	0,0	6,2	0,0	116,1
<b>Kumulierte Abschreibungen Stand 31.12.2017</b>	<b>-8.707,1</b>	<b>-250,5</b>	<b>-5.233,3</b>	<b>-1,5</b>	<b>-126,9</b>	<b>0,0</b>	<b>-14.319,3</b>
<b>Buchwerte vor Kostenbeiträgen per 01.01.2017</b>	<b>18.163,0</b>	<b>147,8</b>	<b>4.232,2</b>	<b>0,2</b>	<b>33,0</b>	<b>3.283,1</b>	<b>25.859,3</b>
<b>Buchwerte vor Kostenbeiträgen per 31.12.2017</b>	<b>18.653,7</b>	<b>144,6</b>	<b>4.297,0</b>	<b>0,0</b>	<b>28,1</b>	<b>3.564,8</b>	<b>26.688,2</b>
<b>Kostenbeiträge 2017</b>							
<i>Stand 01.01.2017</i>	-9.597,9	-7,3	-2.950,5	0,0	-4,4	-466,1	-13.026,2
Zugänge	-32,8	0,0	-13,1	0,0	0,0	-120,3	-166,2
Abgänge	49,3	2,3	18,5	0,0	-0,3	0,0	69,8
Umbuchungen	-72,5	0,0	-8,3	0,0	0,0	81,0	0,2
<b>Stand 31.12.2017</b>	<b>-9.653,9</b>	<b>-5,0</b>	<b>-2.953,4</b>	<b>0,0</b>	<b>-4,7</b>	<b>-505,4</b>	<b>-13.122,4</b>
<i>Kumulierte Abschreibungen Stand 01.01.2017</i>							
Abschreibungen	111,7	0,0	45,6	0,0	0,1	0,0	157,4
Abgänge	-41,6	-2,3	-17,4	0,0	0,3	0,0	-61,0
<b>Kumulierte Abschreibungen Stand 31.12.2017</b>	<b>5.584,6</b>	<b>4,8</b>	<b>2.455,2</b>	<b>0,0</b>	<b>4,1</b>	<b>0,0</b>	<b>8.048,7</b>
<b>Kostenbeiträge per 01.01.2017</b>	<b>-4.083,4</b>	<b>-0,2</b>	<b>-523,5</b>	<b>0,0</b>	<b>-0,7</b>	<b>-466,1</b>	<b>-5.073,9</b>
<b>Kostenbeiträge per 31.12.2017</b>	<b>-4.069,3</b>	<b>-0,2</b>	<b>-498,2</b>	<b>0,0</b>	<b>-0,6</b>	<b>-505,4</b>	<b>-5.073,7</b>
<b>Buchwert nach Kostenbeiträgen per 01.01.2017</b>	<b>14.079,6</b>	<b>147,6</b>	<b>3.708,7</b>	<b>0,2</b>	<b>32,3</b>	<b>2.817,0</b>	<b>20.785,4</b>
<b>Buchwert nach Kostenbeiträgen per 31.12.2017</b>	<b>14.584,4</b>	<b>144,5</b>	<b>3.798,8</b>	<b>0,0</b>	<b>27,4</b>	<b>3.059,4</b>	<b>21.614,5</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 2016</b>							
<i>Anschaffungs-/ Herstellungskosten Stand 01.01.2016</i>	25.730,0	372,1	8.917,5	1,5	144,2	2.787,0	37.952,3
Zugänge	23,2	0,0	3,3	0,0	6,2	1.621,0	1.653,7
Abgänge	-96,6	-17,5	-39,1	0,0	-3,1	-9,4	-165,7
Umbuchungen	744,4	32,2	317,2	0,0	4,3	-1.115,6	-17,5
Anschaffungs-/ Herstellungskosten Stand 31.12.2016	26.401,1	386,8	9.198,9	1,5	151,6	3.283,1	39.423,0
<i>Kumulierte Abschreibungen Stand 01.01.2016</i>							
Abschreibungen	-488,5	-31,0	-312,3	-0,1	-15,5	0,0	-847,4
Abgänge	71,6	13,5	32,2	0,0	3,0	0,0	120,3
Umbuchungen	2,9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2,9
Kumulierte Abschreibungen Stand 31.12.2016	-8.238,1	-239,0	-4.966,7	-1,3	-118,6	0,0	-13.563,7
<b>Buchwerte vor Kostenbeiträgen per 01.01.2016</b>	<b>17.905,9</b>	<b>150,6</b>	<b>4.230,9</b>	<b>0,3</b>	<b>38,1</b>	<b>2.787,0</b>	<b>25.112,9</b>
<b>Buchwerte vor Kostenbeiträgen per 31.12.2016</b>	<b>18.163,0</b>	<b>147,8</b>	<b>4.232,2</b>	<b>0,2</b>	<b>33,0</b>	<b>3.283,1</b>	<b>25.859,3</b>
<b>Kostenbeiträge 2016</b>							
<i>Stand 01.01.2016</i>	-9.567,0	-7,3	-2.952,0	0,0	-4,3	-394,3	-12.925,0
Zugänge	-67,2	0,0	-11,3	0,0	-0,1	-91,1	-169,7
Abgänge	47,9	0,0	18,5	0,0	0,0	0,3	66,7
Umbuchungen	-11,5	0,0	-5,7	0,0	0,0	19,0	1,8
<b>Stand 31.12.2016</b>	<b>-9.597,9</b>	<b>-7,3</b>	<b>-2.950,5</b>	<b>0,0</b>	<b>-4,4</b>	<b>-466,1</b>	<b>-13.026,2</b>
<i>Kumulierte Abschreibungen Stand 01.01.2016</i>							
Abschreibungen	112,0	0,0	47,8	0,0	0,1	0,0	159,9
Abgänge	-41,1	0,0	-16,1	0,0	0,0	0,0	-57,2
Umbuchungen	-0,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,6
<b>Kumulierte Abschreibungen Stand 31.12.2016</b>	<b>5.514,5</b>	<b>7,1</b>	<b>2.427,0</b>	<b>0,0</b>	<b>3,7</b>	<b>0,0</b>	<b>7.952,3</b>
<b>Kostenbeiträge per 01.01.2016</b>	<b>-4.122,8</b>	<b>-0,1</b>	<b>-556,7</b>	<b>0,0</b>	<b>-0,7</b>	<b>-394,3</b>	<b>-5.074,8</b>
<b>Kostenbeiträge per 31.12.2016</b>	<b>-4.083,4</b>	<b>-0,2</b>	<b>-523,5</b>	<b>0,0</b>	<b>-0,7</b>	<b>-466,1</b>	<b>-5.073,9</b>
<b>Buchwert nach Kostenbeiträgen per 01.01.2016</b>	<b>13.783,1</b>	<b>150,5</b>	<b>3.674,2</b>	<b>0,3</b>	<b>37,4</b>	<b>2.392,7</b>	<b>20.038,1</b>
<b>Buchwert nach Kostenbeiträgen per 31.12.2016</b>	<b>14.079,6</b>	<b>147,6</b>	<b>3.708,7</b>	<b>0,2</b>	<b>32,3</b>	<b>2.817,0</b>	<b>20.785,4</b>

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

Bei den Umbuchungen handelt es sich einerseits um die aus dem Posten „Anlagen in Bau und geleistete Anzahlungen“ auf die spezifischen Anlagenkonten umgebuchten Werte für fertiggestellte Anlagen des Sachanlagevermögens und der immateriellen Vermögenswerte und andererseits um von oder zu den Bilanzposten „Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte“ (siehe Erläuterung 19) sowie von oder zu den „Vorräten“ (siehe Erläuterung 21) umgegliederte Werte. Zu den Angaben zu Schätzungsänderungen wird auf Erläuterung 3 unter „Einschätzungen der Nutzungsdauern der Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerte“ verwiesen.

Im Geschäftsjahr aktivierte der ÖBB-Infrastruktur-Konzern gemäß den Regelungen des IAS 23 Zinsen auf Herstellungskosten qualifizierter Vermögenswerte in Höhe von rd. 78,4 Mio. EUR (Vj: rd. 63,9 Mio. EUR). Der zugrunde liegende Fremdkapitalzinssatz beträgt 3,2% (Vj: 3,18%). Von den Bundeszuschüssen wurde ein Betrag von rd. 77,6 Mio. EUR (Vj: rd. 62,0 Mio. EUR) als Kostenbeitrag für aktivierte Zinsen erfasst.

Die Anlagen in Bau betragen rd. 3.057,7 Mio. EUR (Vj: rd. 2.815,8 Mio. EUR).

Per 31.12.2017 betragen die vertraglichen Verpflichtungen für den Erwerb von Sachanlagen (Bestellobligo) rd. 1.785,3 Mio. EUR (Vj: rd. 2.050,0 Mio. EUR).

Finanzschulden sind durch Sachanlagen mit folgenden Buchwerten besichert:

	31.12.2017 in Mio. EUR	31.12.2016 in Mio. EUR
Sonstige technische Anlagen und Maschinen	0,0	187,9
Fahrpark	49,0	52,5
<b>Gesamt</b>	<b>49,0</b>	<b>240,4</b>

Diese Vermögenswerte dienen in Höhe von rd. 49,0 Mio. EUR (Vj: rd. 52,5 Mio. EUR) als Besicherung für EUROFIMA-Darlehen und 2016 in Höhe von rd. 187,9 Mio. EUR der Besicherung von Verbindlichkeiten aus Cross-Border-Leasing-Transaktionen.

Verluste aus dem Abgang von Sachanlagen sind in Höhe von rd. 13,7 Mio. EUR angefallen (Vj: rd. 24,6 Mio. EUR), wobei sich diese aus der Verschrottung und dem Abbruch von Vermögenswerten und dem Verkauf von Fahrzeugen und sonstiger Betriebsausstattung sowie Abgängen von Planungsanlagen und Abtretungen ins öffentliche Gut ergaben. In beiden Geschäftsjahren wurden Entschädigungsbeiträge im unwesentlichen Umfang vereinnahmt.

### Kostenbeiträge von Dritten

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

	31.12.2017 in Mio. EUR	31.12.2016 in Mio. EUR
Republik Österreich	2.931,8	2.822,8
ehemalige Eisenbahn-Hochleistungsstrecken AG	1.275,7	1.300,6
Schieneninfrastrukturfinanzierungs GmbH	1.158,9	1.214,7
Sonstige Dritte	110,6	99,2
<b>Gesamt</b>	<b>5.477,0</b>	<b>5.437,3</b>
<i>davon auf Sachanlagen</i>	<i>5.073,7</i>	<i>5.073,9</i>
<i>davon auf immaterielle Vermögenswerte</i>	<i>403,3</i>	<i>363,4</i>

### Gemietete und vermietete Vermögenswerte

In den Sachanlagen sind gemietete oder geleaste Vermögenswerte enthalten, die im Anlagenspiegel gesondert ausgewiesen werden. Bei den gemieteten Sachanlagen handelt es sich um Vermögenswerte, die wegen der Gestaltung der zugrunde liegenden Leasingverträge als Finanzierungsleasing dem wirtschaftlichen, nicht jedoch dem zivilrechtlichen Eigentum des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns zugerechnet werden. Dabei handelt es sich vor allem um technische Anlagen und Maschinen. 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 sowie Entwicklungs- kosten in Mio. EUR	Kostenbeiträge an Dritte in Mio. EUR	Geleistete Anzahlungen auf immaterielle Vermögens- werte in Mio. EUR	Summe in Mio. EUR
<b>Anschaffungs- und Herstellungskosten 2017</b>				
<i>Anschaffungs-/Herstellungskosten Stand 01.01.2017</i>	155,7	1.214,3	22,4	1.392,6
Zugänge	1,7	49,5	27,6	78,8
Abgänge	0,0	-1,5	-0,4	-2,0
Umbuchungen	9,9	13,0	-22,0	0,9
<b>Anschaffungs-/Herstellungskosten Stand 31.12.2017</b>	<b>167,3</b>	<b>1.275,3</b>	<b>27,6</b>	<b>1.470,2</b>
<b>Kumulierte Abschreibungen 2017</b>				
<i>Kumulierte Abschreibungen Stand 01.01.2017</i>	-90,5	-474,1	0,0	-564,6
Abschreibungen	-14,2	-26,2	0,0	-40,4
Abgänge	0,0	1,5	0,0	1,5
<b>Kumulierte Abschreibungen Stand 31.12.2017</b>	<b>-104,7</b>	<b>-498,8</b>	<b>0,0</b>	<b>-603,5</b>
<b>Buchwerte vor Kostenbeiträgen per 01.01.2017</b>	<b>65,1</b>	<b>740,3</b>	<b>22,4</b>	<b>827,8</b>
<b>Buchwerte vor Kostenbeiträgen per 31.12.2017</b>	<b>62,6</b>	<b>776,5</b>	<b>27,6</b>	<b>866,6</b>
<b>Kostenbeiträge 2017</b>				
<i>Stand 01.01.2017</i>	-32,6	-673,8	0,0	-706,3
Zugänge	-0,4	-46,3	0,0	-46,7
Umbuchungen	0,2	-0,4	0,0	-0,2
<b>Stand 31.12.2017</b>	<b>-32,8</b>	<b>-720,1</b>	<b>0,0</b>	<b>-752,9</b>
<i>Kumulierte Abschreibungen Stand 01.01.2017</i>	18,8	324,2	0,0	343,0
Abschreibungen	1,7	5,3	0,0	7,0
<b>Kumulierte Abschreibungen Stand 31.12.2017</b>	<b>20,5</b>	<b>329,1</b>	<b>0,0</b>	<b>349,6</b>
<b>Kostenbeiträge per 01.01.2017</b>	<b>-13,8</b>	<b>-349,6</b>	<b>0,0</b>	<b>-363,4</b>
<b>Kostenbeiträge per 31.12.2017</b>	<b>-12,3</b>	<b>-391,0</b>	<b>0,0</b>	<b>-403,3</b>
<b>Buchwerte nach Kostenbeiträgen per 01.01.2017</b>	<b>51,3</b>	<b>390,6</b>	<b>22,4</b>	<b>464,3</b>
<b>Buchwerte nach Kostenbeiträgen per 31.12.2017</b>	<b>50,3</b>	<b>385,5</b>	<b>27,6</b>	<b>463,3</b>

	Konzessionen, Schutzrechte, Lizenzen sowie Entwicklungs- kosten in Mio. EUR	Kostenbeiträge an Dritte in Mio. EUR	Geleistete Anzahlungen auf immaterielle Vermögens- werte in Mio. EUR	Summe in Mio. EUR
<b>Anschaffungs- und Herstellungskosten 2016</b>				
<i>Anschaffungs-/Herstellungskosten Stand 01.01.2016</i>	145,9	1.027,2	18,9	1.192,0
Zugänge	2,4	174,7	29,0	206,1
Abgänge	-7,9	-0,5	-0,1	-8,5
Umbuchungen	15,3	13,0	-25,3	3,0
<b>Anschaffungs-/Herstellungskosten Stand 31.12.2016</b>	<b>155,7</b>	<b>1.214,3</b>	<b>22,4</b>	<b>1.392,6</b>
<i>Kumulierte Abschreibungen Stand 01.01.2016</i>				
Abschreibungen	-13,1	-26,3	0,0	-39,4
Abgänge	5,3	0,4	0,0	5,7
Umbuchungen	0,0	0,1	0,0	0,1
<b>Kumulierte Abschreibungen Stand 31.12.2016</b>	<b>-90,5</b>	<b>-474,1</b>	<b>0,0</b>	<b>-564,6</b>
<b>Buchwerte vor Kostenbeiträgen per 01.01.2016</b>	<b>63,2</b>	<b>578,9</b>	<b>18,9</b>	<b>661,0</b>
<b>Buchwerte vor Kostenbeiträgen per 31.12.2016</b>	<b>65,1</b>	<b>740,3</b>	<b>22,4</b>	<b>827,8</b>
<b>Kostenbeiträge 2016</b>				
<i>Stand 01.01.2016</i>	-33,4	-593,3	0,0	-626,7
Zugänge	-0,2	-78,5	0,0	-78,7
Umbuchungen	1,1	-2,0	0,0	-0,9
<b>Stand 31.12.2016</b>	<b>-32,6</b>	<b>-673,8</b>	<b>0,0</b>	<b>-706,3</b>
<i>Kumulierte Abschreibungen Stand 01.01.2016</i>				
Abschreibungen	1,7	5,4	0,0	7,1
Umbuchungen	0,0	-0,1	0,0	-0,1
<b>Kumulierte Abschreibungen Stand 31.12.2016</b>	<b>18,8</b>	<b>324,2</b>	<b>0,0</b>	<b>343,0</b>
<b>Kostenbeiträge per 01.01.2016</b>	<b>-16,3</b>	<b>-274,4</b>	<b>0,0</b>	<b>-290,7</b>
<b>Kostenbeiträge per 31.12.2016</b>	<b>-13,8</b>	<b>-349,6</b>	<b>0,0</b>	<b>-363,4</b>
<b>Buchwerte nach Kostenbeiträgen per 01.01.2016</b>	<b>46,8</b>	<b>304,5</b>	<b>19,0</b>	<b>370,3</b>
<b>Buchwerte nach Kostenbeiträgen per 31.12.2016</b>	<b>51,3</b>	<b>390,6</b>	<b>22,4</b>	<b>464,3</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 durchschnittliche Restnutzungsdauer von Kostenbeiträgen an Dritte beträgt etwa 18,4 Jahre (Vj: 18,7 Jahre).

Die Aufwendungen für Forschung und Entwicklung betragen rd. 7,4 Mio. EUR (Vj: rd. 5,9 Mio. EUR). Im Geschäftsjahr wurden Aufwendungen über rd. 4,6 Mio. EUR (Vj: rd. 4,2 Mio. EUR) als Entwicklungskosten im Anlagevermögen unter der Position „Konzessionen, Schutzrechte, Lizenzen und Entwicklungskosten“ aktiviert.

Die Zugänge in der Position „Kostenbeiträge an Dritte“ resultieren im Wesentlichen aus geleisteten Kostenbeiträgen an die Galleria di Base del Brennero – Brenner Basistunnel BBT SE.

## 16. Als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien

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

Es mussten 2016 Wertminderungen gemäß IAS 36 in Höhe von rd. -1,6 Mio. EUR erfasst werden, die in der Position Abschreibungen ausgewiesen werden. Der Bilanzposten entwickelte sich wie folgt:

	2017 in Mio. EUR	2016 in Mio. EUR
<b>Anschaffungs- und Herstellungskosten</b>		
<i>Stand 01.01.</i>	340,2	339,9
Zugänge	0,0	1,5
Zugänge aufgrund Übertragung aus dem Bestand der Vorräte	2,0	0,0
Zugänge zu Anschaffungskosten aus nachträglichen Anschaffungen	0,9	0,0
Abgänge zu Anschaffungskosten	-0,8	-2,4
Umbuchungen aus/zu Sachanlagen	-0,2	1,2
<b>Stand 31.12.</b>	<b>342,1</b>	<b>340,2</b>
<b>Kumulierte Abschreibungen</b>		
<i>Stand 01.01.</i>	-180,2	-176,0
Abschreibungen	-3,9	-4,3
Wertminderungen	0,0	-1,6
Abgänge	0,8	2,2
Umbuchungen	0,0	-0,5
<b>Stand 31.12.</b>	<b>-183,3</b>	<b>-180,2</b>
<b>Nettobuchwert Stand 01.01.</b>	<b>160,0</b>	<b>163,9</b>
<b>Nettobuchwert Stand 31.12.</b>	<b>158,8</b>	<b>160,0</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. 19,6 Mio. EUR (Vj: rd. 19,7 Mio. EUR), denen direkt zurechenbare Aufwendungen (einschließlich Reparaturen und Instandhaltungen, allerdings ohne Betriebskosten) in Höhe von rd. 6,6 Mio. EUR (Vj: rd. 6,8 Mio. EUR) gegenüberstehen. Darüber hinaus fielen betriebliche Aufwendungen in der Höhe von rd. 0,3 Mio. EUR (Vj: rd. 0,5 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. 578,0 Mio. EUR (Vj: rd. 559,1 Mio. EUR). Für 75% (Vj: 71%) der Immobilien erfolgt die Bewertung mithilfe externer Gutachten, welche auf Marktdaten beruhen. Die beizulegenden Zeitwerte für die restlichen zu Investitionszwecken gehaltenen Immobilien wurden von konzerninternen ExpertInnen der ÖBB-Immobilienmanagement GmbH mit einer Discounted-Cashflow-Berechnung auf Basis der tatsächlichen Mieten für das jeweilige Mietobjekt ermittelt. Die so ermittelten beizulegenden Marktwerte wurden der Hierarchiestufe 3 gemäß IFRS 13 zugeordnet. Da 75% der beizulegenden Zeitwerte durch externe Gutachter ermittelt wurden, für welche keine Sensitivitäten berechnet werden können, wurden auch für die restlichen 25% (rd. 142,8 Mio. EUR) keine Sensitivitäten ermittelt, da die Aussagekraft diesbezüglich sehr eingeschränkt ist.

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

## 17. Nach der Equity-Methode bilanzierte Unternehmen

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

Name und Sitz des Gemeinschaftsunternehmens	Eigentumsanteil in %	
	31.12.2017	31.12.2016
Galleria di Base del Brennero - Brenner Basistunnel BBT SE, I-39100 Bozen	50,0	50,0

Name und Sitz des assoziierten Unternehmens	Eigentumsanteil in %	
	31.12.2017	31.12.2016
Weichenwerk Wörth GmbH, A-3151 St. Georgen am Steinfeld	43,05	43,05

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

	Galleria di Base del Brennero - Brenner Basistunnel BBT SE	
	31.12.2017 in Mio. EUR	31.12.2016 in Mio. EUR
Umsatzerlöse	0,0	0,0
planmäßige Abschreibungen	-1,1	-1,2
Zinserträge	0,0 *)	0,4
Zinsaufwendungen	0,0 *)	0,0 *)
Ertragsteueraufwand	0,0 *)	0,0 *)
Jahresüberschuss aus fortgeführten Geschäftsbereichen	0,0	0,0
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	92,1	98,7
sonstige kurzfristige Vermögenswerte	103,5	286,5
Langfristige Vermögenswerte	15,0	13,9
kurzfristige Schulden	127,4	80,9
davon kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	124,0	78,8
Langfristige Schulden	2,1	237,1
davon langfristige Finanzverbindlichkeiten	0,0	0,0
<b>Nettovermögen 100%</b>	<b>81,1</b>	<b>81,1</b>
Anteil des Konzerns am Nettovermögen des Beteiligungsunternehmens per 01.01.	40,6	40,6
Gesamtergebnis, das dem Konzern zuzurechnen ist	0,0	0,0
vom assoziierten Unternehmen erhaltene Dividenden	0,0	0,0
<b>Buchwert des Anteils am Beteiligungsunternehmen per 31.12.</b>	<b>40,6</b>	<b>40,6</b>

\*) Kleinstbeträge

Die Galleria di Base del Brennero – Brenner Basistunnel BBT SE (fortan BBT SE) ist die einzige gemeinsame Vereinbarung des Konzerns. Die BBT SE ist eine eigenständige juristische Person. Der Konzern hat einen Residualanspruch am Nettovermögen, dementsprechend hat der Konzern seinen Anteil als ein Gemeinschaftsunternehmen eingestuft. Der Zweck und die Aufgabe der Gesellschaft BBT SE sind Planung und Bau des Brenner Basistunnels. Das Gesamtprojekt umfasst den Bau des Eisenbahntunnels zwischen Tulfes/Innsbruck und Franzensfeste mit den Haupt-, Erkundungs- und den Zufahrtstunneln, Multifunktionsstellen, technischen Anlagen, der Betriebsleitzentrale, den erforderlichen Deponien und den Brücken und Stellen, die für die Durchführung der Bauarbeiten erforderlich sind, sowie die Inbetriebnahme des Tunnels. Gemäß den Bestimmungen des Staatsvertrags vom 30.04.2004 ist das Gesellschaftskapital der BBT SE zu jeweils 50% zwischen Italien und Österreich aufgeteilt. Auf österreichischer Seite sind die 50% zur Gänze im Besitz der ÖBB-Infrastruktur AG. Die 50% des italienischen Teils sind zur Gänze im Besitz der TFB Società di Partecipazioni S.p.A. Die ÖBB-Infrastruktur AG hat sich verpflichtet, den Bau des Brenner Basistunnels zu 50% zu finanzieren und erhält dafür vom Bund einen 100%igen Zuschuss als Kostenbeitrag. Gemäß Vereinbarungen zwischen Italien und Österreich haben sich die beiden Länder bereit erklärt, zusätzliche Beiträge im Verhältnis ihrer Anteile zu leisten, um etwaige Verluste bei Bedarf auszugleichen.

Die BBT SE weist in ihrem vorläufigen Jahresabschluss neben den oben angeführten Werten Gesamterträge (sonstige betriebliche Erträge) in Höhe von rd. 18,9 Mio. EUR (Vj: rd. 16,7 Mio. EUR) und Gesamtaufwendungen in Höhe von rd. 18,9 Mio. EUR (Vj: rd. 17,2 Mio. EUR) aus. An die BBT SE wurden rd. 47,0 Mio. EUR (Vj: rd. 173,0 Mio. EUR) als geleistete Kostenbeiträge gezahlt. Dieser Betrag wurde in beiden Berichtsjahren einerseits vom Bund in Höhe von rd. 41,3 Mio. EUR (Vj: rd. 73,7 Mio. EUR) und andererseits auf Basis des Anteilskaufvertrags vom 18.04.2011 vom

Land Tirol in Höhe von rd. 3,5 Mio. EUR (Vj: rd. 1,0 Mio. EUR) refundiert. Bei den langfristigen Schulden handelt es sich um erhaltene Kostenbeiträge, die noch nicht im Projekt verausgabt wurden.

Der Bilanzstichtag der Weichenwerk Wörth GmbH ist der 31.03. Die Gesellschaft wird auf Grundlage eines Zwischenabschlusses per 31.12. einbezogen. Die Bilanzsumme beträgt rd. 20,4 Mio. EUR (Vj: rd. 19,4 Mio. EUR), die Umsatzerlöse betragen rd. 32,8 Mio. EUR (Vj: rd. 31,8 Mio. EUR) und der Jahresüberschuss beträgt rd. 2,6 Mio. EUR (Vj: rd. 2,5 Mio. EUR).

	31.12.2017 in Mio. EUR	31.12.2016 in Mio. EUR
<b>Entwicklung der Anteile an assoziierten Unternehmen</b>		
Stand 01.01.	8,6	8,7
Anteil am Ergebnis	1,5	1,0
Ausschüttungen und übrige Änderungen	-1,4	-1,1
<b>Stand 31.12.</b>	<b>8,6</b>	<b>8,6</b>

Die Geschäftstätigkeit der Weichenwerk Wörth GmbH umfasst die Erzeugung und das Recycling von Weichen und Komponenten, von Prellböcken, Isolierstößen sowie die Logistik und den Transport der erzeugten Produkte sowie Servicetätigkeiten an Weichen.

## 18. Sonstige finanzielle Vermögenswerte

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

<b>2016</b>	kurzfristig in Mio. EUR	langfristig in Mio. EUR	Gesamt in Mio. EUR
Beteiligungen	0,0	8,1	8,1
Finanzielle Vermögenswerte – Leasing	118,2	112,4	230,6
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>7,6</i>	<i>43,2</i>	<i>50,8</i>
Übrige finanzielle Vermögenswerte	125,3	94,9	220,2
<b>Gesamt</b>	<b>243,5</b>	<b>215,4</b>	<b>458,9</b>
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>7,6</i>	<i>43,2</i>	<i>50,8</i>

### Beteiligungen

Für eine vollständige Übersicht über alle Beteiligungen wird auf Erläuterung 35 verwiesen. Diese Beteiligungen werden gemäß 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.

Die Mariannengasse 16-20 Projektentwicklung GmbH & Co KG wird per 01.01.2017 erstmals in den Konzernabschluss miteinbezogen und wird daher nicht mehr unter den Beteiligungen ausgewiesen.

### Finanzielle Vermögenswerte – Leasing

Die finanziellen Vermögenswerte im Zusammenhang mit Leasing betreffen mit rd. 32,5 Mio. EUR (Vj: rd. 40,0 Mio. EUR) Forderungen aus Sublease-Verträgen gegenüber der ÖBB-Produktion GmbH und der ÖBB-Personenverkehr AG mit rd. 63,5 Mio. EUR (Vj: rd. 179,8 Mio. EUR) Vermögenswerte aus Cross-Border-Leasing-Transaktionen (CBL). Weiters sind im Ausmaß von rd. 9,2 Mio. EUR (Vj: rd. 10,8 Mio. EUR) Forderungen aus weiterverrechneten Ansprüchen gegenüber anderen Gesellschaften des ÖBB-Konzerns resultierend aus der Beendigung einer Leasingtransaktion enthalten.

Die finanziellen Vermögenswerte aus nicht verknüpften CBL-Transaktionen betreffen in Höhe von rd. 63,5 Mio. EUR (Vj: rd. 179,8 Mio. EUR) hauptsächlich langfristige Darlehen und Wertpapiere und dienen zur Abdeckung der künftigen Zahlungsverpflichtungen (Leasingraten und Kaufpreis). Kapitalerträge aus thesaurierenden Veranlagungen erhöhen den Posten, die Bedienung der Zahlungsverpflichtungen verringert den Posten. Diesen Vermögenswerten stehen Finanzverbindlichkeiten in Höhe von rd. 58,0 Mio. EUR

(Vj: rd. 172,2 Mio. EUR) gegenüber. Zu finanziellen Vermögenswerten aus Leasing über rd. 49,0 Mio. EUR (Vj: rd. 105,9 Mio. EUR) gibt es Beschränkungen von Verfügungsrechten.

Des Weiteren wurden finanzielle Vermögenswerte von rd. 20,5 Mio. EUR (Vj: 119,8 Mio. EUR), die unter den übrigen finanziellen Vermögenswerten ausgewiesen werden, zur Besicherung von Leasingverbindlichkeiten verpfändet. Nähere Angaben zu den Leasing- und CBL-Geschäften sind unter dem Erläuterungen 30.1 und 30.3 enthalten.

### Übrige finanzielle Vermögenswerte

Die übrigen finanziellen Vermögenswerte betreffen 2017 im Wesentlichen Available-for-Sale-Wertpapiere in Höhe von rd. 20,5 Mio. EUR (Vj: rd. 119,8 Mio. EUR). Des Weiteren sind Derivate im Zusammenhang mit Stromgeschäften im Ausmaß von rd. 22,2 Mio. EUR (Vj: rd. 13,7 Mio. EUR) und sonstige Derivate über rd. 6,3 Mio. EUR (Vj: rd. 2,3 Mio. EUR) sowie verbliebene Depots aus aufgelösten CBL-Transaktionen über rd. 64,0 Mio. EUR (Vj: rd. 84,0 Mio. EUR) enthalten.

## 19. Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte

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

	2017 in Mio. EUR	2016 in Mio. EUR
<b>Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte</b>		
<i>Stand 01.01.</i>	7,8	0,0
Zugänge (einzelne Vermögenswerte)	0,1	7,8
Abgänge durch Veräußerung	-7,8	0,0
<b>Stand 31.12.</b>	<b>0,1</b>	<b>7,8</b>
<i>davon zu fortgeführten Anschaffungskosten ausgewiesen</i>	<i>0,1</i>	<i>7,8</i>

Bei den unter diesem Bilanzposten ausgewiesenen Vermögenswerten handelt es sich im Berichtsjahr 2017 um ein Grundstück und um zwei Nebenbahnstrecken. Im Vorjahr waren es Immobilien in Wien, Oberösterreich und Tirol sowie Nebenbahnstrecken. Die beizulegenden Zeitwerte entsprechen den vereinbarten Kaufpreisen oder den erwarteten Verhandlungsergebnissen mit den Vertragspartnern, womit die Zuordnung des beizulegenden Werts zur Hierarchiestufe 3 gemäß IFRS 13 erfolgt. Ein Ausweis unter zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte erfolgt nur dann, wenn ein Vorstandsbeschluss vorliegt und mit der Veräußerung im folgenden Geschäftsjahr höchstwahrscheinlich zu rechnen ist.

Die für 2018 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. 23,7 Mio. EUR (Vj: rd. 6,6 Mio. EUR) erfasst, die gemeinsam mit dem Ergebnis aus der Veräußerung von übrigen Anlagen in den sonstigen betrieblichen Erträgen ausgewiesen werden.

Zum 31.12.2017 wurden zwischen dem Bilanzstichtag und dem Tag der Aufstellung des Konzernabschlusses zwei Bahnstrecken in Kärnten mit einem Buchwert von rd. 0,3 Mio. EUR als zur Veräußerung bestimmt vorgesehen, welche zum 31.12.2017 die Kriterien als zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerte noch nicht erfüllt hatten, da konkrete Vorstandbeschlüsse noch nicht vorgelegen sind.

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

Dieser Posten gliedert sich wie folgt:

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

**31.12.2016**

in Mio. EUR	kurzfristig	langfristig	Gesamt
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	141,6	0,0	141,6
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>62,6</i>	<i>0,0</i>	<i>62,6</i>
<i>davon Fertigungsaufträge</i>	<i>5,5</i>	<i>0,0</i>	<i>5,5</i>
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	218,6	145,5	364,1
<b>Gesamt</b>	<b>360,2</b>	<b>145,5</b>	<b>505,7</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. 0,0 Mio. EUR (Vj: rd. 0,6 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. 157,6 Mio. EUR (Vj: rd. 161,6 Mio. EUR), Vorsteuer auf Anzahlungsrechnungen über rd. 32,9 Mio. EUR (Vj: rd. 43,2 Mio. EUR) und Vorsteuerguthaben aus dem Voranmeldungszeitraum November und Dezember in Höhe von rd. 79,3 Mio. EUR (Vj: rd. 71,1 Mio. EUR) und die im Dezember ausbezahlten Gehälter für Jänner in der Höhe von rd. 30,9 Mio. EUR (Vj: rd. 31,3 Mio. EUR).

Die Wertberichtigungen entwickelten sich wie folgt:

in Mio. EUR	Forderungen aus Lieferung u. Leistungen		Sonstige Forderungen	
	2017	2016	2017	2016
<i>Stand 01.01.</i>	<i>13,4</i>	<i>13,5</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>
Verbrauch	-3,2	-0,6	0,0	0,0
Auflösung	-0,6	-1,7	-0,1	0,0
Neubildung	4,3	2,2	0,1	0,0
<b>Stand 31.12.</b>	<b>13,9</b>	<b>13,4</b>	<b>0,1</b>	<b>0,0</b>

Die überfälligen und wertberichtigten nicht überfälligen Forderungen stellen sich wie folgt dar:

31.12.2017 Analyse der überfälligen/ wertberichtigten Forderungen in Mio. EUR	Brutto- Buchwert (vor Abzug von Wertbericht.)	davon nicht wert- berichtigt	davon wert- berichtigt (brutto)	Wert- berichtigung	davon Einzelwert- berichtigung	davon pauschale Einzelwert- berichtigung	Netto- Buchwert
Forderung noch nicht überfällig, aber wertberichtigt	1,6	0,0	1,6	1,6	0,1	1,5	0,0
bis 90 Tage überfällig	16,7	15,7	1,0	1,0	1,0	0,0	15,7
90 bis 180 Tage überfällig	4,6	4,5	0,1	0,1	0,1	0,0	4,5
180 bis 360 Tage überfällig	4,1	1,8	2,3	1,2	1,2	0,0	2,9
über 360 Tage überfällig	15,3	5,2	10,1	10,0	9,8	0,2	5,3
<b>Gesamtexposure</b>	<b>42,3</b>	<b>27,2</b>	<b>15,1</b>	<b>13,9</b>	<b>12,2</b>	<b>1,7</b>	<b>28,4</b>

31.12.2016 Analyse der überfälligen/ wertberichtigten Forderungen in Mio. EUR	Brutto- Buchwert (vor Abzug von Wertbericht.)	davon nicht wert- berichtigt	davon wert- berichtigt (brutto)	Wert- berichtigung	davon Einzelwert- berichtigung	davon pauschale Einzelwert- berichtigung	Netto- Buchwert
Forderung noch nicht überfällig, aber wertberichtigt	0,4	0,0	0,4	0,4	0,4	0,0	0,0
bis 90 Tage überfällig	5,3	5,2	0,1	0,1	0,1	0,0	5,2
90 bis 180 Tage überfällig	1,3	0,5	0,8	0,8	0,8	0,0	0,5
180 bis 360 Tage überfällig	7,4	5,3	2,1	2,0	2,0	0,0	5,4
über 360 Tage überfällig	13,6	2,9	10,7	10,1	9,0	1,1	3,5
<b>Gesamtexposure</b>	<b>28,0</b>	<b>13,9</b>	<b>14,1</b>	<b>13,4</b>	<b>12,3</b>	<b>1,1</b>	<b>14,6</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.

Nach periodischer Evaluierung dieses Bilanzpostens hat sich herausgestellt, dass Gutschriften von Lieferanten in der Position Forderungen aus Lieferungen und Leistungen ausgewiesen wurden und diese in die kurzfristigen sonstigen Forderungen und Vermögenswerte umzugliedern waren. Um eine bessere Vergleichbarkeit herzustellen, wurden die jeweiligen Vorjahreswerte ebenfalls um rd. 10,4 Mio. EUR angepasst. Hinsichtlich einer weiteren Umgliederung über rd. 5,2 Mio. EUR wird auf Erläuterung 22 verwiesen.

Weitere Angaben sind in Erläuterung 29.1.c enthalten.

## 21. Vorräte

Dieser Bilanzposten stellt sich folgendermaßen dar:

	31.12.2017 in Mio. EUR	31.12.2016 in Mio. EUR
Vorräte	75,2	73,3
abzüglich Wertberichtigungen	-1,6	-1,2
<b>Gesamt</b>	<b>73,6</b>	<b>72,1</b>
<i>davon bewertet zu Anschaffungskosten</i>	<i>52,1</i>	<i>51,6</i>
<i>davon bewertet mit dem Nettoveräußerungswert</i>	<i>21,4</i>	<i>20,5</i>

Die Vorräte umfassen Materialbestände und Ersatzteile für den Ausbau und die Instandhaltung des Schienennetzbetriebs sowie Verwertungsobjekte. Die Aufwendungen für Material und sonstige bezogene Leistungen sind aus Erläuterung 7 ersichtlich. Wertaufholungen von in der Vergangenheit auf Vorräte vorgenommenen Wertberichtigungen fanden wie im Vorjahr nicht statt. Die Verwertungsobjekte betreffen jene Liegenschaften, die betrieblich nicht mehr genutzt und für den späteren Verkauf entwickelt werden. Es handelt sich um ehemalige Bahnhofs- und Eisenbahnanlagen, die dem dauernden Betrieb dienen. Betroffen sind wesentliche Projekte, wie zum Beispiel die Flächen des ehemaligen Südbahnhofs und des Frachtenbahnhofs Wien Nord, die in großem Umfang entwickelt werden.

Die Wertminderungen des Berichtsjahres 2017 betragen rd. 1,6 Mio. EUR (Vj: rd. 1,2 Mio. EUR) und werden in den Aufwendungen für Material und bezogene Leistungen ausgewiesen.

Von den Verwertungsobjekten mit einem Buchwert von rd. 52,1 Mio. EUR (Vj: rd. 51,6 Mio. EUR) sind rd. 33,7 Mio. EUR (Vj: rd. 29,1 Mio. EUR) als langfristig einzustufen.

## 22. Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente

Dieser Posten gliedert sich wie folgt:

	31.12.2017 in Mio. EUR	31.12.2016 in Mio. EUR
Kassenbestand und Schecks	0,1	0,1
Guthaben bei Kreditinstituten	1,9	0,7
Kontokorrentkonto ÖBB-Finanzierungsservice GmbH (Konzernclearing)	20,6	119,6
<b>Gesamt</b>	<b>22,6</b>	<b>120,4</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 gemäß Geldflussrechnung setzt sich aus den oben angeführten liquiden Mitteln und den Verbindlichkeiten gegenüber der ÖBB-Finanzierungsservice GmbH in Höhe von rd. 122,9 Mio. EUR (Vj: rd. 20,8 Mio. EUR) aus dem Konzernclearing zusammen.

Nach periodischer Evaluierung dieses Bilanzpostens hat sich herausgestellt, dass bei Banken hinterlegte Kautionen und Sicherheitsleistungen eine Fälligkeit von mehr als drei Monaten haben, womit diese in die sonstigen Forderungen und Vermögenswerte umzugliedern waren. Um eine bessere Vergleichbarkeit herzustellen, wurde der Vorjahreswert um rd. 5,2 Mio. EUR verringert und die kurzfristigen sonstigen Forderungen um denselben Betrag erhöht.

## 23. Grundkapital, Anteile nicht beherrschender Gesellschafter

### Grundkapital

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

### Anteile nicht beherrschender Gesellschafter

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

Die nachstehende Tabelle zeigt 100% der Finanzinformationen zur WS-Service GmbH, jener Tochtergesellschaft des Konzerns mit Anteilen nicht beherrschender Gesellschafter (49%).

	31.12.2017 in Mio. EUR	31.12.2016 in Mio. EUR
langfristige Vermögenswerte	0,6	0,5
kurzfristige Vermögenswerte	2,7	2,1
langfristige Schulden	0,0	0,0
kurzfristige Schulden	2,0	1,5
<b>Nettovermögen</b>	<b>1,3</b>	<b>1,1</b>
<b>Buchwert der Anteile nicht beherrschender Gesellschafter (anteilig)</b>	<b>0,6</b>	<b>0,5</b>
Umsatzerlöse	8,8	7,7
Gewinn	0,9	0,7
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>0,9</b>	<b>0,7</b>
<i>Nicht beherrschenden Gesellschaftern zugeordneter Gewinn</i>	<i>0,4</i>	<i>0,3</i>
<i>Nicht beherrschenden Gesellschaftern zugeordnetes sonstiges Ergebnis</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>
Cashflow aus der betrieblichen Tätigkeit	1,3	1,3
Cashflow aus der Investitionstätigkeit	-0,2	-0,3
Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit	-0,7	-0,2
<b>Nettoerhöhung (Nettoabnahme) der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente</b>	<b>0,4</b>	<b>0,8</b>

## 24. Rücklagen und erwirtschaftetes Ergebnis

Die Kapitalrücklagen betragen unverändert zum Vorjahr rd. 538,9 Mio. EUR (Vj: rd. 538,9 Mio. EUR). Diese ergeben sich im Wesentlichen aus Umgründungsvorgängen in der Vergangenheit.

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

in Mio. EUR	Available-for-Sale-Rücklage		Cashflow-Hedge-Rücklage	
	Entwicklung Buchwert	darin enthaltene Ertragsteuern	Entwicklung Buchwert	darin enthaltene Ertragsteuern
<i>Stand 01.01.2016</i>	<i>8,4</i>	<i>0,0</i>	<i>-16,0</i>	<i>2,7</i>
Änderung der beizulegenden Zeitwerte	-2,8	0,0	3,3	-1,5
Realisierung von Gewinnen und Verlusten	1,3	0,0	5,9	-1,1
<b>Stand 31.12.2016</b>	<b>6,9</b>	<b>0,0</b>	<b>-6,8</b>	<b>0,1</b>
Änderung der beizulegenden Zeitwerte	-1,9	0,0	0,3	-0,2
Realisierung von Gewinnen und Verlusten	-0,1	0,0	7,9	-1,5
<b>Stand 31.12.2017</b>	<b>4,9</b>	<b>0,0</b>	<b>1,4</b>	<b>-1,6</b>

Darüber hinaus werden versicherungsmathematische Verluste aus der Neubewertung der Abfertigungsrückstellungen in Höhe von rd. 4,2 Mio. EUR (Vj: rd. 5,8 Mio. EUR) in der Position „erwirtschaftetes Ergebnis“ ausgewiesen. Weitere Erläuterungen zum Eigenkapital finden sich in der Aufstellung der Veränderungen des Eigenkapitals.

## 25. Finanzverbindlichkeiten

Die Finanzverbindlichkeiten setzen sich wie folgt zusammen:

<b>2017</b>				
<b>in Mio. EUR</b>	< 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	> 5 Jahre	Gesamt
Anleihen	0,0	5.386,3	8.869,9	14.256,2
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	6,7	227,3	3.759,0	3.993,0
Finanzverbindlichkeiten Leasing	7,9	64,1	18,5	90,5
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>7,9</i>	<i>20,5</i>	<i>4,0</i>	<i>32,4</i>
Übrige Finanzverbindlichkeiten	409,4	153,9	1.318,4	1.881,7
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>123,1</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>123,1</i>
<b>Gesamt</b>	<b>424,0</b>	<b>5.831,6</b>	<b>13.965,8</b>	<b>20.221,4</b>
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>131,0</i>	<i>20,5</i>	<i>4,0</i>	<i>155,5</i>

<b>2016</b>				
<b>in Mio. EUR</b>	< 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	> 5 Jahre	Gesamt
Anleihen	431,0	3.887,7	9.973,2	14.291,9
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	73,5	227,2	3.565,6	3.866,3
Finanzverbindlichkeiten Leasing	118,3	70,8	23,2	212,3
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>7,6</i>	<i>24,6</i>	<i>7,9</i>	<i>40,1</i>
Übrige Finanzverbindlichkeiten	1.273,7	197,0	38,1	1.508,8
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>21,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>21,0</i>
<b>Gesamt</b>	<b>1.896,5</b>	<b>4.382,7</b>	<b>13.600,1</b>	<b>19.879,3</b>
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>28,6</i>	<i>24,6</i>	<i>7,9</i>	<i>61,1</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 sowie dem Bund in Erledigung durch die Österreichischen Bundesfinanzierungsagentur (OeBFA).

Von den Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten betreffen rd. 3.953,2 Mio. EUR (Vj: rd. 3.755,9 Mio. EUR) Finanzierungen durch die Europäische Investitionsbank (EIB).

### Haftungen des Bundes

Haftungen des Bundes bestehen für Anleihen in Höhe von rd. 14.208,9 Mio. EUR (Vj: rd. 14.208,6 Mio. EUR). Weiters sind Verbindlichkeiten bei der EUROFIMA in Höhe von rd. 175,8 Mio. EUR (Vj: rd. 175,8 Mio. EUR) durch Haftungen des Bundes abgesichert.

## Emittierte Anleihen

Die Anleihen gliedern sich wie folgt:

Nominal	Währung	Laufzeit	ISIN	Zinssatz
1.000.000.000,00	EUR	2005 bis 2020	XS0232778083	3,5000%
300.000.000,00	EUR	2010 bis 2020 <sup>1)</sup>	XS0232778083	3,5000%
100.000.000,00	EUR	2006 bis 2036	XS0243862876	2,9900%
100.000.000,00	EUR	2006 bis 2036	XS0244522396	2,9900%
100.000.000,00	EUR	2006 bis 2036	XS0252697130	3,5000%
50.000.000,00	EUR	2006 bis 2036	XS0252721450	3,5000%
100.000.000,00	EUR	2006 bis 2036	XS0275973278	3,4900%
80.000.000,00	EUR	2006 bis 2036	XS0275974599	3,4900%
1.300.000.000,00	EUR	2007 bis 2022	XS0307792159	4,8750%
200.000.000,00	EUR	2008 bis 2022 <sup>1)</sup>	XS0307792159	4,8750%
100.000.000,00	EUR	2007 bis 2037	XS0321318163	4,0000% (Vj: 4,1715%) <sup>2)</sup>
100.000.000,00	EUR	2007 bis 2037	XS0324893626	4,0000% (Vj: 4,3975%) <sup>2)</sup>
50.000.000,00	EUR	2007 bis 2037	XS0324895670	4,0000% (Vj: 4,3975%) <sup>2)</sup>
100.000.000,00	EUR	2007 bis 2037	XS0328866982	4,0000% (Vj: 4,2270%) <sup>2)</sup>
50.000.000,00	EUR	2007 bis 2037	XS0331427905	4,0000% (Vj: 4,1950%) <sup>2)</sup>
50.000.000,00	EUR	2007 bis 2037	XS0336043517	3,9900%
1.250.000.000,00	EUR	2009 bis 2019	XS0436314545	4,5000%
100.000.000,00	EUR	2010 bis 2019 <sup>1)</sup>	XS0436314545	4,5000%
50.000.000,00	EUR	2011 bis 2019 <sup>1)</sup>	XS0436314545	4,5000%
100.000.000,00	EUR	2009 bis 2019	XS0463371236	3MoEURIBOR +0,46%
40.000.000,00	EUR	2009 bis 2019	XS0475835863	3,7500%
50.000.000,00	EUR	2010 bis 2030	XS0497430172	4,2100%
70.000.000,00	EUR	2010 bis 2030	XS0503724642	4,2000%
100.000.000,00	EUR	2010 bis 2030	XS0512125849	3,9000%
1.500.000.000,00	EUR	2010 bis 2025	XS0520578096	3,8750%
1.000.000.000,00	EUR	2011 bis 2021	XS0648186517	3,6250%
50.000.000,00	EUR	2011 bis 2021 <sup>1)</sup>	XS0648186517	3,6250%
1.000.000.000,00	EUR	2011 bis 2026	XS0691970601	3,5000%
200.000.000,00	EUR	2011 bis 2031	XS0717614951	4,0000%
1.350.000.000,00	EUR	2012 bis 2032	XS0782697071	3,3750%
1.000.000.000,00	EUR	2013 bis 2023	XS0949964810	2,2500%
75.000.000,00	EUR	2013 bis 2033	XS0954197470	2,1250%
1.000.000.000,00	EUR	2013 bis 2033	XS0984087204	3,0000%
1.000.000.000,00	EUR	2014 bis 2024	XS1138366445	1,0000%
500.000.000,00	EUR	2014 bis 2029	XS1071747023	2,2500%

1) Aufstockung

2) 2017 verringerten sich vereinbarungsgemäß die Zinssätze, nachdem ein vorzeitiges Kündigungsrecht nicht in Anspruch genommen wurde.

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

2015 wurden sechs Anleihen (rd. 108,5 Mio. USD) begeben, von denen drei (Vj: fünf) in Höhe von rd. 54,7 Mio. USD (Vj: rd. 85,7 Mio. USD) mit den CUSIP-Nummern A5790#AD0 (Laufzeitende 2026), A5790#AE8 (Laufzeitende 2025) und A5790#AF5 (Laufzeitende 2025) noch aushaften.

## Finanzverbindlichkeiten Leasing

Die 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 und der ÖBB-Personenverkehr AG. Diesen Verbindlichkeiten stehen Finanzforderungen an diese verbundenen Unternehmen gegenüber. Die Verbindlichkeiten aus Leasing gegenüber sonstigen Unternehmen resultieren insbesondere aus nicht verknüpften CBL-Transaktionen und betragen zum Stichtag rd. 58,0 Mio. EUR (Vj: rd. 172,2 Mio. EUR).

Finanzielle Vermögenswerte in Höhe von rd. 69,5 Mio. EUR (Vj: rd. 218,1 Mio. EUR) sind zur Bedeckung der Verbindlichkeiten aus CBL-Transaktionen verpfändet. Hinsichtlich dinglich bestellter Sicherheiten wird auf Erläuterung 14 verwiesen.

## Übrige Finanzverbindlichkeiten

Von den übrigen Finanzverbindlichkeiten in Höhe von rd. 1.881,7 Mio. EUR (Vj: rd. 1.508,8 Mio. EUR) betreffen rd. 1.287,9 Mio. EUR (Vj: rd. 1.000,0 Mio. EUR) Verbindlichkeiten gegenüber dem Bund (OeBFA).

Im Jahr 2016 wurde zur Refinanzierung einer getilgten Anleihe ein Darlehen der Republik Österreich im Volumen von 1 Mrd. EUR bei der OeBFA mit Laufzeit kleiner ein Jahr aufgenommen, das 2017 langfristig refinanziert wurde. Die ÖBB-Infrastruktur AG wird ab dem Jahr 2017 die notwendige Finanzierung vor allem über Darlehen der Republik Österreich in Erledigung durch die Österreichische Bundesfinanzierungsagentur (OeBFA) anstatt über eigene Anleiheemissionen am Kapitalmarkt aufnehmen. Die ÖBB-Infrastruktur AG zählt gemäß Eurostat-Kriterien zum Sektor Staat. Vor dem Hintergrund der günstigeren Zinskonditionen der Republik Österreich am Kapitalmarkt wurde in Abstimmung mit dem Bundesministerium für Finanzen und dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie die Entscheidung einer langfristigen Finanzierung über Darlehen der Republik getroffen. Alle bestehenden Anleihen der ÖBB-Infrastruktur AG und deren Garantien durch die Republik Österreich bleiben von dieser Erweiterung der Finanzierungsinstrumente der ÖBB-Infrastruktur AG unberührt.

Die Finanzverbindlichkeiten gegenüber dem Bund (OeBFA) gliedern sich wie folgt:

Nominale	Währung	Laufzeit	Nominalzinssatz	Effektivverzinsung
400.000.000,00	EUR	2017 - 2027	0,500%	0,5532%
50.000.000,00	EUR	2017 - 2027	6,250%	0,3983%
100.000.000,00	EUR	2017 - 2034	2,400%	1,0777%
200.000.000,00	EUR	2017 - 2047	1,500%	1,5492%
553.650.000,00	EUR	2017 - 2086	1,500%	1,7704% <sup>1)</sup>
1.303.650.000,00	EUR	Gesamt		

<sup>1)</sup> Durchschnittliche Effektivverzinsung

Die übrigen Finanzverbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen bestehen gegenüber der ÖBB-Finanzierungsservice GmbH und betreffen im Wesentlichen Verbindlichkeiten aus der laufenden Finanzierung im Ausmaß von rd. 122,9 Mio. EUR (Vj: rd. 20,8 Mio. EUR).

Die übrigen Finanzverbindlichkeiten gegenüber sonstigen Unternehmen bestehen im Wesentlichen aus EUROFIMA-Darlehen in der Höhe von rd. 175,8 Mio. EUR (Vj: rd. 175,8 Mio. EUR), aus Zinsabgrenzungen in Höhe von rd. 233,2 Mio. EUR (Vj: rd. 225,8 Mio. EUR) sowie aus Passivposten zu derivativen Finanzinstrumenten in Höhe von rd. 18,4 Mio. EUR (Vj: rd. 23,8 Mio. EUR). Von den derivativen Finanzinstrumenten betreffen Derivate mit einem Buchwert von rd. 4,2 Mio. EUR (Vj: rd. 7,0 Mio. EUR) Hedging-Instrumente.

In beiden Geschäftsjahren hat die Gesellschaft sämtliche Verpflichtungen aus den Darlehens- und Kreditverträgen erfüllt.

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

## 26. Rückstellungen

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

### 26.1. Personalarückstellungen

	31.12.2017 in Mio. EUR	31.12.2016 in Mio. EUR
gesetzliche Abfertigungen	27,8	28,1
Pensionen	1,0	1,1
Jubiläumsgelder	103,1	109,5
<b>Gesamt</b>	<b>131,9</b>	<b>138,7</b>

Bis auf die versicherungsmathematischen Gewinne oder Verluste 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:

	31.12.2017	31.12.2016
Abzinsungsfaktor Abfertigung und Pension	1,90%	1,80%
Abzinsungsfaktor Jubiläum	1,40%	1,30%
Gehaltssteigerungen	3,60%	3,80%
Pensionssteigerungen	2,00%	2,00%
Fluktuationsrate Jubiläum Mitarbeiter mit Definitivstellung	0,00 bis 3,07%	0,00 bis 3,03%
Fluktuationsrate Jubiläum übrige Angestellte	0,00 bis 7,81%	0,00 bis 7,93%

Bei den Abfertigungs- und Jubiläumsgeldern ist der Konzern üblicherweise folgenden versicherungsmathematischen Risiken ausgesetzt: Zinsänderungsrisiko und Gehaltsrisiko.

Zinsänderungsrisiko: Ein Rückgang des Anleihezinssatzes führt zu einer Erhöhung der Rückstellungen.

Gehaltsrisiko: Der Barwert der Rückstellungen wird auf Basis der zukünftigen Gehälter der begünstigten Arbeitnehmer ermittelt. Somit führen Gehaltserhöhungen der begünstigten Arbeitnehmer zu einer Erhöhung der Rückstellungen.

### Gesetzliche Abfertigungen

Für die sich aus einzelnen dienstrechtlichen oder vertraglichen Bestimmungen ergebenden Abfertigungsansprüche jener DienstnehmerInnen, die nicht MitarbeiterInnen mit Definitivstellung sind, wird eine Rückstellung für Abfertigungen eingestellt. Die Berechnung der Rückstellung erfolgt versicherungsmathematisch nach dem Anwartschaftsbarwertverfahren (PUC-Methode), das für Bewertungen nach IAS 19 vorgeschrieben ist. 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 2017 und 2016 rd. 3,2 Mio. EUR bzw. rd. 2,9 Mio. EUR in den beitragsorientierten Versorgungsplan (VBV Vorsorgekasse AG und APK-PENSIONSKASSE AG) eingezahlt.

Bei Pensionsantritt erhalten berechnete MitarbeiterInnen eine Abfertigung, die – abhängig von ihrer Dienstzeit – ein Mehrfaches ihres monatlichen Entgelts, maximal aber zwölf Monatsentgelte beträgt. Bei Beendigung des Dienstverhältnisses werden maximal drei Monatsentgelte sofort, darüber hinausgehende Beträge verteilt über einen Zeitraum von höchstens zehn Monaten ausgezahlt. Im Falle des Todes haben die Erben der berechtigten MitarbeiterInnen Anspruch auf 50% der Abfertigung.

Die folgende Tabelle zeigt die Komponenten der Nettoabfertigungsaufwendungen der Periode sowie die Entwicklung der Abfertigungsrückstellung in den beiden Berichtsjahren:

	2017 in Mio. EUR	2016 in Mio. EUR
<i>Barwert der Verpflichtung zum 01.01.</i>	<i>28,1</i>	<i>24,6</i>
Dienstzeitaufwand	1,4	1,2
Zinsaufwand	0,5	0,6
im Periodenergebnis erfasst	1,9	1,8
versicherungsmathematische Verluste (+) / Gewinne (-) aus Änderungen finanzieller Annahmen	-1,3	2,5
erfahrungsbedingte Anpassungen	-0,3	-0,1
im sonstigen Ergebnis erfasst	-1,6	2,4
Abfertigungszahlungen	-0,7	-0,8
Unternehmensverkäufe und -erwerbe sowie Übertritte im Konzern	0,1	0,1
<b>Barwert der Verpflichtung zum 31.12.</b>	<b>27,8</b>	<b>28,1</b>

Abfertigungsrückstellungen in Höhe von rd. 0,6 Mio. EUR werden in 2018, in Höhe von rd. 3,9 Mio. EUR in 2019 bis 2022 und in Höhe von rd. 23,3 Mio. EUR nach 2022 fällig. Die mittlere Restlaufzeit (Duration) beträgt 15,4 (Vj: 16,2) Jahre.

In der nachfolgenden Sensitivitätsanalyse für Abfertigungsverpflichtungen wird die Auswirkung resultierend aus Änderungen wesentlicher versicherungsmathematischer Annahmen auf die Verpflichtungen dargestellt. Es wurde jeweils ein wesentlicher Einflussfaktor verändert, während die übrigen Einflussgrößen konstant gehalten wurden.

In der Realität ist es jedoch eher unwahrscheinlich, dass diese Einflussgrößen nicht korrelieren. Die Ermittlung der Verpflichtung unter Anwendung von geänderten Parametern erfolgt analog zur Ermittlung der tatsächlichen Verpflichtung nach der Projected-Unit-Credit-Methode (PUC-Methode) gemäß IAS 19. Eine Änderung der versicherungsmathematischen Parameter würde sich wie folgt auswirken:

Sensitivitätsanalyse der Rückstellung für Abfertigungen	Veränderung der Annahme in %	Erhöhung des Parameters/ Veränderung DBO		Reduktion des Parameters/ Veränderung DBO	
		2017 in Mio. EUR	2016 in Mio. EUR	2017 in Mio. EUR	2016 in Mio. EUR
Zinssatz	+/-0,5	-2,2	-2,4	2,0	2,0
Bezugserhöhung	+/-0,5	1,9	2,0	-2,2	-2,4

### Jubiläumsgelder

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

Die Berechnung der Rückstellung erfolgte versicherungsmathematisch nach der 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:

	2017 in Mio. EUR	2016 in Mio. EUR
<i>Barwert der Verpflichtung zum 01.01.</i>	<i>109,5</i>	<i>109,0</i>
Dienstzeitaufwand	0,9	4,7
Zinsaufwand	1,4	1,9
Jubiläumsgeldzahlungen	-10,4	-10,2
Unternehmensverkäufe und -käufe sowie Übertritte im Konzern	0,2	0,3
Versicherungsmathematische Verluste (+) / Gewinne (-)	-2,5	3,8
erfahrungsbedingte Anpassungen	4,0	0,0
<b>Barwert der Verpflichtung zum 31.12.</b>	<b>103,1</b>	<b>109,5</b>

Die mittlere Restlaufzeit (Duration) beträgt 8,2 (Vj: 8,7) Jahre.

Sensitivitätsanalyse der Rückstellung für Jubiläumsgelder	Veränderung der Annahme in %	Erhöhung des Parameters/ Veränderung DBO		Reduktion des Parameters/ Veränderung DBO	
		2017 in Mio. EUR	2016 in Mio. EUR	2017 in Mio. EUR	2016 in Mio. EUR
Zinssatz	+/-0,5	-4,1	-4,5	4,2	4,9
Bezugserhöhung	+/-0,5	4,1	4,7	-4,0	-4,4

### Pensionen

#### Beitragsorientierte Versorgungssysteme

In Österreich werden Pensionsleistungen für Angestellte grundsätzlich durch die Sozialversicherungsträger und für Bahnbedienstete durch die Versicherungsanstalt für Eisenbahn und Bergbau und aufgrund § 52 Bundesbahngesetz vom Bund erbracht. Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern ist gesetzlich verpflichtet, Beiträge für Pensionen und Gesundheitsvorsorge für aktive MitarbeiterInnen mit Definitivstellung an die Versicherungsanstalt für Eisenbahn und Bergbau zu leisten. Zusätzlich bietet die Gesellschaft allen Angestellten des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns in Österreich einen beitragsorientierten Versorgungsplan an. Die Beiträge der Gesellschaft berechnen sich als Prozentsatz des Entgelts und dürfen 1,2% nicht übersteigen. Die Aufwendungen dieses Plans beliefen sich in den Jahren 2017 und 2016 auf rd. 9,2 Mio. EUR bzw. rd. 9,0 Mio. EUR.

## Leistungsorientiertes Versorgungssystem

Für einen ehemaligen Vorstand besteht ein leistungsorientierter Pensionsplan (Auszahlungen ab dem 60. Lebensjahr), für den der ÖBB-Infrastruktur-Konzern seit 2010 Zahlungen leistet. Der Plan, der über keine Kapitaldeckung verfügt, sieht Pensionszahlungen vor, die einen von den Beschäftigungsjahren abhängigen Prozentsatz des Gehalts betragen. Die Pension beläuft sich auf höchstens 13,2% des Letztbezugs, einschließlich der staatlichen Altersversorgung. Die Bewertung erfolgte nach versicherungsmathematischen Grundsätzen unter Annahme eines Abzinsungsfaktors von 1,9% (Vj: 2,0%) und eines Pensionsantrittsalters von 60 Jahren.

## 26.2. Sonstige Rückstellungen

in Mio. EUR	Stand 01.01.2017	Verbrauch	Auflösung	Zinseffekte	Zuführung	Stand 31.12.2017
Stilllegungskosten	77,5	-0,4	-13,2	0,3	1,7	65,9
Umweltschutzmaßnahmen	40,1	-0,1	-5,9	0,3	17,5	51,9
Freimachungen und ähnliche Verpflichtungen	17,3	-3,1	-4,5	0,1	8,8	18,6
Rechtsstreitigkeiten	9,3	-0,1	-1,6	0,0	2,4	10,0
Strom	10,9	-3,2	-0,7	0,1	0,2	7,3
Haftpflichtrenten	4,0	-0,2	-0,6	0,0	0,6	3,8
Steuern und Abgaben	0,8	0,0	-0,1	0,0	0,0	0,7
Übrige sonstige	40,2	-2,7	-0,3	0,1	6,7	44,0
<b>Summe sonstige Rückstellungen</b>	<b>200,1</b>	<b>-9,8</b>	<b>-26,9</b>	<b>0,9</b>	<b>37,9</b>	<b>202,2</b>
<i>davon langfristig</i>	<i>66,5</i>					<i>105,0</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 aufgrund von Kosten- und Zinssatzanpassungen Rückstellungen in Höhe von rd. 1,7 Mio. EUR (Vj: rd. 1,1 Mio. EUR) gebildet. Die Auflösung der Rückstellung betrifft im Jahr 2017 verkaufte Strecken. Des Weiteren wurde im Bilanzierungszeitraum mit Erwerbern von Bahnstrecken vereinbart, dass diese die Rückbauverpflichtung gegen Gewährung eines Kostenbeitrages übernehmen. Insoweit die Rückstellungen die zugesagten Kostenbeiträge überstiegen haben, wurden diese aufgelöst.

Die Rückstellung für Umweltschutzmaßnahmen betrifft erwartete Sanierungsmaßnahmen für Bodenkontaminierungen. Die Rückstellung wurde aufgrund der entsprechenden gesetzlichen Vorschriften mit den wahrscheinlich zu erwartenden Aufwendungen erfasst. Die Rückstellung für Umweltschutzmaßnahmen wurde 2017 in Höhe von rd. 5,9 Mio. EUR aufgelöst. Der Großteil der Auflösung resultiert daraus, dass Grundstücke aus dem Verdachtsflächenkataster für Kontaminierungen gestrichen werden. Für Umweltschutzmaßnahmen bestehen unverändert zum Vorjahr Erstattungsansprüche in Höhe von rd. 9,3 Mio. EUR, die unter den sonstigen Forderungen ausgewiesen werden. Aufgrund von im Jahr 2017 identifizierten Bodenkontaminierungen durch Schwermetallbelastungen in der Nähe von Bahnstrommasten wurde in der Berichtsperiode eine zusätzliche Umweltschutzrückstellung in Höhe von rd. 16,7 Mio. EUR gebildet.

Die Rückstellung für Freimachungen und ähnliche Verpflichtungen beinhaltet Freimachungskosten im Zusammenhang mit Immobilienverkäufen. Bei der Rückstellung für Freimachungskosten kam es aufgrund einer Neueinschätzung eines Sachverhalts zu einer Auflösung der Rückstellung in Höhe von rd. 4,1 Mio. EUR, da die tatsächliche Kontamination geringer als erwartet war.

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.

Für langfristige Strom-Einkaufsverträge, die durch die Netzöffnung im Jahr 2016 zu belastenden Verträgen wurden, wurden Rückstellungen in Höhe von rd. 7,3 Mio. EUR (Vj: rd. 10,9 Mio. EUR) gebildet, da ein Ausgleich über die Netzkosten nicht erwartet wird.

Die Verpflichtungen aus Haftpflichtrenten werden auf Basis von Sterbetafeln errechnet und mit einem Diskontierungszinssatz von 0,56% (Vj: 0,17%) abgezinst.

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 0,56% (Vj: 0,2-0,8%) abgezinst. Anpassungen aufgrund der Änderung des Diskontierungsfaktors fielen in einem unwesentlichen Umfang an. Von den sonstigen Rückstellungen sind rd. 105,0 Mio. EUR (Vj: rd. 66,5 Mio. EUR) als langfristig einzustufen. Bei diesen Rückstellungen liegt der erwartete Zahlungszeitpunkt nach 2018. Bei den als kurzfristig eingestuften Rückstellungen wird damit gerechnet, dass es im Jahr 2018 zu einem Mittelabfluss kommt, wobei überwiegend die Rückstellungen für Rechtsstreitigkeiten sowie Teile der Rückstellungen für Umweltschutzmaßnahmen und Stilllegungskosten, Freimachungskosten und ähnliche Verpflichtungen als kurzfristig eingestuft wurden. Sofern Unsicherheiten über die Fälligkeit bestehen, wurden die betroffenen Rückstellungen überwiegend als kurzfristig eingestuft (betrifft im Wesentlichen die übrigen sonstigen Rückstellungen).

## 27. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten

2017			
in Mio. EUR	kurzfristig	langfristig	Gesamt
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	470,9	0,0	470,9
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	48,1	0,0	48,1
<i>davon gegenüber Dritten</i>	422,8	0,0	422,8
Sonstige Verbindlichkeiten	757,4	33,3	790,7
<i>davon Abgrenzung Bundeszuschüsse</i>	621,1	0,0	621,1
<i>davon Abgrenzungen Personal</i>	63,0	0,0	63,0
<i>davon aus Steuern</i>	28,1	0,0	28,1
<i>davon im Rahmen der sozialen Sicherheit</i>	12,0	0,0	12,0
<b>Gesamt</b>	<b>1.228,3</b>	<b>33,3</b>	<b>1.261,6</b>

2016			
in Mio. EUR	kurzfristig	langfristig	Gesamt
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	602,4	0,0	602,4
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	30,4	0,0	30,4
<i>davon gegenüber Dritten</i>	572,0	0,0	572,0
Sonstige Verbindlichkeiten	526,6	38,7	565,3
<i>davon Abgrenzung Bundeszuschüsse</i>	395,5	0,0	395,5
<i>davon Abgrenzungen Personal</i>	64,5	0,0	64,5
<i>davon aus Steuern</i>	24,9	0,0	24,9
<i>davon im Rahmen der sozialen Sicherheit</i>	10,9	0,0	10,9
<b>Gesamt</b>	<b>1.129,1</b>	<b>38,7</b>	<b>1.167,7</b>

In den Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sind in der Höhe von rd. 15,2 Mio. EUR (Vj: rd. 20,5 Mio. EUR) Verbindlichkeiten mit einer Restlaufzeit von mehr als 1 Jahr enthalten, die aber aufgrund von IAS 1.70 trotzdem als kurzfristig auszuweisen sind.

In den Abgrenzungen für Personal werden vor allem die Posten Überstunden und nicht konsumierte Urlaube in Höhe von rd. 57,9 Mio. EUR (Vj: rd. 55,2 Mio. EUR) ausgewiesen.

Die übrigen sonstigen Abgrenzungen innerhalb der sonstigen Verbindlichkeiten enthalten im Wesentlichen abzugrenzende Erträge aus Baurechtsverträgen über rd. 34,3 Mio. EUR (Vj: rd. 40,1 Mio. EUR).

Weitere Angaben zu der Abgrenzung Bundeszuschüsse finden sich in der Erläuterung 32.

Am 19.02.2018 wurde seitens der Schienen-Control-Kommission (SCK) der Bescheid für das Entgelt zur Bahnstromnetznutzung erlassen und am 27.02.2018 zugestellt. In diesem Bescheid wurden die für 2017 zugestanden und anzuwendenden Maximaltarife vorgeschrieben. Im Konzernabschluss 2017 wurde aufgrund des laufenden Verfahrens bereits eine entsprechende bilanzielle Vorsorge getroffen. Seitens der ÖBB-Infrastruktur AG wurde beim Bundesverwaltungsgericht Beschwerde gegen den Bescheid eingebracht sowie eine aufschiebende Wirkung beantragt. Der Bescheid ist somit noch nicht rechtskräftig.

## C. SONSTIGE ANGABEN ZUM KONZERNABSCHLUSS

### 28. Sonstige Haftungen und Eventualverbindlichkeiten

	2017 in Mio. EUR	2016 in Mio. EUR
Haftungen aus Leasingverhältnissen	54,3	237,7
Sonstige Eventualschulden	21,4	21,5
<b>Gesamt</b>	<b>75,7</b>	<b>259,2</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 zugrunde liegenden Veranlagungen – wie bisher – weiterhin ihren Zahlungsverpflichtungen vertragskonform nachkommen und somit keine über die bei Abschluss der Transaktion geleisteten Zahlungen hinausgehenden Mittelabflüsse zu erwarten sind. Die Vertragspartner der betroffenen Veranlagungen weisen ein Rating bei Standard & Poor's von zumindest AA+ auf oder es bestehen subsidiär Gewährträgerhaftungen der Öffentlichen Hand. Aufgrund des aufrechten Schuldverhältnisses des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns aus den Cross-Border-Leasing-Verträgen hinsichtlich der noch nicht getilgten Leasingverbindlichkeiten erfolgt ein entsprechender Vermerk dieser Verpflichtungen unter den Eventualverbindlichkeiten. Für die noch nicht getilgten Leasingverpflichtungen bestehen Sicherheiten in Form von verpfändeten Veranlagungen.

Die angegebenen sonstigen Eventualschulden betreffen Garantien und ungewisse Schulden, wobei der Umfang der Mittelabflüsse vom künftigen Geschäftsverlauf abhängig ist.

Im Falle einer Inanspruchnahme aus Cross-Border-Leasing-Verpflichtungen bestehen Regressansprüche gegenüber anderen Gesellschaften des ÖBB-Konzerns in Höhe von rd. 54,3 Mio. EUR (Vj: rd. 237,7 Mio. EUR).

### 29. Finanzinstrumente

#### 29.1. Risikomanagement

Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern unterliegt hinsichtlich seiner finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten insbesondere Risiken aus der Veränderung von Wechselkursen, Zinssätzen und Bonitäten der Vertragspartner (Kreditrisiko). Finanzielles Risikomanagement wird als Management von Marktrisiken angesehen und bedeutet die ökonomisch orientierte Steuerung der Portfolios der Einzelgesellschaften im Hinblick auf die Entwicklung von Zinsen, Währungen und Commodities. Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern verwendet derivative Finanzinstrumente, um diese Risiken wirtschaftlich abzusichern. Derivative Finanzinstrumente werden nur unter Bezugnahme auf ein Grundgeschäft abgeschlossen.

Kernaufgabe des Risikomanagements ist die Identifizierung, Bewertung und Begrenzung finanzwirtschaftlicher Risiken. Risikobegrenzung bedeutet nicht die völlige Ausschließung finanzieller Risiken, sondern eine sinnvolle Steuerung jederzeit quantifizierter Risikopositionen innerhalb eines konkret vorgegebenen Handlungsrahmens.

Die ÖBB-Holding AG, die Finanzgeschäfte im Namen und auf Rechnung der ÖBB-Infrastruktur AG und ihrer Tochterunternehmen nur nach deren Zustimmung und Auftrag durchführt, hat ein risikoorientiertes Kontrollumfeld geschaffen, das unter anderem Richtlinien und Abläufe für die Beurteilung von Risiken, die Genehmigung, das Berichtswesen und die Überwachung von Finanzinstrumenten umfasst. An oberster Stelle steht bei sämtlichen Finanzaktivitäten der Schutz des Vermögens des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns.

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 der Marktentwicklung)
- Barwertrisiko (Wertänderung des Portfolios)

Risiken aus Marktziinsänderungen können das Finanzergebnis des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns aufgrund der gegebenen Bilanzstruktur beeinflussen. Es gilt daher, mögliche Marktzinsschwankungen über ein mit den Konzerngesellschaften abzustimmendes Niveau hinaus zum Beispiel mit dem Einsatz derivativer Finanzinstrumente einzuschränken, um deren Einfluss auf die Ergebnisentwicklung gering zu halten.

Der Abschluss geeigneter derivativer Instrumente zum Management von Zinsrisiken (Zinsswaps) basiert auf Portfolioanalysen und -empfehlungen seitens der ÖBB-Holding AG und entsprechenden Entscheidungen der Gesellschaften des Teilkonzerns ÖBB-Infrastruktur AG. Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern unterliegt Zinsrisiken hauptsächlich in der Eurozone. Unter Berücksichtigung der gegebenen Schuldenstruktur werden Zinsderivate eingesetzt, um die Risikostrategie möglichst effizient umzusetzen.

<b>Finanzinstrumente (kurz- und langfristig)</b>	fixverzinsliche Finanzinstrumente	variabel verzinsliche Finanzinstrumente
<b>31.12.2017</b>	in Mio. EUR	in Mio. EUR
Finanzielle Vermögenswerte	180,5	0,0
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	0,0	22,6
<b>Gesamt</b>	<b>180,5</b>	<b>22,6</b>
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>32,5</i>	<i>20,6</i>
Finanzverbindlichkeiten	19.833,4	130,9
<i>davon gegenüber dem Bund (OeBFA)</i>	<i>1.287,9</i>	<i>0,0</i>
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>32,5</i>	<i>122,9</i>

<b>Finanzinstrumente (kurz- und langfristig)</b>	fixverzinsliche Finanzinstrumente	variabel verzinsliche Finanzinstrumente
<b>31.12.2016</b>	in Mio. EUR	in Mio. EUR
Finanzielle Vermögenswerte	423,7	0,0
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	0,0	120,3
<b>Gesamt</b>	<b>423,7</b>	<b>120,3</b>
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>40,0</i>	<i>119,6</i>
Finanzverbindlichkeiten	19.579,8	49,5
<i>davon gegenüber dem Bund (OeBFA)</i>	<i>1.000,0</i>	<i>0,0</i>
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>40,0</i>	<i>20,8</i>

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

#### Sensitivitätsanalyse Zinsrisiko

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

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

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 Cashflow Hedges zur Absicherung zinsbedingter Zahlungsstromschwankungen designiert wurden, haben Auswirkungen auf

die Cashflow-Hedge-Rücklage im Eigenkapital und werden daher bei den eigenkapitalbezogenen Sensitivitätsberechnungen berücksichtigt.

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

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

Sensitivitätsanalyse Zinsrisiko 31.12.2017 in Mio. EUR	Wirksamkeit in GuV		Wirksamkeit im Eigenkapital	
	+100 Basispunkte	-100 Basispunkte	+100 Basispunkte	-100 Basispunkte
<b>Vermögenswerte</b>				
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	0,4	-0,1	0,1	-0,1
<b>Schulden</b>				
Finanzverbindlichkeiten	-0,7	0,1	2,5	-2,1

Sensitivitätsanalyse Zinsrisiko 31.12.2016 in Mio. EUR	Wirksamkeit in GuV		Wirksamkeit im Eigenkapital	
	+100 Basispunkte	-100 Basispunkte	+100 Basispunkte	-100 Basispunkte
<b>Vermögenswerte</b>				
Finanzielle Vermögenswerte	0,0	0,0	0,3	-0,3
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	0,8	-0,1	0,1	-0,1
<b>Schulden</b>				
Finanzverbindlichkeiten	-0,3	0,3	3,0	-3,1

### 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 Nettowährungsrisiko:

Währungssensitive Finanzinstrumente 2017	USD in Mio.
Übrige finanzielle Vermögenswerte	175,0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-1,0
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	-180,0
	<b>-6,0</b>

Währungssensitive Finanzinstrumente 2016	USD in Mio.
Übrige finanzielle Vermögenswerte	398,0
Sonstige Verbindlichkeiten	-1,0
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	-405,0
<b>Nettowährungsrisiko</b>	<b>-8,0</b>

### Sensitivitätsanalyse Währungsrisiko

Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern war demnach in beiden Geschäftsjahren nur im geringen Umfang Währungsrisiken aus ungesicherten Fremdwährungsverbindlichkeiten ausgesetzt. Wenn der Euro gegenüber dem US-Dollar um

10% aufgewertet (abgewertet) worden wäre, gäbe es zu beiden Bilanzstichtagen keine wesentlichen Ergebniseffekte.

### 29.1.c. Kreditrisiko

Das Kontrahentenrisiko erfasst das Schadenspotenzial aufgrund von Nichterfüllung finanzieller Verpflichtungen durch Finanzpartner (vornehmlich Geldmarktgeschäfte, Veranlagungen, barwertig positive Derivate). Die dem Kontrahentenrisiko-Management zugrunde liegenden und für jeden Finanzpartner individuell vergebenen Limits werden von der ÖBB-Holding AG täglich auf Einhaltung überprüft. Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern unterhält Geschäftsbeziehungen nur zu Finanzpartnern, die über ein definiertes Rating verfügen und für die eine objektive Risikoeinstufung des Kapitalmarkts vorliegt.

Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern hat ein Kontrahentenrisiko-Management eingeführt, bei dem die Limitermittlung und Limitvergabe primär auf der Auswertung von Credit-Default-Swap-Daten der ÖBB-Holding-Konzern-Finanzpartner basiert. Hierdurch ist eine schnelle Reaktion auf sich verändernde Risikoeinschätzungen des Kapitalmarkts hinsichtlich der Finanzpartner sichergestellt. Die jeweils aktuellen Limits und deren Ausnutzung werden täglich überwacht, um auf Marktstörungen zeitnah und risikoorientiert reagieren zu können.

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

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

	Bruttoexposure (Buchwert zuzüglich Wertberichtigungen) in Mio. EUR	abzüglich Sicherheiten (Fair Value) in Mio. EUR	Netto-Exposure in Mio. EUR
<b>Kreditrisiko aus bilanziellen Finanzinstrumenten</b>			
<b>Gesamtexposure 2017</b>			
Finanzielle Vermögenswerte	221,5	-63,5	158,0
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	147,4	0,0	147,4
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	56,7	0,0	56,7
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	22,6	0,0	22,6
<b>Risiko lang- und kurzfristige Vermögenswerte</b>	<b>448,2</b>	<b>-63,5</b>	<b>384,7</b>
<i>davon weder überfällig, noch wertberichtigt</i>			342,4
<i>davon nicht überfällig, aber wertberichtigt</i>			1,6
<i>davon überfällig, aber nicht wertberichtigt</i>			27,2
<i>davon überfällig und wertberichtigt</i>			13,5
<b>Kreditrisiko aus übernommenen Haftungen</b>	<b>75,7</b>	<b>-54,3</b>	<b>21,4</b>
<b>Gesamtkreditrisiko 31.12.2017</b>	<b>523,9</b>	<b>-117,8</b>	<b>406,1</b>
<b>Gesamtexposure 2016</b>			
Finanzielle Vermögenswerte	458,9	-130,7	328,2
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	154,9	0,0	154,9
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	49,3	0,0	49,3
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	120,4	0,0	120,4
<b>Risiko lang- und kurzfristige Vermögenswerte</b>	<b>783,5</b>	<b>-130,7</b>	<b>652,8</b>
<i>davon weder überfällig, noch wertberichtigt</i>			624,7
<i>davon nicht überfällig, aber wertberichtigt</i>			0,4
<i>davon überfällig, aber nicht wertberichtigt</i>			14,0
<i>davon überfällig und wertberichtigt</i>			13,7
<b>Kreditrisiko aus übernommenen Haftungen</b>	<b>259,2</b>	<b>-237,7</b>	<b>21,5</b>
<b>Gesamtkreditrisiko 31.12.2016</b>	<b>1.042,7</b>	<b>-368,4</b>	<b>674,3</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 Liquiditätsspielraums für alle Gesellschaften des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns. Liquiditätsrisiko für den ÖBB-Infrastruktur-Konzern bedeutet zudem jede Einschränkung der Verschuldungs- und Kapitalaufnahmefähigkeit (zum Beispiel durch eine schlechtere Kreditbeurteilung einer Ratingagentur oder durch ein bankeninternes Rating) im Hinblick auf Volumen und Konditionen für die Bereitstellung von finanziellen Mitteln, wodurch die Umsetzung der Unternehmensstrategie oder der finanzielle Handlungsspielraum beeinträchtigt werden könnten.

Die Aufgabe liegt daher in der Analyse des Liquiditätsrisikos sowie in der konsequenten Sicherung der Liquidität (vor allem durch Liquiditätsplanung, Vereinbarung ausreichender Kreditlinien und ausreichende Diversifizierung der Kreditgeber). Aus den nachfolgenden Tabellen sind die vertraglich vereinbarten (undiskontierten) Zins- und Tilgungszahlungen der originären und derivativen finanziellen Verbindlichkeiten ersichtlich. Die tatsächlich erwarteten Fälligkeiten weichen von den vertraglich vereinbarten nicht ab.

in Mio. EUR	Buchwert	31.12.2017	nicht zahlungs-wirksame Buchwerte		Cashflows 2018 zu zahlungswirk-samen Buchwerten		Cashflows 2019-22 zu zahlungswirk-samen Buchwerten		Cashflows 2023 ff. zu zahlungswirk-samen Buchwerten	
			Zinsen *)	Tilgung *)	Zinsen	Tilgung	Zinsen	Tilgung	Zinsen	Tilgung
			2018	2018	2019-2022	2019-2022	2023 ff.	2023 ff.		
<b>Originäre finanzielle Verbindlichkeiten</b>										
Anleihen	14.256,2	45,7	487,8	0,0	1.628,3	5.386,3	1.897,4	8.824,2		
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	3.993,0	0,0	113,5	6,7	435,8	227,3	915,7	3.759,0		
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing, Sublease und CBL	90,5	90,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0		
übrige Finanzverbindlichkeiten	1.863,3	40,4	24,4	159,6	86,9	128,4	661,5	1.300,1		
Verbindlichkeiten aus Lieferungen u. Leistungen	464,3	0,0	0,0	449,1	0,0	15,2	0,0	0,0		
Sonstige Verbindlichkeiten	18,6	0,0	0,0	18,6	0,0	0,0	0,0	0,0		
<b>Summe</b>	<b>20.685,9</b>	<b>176,6</b>	<b>625,7</b>	<b>634,0</b>	<b>2.151,0</b>	<b>5.757,2</b>	<b>3.474,6</b>	<b>13.883,3</b>		

\*) Die übrigen Finanzverbindlichkeiten enthalten Verbindlichkeiten aus abgegrenzten Zinszahlungen für Anleihen und Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten. Die tatsächlichen Zinszahlungen 2018 aus diesen abgegrenzten Verbindlichkeiten werden in der Zeile Anleihen und Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten und nicht bei den übrigen Finanzverbindlichkeiten dargestellt.

in Mio. EUR	Buchwert	31.12.2016	nicht zahlungs-wirksame Buchwerte		Cashflows 2017 zu zahlungswirk-samen Buchwerten		Cashflows 2018-21 zu zahlungswirk-samen Buchwerten		Cashflows 2022 ff. zu zahlungswirk-samen Buchwerten	
			Zinsen *)	Tilgung *)	Zinsen	Tilgung	Zinsen	Tilgung	Zinsen	Tilgung
			2017	2017	2018-2021	2018-2021	2022 ff.	2022 ff.		
<b>Originäre finanzielle Verbindlichkeiten</b>										
Anleihen	14.291,9	81,3	489,0	400,1	1.712,5	3.887,7	1.981,0	9.922,8		
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	3.866,3	65,5	109,0	8,0	432,3	227,2	940,0	3.565,6		
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing, Sublease und CBL	212,2	212,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0		
übrige Finanzverbindlichkeiten	1.485,0	58,8	7,4	1.021,9	17,1	165,7	0,7	12,9		
Verbindlichkeiten aus Lieferungen u. Leistungen	602,0	0,0	0,0	581,5	0,0	20,5	0,0	0,0		
Sonstige Verbindlichkeiten	21,8	0,0	0,0	21,8	0,0	0,0	0,0	0,0		
<b>Summe</b>	<b>20.479,2</b>	<b>417,8</b>	<b>605,4</b>	<b>2.033,3</b>	<b>2.161,9</b>	<b>4.301,1</b>	<b>2.921,7</b>	<b>13.501,3</b>		

\*) Die übrigen Finanzverbindlichkeiten enthalten Verbindlichkeiten aus abgegrenzten Zinszahlungen für Anleihen und Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten. Die tatsächlichen Zinszahlungen 2017 aus diesen abgegrenzten Verbindlichkeiten werden in der Zeile Anleihen und Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten und nicht bei den übrigen Finanzverbindlichkeiten dargestellt.

Die oben dargestellten Zinsen und Tilgungen der finanziellen Verbindlichkeiten beinhalten nicht jene aus aktuellen und ehemaligen CBL-Transaktionen und Sublease-Vereinbarungen. Diesen Tilgungen und Zinsen stehen gleichlautende Einnahmen gegenüber, welche im Cashflow mit Zinsen und Tilgungen der finanziellen Verbindlichkeiten saldiert wurden, da die Zahlungen nicht über die Bankkonten des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns gehen. Vielmehr werden die Einnahmen aus den Vermögenswerten vom Schuldner direkt an den Gläubiger überwiesen.

in Mio. EUR	Buchwert 31.12.2017	Cashflows 2018		Cashflows 2019-22		Cashflows 2023 ff.	
		Zinsen 2018	Tilgung 2018	Zinsen 2019-2022	Tilgung 2019-2022	Zinsen 2023 ff.	Tilgung 2023 ff.
<b>Derivative finanzielle Verbindlichkeiten</b>							
Zinsderivate ohne Hedge-Beziehung	4,0	0,8	0,0	3,3	0,0	0,0	0,0
Stromderivate - Cashflow Hedges	0,0	0,0	0,3	0,0	0,0	0,0	0,0
Zinsderivate - Cashflow Hedges	4,2	2,9	0,0	1,5	0,0	0,0	0,0
Sonstige Derivate ohne Hedge-Beziehung	10,2	0,0	80,0	0,0	38,2	0,0	3,9
<b>Gesamt</b>	<b>18,4</b>	<b>3,7</b>	<b>80,3</b>	<b>4,8</b>	<b>38,2</b>	<b>0,0</b>	<b>3,9</b>
<b>Finanzgarantien</b>							
Haftung aus Cross-Border-Lease	54,3	3,9	2,7	13,3	13,3	4,9	38,3
Sonstige Eventualverbindlichkeiten	21,4	0,0	5,7	0,0	8,7	0,0	7,0

in Mio. EUR	Buchwert 31.12.2016	Cashflows 2017		Cashflows 2018-21		Cashflows 2022 ff.	
		Zinsen 2017	Tilgung 2017	Zinsen 2018-2021	Tilgung 2018-2021	Zinsen 2022 ff.	Tilgung 2022 ff.
<b>Derivative finanzielle Verbindlichkeiten</b>							
Zinsderivate ohne Hedge-Beziehung	3,4	0,3	0,0	1,3	0,0	0,3	0,0
Stromderivate - Cashflow Hedges	0,1	0,0	3,2	0,0	0,0	0,0	0,0
Zinsderivate - Cashflow Hedges	6,9	2,8	0,0	4,3	0,0	0,0	0,0
Sonstige Derivate ohne Hedge-Beziehung	13,4	0,0	36,8	0,0	9,1	0,0	4,1
<b>Gesamt</b>	<b>23,8</b>	<b>3,1</b>	<b>40,0</b>	<b>5,6</b>	<b>9,1</b>	<b>0,3</b>	<b>4,1</b>
<b>Finanzgarantien</b>							
Haftung aus Cross-Border-Lease	237,7	11,3	175,9	16,3	14,0	8,9	47,8
Sonstige Eventualverbindlichkeiten	21,5	0,0	6,9	0,0	5,4	0,0	9,2

Einbezogen wurden alle Finanzinstrumente, die am Abschlussstichtag im Bestand waren und für die bereits Zahlungen vertraglich vereinbart waren. Planzahlen für zukünftige neue Schulden wurden bei den dargestellten künftigen Zahlungsströmen nicht berücksichtigt. Fremdwährungsbeträge wurden jeweils mit dem Stichtagskurs umgerechnet. Die variablen Zinszahlungen aus den Finanzinstrumenten wurden unter Zugrundelegung der am 31.12.2017 und am 31.12.2016 bestehenden Zinssätze ermittelt.

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

in Mio. EUR	Buchwert 31.12.2017	Cashflows 2018		Cashflows 2019-22		Cashflows 2023 ff.	
		Zinsen 2018	Tilgung 2018	Zinsen 2019-2022	Tilgung 2019-2022	Zinsen 2023 ff.	Tilgung 2023 ff.
<b>Derivative finanzielle Vermögenswerte</b>							
Stromderivate ohne Hedge-Beziehung	22,2	0,0	51,2	0,0	5,2	0,0	0,0
Stromderivate - Cashflow Hedges	6,3	0,0	8,4	0,0	13,5	0,0	0,0
<b>Gesamt</b>	<b>28,5</b>	<b>0,0</b>	<b>59,6</b>	<b>0,0</b>	<b>18,7</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>

in Mio. EUR	Buchwert 31.12.2016	Cashflows 2017		Cashflows 2018-21		Cashflows 2022 ff.	
		Zinsen 2017	Tilgung 2017	Zinsen 2018-2021	Tilgung 2018-2021	Zinsen 2022 ff.	Tilgung 2022 ff.
<b>Derivative finanzielle Vermögenswerte</b>							
Stromderivate ohne Hedge-Beziehung	13,7	0,0	58,9	0,0	26,5	0,0	0,0
Sonstige Derivate - Cashflow Hedges	2,2	0,0	12,4	0,0	9,9	0,0	0,0
Zinsderivate - Cash Flow Hedges	0,1	-0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>Gesamt</b>	<b>16,0</b>	<b>-0,1</b>	<b>71,3</b>	<b>0,0</b>	<b>36,4</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 „Cashflow Hedge“ zu unterscheiden.

Bei als Cashflow Hedge designierten Cross Currency Swaps wird als gesichertes Risiko das reine Währungsrisiko, die Wertänderung des Grundgeschäfts aufgrund von Spotkursänderungen, einbezogen. Gemäß IAS 39.100 wird der gegengleiche Betrag aus der Cashflow-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 wird hingegen die Möglichkeit der Designation als Cashflow 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 sowie Schulden und geplanten Transaktionen als auch die Einschätzung des Wirksamkeitsgrades 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.

#### Cashflow Hedges – Zinsänderungs- und 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 Cashflow Hedges:

Finanzinstrumente Laufzeitende	31.12.2017		31.12.2016		
	Anzahl Swaps	Nominalvolumen in Mio. EUR	Anzahl Swaps	Nominalvolumen in Mio. EUR	
Bestand	3	137,0	Bestand	5	202,5
<i>davon Laufzeitende 2018</i>	<i>2</i>	<i>37,0</i>	<i>davon Laufzeitende 2017</i>	<i>2</i>	<i>65,5</i>
<i>davon Laufzeitende 2019</i>	<i>1</i>	<i>100,0</i>	<i>davon Laufzeitende 2018</i>	<i>2</i>	<i>37,0</i>
<i>davon Laufzeitende 2020</i>	<i>0</i>	<i>0,0</i>	<i>davon Laufzeitende 2019</i>	<i>1</i>	<i>100,0</i>

Die Wirksamkeit der Sicherungsbeziehung wird prospektiv mit der Critical-Terms-Match-Methode 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 in der Cashflow-Hedge-Rücklage erfasste Beträge in Höhe von rd. 0,3 Mio. EUR (Vj: rd. 3,3 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 gebucht, in der die entsprechenden Zinszahlungen aus dem Grundgeschäft erfolgswirksam werden (2017: rd. 2,9 Mio. EUR [Vj: rd. 3,1 Mio. EUR]). Des Weiteren wurden ineffektive Teile bei Hedge-Accounting-Beziehungen in Höhe von rd. 0,02 Mio. EUR (Vj: rd. 0,02 Mio. EUR) ertragswirksam erfasst.

**Stromderivate**

## a) Cashflow Hedges

Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern hat Stromgeschäfte (langfristige Beschaffungsverträge, Stromforwards einkaufs- und verkaufsseitig) abgeschlossen, wobei neben der Absicherung des Strombeschaffungspreises die Bewirtschaftung des Erzeugungspotfolios 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, die 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	31.12.2017		31.12.2016	
	Anzahl Swaps	Nominalvolumen in Mio. EUR	Anzahl Swaps	Nominalvolumen in Mio. EUR
Bestand	17	20,8	21	23,8
<i>davon Laufzeitende 2018</i>	<i>7</i>	<i>7,7</i>	<i>11</i>	<i>14,4</i>
<i>davon Laufzeitende 2019</i>	<i>6</i>	<i>6,8</i>	<i>4</i>	<i>4,0</i>
<i>davon Laufzeitende 2020</i>	<i>4</i>	<i>6,3</i>	<i>5</i>	<i>4,1</i>
<i>davon Laufzeitende 2021</i>	<i>0</i>	<i>0,0</i>	<i>1</i>	<i>1,3</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 Grundgeschäfts beträgt. Bei den gebildeten Sicherungsbeziehungen handelt es sich um Micro-Hedges, bei denen alle Parameter des Grund- und des Absicherungsgeschäfts, 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 Grundgeschäfts gegenübergestellt.

Die Marktwertermittlung der Stromeinkaufs- und -verkaufsforswards 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 2017 rd. 7,3 Mio. EUR (Vj: rd. 10,1 Mio. EUR) abzüglich Ertragsteuern von rd. 1,7 Mio. EUR (Vj: rd. 2,6 Mio. EUR) über das sonstige Ergebnis in der Cashflow-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 Cashflow Hedges erfüllen.

Stromderivate ohne Hedge-Beziehungen Laufzeitende	31.12.2017		31.12.2016	
	Anzahl Swaps Einkauf	Nominalvolumen in Mio. EUR	Anzahl Swaps Verkauf	Nominalvolumen in Mio. EUR
Bestand	97	116,0	60	58,6
<i>davon Laufzeitende 2018</i>	<i>65</i>	<i>77,9</i>	<i>55</i>	<i>53,4</i>
<i>davon Laufzeitende 2019</i>	<i>25</i>	<i>28,3</i>	<i>5</i>	<i>5,2</i>
<i>davon Laufzeitende 2020</i>	<i>7</i>	<i>9,9</i>	<i>0</i>	<i>0,0</i>

Stromderivate ohne Hedge-Beziehungen Laufzeitende	31.12.2017		31.12.2016	
	Anzahl Swaps Einkauf	Nominalvolumen in Mio. EUR	Anzahl Swaps Verkauf	Nominalvolumen in Mio. EUR
Bestand	70	83,0	59	48,1
<i>davon Laufzeitende 2017</i>	<i>44</i>	<i>57,2</i>	<i>48</i>	<i>38,4</i>
<i>davon Laufzeitende 2018</i>	<i>24</i>	<i>25,2</i>	<i>11</i>	<i>9,7</i>
<i>davon Laufzeitende 2019</i>	<i>2</i>	<i>0,7</i>	<i>0</i>	<i>0,0</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, soweit sie nicht als „at Fair Value through Profit or Loss“ qualifiziert werden. 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 Cashflow-Hedge-Rücklage) erfasst, je nachdem, ob das derivative Finanzinstrument zur Absicherung des beizulegenden Zeitwerts von Bilanzposten („Fair Value Hedges“) oder Zahlungsströmen („Cashflow Hedges“) eingesetzt wird.

#### Zusätzliche Angaben zu den Finanzinstrumenten

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

Die bilanzierten Werte der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie sonstige finanzielle Verbindlichkeiten stellen näherungsweise die beizulegenden Zeitwerte dar. Langfristige sonstige Forderungen und Vermögenswerte oder langfristige sonstige Verbindlichkeiten und Schulden sind im Wesentlichen Non Financial Instruments. Die beizulegenden Zeitwerte von Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten und sonstige 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 29.4 dargestellten Available-for-Sale-Vermögenswerte sowie der Position Cash und der emittierten Anleihen mit einer ISIN-Nummer, die in den Finanzverbindlichkeiten ausgewiesen werden, durchgängig gemäß Level 2 bewertet. Level-2-Bewertungen beruhen auf anderen Eingangsparametern als die auf Stufe 1 enthaltenen notierten Preise, die für den Vermögenswert oder die Schuld entweder unmittelbar oder mittelbar am Markt beobachtbar sind. Bei langfristigen Finanzinstrumenten findet die Bewertung aufgrund abgezinster Zahlungsströme statt.

Für die angegebenen beizulegenden Zeitwerte der emittierten Anleihen mit einer ISIN-Nummer in Höhe von rd. 16.886,2 Mio. EUR (Vj: rd. 17.384,0 Mio. EUR) werden Marktpreise herangezogen. Davon liegen für rd. 16.185,5 Mio. EUR (Vj: rd. 17.384,0 Mio. EUR) unangepasste notierte Preise vor (Level-1-Bewertung), während für rd. 700,7 Mio. EUR (Vj: rd. 0,0 EUR) ein Bewertungsmodell, das auf Marktpreisen basiert, herangezogen wurde. Level-1-Bewertungen sind solche, die sich aus notierten Preisen (unangepasst) auf aktiven Märkten für identische finanzielle Vermögenswerte oder Schulden ergeben. Die Quelle für die Notierungen ist Reuters. Die Anleihen wurden über die Börsen in Luxemburg und Wien begeben. Der beizulegende Zeitwert der Anleihen mit CUSIP-Nummern, die 2015 erstmals begeben wurden, beträgt rd. 48,1 Mio. EUR (Vj: rd. 84,4 Mio. EUR). Diese wurden mit einem Bewertungsmodell, das auf Marktparametern basiert, gemäß Level 2 bewertet.

Finanzielle Vermögenswerte zum 31.12.2017 in Mio. EUR	Buchwert	abzüglich Non Financial Instru- ments	Financial Instruments	Available for Sale (at Fair Value)	Available for Sale (at Cost)	At Fair Value through Profit and Loss (Held for Trading)	Loans and Receiv- ables	Cash	Hedge Accoun- ting	Fair Value
<b>Langfristige Vermögenswerte</b>										
Finanzielle Vermögenswerte	186,1	0,0	186,1	69,5	2,7	0,0	109,6	0,0	4,4	213,2
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	150,2	140,9	9,3	0,0	0,0	0,0	9,3	0,0	0,0	9,3
<b>Kurzfristige Vermögenswerte</b>										
Finanzielle Vermögenswerte	35,4	0,0	35,4	0,0	0,0	22,2	11,3	0,0	1,9	35,4
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	140,0	6,5	133,5	0,0	0,0	0,0	133,5	0,0	0,0	133,5
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	217,4	170,0	47,4	0,0	0,0	0,0	47,4	0,0	0,0	47,4
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	22,6	0,0	22,6	0,0	0,0	0,0	0,0	22,6	0,0	22,6
<b>Summe Buchwert je Kategorie</b>				<b>69,5</b>	<b>2,7</b>	<b>22,2</b>	<b>311,1</b>	<b>22,6</b>	<b>6,3</b>	

Finanzverbindlichkeiten zum 31.12.2017 in Mio. EUR	Buchwert	abzüglich Non- Financial Instruments	Financial Instruments	Amortised Cost	At Fair Value through Profit and Loss (Held for Trading)	Hedge Accounting	Fair Value
<b>Langfristige Verbindlichkeiten</b>							
Finanzverbindlichkeiten	19.797,3	0,0	19.797,3	19.789,7	6,2	1,4	23.190,9
Sonstige Verbindlichkeiten	33,3	33,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>Kurzfristige Verbindlichkeiten</b>							
Finanzverbindlichkeiten	424,1	0,0	424,1	413,3	8,0	2,8	424,1
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	470,9	6,6	464,3	464,3	0,0	0,0	464,3
Sonstige Verbindlichkeiten	757,4	738,8	18,6	18,6	0,0	0,0	18,6
<b>Summe Buchwert je Kategorie</b>				<b>20.685,9</b>	<b>14,2</b>	<b>4,2</b>	

Finanzielle Vermögenswerte zum 31.12.2016 in Mio. EUR	Buchwert	abzüglich Non Financial Instru- ments	Financial Instruments	Available for Sale (at Fair Value)	Available for Sale (at Cost)	At Fair Value through Profit and Loss (Held for Trading)	Loans and Receiv- ables	Cash	Hedge Accoun- ting	Fair Value
<b>Langfristige Vermögenswerte</b>										
Finanzielle Vermögenswerte	215,4	0,0	215,4	68,8	8,1	0,0	137,2	0,0	1,3	253,3
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	145,5	145,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>Kurzfristige Vermögenswerte</b>										
Finanzielle Vermögenswerte	243,5	0,0	243,5	104,8	0,0	13,7	124,0	0,0	1,0	243,5
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	141,6	5,5	136,1	0,0	0,0	0,0	136,1	0,0	0,0	136,1
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	218,6	169,3	49,3	0,0	0,0	0,0	49,3	0,0	0,0	49,3
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	120,4	0,0	120,4	0,0	0,0	0,0	0,0	120,4	0,0	120,4
<b>Summe Buchwert je Kategorie</b>				<b>173,6</b>	<b>8,1</b>	<b>13,7</b>	<b>446,6</b>	<b>120,4</b>	<b>2,3</b>	

<b>Finanzverbindlichkeiten zum 31.12.2016</b> in Mio. EUR	Buchwert	abzüglich Non-Financial Instruments	Financial Instruments	At Amortised Cost	At Fair Value through Profit and Loss (Held for Trading)	Hedge Accounting	Fair Value
<b>Langfristige Verbindlichkeiten</b>							
Finanzverbindlichkeiten	17.982,8	0,0	17.982,8	17.971,8	6,8	4,2	21.959,1
Sonstige Verbindlichkeiten	38,7	38,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>Kurzfristige Verbindlichkeiten</b>							
Finanzverbindlichkeiten	1.896,5	0,0	1.896,5	1.883,7	10,0	2,8	1.957,3
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	602,4	0,4	602,0	602,0	0,0	0,0	602,0
Sonstige Verbindlichkeiten	526,6	504,8	21,8	21,8	0,0	0,0	21,8
<b>Summe Buchwert je Kategorie</b>				<b>20.479,3</b>	<b>16,8</b>	<b>7,0</b>	

### Saldierung von Finanzinstrumenten

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

<b>per 31.12.2017</b> <b>in Mio. EUR</b>	Buchwerte brutto gebucht	potenzielle Aufrechnungsbeträge, die nicht in der Bilanz saldiert werden	Nettobeträge nach potenzieller Saldierung
Stromderivate Aktiv	22,2	-9,7	12,5
Stromderivate Passiv	-6,3	0,0 *)	-6,3

<b>per 31.12.2016</b> <b>in Mio. EUR</b>	Buchwerte brutto gebucht	potenzielle Aufrechnungsbeträge, die nicht in der Bilanz saldiert werden	Nettobeträge nach potenzieller Saldierung
Stromderivate Aktiv	13,7	-6,8	6,9
Stromderivate Passiv	-9,1	0,0 *)	-9,1

\*) Kleinstbetrag

### 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 sonstigen Rückstellungen zusammen.

Abgegrenzte Zinszahlungen aus derivativen Finanzinstrumenten (Zinsswaps), die als Sicherungsinstrumente in Fair Value Hedges und Cashflow Hedges gemäß IAS 39 designiert wurden, werden entsprechend als Anpassung des Zinsaufwandes des gesicherten Finanzinstruments erfasst. Das Zinsergebnis wird den Bewertungsklassen anhand des Grundgeschäfts zugeordnet; im Berichtszeitraum wurden ausschließlich finanzielle Verbindlichkeiten gesichert.

### Nettofinanzergebnisse nach Bewertungsklassen

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

31.12.2017 in Mio. EUR	Ergebnis aus der Folgebewertung						
	Zinsergebnis	zum Fair Value	Währungs-umrechnung	Wert-berichtigung (Impairment)/Wertaufholung	Ergebnis aus dem Abgang	Ergebnis aus Beteiligungen	Sonstiges Ergebnis
Loans and Receivables (LaR)	13,5	0,0	-21,3	0,0	0,0	0,0	-1,2
Available for Sale Financial Assets (AFS)	4,0	0,0	-6,0	-0,2	-7,9	0,3	0,0
Financial Instruments Held-for-Trading (FAHfT, FLHfT)	0,0	8,2	0,0	0,0	0,0	0,0	-1,4
Financial Liabilities Measured at Amortised Cost (FLAC)	-571,3	0,0	28,7	0,0	7,9	0,0	0,0
Hedge Accounting	-2,9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

31.12.2016 in Mio. EUR	Ergebnis aus der Folgebewertung						
	Zinsergebnis	zum Fair Value	Währungs-umrechnung	Wert-berichtigung (Impairment)/Wertaufholung	Ergebnis aus dem Abgang	Ergebnis aus Beteiligungen	Sonstiges Ergebnis
Loans and Receivables (LaR)	23,4	0,0	7,5	0,0	-1,6	0,0	-0,4
Available for Sale Financial Assets (AFS)	5,7	0,0	3,6	-0,6	0,0	0,0	0,0
Financial Instruments Held-for-Trading (FAHfT, FLHfT)	0,0	13,5	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,2
Financial Liabilities Measured at Amortised Cost (FLAC)	-614,8	0,0	-12,5	0,0	0,0	0,0	0,0
Hedge Accounting	-3,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

Das Zinsergebnis aus finanziellen Verbindlichkeiten der Bewertungsklasse Financial Liabilities Measured at Amortised Cost schließt im Wesentlichen Zinsaufwendungen aus Anleihen und Krediten sowie Cross-Border-Leasing-Transaktionen ein. Die übrigen Komponenten des Nettoergebnisses erfasst der ÖBB-Infrastruktur-Konzern im sonstigen Finanzaufwand bzw. im sonstigen Finanzertrag. Der nach der Effektivzinsmethode berechnete Gesamtzinsenertrag beträgt rd. 13,5 Mio. EUR (Vj: rd. 23,4 Mio. EUR).

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

#### 29.4. 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, Cashflow Hedge) eingebunden sind oder nicht.

	Vermögenswerte		Schulden	
	Buchwerte 31.12.2017 in Mio. EUR	Buchwerte 31.12.2016 in Mio. EUR	Buchwerte 31.12.2017 in Mio. EUR	Buchwerte 31.12.2016 in Mio. EUR
<b>Zinsswaps</b>				
ohne Hedge-Beziehung	0,0	0,0	4,0	3,4
Cashflow Hedges	0,0	0,1	4,2	6,9
<b>Stromderivate</b>				
ohne Hedge-Beziehung	22,2	13,7	6,3	9,1
Cashflow Hedges	6,3	2,2	0,0	0,1
<b>Sonstige Derivate</b>				
ohne Hedge-Beziehung	0,0	0,0	3,9	4,3
<b>Summe</b>	<b>28,5</b>	<b>16,0</b>	<b>18,4</b>	<b>23,8</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.

<b>31.12.2017</b>	Level 1	Level 2	Summe
Derivate unter Hedge Accounting	0,0	6,3	6,3
Derivate Handelsbestand	0,0	22,2	22,2
Available-for-Sale	20,5	49,0	69,5
<b>Finanzielle Vermögenswerte</b>	<b>20,5</b>	<b>77,5</b>	<b>98,0</b>
Derivate unter Hedge Accounting	0,0	4,2	4,2
Derivate Handelsbestand	0,0	14,2	14,2
<b>Finanzielle Schulden</b>	<b>0,0</b>	<b>18,4</b>	<b>18,4</b>

<b>31.12.2016</b>	Level 1	Level 2	Summe
Derivate unter Hedge Accounting	0,0	2,3	2,3
Derivate Handelsbestand	0,0	13,7	13,7
Available-for-Sale	119,8	53,8	173,6
<b>Finanzielle Vermögenswerte</b>	<b>119,8</b>	<b>69,8</b>	<b>189,6</b>
Derivate unter Hedge Accounting	0,0	7,0	7,0
Derivate Handelsbestand	0,0	16,8	16,8
<b>Finanzielle Schulden</b>	<b>0,0</b>	<b>23,8</b>	<b>23,8</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 Leasing-, sondern um ein Dienstleistungsverhältnis handelt.

Es gibt rd. 25.700 (Vj: rd. 26.000) Mietverträge, die überwiegend unbefristet und unter Einhaltung einer Kündigungsfrist von maximal sechs Monaten aufgelöst werden könnten. Weiters bestehen auch rd. 7.500 (Vj: rd. 6.700) externe befristete Mietverträge, die zwischen 2018 und 2077 enden, und innerhalb des ÖBB-Konzerns 100 (Vj: 17) Verträge, die zwischen 2018 und 2107 (Vj: 2017 und 2112) enden, wobei es sich bei den langfristigen Verträgen um eingeräumte Baurechte an Grund und Boden handelt. Die bedingten Mieterträge beziehen sich ausschließlich auf Mietverträge und sind gegenüber Dritten und nicht mit Konzerngesellschaften abgeschlossen.

Da es sich bei den vermieteten Objekten mit Ausnahme der als Finanzinvestitionen gehaltenen Immobilien um nicht abtrennbare Teilflächen von Gebäuden wie beispielsweise Bahnhöfe handelt, ist eine Angabe der Buchwerte weder zielführend noch möglich.

Die Mindestleasingzahlungen aus den befristeten operativen Leasingverträgen an den Bilanzstichtagen betragen:

	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
<b>31.12.2017</b>				
Grundstücke und Bauten	401,3	32,9	73,6	294,9
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>129,8</i>	<i>5,9</i>	<i>22,7</i>	<i>101,2</i>
Fahrpark	9,3	4,2	5,1	0,0
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>9,1</i>	<i>4,1</i>	<i>5,0</i>	<i>0,0</i>
Sonstige technische Anlagen und Maschinen	0,5	0,0	0,1	0,4
<b>31.12.2016</b>				
Grundstücke und Bauten	379,0	31,3	74,7	273,0
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>130,4</i>	<i>5,8</i>	<i>22,9</i>	<i>101,7</i>
Fahrpark	10,3	4,4	5,9	0,0
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>10,0</i>	<i>4,3</i>	<i>5,7</i>	<i>0,0</i>
Sonstige technische Anlagen und Maschinen	0,5	0,0	0,1	0,4

An bedingten Mietzahlungen wurden im Jahr 2017 rd. 2,3 Mio. EUR (Vj: rd. 1,9 Mio. EUR) ertragswirksam erfasst.

### 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 Gebäuden, Büro- und Geschäftsausstattung sowie EDV-Geräten zum Gegenstand haben.

Darüber hinaus wurden in der Vergangenheit bestimmte Teile der Sachanlagen im Rahmen von Finanzierungsleasing-Vereinbarungen beschafft. Zum 31.12.2016 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. Im Jänner 2017 ist der Leasingvertrag ausgelaufen.

Die Nettobuchwerte der Finanzierungsleasing-Anlagen je Gruppe von Vermögenswerten und deren Entwicklung sind aus dem Anlagenspiegel (Erläuterung 14) ersichtlich. Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern hat mit den Vermietern vertraglich keine Mindestleasingzahlungen aus den Finanzierungsleasingverträgen vereinbart.

### Operatives Leasing

Die künftigen Mindestleasingzahlungen aufgrund von unkündbaren operativen Leasingverträgen setzen sich für jede der folgenden Perioden wie folgt zusammen:

	Bis zu 1 Jahr in Mio. EUR	1 bis 5 Jahre in Mio. EUR	mehr als 5 Jahre in Mio. EUR
<b>2017</b>			
Grundstücke und Bauten	9,4	34,7	64,6
Technische Anlagen und Maschinen	0,4	0,9	0,3
Andere Anlagen sowie Betriebs- und Geschäftsausstattung	10,5	15,7	0,0
<b>Gesamt</b>	<b>20,3</b>	<b>51,3</b>	<b>64,9</b>
<b>2016</b>			
Grundstücke und Bauten	9,3	34,0	72,2
Technische Anlagen und Maschinen	0,0	0,0	0,0
Andere Anlagen sowie Betriebs- und Geschäftsausstattung	9,2	13,8	0,0
<b>Gesamt</b>	<b>18,5</b>	<b>47,8</b>	<b>72,2</b>

Bei den Operating-Leasing-Verträgen handelt es sich hauptsächlich um Gebäude, um Büro- und Geschäftsausstattung sowie 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. 20,9 Mio. EUR (Vj: rd. 19,3 Mio. EUR), davon gegenüber verbundenen Unternehmen rd. 10,6 Mio. EUR (Vj: rd. 9,3 Mio. EUR), als Aufwand erfasst.

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

Im Zeitraum von Mai 1995 bis Dezember 2002 haben die Österreichischen Bundesbahnen (nunmehr ÖBB-Infrastruktur AG) 17 Cross-Border-Leasing-Transaktionen (CBL-Transaktionen) über Infrastrukturanlagen und Rollmaterial abgeschlossen, wovon per 31.12.2017 zwei (Vj: vier) Transaktionen noch immer Gültigkeit haben.

Die beiden noch bestehenden CBL-Transaktionen der ÖBB-Infrastruktur AG sind über Subleases der ÖBB-Produktion GmbH sowie der ÖBB-Personenverkehr AG überbunden.

Bei beiden CBL-Transaktionen handelt es sich um Sale-and-Lease-back-Transaktionen. Dabei tritt der Vertragspartner als Käufer der Anlagen auf und vermietet diese an die jeweiligen Gesellschaften des ÖBB-Konzerns zurück. Lease-and-Lease-back-Transaktionen kommen nicht mehr zur Anwendung.

Zahlungsverpflichtungen wie Leasingraten und die der bei Ausübung der Kaufoption nötigen Zahlungen wurden durch den Abschluss von Tilgungsträgern bei diversen Bank- und Leasinginstituten abgesichert. In den Verträgen haben sich die Bank- oder Leasinginstitute verpflichtet, die vertraglich vereinbarten Zahlungen zu den festgesetzten Zahlungsterminen für die ÖBB-Infrastruktur AG zu leisten. Mindestratings kommen nicht mehr zur Anwendung.

Das den CBL-Transaktionen unterworfenen Rollmaterial wird gemäß den in den Verträgen enthaltenen Vorschriften regelmäßig gewartet und darf grundsätzlich nicht veräußert, vermietet, verpfändet oder stillgelegt werden.

### Auflösung von CBL-Transaktionen

Im Berichtsjahr 2017 endeten zwei CBL-Transaktionen durch Kaufoption. Eine der beiden Transaktionen betraf die ÖBB-Infrastruktur AG selbst, die zweite Transaktion war über Sublease-Vereinbarungen der ÖBB-Personenverkehr AG überbunden.

Im Berichtsjahr 2016 wurde eine CBL-Transaktion vorzeitig aufgelöst, eine zweite endete durch Kaufoption. Bei einer Tranche einer CBL-Transaktion wurde eine Sub-Tranche (Trust) ebenfalls vorzeitig aufgelöst. Die zweite Sub-Tranche (Trust) endete durch Ausübung der Kaufoption.

### 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 vertragsmäßige 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 Zeitraums Oktober 2014 bis Dezember 2017 beizubringen. Das Depot wird währungskongruent fremdfinanziert. Das bestehende PUA, das 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 aufgrund der bestehenden Sublease-Vereinbarung zur Gänze an die ÖBB-Personenverkehr AG weiterverrechnet. Die Transaktion endete am 03.01.2017.

Im April 2015 wurden drei weitere Transaktionen aufgrund der Ratingherabstufung im Geschäftsjahr 2014 saniert, wofür entsprechende Rückstellungen gebildet wurden. Zur Sanierung dieses Rating Trigger Events wurden Sicherheiten in Form von sechs verpfändeten Wertpapierdepots mit US-Treasuries in die CBL-Transaktionen eingebracht, von denen per 31.12.2017 noch zwei bestehen. Der Ankauf der US-Treasuries erfolgte währungskongruent kreditfinanziert (Private Placement). Die bestehenden PUAs, welche die ÖBB-Infrastruktur AG nach der Einrichtung der Depots nicht mehr als Sicherheit benötigt, dienen zur Rückzahlung des für den Ankauf der US-Treasuries abgeschlossenen Private Placements. Der Sicherheitentausch betrifft rechtlich im Außenverhältnis zur Gänze die ÖBB-Infrastruktur AG. Das gilt auch für die weiter bestehenden PUAs und das Private Placement. Eine (Vj: eine) CBL-Transaktion mit zwei (Vj: zwei) Depots wird über die Sublease-Vereinbarungen an die ÖBB-Personenverkehr AG weiterverrechnet. Eine CBL-Transaktion mit zwei Depots betraf die ÖBB-Infrastruktur AG selbst.

### Bilanzielle Behandlung

Allgemeine Grundsätze für sämtliche CBL-Transaktionen

**Wirtschaftliches Eigentum der Anlagen verbleibt beim ÖBB-Infrastruktur-Konzern:** Die veräußerten und zurückgeleaste 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 31.12.2016 betrug der noch nicht aufgelöste Nettobarwertvorteil, der auf den ÖBB-Infrastruktur-Konzern entfiel, rd. 0,7 Mio. EUR. Dieser wurde 2017 zur Gänze aufgelöst. Die Erträge aus der Auflösung des Nettobarwertvorteils im Jahr 2017 in Höhe von rd. 0,7 Mio. EUR (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 Gehalts von Transaktionen in der rechtlichen Form von Leasingverhältnissen). IAS 17 findet nur dann Anwendung, wenn der wirtschaftliche Gehalt einer Vereinbarung die Übertragung des Rechts auf Nutzung eines Vermögenswerts für einen vereinbarten Zeitraum umfasst. Unter Heranziehung der Bestimmungen des SIC 27 ergibt sich, dass zahlreiche im zivilrechtlichen Eigentum des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns stehende finanzielle Vermögenswerte (Wertpapiere und Bankeinlagen) ebenso wie dazugehörige Leasingverbindlichkeiten mangels wirtschaftlichen Gehalts nicht die Kriterien eines Vermögenswerts oder einer Schuld erfüllen („verknüpfte Transaktionen“) und daher nicht bilanziert werden („off balance“).

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

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

Sofern eine bilanzielle Erfassung geboten ist, wurden die Wertpapiere der Kategorie zur Veräußerung verfügbar (Wertpapiere) oder Loans and Receivables (Veranlagungen bei Banken und Payment Undertaking Agreements) zugeordnet und mit dem beizulegenden Zeitwert oder mit den fortgeführten Anschaffungskosten bewertet. Die

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 wechsellkursbedingten Wertminderungen und Wertsteigerungen stehen gegengleiche Wechselkurseffekte bei den Leasingverbindlichkeiten sowie im Falle der Absicherung des Tilgungsträgers bezüglich einer der Tranchen bei einer Transaktion eine Kreditfinanzierung gegenüber.

Mit Ausnahme einer Transaktion, für die die ÖBB-Infrastruktur AG selbst das wirtschaftliche Risiko trägt, bestehen aufgrund der mit anderen Gesellschaften des ÖBB-Konzerns geschlossenen Sublease-Vereinbarungen Regressrechte im Falle von Verlusten infolge 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 des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns bestehen, entsprechende Wertberichtigungen auf die Veranlagungen vorgenommen wurden. Die Höhe der Wertberichtigung wird dabei neben der Berücksichtigung von individuellen Umständen grundsätzlich in Form von Portfoliowertberichtigungen in Abhängigkeit von historischen Ausfallswahrscheinlichkeiten gemessen am Rating der Vertragspartner und der Restlaufzeit der Transaktion ermittelt. Zu beiden Bilanzstichtagen bestehen keine Wertberichtigungen auf Veranlagungen. Aufgrund der mit anderen Gesellschaften des ÖBB-Konzerns in den Sublease-Vereinbarungen vereinbarten Risikoübernahme erfolgte somit keine entsprechende Weiterverrechnung von gebildeten Wertberichtigungen an die ÖBB-Personenverkehr AG und die ÖBB-Produktion Gesellschaft mbH.

Im Konzernabschluss zum 31.12.2017 betragen die finanziellen Vermögenswerte im Zusammenhang mit nicht verknüpften Leasingtransaktionen rd. 63,5 Mio. EUR (Vj: rd. 179,8 Mio. EUR). Aus der Beendigung einer Leasingtransaktion bestehen Ansprüche gegenüber der ÖBB-Personenverkehr AG in Höhe von rd. 9,2 Mio. EUR (Vj: rd. 10,8 Mio. EUR). Die damit im Zusammenhang stehenden Finanzverbindlichkeiten betragen zum 31.12.2017 rd. 58,0 Mio. EUR (Vj: rd. 172,2 Mio. EUR). Aus Veränderungen des beizulegenden Zeitwerts der zur Veräußerung verfügbaren Wertpapiere wurden rd. -1,9 Mio. EUR (Vj: rd. -2,8 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 Hauptleasingvertrags 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 31.12.2017 betragen die Eventualverbindlichkeiten aus CBL-Transaktionen rd. 54,3 Mio. EUR (Vj: rd. 237,7 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 nunmehrigen ÖBB-Infrastruktur AG die Konzession zum Betrieb der Eisenbahn im Fürstentum Liechtenstein erteilt, welche bis 31.12.2017 befristet war. Aufgrund rechtzeitiger Antragstellung der ÖBB auf Verlängerung dieser Konzession gilt diese bis zur Erledigung des Antrages unverändert fort (Art 7 Abs 2 EBG).

Am 03.12.1968 wurde von der Schweiz ebenfalls eine Konzession zum Betrieb der Eisenbahn auf den Schweizer Streckenabschnitten von der Schweizer Staatsgrenze nach Buchs bzw. St. Margrethen erteilt, welche am 31.12.2017 geendet hätte. Nach rechtzeitiger Antragstellung wurde diese Konzession mit Bescheid des Schweizer UVEK vom 03.03.2017 für den Streckenabschnitt St. Margrethen – Grenze(– Bregenz) für die Dauer von fünfzig Jahren, d. h. bis zum 31. Dezember 2067; und für die Strecke Buchs SG – Grenze (– Feldkirch) für die Dauer von fünf Jahren, d. h. bis zum 31. Dezember 2022 verlängert.

Die ÖBB-Infrastruktur AG ist auf dieser Grundlage weiterhin berechtigt und verpflichtet, in Liechtenstein und auf den Schweizer Grenzstreckenabschnitten die konzessionierte, dem öffentlichen Verkehr dienende Eisenbahn in ununterbrochenem vorschriftsmäßigem Betrieb zu erhalten. Das Infrastrukturvermögen in Liechtenstein und der Schweiz steht im Eigentum der ÖBB-Infrastruktur AG und hat zum 31.12.2017 einen Buchwert von

rd. 27,1 Mio. EUR (Vj: rd. 14,7 Mio. EUR). Die Konzessionärin übernimmt die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Gütern.

Grundsätzlich wird eine Verlängerung der liechtensteinischen Konzession unverändert angestrebt. 2012 ist das neue liechtensteinische Eisenbahngesetz in Kraft getreten. Diese geänderte Rechtslage, nach welcher auch das liechtensteinische Recht den freien Netzzugang umzusetzen hat, ist für die Entscheidung über den Konzessionsantrag maßgeblich. Ein Entwurf der Konzession in Liechtenstein liegt vor, doch ist der Hinweis Österreichs, dass – analog zu innerstaatlichen Strecken – seitens der Staaten, über deren Territorium die Strecke geführt wird, Zuschüsse auch zur Erhaltung und zum Betrieb der jeweiligen nationalen Abschnitte zu leisten sein werden, auf Ablehnung seitens des Fürstentums Liechtenstein gestoßen. Der Fortgang der Verhandlungen über diese Frage hat wesentlichen Einfluss auf den zeitlichen Ablauf des Konzessionsverfahrens. Mit Schreiben vom 17.02.2017 hat die liechtensteinische Regierung dem Schweizer BAV bestätigt, „dass von Seiten Liechtensteins keine Einwände bestehen, die beantragte, auf fünf Jahre befristete, Infrastrukturkonzession für den Schweizer Streckenabschnitt der Strecke Feldkirch-Buchs zu erteilen. Wir möchten festhalten, dass mit dem schweizerischen Konzessionsverfahren die Verlängerung der Konzession im liechtensteinischen Konzessionsverfahren, das noch nicht abgeschlossen ist, nicht präjudiziert werden kann.“

Da die liechtensteinische Delegation in den vergangenen Sitzungen des trilateralen Lenkungsausschusses kein Verhandlungspouvoir seitens der liechtensteinischen Regierung hatte – es wurde explizit auf die Tätigkeitsperiode der aktuellen Regierung Bezug genommen, die 2017 endete –, bedarf es zur Klärung der weiteren Vorgangsweise politischer Gespräche auf Ebene zumindest der ressortzuständigen Ministerien der drei Anrainerstaaten an der Strecke. Beim letzten Lenkungsausschuss im Juli 2017 wurde – zur Unterstützung der unabdingbaren Gespräche auf politischer Ebene – die Bildung einer Arbeitsgruppe, zur Prüfung möglicher Alternativen zum bisher verfolgten Vorhaben, vereinbart.

Flankierend wurde durch die ÖBB-Infrastruktur AG seitens des Fürstentums Liechtenstein die Zusage vom 08.11.2017 erwirkt, dass auch während des offenen Konzessionsverfahrens nach formellem Ablauf der Konzession mit Ende 2017 auf dem liechtensteinischen Streckenabschnitt unverändert Betrieb geführt werden kann und seitens des Fürstentums Liechtenstein keine Entscheidungen und Maßnahmen gesetzt werden, die der ÖBB-Infrastruktur AG die Einhaltung der Schienennetznutzungsbedingungen unmöglich machen würden. Konkret sagt die Regierung in diesem Schreiben zu, „dass eine allfällige Nichtverlängerung der Eisenbahnkonzession so erfolgt, dass die Einhaltung der jeweils im Herbst kundzumachenden Schienennetz-Nutzungsbedingungen für das nächstfolgende Kalenderjahr gewährleistet bleibt.“

Obwohl grundsätzlich das Vermögen mit Auslaufen der Konzession im Jahr 2017 an Liechtenstein und die Schweiz fallen würde, wird das betroffene Anlagenvermögen über die erwartete längere Nutzungsdauer abgeschrieben, da einerseits sowohl aufgrund des geplanten Neubaus der Strecke (welcher Gegenstand zwischenstaatlicher Vereinbarungen ist) als auch weil die ÖBB-Infrastruktur AG einzige Konzessionswerberin ist, mit einer Verlängerung der Lizenz gerechnet werden kann und andererseits die im Eisenbahngesetz vorgesehene Anordnung eines entschädigungslosen Heimfalles rechtlich zumindest überprüfungsbedürftig und im Gesetz auch ein Verzicht der Regierung vorgesehen ist.

Auf dieser Grundlage sind Verhandlungen über die Finanzierung und die Konzessionsverlängerung auf Regierungsebene nunmehr Bedingung für die Frage, ob dieses Projekt umgesetzt werden soll, eine alternative Lösung dazu angestrebt wird oder die Strecke lediglich im Bestand weiter erhalten und betrieben werden soll.

## 32. Transaktionen mit nahestehenden Unternehmen und Personen

### Lieferungen an oder von nahestehenden Unternehmen oder Personen

Nahestehende Unternehmen beinhalten verbundene, nicht vollkonsolidierte Unternehmen des Konzerns oder 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 Vorstands und des Aufsichtsrats 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 nahestehende Unternehmen gemäß IAS 24 einzustufen sind, bestehen Geschäftsbeziehungen innerhalb des Leistungsspektrums des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns zu fremdüblichen Bedingungen. Die im Berichtsjahr mit diesen Unternehmen im Sinne von IAS 24 durchgeführten Transaktionen betrafen alltägliche Geschäfte des operativen Geschäftsbereichs. Wesentliche Transaktionen (Umsatzerlöse in Höhe von rd. 19,0 Mio. EUR [Vj: rd. 28,4 Mio. EUR] Aufwendungen in Höhe von rd. 42,8 Mio. EUR [Vj: rd. 45,0 Mio. EUR]) wurden mit dem Konzern der Verbund AG getätigt. Die zum Bilanzstichtag offenen Posten dieser Unternehmen werden in den Forderungen und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen ausgewiesen. Die übrigen Transaktionen waren insgesamt von untergeordneter Bedeutung und lagen unter 4,0% der Aufwendungen für Material sowie bezogene Leistungen und unter 3% der Umsatzerlöse.

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 nahestehenden Unternehmen und Personen andererseits und die aus diesen Transaktionen offenen Forderungen und 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	
	2017	2016	2017	2016	2017	2016	2017	2016
Verkauf von Waren/ Dienstleistungen	211,5	204,8	330,2	324,9	0,0	0,1	191,1	190,0
Erwerb von Waren/ Dienstleistungen/ Anlagevermögen	65,7	61,9	24,6	20,1	0,0	0,0	120,3	116,1
Forderungen aus Lieferung und Leistung	19,8	21,3	28,3	25,7	0,0	0,0	30,5	15,6
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	0,0	0,0	26,2	30,1	0,4	0,0	15,5	20,7
Verbindlichkeiten aus Lieferung und Leistung	15,6	14,6	2,9	2,2	0,0	0,0	29,6	13,6
Sonstige finanzielle Schulden	0,0	0,0	0,0	0,0	0,3	0,3	155,3	60,8

Transaktionen mit verbundenen Unternehmen des übrigen ÖBB-Konzerns werden in den Erläuterungen zu den einzelnen Positionen zum Konzernabschluss gesondert angegeben. Die finanziellen Schulden gegenüber den übrigen verbundenen Unternehmen bestehen im Wesentlichen gegenüber der ÖBB-Finanzierungsservice GmbH.

Seitens des Mutterunternehmens ÖBB-Holding AG wurden im Berichtsjahr Leistungen unter anderem in den Bereichen Controlling, Finanzen, Kommunikation, Marketing, Produktion, Technik, Sicherheit, Revision, Konzernrechnungswesen, -bilanzierung, und -steuern, Strategie, Unternehmensentwicklung, Recht, Compliance sowie strategischer Konzerneinkauf, strategisches IT-Management und strategisches Personalmanagement erbracht, die mittels Einzelvereinbarungen oder im Umlagenweg zur Verrechnung gelangt sind. Die Umsatzerlöse betragen rd. 1,4 Mio. EUR (Vj: rd. 2,1 Mio. EUR), die Aufwendungen rd. 18,8 Mio. EUR (Vj: rd. 17,9 Mio. EUR). Per 31.12.2017 werden Forderungen über rd. 83,1 Mio. EUR (Vj: rd. 73,9 Mio. EUR) und Verbindlichkeiten über rd. 6,5 Mio. EUR (Vj: rd. 6,1 Mio. EUR) ausgewiesen. Die Forderungen gegenüber der ÖBB-Holding AG bestehen insbesondere aus Umsatzsteuerguthaben (Umsatzsteuerorganschaft).

Nachfolgend werden die Konzernbeziehungen zu den assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen dargestellt.

in Mio. EUR	Assoziierte Unternehmen		Gemeinschaftsunternehmen	
	2017	2016	2017	2016
Verkauf von Waren/ Dienstleistungen (Gesamterträge)	3,5	3,0	1,7	4,7
Erwerb von Waren/ Dienstleistungen/ Anlagevermögen (Gesamtaufwendungen)	23,6	24,0	0,0	0,0
Forderungen aus Lieferung und Leistung	0,7	0,9	0,1	2,0
Verbindlichkeiten aus Lieferung und Leistung	0,5	4,0	0,0	0,0

In beiden Geschäftsjahren gab es bis auf Mieterlöse über rd. 8 TEUR mit der nahestehenden Person eines Geschäftsführers keine berichtspflichtigen Transaktionen mit Vorständen, Geschäftsführern und Aufsichtsräten sowie denen nahestehende Personen bzw. Unternehmen des ÖBB-Infrastruktur Konzerns oder des Mutterunternehmens. Informationen über gegebene Garantien gegenüber verbundenen Unternehmen sind in Erläuterung 28 enthalten.

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

### Allgemein

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

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

- gemäß § 42 (1) Bundesbahngesetz über deren Ersuchen insbesondere für den Betrieb der Schieneninfrastruktur und deren Bereitstellung an die Nutzer insoweit und so lange einen Zuschuss, als die unter den jeweiligen Marktbedingungen von den Nutzern der Schieneninfrastruktur zu erzielenden Erlöse die bei sparsamer und wirtschaftlicher Geschäftsführung anfallenden Aufwendungen nicht abdecken, und
- gemäß § 42 (2) Bundesbahngesetz Zuschüsse zur Instandhaltung, zur Planung und zum Bau von Schieneninfrastruktur.

Über die Zuschüsse gemäß § 42 (1) und (2) Bundesbahngesetz sind zwischen dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Finanzen (BMF) und der ÖBB-Infrastruktur AG zwei gesonderte Verträge mit jeweils sechsjähriger Laufzeit abzuschließen, in denen der Zuschussgegenstand, die Höhe der dafür zu gewährenden Zuschüsse, die allgemeinen und besonderen Zuschussbedingungen und die Zahlungsmodalitäten festzulegen sind.

Die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH (SCHIG) überwacht die Einhaltung der von der ÖBB-Infrastruktur AG in den Zuschussverträgen gemäß § 42 Bundesbahngesetz übernommenen Verpflichtungen. Die Überwachung bezieht sich auf eine sparsame, wirtschaftliche und zweckmäßige Mittelverwendung bei der Planung, dem Bau, der Instandhaltung, der Bereitstellung und dem Betrieb einer bedarfsgerechten und sicheren Schieneninfrastruktur.

Der Rahmenplan 2017 bis 2022 wurde von der Republik Österreich am 12.10.2016 und vom Aufsichtsrat der ÖBB-Infrastruktur AG am 13.12.2016 genehmigt.

Im Juni 2017 wurden die Zuschussvereinbarungen gemäß § 42 Bundesbahngesetz (Zuschussverträge gem. § 42 Bundesbahngesetz), welche die Zuschüsse ab 2016 regeln, von der Republik Österreich, vertreten durch das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Finanzen und der ÖBB-Infrastruktur AG formal gefertigt. Diese Zuschussvereinbarungen hatten somit auch für das Jahr 2017 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 Geschäftsplans ist der von der ÖBB-Infrastruktur AG gemäß § 42 (7) Bundesbahngesetz zu erstellende sechsjährige Rahmenplan, der jahresweise die Mittel für die Instandhaltung (insbesondere Instandsetzung und Reinvestition) sowie für die Erweiterungsinvestitionen zu enthalten hat. Geschäftsplan und Rahmenplan sind jährlich jeweils um ein Jahr zu ergänzen und auf den neuen sechsjährigen Zeitraum anzupassen.

Gemäß Zuschussvertrag 2016 bis 2021 beträgt der durch den Bund zu übernehmende Anteil für Erweiterungsinvestitionen und Reinvestitionen gemäß Rahmenplan 2016 bis 2021 (mit Ausnahme des Brenner Basistunnels) bis zum Jahr 2016 75% und für die Jahre 2017 ff. 80% der jährlichen Investitionsausgaben, für welche Zuschüsse in Form einer auf 30 Jahre umgelegten Annuität geleistet werden. Für das Projekt Brenner Basistunnel leistet der Bund einen Zuschuss in Höhe von 100% in Form einer auf 50 Jahre umgelegten Annuität. Als Zinssatz wird der jeweils aktuelle Satz für Langfristfinanzierungen der ÖBB-Infrastruktur AG herangezogen.

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

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

Im Jahr 2017 wurde auf Basis der gültigen Zuschussvereinbarung 2016 bis 2021 ein Zuschuss in Höhe von rd. 785,9 Mio. EUR (Vj: rd. 786,6 Mio. EUR) für Erweiterungs- und Reinvestitionen (mit Ausnahme des Brenner Basistunnels) gewährt. Für Inspektion, Wartung und Entstörung wurde rd. 550,5 Mio. EUR (Vj: rd. 514,3 Mio. EUR) gewährt.

Für Errichtungskosten des Brenner Basistunnels hat die ÖBB-Infrastruktur AG Kostenbeiträge in Höhe von rd. 47,0 Mio. EUR (Vj: rd. 173,0 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. 41,3 Mio. EUR (Vj: rd. 73,7 Mio. EUR) refundiert wurden.

### **Betrieb der Infrastruktur und Lehrlingskosten**

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.

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

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

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

Die Einhaltung der sich für die ÖBB-Infrastruktur AG aus dem Bundesbahngesetz ergebenden Verpflichtung zur Sicherung und laufenden Verbesserung der Qualität und zur 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 oder 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 2017 gewährten Zuschüsse betragen rd. 2.122,2 Mio. EUR (Vj: rd. 2.068,5 Mio. EUR). Der Zuschuss für Erweiterungs- und Reinvestitionen in Höhe von rd. 785,8 Mio. EUR (Vj: rd. 786,6 Mio. EUR) wurde aufgrund der durchgeführten Investitionsmaßnahmen und einer günstigeren Zinsentwicklung um rd. 32,5 Mio. EUR (Vj: rd. 76,0 Mio. EUR) auf rd. 753,3 Mio. EUR (Vj: rd. 691,6 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. 1.336,4 Mio. EUR (Vj: rd. 1.300,9 Mio. EUR) wurde durch eine Verbesserung in der operativen Geschäftsabwicklung sowie der günstigeren Zinsentwicklung in Summe um rd. 194,0 Mio. EUR (Vj: rd. 130,1 Mio. EUR) reduziert und ist in den Umsatzerlösen ausgewiesen. Der auf die gemäß IAS 23 aktivierten Zinsen entfallende Zuschuss in Höhe von rd. 77,6 Mio. EUR (Vj: rd. 62,0 Mio. EUR) ist als Investitionszuschuss zu sehen und dient zur Abdeckung künftiger Aufwendungen, die in Form von Abschreibungen anfallen. Der Ausweis im Jahresabschluss erfolgt als Reduktion des Zuschusses gemäß § 42 (1) Bundesbahngesetz und wird als Kostenbeitrag dargestellt. Somit wurde für Betriebsführung und Inspektion, Wartung, Entstörung und Instandsetzung ein Betrag in Höhe von rd. 1.064,8 Mio. EUR

(Vj: rd. Mio. 1.109,8 EUR) ertragswirksam ausgewiesen. Die abgegrenzten Beträge im Zusammenhang mit den Zuschüssen für Erweiterungs- und Reinvestitionen in Höhe von rd. 31,6 Mio. EUR (Vj: rd. 75,2 Mio. EUR) sowie im Zusammenhang mit der Betriebsführung und Lehrlingsausbildung in Höhe von rd. 194,0 Mio. EUR (Vj: rd. 129,1 Mio. EUR) werden unter den sonstigen Verbindlichkeiten ausgewiesen. Die Spitzabrechnung der Annuität des Brenner Basistunnels ergibt einen Tilgungsanteil für die ÖBB-Infrastruktur AG in Höhe von rd. 0,9 Mio. EUR (Vj: rd. 0,8 Mio. EUR), welcher in der passiven Rechnungsabgrenzung ausgewiesen wird.

Die Entwicklung der Zuschüsse im Jahr 2017 stellt sich demnach wie folgt dar:

in Mio. EUR	Gesamter Zuschuss	Abgrenzungen	Ertragswirksam 2017
§ 42 (1) Betriebsführung	785,9	-271,6	514,3
§ 42 (2) Inspektion, Wartung, Entstörung und Instandsetzung	550,5	0,0	550,5
<b>Umsatzerlöse</b>	<b>1.336,4</b>	<b>-271,6</b>	<b>1.064,8</b>
§ 42 (2) Erweiterungs- und Reinvestitionen	785,8	-32,5	753,3
<b>Sonstige betriebliche Erträge</b>	<b>785,8</b>	<b>-32,5</b>	<b>753,3</b>
<b>Summe</b>	<b>2.122,2</b>	<b>-304,1</b>	<b>1.818,1</b>

Die Entwicklung der Zuschüsse stellte sich im Jahr 2016 wie folgt dar:

in Mio. EUR	Gesamter Zuschuss	Abgrenzungen	Ertragswirksam 2016
§ 42 (1) Betriebsführung	786,6	-211,7	574,9
§ 42 (2) Inspektion, Wartung, Entstörung und Instandsetzung	514,3	20,6	534,9
<b>Umsatzerlöse</b>	<b>1.300,9</b>	<b>-191,1</b>	<b>1.109,8</b>
§ 42 (2) Erweiterungs- und Reinvestitionen	767,6	-76,0	691,6
<b>Sonstige betriebliche Erträge</b>	<b>767,6</b>	<b>-76,0</b>	<b>691,6</b>
<b>Summe</b>	<b>2.068,5</b>	<b>-267,1</b>	<b>1.801,4</b>

Hinsichtlich der vom Bund übernommenen Haftungen und Finanzierung ab dem Jahr 2017, die vor allem über Darlehen der Republik Österreich in Erledigung durch die Österreichische Bundesfinanzierungsagentur (OeBFA) aufgenommen werden, wird auf Erläuterung 25 verwiesen.

Darüber hinaus gab es weitere Zuwendungen (idR Kostenbeiträge zu Investitionsmaßnahmen) seitens der österreichischen Landesregierungen in Höhe von rd. 30,1 Mio. EUR (Vj: rd. 34,9 Mio. EUR) bzw. Gemeinden in Höhe von rd. 19,7 Mio. EUR (Vj: rd. 23,3 Mio. EUR), wobei daraus zum Bilanzstichtag noch offene Forderungen in Höhe von rd. 0,0 Mio. EUR (Vj: rd. 12,9 Mio. EUR) und offene Verbindlichkeiten in Höhe von rd. 1,1 Mio. EUR (Vj: rd. 0,3 Mio. EUR) bestehen. Des Weiteren wurden Förderungen der EU in Höhe von rd. 5,9 Mio. EUR (Vj: rd. 62,5 Mio. EUR) gewährt. Bei den Investitionszuschüssen und den EU-Förderungen handelt es sich um Kostenbeiträge der Öffentlichen Hand oder der EU, die anschaffungskostenmindernd angesetzt wurden.

## Bezüge der Mitglieder des Vorstands

Der Vorstand der ÖBB-Infrastruktur AG besteht am Bilanzstichtag aus drei (Vj: zwei) Mitgliedern. Für die gewährten Gesamtbezüge des Vorstands wurden für die in den Berichtsjahren aktiven Vorstände gemäß § 266 Z 2 UGB rd. 1.042 TEUR (Vj: rd. 1.123 TEUR) aufgewendet, die auch variable Komponenten und Sachbezüge enthalten. Gesetzliche Beiträge an die Mitarbeitervorsorgekasse wurden über rd. 16 TEUR (Vj: rd. 17 TEUR) geleistet. Die Urlaubsrückstellungen stiegen um rd. 40 TEUR von rd. 105 TEUR auf rd. 145 TEUR. Die Rückstellungen betreffend Zielvereinbarungen betragen zum 31.12.2017 rd. 345 TEUR (Vj: rd. 266 TEUR). Für ehemalige Vorstandsmitglieder fielen Pensionszahlungen in Höhe von rd. 42 TEUR (Vj: rd. 41 TEUR) an. Rückstellungen für Pensionen wurden um rd. 60 TEUR verringert (Vj: rd. 70 TEUR erhöht).

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

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

Die Vorstände der ÖBB-Infrastruktur AG nehmen an einem beitragsorientierten außerbetrieblichen Pensionskassenmodell teil, außer es handelt sich bei den Vorständen um MitarbeiterInnen, die in einem für die Zeit der Vorstandstätigkeit karenzierten definitiven ÖBB-Dienstverhältnis nach den allgemeinen Vertragsbedingungen für Dienstverhältnisse bei den Österreichischen Bundesbahnen (AVB) stehen. Im Zusammenhang mit dieser Pensionskassenregelung wurde eine Rückstellung in Höhe von rd. 22 TEUR gebildet. Eine Pensionszusage seitens des Unternehmens gibt es nicht.

## Bezüge der Mitglieder des Aufsichtsrats

Gemäß der Geschäftsordnung für den Aufsichtsrat der ÖBB-Infrastruktur AG kann den Aufsichtsratsmitgliedern eine Vergütung zuerkannt werden. In der ordentlichen Hauptversammlung 2017 wurde eine Vergütung für externe Aufsichtsratsmitglieder wie folgt beschlossen: Die Basisvergütung für ein Aufsichtsratsmandat beträgt 9 TEUR pro Jahr. Zusätzlich erhält das Aufsichtsratsmitglied für jede Sitzung eines Aufsichtsrats, des Präsidiums oder eines Ausschusses ein Sitzungsgeld in der Höhe von 200 EUR. Der Vorsitzende eines Aufsichtsrats erhält die doppelte, ein Stellvertreter des Vorsitzenden in der ÖBB-Infrastruktur AG erhält die eineinhalbfache Basisvergütung. Für die Tätigkeit in einem weiteren Aufsichtsrat im ÖBB-Konzern erhält das Mitglied weitere 50% der oben angeführten Werte. Bei Kumulation von mehreren Funktionen darf eine Höchstgrenze von 27 TEUR (zuzüglich Sitzungsgeldern) nicht überschritten werden. Mitglieder des Aufsichtsrats, die Vorstandsmitglieder, GeschäftsführerInnen, BelegschaftsvertreterInnen oder DienstnehmerInnen im ÖBB-Konzern sind, erhalten keine Aufsichtsratsvergütungen.

Die Bezüge der Kapitalvertreter des Aufsichtsrats für ihre Tätigkeit im ÖBB-Infrastruktur-Konzern betragen rd. 45 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 Hauptentscheidungsträger des Unternehmens im Hinblick auf Entscheidungen über die Allokation von Ressourcen zu diesem Segment und die Bewertung seiner Ertragskraft überprüft werden. Es ist eine Gruppe von Vermögenswerten und betrieblichen Aktivitäten, welche Produkte oder Dienstleistungen bereitstellt, die bezüglich ihrer Risiken und Chancen unterschiedlich zu denen anderer Geschäftsbereiche sind und für die einschlägige Finanzinformationen vorliegen.

#### Informationen zur Segmentberichterstattung

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

#### Informationen auf Unternehmensebene

Wichtige Kunden gemäß IFRS 8.34 sind die ÖBB-Personenverkehr AG (Gesamterträge über rd. 323,5 Mio. EUR [Vj: rd. 318,6 Mio. EUR]), die ÖBB-Produktion GmbH (Gesamterträge über rd. 160,7 Mio. EUR [Vj: rd. 159,6 Mio. EUR]) und die Rail Cargo Austria AG (Gesamterträge über rd. 171,6 Mio. EUR [Vj: rd. 167,9 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 geografischen Märkten, ungeachtet der Herkunft der Waren und Dienstleistungen.

	2017	2016
	in Mio. EUR	in Mio. EUR
<b>Gesamterträge</b>		
Österreich	3.148,8	3.098,1
Deutschland	28,0	28,6
Übrige Märkte	32,8	28,1
<b>Gesamt</b>	<b>3.209,6</b>	<b>3.154,8</b>

Die Darstellung der Buchwerte des Segmentvermögens und der Zugänge zu den Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten, gegliedert nach geografischen Gebieten, entfällt, nachdem sich alle Vermögenswerte, bis auf jene in Liechtenstein und in der Schweiz in Höhe von rd. 27,1 Mio. EUR (Vj: rd. 14,7 Mio. EUR) im Inland befinden. Die Zugänge zu den Sachanlagen in Liechtenstein und in der Schweiz betragen rd. 12,9 Mio. EUR (Vj: rd. 0,1 Mio. EUR). Die externen Umsatzerlöse, unterteilt nach Dienstleistungen, sind aus Erläuterung 4 ersichtlich.

### 34. Erläuterungen zur Geldflussrechnung

Die Geldflussrechnung zeigt, wie sich die Zahlungsmittel des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns im Laufe des Berichtsjahres durch Mittelzu- und -abflüsse verändert haben. Innerhalb der Geldflussrechnung wird zwischen Zahlungsströmen aus der Geschäftstätigkeit, der Investitionstätigkeit und der Finanzierungstätigkeit unterschieden. Die Darstellung der operativen Teile der Geldflussrechnung erfolgt nach der indirekten Methode. Es gab keine 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. 20,6 Mio. EUR (Vj: rd. 119,6 Mio. EUR) sowie kurzfristige Verbindlichkeiten (Ausweis unter den kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten) in Höhe von rd. 122,9 Mio. EUR (Vj: rd. 20,8 Mio. EUR). Jener Teil der Zinszahlung, der nach IAS 23 als Teil der Herstellungskosten von qualifizierten Vermögenswerten aktiviert wird, wird im operativen Cashflow ausgewiesen. Die in dem Zusammenhang erhaltenen Bundeszuschüsse in Höhe von rd. 77,2 Mio. EUR (Vj: rd. 62,0 Mio. EUR) werden ebenfalls im operativen Cashflow unter Veränderungen von Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Schulden und Abgrenzungen dargestellt.

Die wesentlichen Non-Cash-Transaktionen betreffen in beiden Berichtsjahren hauptsächlich die bilanzielle Erfassung und die Ausbuchung von Veranlagungen und Verpflichtungen aus CBL-Transaktionen.

Beim Bilanzposten Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalente musste der Vorjahreswert angepasst werden (siehe Erläuterung 22). Dies hat eine Auswirkung auf den Stand der liquiden Mittel in der Geldflussrechnung. Um eine bessere Vergleichbarkeit herzustellen, wurde der Stand der liquiden Mittel in der Geldflussrechnung 2017 zu

Periodenbeginn verringert. Zudem wurde in der Geldflussrechnung des Vorjahres der Stand der liquiden Mittel zu Periodenende um rd. 5.154 TEUR und am Periodenbeginn um rd. 7.129 TEUR verringert sowie die Veränderung der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Schulden und Abgrenzungen und die kurzfristigen sonstigen Forderungen in der Geldflussrechnung des Vorjahres um rd. 1.975 TEUR erhöht.

In der folgenden Tabelle finden Sie die Angaben über die Änderungen von Finanzverbindlichkeiten, deren Einzahlungen und Auszahlungen in der Kapitalflussrechnung im Cashflow aus Finanzierungstätigkeit gezeigt werden.

in Mio. EUR	Stand per 31.12.2016	zahlungs- wirksame Änderungen	Wechselkurs -änderungen	übrige Änderungen Fremdkapital	übrige Änderungen Eigenkapital	Stand per 31.12.2017
<b>Langfristige Schulden</b>						
Anleihen	13.860,9	0,0	-6,9	402,2	0,0	14.256,2
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	3.792,8	200,0	-9,5	3,0	0,0	3.986,3
Finanzverbindlichkeiten Leasing	94,0	0,0	-7,5	-3,9	0,0	82,6
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>32,5</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>-8,0</i>	<i>0,0</i>	<i>24,5</i>
Übrige Finanzverbindlichkeiten	235,1	1.289,8	-6,6	-44,5	-1,5	1.472,3
<b>Gesamt langfristige Schulden</b>	<b>17.982,8</b>	<b>1.489,8</b>	<b>-30,5</b>	<b>356,8</b>	<b>-1,5</b>	<b>19.797,3</b>
<b>Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten</b>						
Anleihen	431,0	0,0	0,0	-431,0	0,0	0,0
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	73,5	-7,8	0,0	-59,0	0,0	6,7
Finanzverbindlichkeiten Leasing	118,3	0,0	0,0	-110,3	0,0	7,9
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>7,6</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,4</i>	<i>0,0</i>	<i>7,9</i>
Übrige Finanzverbindlichkeiten	1.252,9	-1.000,3	0,0	35,0	-1,1	286,5
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>0,2</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,2</i>
<b>Gesamt ohne übrige Finanzverbindlichkeiten, die Teil des Fonds der liquiden Mittel sind</b>	<b>1.875,7</b>	<b>-1.008,1</b>	<b>0,0</b>	<b>-565,3</b>	<b>-1,1</b>	<b>301,2</b>
kurzfristige übrige Finanzverbindlichkeiten, die Teil des Fonds der liquiden Mittel sind	20,8	0,0	0,0	102,1	0,0	122,9
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>20,8</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>102,1</i>	<i>0,0</i>	<i>122,9</i>
<b>Gesamt kurzfristige Schulden</b>	<b>1.896,5</b>	<b>-1.008,1</b>	<b>0,0</b>	<b>-463,2</b>	<b>-1,1</b>	<b>424,1</b>

Bei den im Vorjahr als kurzfristig eingestuften Anleihen mit einem Volumen von 400,0 Mio. EUR haben die Investoren vom vorzeitigen Kündigungsrecht im Jahr 2017 keinen Gebrauch gemacht, sodass anstatt einer Rückzahlung eine Umgliederung zu den langfristigen Anleiheverbindlichkeit erfolgt ist.

Der Rückgang der Verbindlichkeiten im Zusammenhang mit aktiven oder beendeten CBL-Transaktionen wird ebenfalls unter den übrigen Änderungen dargestellt, da die Zahlungen nicht über die Bankkonten des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns abgewickelt werden. Vielmehr werden die Einnahmen aus den Vermögenswerten vom Schuldner direkt an den Gläubiger überwiesen. Davon betroffen sind insbesondere die Finanzverbindlichkeiten Leasing, aber auch Teile der Anleihen, Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten und übrigen Finanzverbindlichkeiten.

### 35. Konzernunternehmen

Nachfolgend findet sich eine Aufstellung jener Konzernunternehmen, an denen die ÖBB-Infrastruktur AG zum Bilanzstichtag direkt oder indirekt über andere verbundene Unternehmen Beteiligungen hält, oder die im aktuellen Berichtsjahr neu gegründet wurden. Der Geschäftsgegenstand der Konzernunternehmen wird mit den Buchstaben a) bis i) beschrieben. Sollte eine Angabe mit Vj: gekennzeichnet sein, bezieht sich die Angabe auf das Vorjahr, ansonsten betrifft sie beide Jahre.

ÖBB-Infrastruktur-Konzern	Land, Sitz,	Konsolidierungsart
100% ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft	A-1020 Wien	V c)
↳ 100% Austrian Rail Construction & Consulting GmbH	A-1020 Wien	V0 f)
↳ 100% Austrian Rail Construction & Consulting GmbH & Co KG	A-1020 Wien	V0 f)
↳ 100% Güterterminal Werndorf Projekt GmbH	A-1020 Wien	V d)
↳ 100% Mungos Sicher & Sauber GmbH	A-1150 Wien	V e)
↳ 100% Mungos Sicher & Sauber GmbH & Co KG	A-1150 Wien	V e)
↳ 100% Netz- und Streckenentwicklung GmbH	A-1020 Wien	V0 d)
↳ 100% ÖBB-Güterzentrum Wien Süd Betriebsgesellschaft m.b.H.	A-1020 Wien	V (Vj: V0) b)
↳ 100% ÖBB-Güterzentrum Wien Süd Betriebsgesellschaft m.b.H. & Co KG	A-1020 Wien	V (Vj: V0) b)
↳ 100% ÖBB-Immobilienmanagement Gesellschaft mbH	A-1020 Wien	V a)
↳ 100% ÖBB-Projektentwicklung GmbH	A-1020 Wien	V b)
↳ 100% ÖBB-Realitätenbeteiligungs GmbH & Co KG	A-1020 Wien	V b)
↳ 100% Businesscenter Linz Entwicklungs- und Verwertungs GmbH & Co KG	A-1020 Wien	V0 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	V0 b)
↳ 100% Gauermanngasse 2-4 Projektentwicklung GmbH & Co KG	A-1020 Wien	V b)
↳ 100% Mariannengasse 16-20 Projektentwicklung GmbH & Co KG	A-1020 Wien	V (Vj: V0) b)
↳ 100% Modul Office Hauptbahnhof Graz GmbH & Co KG	A-1020 Wien	V0 b)
↳ 100% Operngasse 16 Projektentwicklung GmbH & Co KG	A-1020 Wien	V b)
↳ 100% ÖBB-Stiftungs Management Gesellschaft mbH	A-1020 Wien	V0 h)
↳ 100% Rail Equipment GmbH	A-1040 Wien	V g)
↳ 100% Rail Equipment GmbH & Co KG	A-1040 Wien	V g)
↳ 51% WS Service GmbH	A-3151 St. Georgen am Steinfeld	V c)
↳ 50% Galleria di Base del Brennero - Brenner Basistunnel BBT SE	I-39100 Bozen	E c)
↳ 43,05% Weichenwerk Wörth GmbH	A-3151 St. Georgen am Steinfeld	E c)
↳ 25% Breitspur Planungsgesellschaft mbH	A-1010 Wien	E0 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 UIRR s.c.r.l. (Internationale Vereinigung für den Kombinierten Verkehr Schiene-Straße)	B-1000 Brussels	0 k.A.
↳ KG-Anteil Tiefgarage Stuben Gesellschaft m.b.H. & Co. KG	A-6762 Stuben/Arlberg	0 k.A.

Abkürzungen:

- V verbundenes vollkonsolidiertes Unternehmen
- V0 verbundenes, aufgrund untergeordneter Bedeutung nicht vollkonsolidiertes Unternehmen
- E Beteiligungsunternehmen, nach der Equity-Methode bilanziert (assoziiertes Unternehmen)
- E0 Beteiligungsunternehmen, aufgrund untergeordneter Bedeutung nicht nach der Equity-Methode bilanziert
- 0 sonstiges Beteiligungsunternehmen
- k. A. keine Angaben
- i. L. in Liquidation

Erläuterung der Geschäftsgegenstände der Konzernunternehmen:

- a) Bewirtschaftung, Verwaltung und Verwertung von Immobilien
- b) Projektentwicklung und Verwertung von Liegenschaften
- c) Planung und Bau (einschließlich Ersatzinvestitionen, soweit sie über Wartung oder Instandsetzung hinausgehen) von Schieneninfrastruktur, sowie Planung und Bau von damit in Zusammenhang stehenden Projekten und Projektteilen und die Zurverfügungstellung von Schieneninfrastruktur
- d) Optimierung und Harmonisierung der Infrastrukturplanung und Entwicklung
- e) Reinigung bzw. Sonderreinigung (beispielsweise Graffiti-entfernung) von Bahnhöfen sowie Sicherheits- und Servicedienstleistungen
- f) Forschung und Entwicklung, insbesondere im Zusammenhang mit der Schieneninfrastruktur
- g) Beschaffung, Einkauf, Finanzierung, Instandhaltung und konzernübergreifende Vermietung von schienenengebundenen Fahrzeugen, Geräten und Schienenfahrzeugen
- h) berufliche Aus- und Weiterbildung
- i) Dienstleistungen im Zusammenhang mit dem Betrieb von Terminals

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

ÖBB-Infrastruktur-Konzern	Eigenkapital in TEUR		Jahresergebnis in TEUR	
	31.12.2017	31.12.2016	2017	2016
Austrian Rail Construction & Consulting GmbH	138	138	0	0
Austrian Rail Construction & Consulting GmbH & Co KG	208	208	-2	-2
Netz- und Streckenentwicklung GmbH	94	416	-2	0
Businesscenter Linz Entwicklungs- und Verwertungs GmbH & Co KG	-4	-3	-1	-1
Europaplatz 1 Projektentwicklung GmbH & Co KG	-4	-3	-1	-1
Modul Office Hauptbahnhof Graz GmbH & Co KG	-4	-3	-1	-1
ÖBB-Stiftungs Management Gesellschaft mbH	72	71	0	1
Breitspur Planungsgesellschaft mbH	3.799	4.438	-638	-2.464

### 36. Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Die Vorstände der ÖBB-Infrastruktur AG haben den geprüften Konzernabschluss zum 31.12.2017 am 29.03.2018 zur Weitergabe an den Aufsichtsrat freigegeben. Die Vorstände schlagen vor, den Bilanzgewinn der ÖBB-Infrastruktur AG in Höhe von rd. 154.889.050,90 EUR auf neue Rechnung vorzutragen.

Am 28.02.2018 fand eine außerordentliche Hauptversammlung der ÖBB-Infrastruktur AG statt, bei der der Aufsichtsrat der ÖBB-Infrastruktur neu besetzt wurde. Bei dieser außerordentlichen Hauptversammlung schieden folgende Mitglieder des Aufsichtsrats aus:

Mag. Brigitte Ederer            Vorsitzende  
Dr. Tanja Wielgoß  
DI Mag. Marion Medlitsch

Als neue Mitglieder des Aufsichtsrats wurden bestellt:

Mag. Iris Germ  
Mag. Eva Hieblinger-Schütz  
Dr. Barbara Kolm  
Mag. Gilbert Trattner

Seitens der Belegschaftsvertretung wurde Herr Karl Buchheit am 20.03.2018 als Aufsichtsratsmitglied nachnominiert.

Die konstituierende Sitzung des AR fand am 22.3.2018 statt, in welcher auch der Vorsitzende des Aufsichtsrats, Herr Mag. Gilbert Trattner, gewählt wurde.

Der Rahmenplan 2018 – 2023 wurde vom Ministerrat genehmigt und am 22.03.2018 vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie veröffentlicht. Dieser bildet somit die Grundlage für die Umsetzung des Investitionsprogrammes der kommenden Jahre.

### 37. Die Organe der Muttergesellschaft des Konzerns

**Vorstandsmitglieder**

Mag. Silvia Angelo ab 16.01.2017  
 DI Franz Bauer  
 KR Ing. Franz Seiser

**Aufsichtsratsmitglieder**

Mag. Brigitte Ederer	bis 28.02.2018	Vorsitzende
Mag. Gilbert Trattner	ab 28.02.2018	Vorsitzender (ab 22.3.2018)
Mag. Josef Halbmayr MBA		1. Stellvertreter der Vorsitzenden
DI Herbert Kasser		2. Stellvertreter der Vorsitzenden

Lic.iur. Philippe Gauderon	
Dr. Tanja Wielgoß	bis 28.02.2018
DI Marion Medlitsch	ab 10.03.2017 bis 28.02.2018
Mag. Iris Germ	ab 28.02.2018
Mag. Eva Hieblinger-Schütz	ab 28.02.2018
Dr. Barbara Kolm	ab 28.02.2018

Günter Blumthaler		Belegschaftsvertreter
Peter Dyduch		Belegschaftsvertreter
Gerhard Schneider	ab 16.01.2017	Belegschaftsvertreter
Karl Buchheit	ab 20.03.2018	Belegschaftsvertreter

Wien, am 29.03.2018

Der Vorstand

Mag. Silvia Angelo  
 Ressort Finanzen, Markt, Service

DI Franz Bauer  
 Ressort Infrastrukturanlagenbereitstellung

KR Ing. Franz Seiser  
 Ressort Betrieb und Systeme

## Bericht zum Konzernabschluss

### Prüfungsurteil

Wir haben den Konzernabschluss der **ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft, Wien**, und ihrer Tochtergesellschaften (der Konzern) bestehend aus der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2017, der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, der Konzerngesamtergebnisrechnung, der Konzerneigenkapitalveränderungsrechnung und der Konzerngeldflussrechnung für das an diesem Stichtag endende Geschäftsjahr und dem Konzernanhang, geprüft.

Nach unserer Beurteilung entspricht der beigefügte Konzernabschluss den gesetzlichen Vorschriften und vermittelt ein möglichst getreues Bild der Vermögens- und Finanzlage des Konzerns zum 31. Dezember 2017 sowie der Ertragslage des Konzerns für das an diesem Stichtag endende Geschäftsjahr in Übereinstimmung mit den International Financial Reporting Standards, wie sie in der EU anzuwenden sind (IFRS), und den zusätzlichen Anforderungen des § 245a UGB.

### Grundlage für das Prüfungsurteil

Wir haben unsere Abschlussprüfung in Übereinstimmung mit der EU-Verordnung Nr. 537/2014 (im Folgenden EU-VO) und den österreichischen Grundsätzen ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführt. Diese Grundsätze erfordern die Anwendung der International Standards on Auditing (ISA). Unsere Verantwortlichkeiten nach diesen Vorschriften und Standards sind im Abschnitt „Verantwortlichkeiten des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses“ unseres Bestätigungsvermerks weitergehend beschrieben. Wir sind vom Konzern unabhängig in Übereinstimmung mit den österreichischen unternehmensrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften und wir haben unsere sonstigen beruflichen Pflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen.

### Besonders wichtige Prüfungssachverhalte

Besonders wichtige Prüfungssachverhalte sind solche Sachverhalte, die nach unserem pflichtgemäßen Ermessen am bedeutsamsten für unsere Prüfung des Konzernabschlusses des Geschäftsjahres waren. Diese Sachverhalte wurden im Zusammenhang mit unserer Prüfung des Konzernabschlusses und bei der Bildung unseres Prüfungsurteils hierzu berücksichtigt, und wir geben kein gesondertes Prüfungsurteil zu diesen Sachverhalten ab.

Nachfolgend stellen wir die aus unserer Sicht besonders wichtigen Prüfungssachverhalte dar:

- ▶ Ansatz und Bewertung von Rückstellungen für Streckenstilllegungen und Umweltschutzmaßnahmen
- ▶ Abgrenzung zwischen aktivierungspflichtigen Investitionen und sofort aufwandswirksamen Instandhaltungsmaßnahmen
- ▶ Erfassung und Bewertung der aktivierten Eigenleistungen im Zusammenhang mit Investitionsprojekten

**Sachverhalt und Risiko und Verweis auf weitergehende Informationen****Prüferisches Vorgehen**

Der Konzern weist unter den sonstigen Rückstellungen Vorsorgen für Streckenstilllegungen von Nebenbahnen und Umweltschutzmaßnahmen in Höhe von rd. 117,8 Mio. EUR aus. Diese werden mit dem voraussichtlichen Erfüllungsbetrag bilanziert, welcher auf den Bilanzstichtag abgezinst wird. Die auf eisenbahnrechtlichen (Streckenstilllegungen von Nebenbahnen) sowie umweltschutzrechtlichen (Umweltschutzmaßnahmen) basierenden Rückstellungen beinhalten auf Basis von rechtlichen Gutachten, vertraglichen Verpflichtungen sowie externen und internen Kostenschätzungen die erwarteten Verpflichtungen für die Stilllegung und den Rückbau von eingestellten oder zur Einstellung vorgesehenen Nebenbahnen sowie für voraussichtliche Sanierungsmaßnahmen für Bodenkontaminierungen im Zusammenhang mit der von der Gesellschaft betriebenen Eisenbahninfrastruktur. Die Bilanzierung dieser Sachverhalte ist im Rahmen unserer Prüfung von besonderer Bedeutung, da die Höhe der Rückstellungen maßgeblich von den Annahmen und Einschätzungen der gesetzlichen Vertreter abhängig und insgesamt mit Unsicherheit behaftet ist. Dies betrifft bei den Verpflichtungen aus der Stilllegung und dem Rückbau insbesondere das Rückbauzenarario und die erwarteten Kosten. Bei den Vorsorgen für erwartete Sanierungsmaßnahmen im Zusammenhang mit Bodenkontaminierungen ergeben sich Unsicherheiten hinsichtlich des Ausmaßes der notwendigen Sanierungsarbeiten, der dafür anfallenden Kosten sowie des Zeitpunktes der Durchführung.

Angaben zur Bilanzierung der Rückstellungen finden sich in den Erläuterungen unter Punkt "B. Erläuterungen zur Konzernbilanz und Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, 26.2. sonstige Rückstellungen" sowie unter Punkt „A. Grundlagen und Methoden, 3. Zusammenfassung der wesentlichen Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze, Verwendung von Schätzungen und Ermessensausübungen Punkt c. betreffend Rückstellungen“.

Im Rahmen unserer Prüfung haben wir uns mit den für die Rückstellungsbildung verwendeten Rechts- und Daten Grundlagen auseinandergesetzt und haben auf dieser Basis die Angemessenheit der für die Bewertung herangezogenen Prämissen beurteilt. Dabei haben wir insbesondere auch den Status der Rückbau- bzw. Sanierungsmaßnahmen, einschließlich der aktuellen Entwicklungen im Jahr 2017, mit den Mitarbeitern der zuständigen Fachbereiche in der Gesellschaft besprochen. Bei erstmalig angesetzten Sachverhalten wie insbesondere der Vorsorge für die Behebung von Bodenkontaminierungen durch Schwermetallbelastungen im Bereich von Bahnstrommasten haben wir uns mit den Ansatzvoraussetzungen sowie der zeitlichen Zuordnung der Rückstellungsbildung zum Geschäftsjahr 2017 auseinandergesetzt. Das Berechnungsschema der Rückstellungen haben wir anhand der eingehenden Bewertungsparameter nachvollzogen sowie die geplante zeitliche Inanspruchnahme der Rückstellungen hinterfragt.

## Abgrenzung zwischen aktivierungspflichtigen Investitionen und sofort aufwandswirksamen Instandhaltungsmaßnahmen

### Sachverhalt und Risiko und Verweis auf weitergehende Informationen

Neben Investitionen in den Neubau von Schieneninfrastruktur tätigt der Konzern signifikante Ausgaben für die Erneuerung und die Instandhaltung der bestehenden Infrastruktur. Während als Investitionen einzustufende Maßnahmen aktiviert und damit im Wege der Abschreibung über mehrere Jahre aufwandswirksam verteilt werden, schlagen sich Instandhaltungsmaßnahmen sofort als Aufwand im Periodenergebnis nieder. Wie bei allen großen Infrastrukturunternehmen kommt der Abgrenzung zwischen Investitions- und Instandhaltungsmaßnahmen und deren richtiger Abbildung im Jahresabschluss besondere Bedeutung zu. Gerade bei Maßnahmen, die die bestehende Infrastruktur betreffen, kann es zu Abgrenzungs- bzw. Klassifizierungsproblemen kommen. Das Risiko für den Abschluss besteht somit in einer unzutreffenden bilanziellen Beurteilung von Bau- und Sanierungsmaßnahmen sowie der damit verbundenen Auswirkung auf das Jahresergebnis.

Die Angaben zu den Bilanzierungsgrundsätzen sind in den Erläuterungen zum Konzernabschluss unter Punkt „A. Grundlagen und Methoden, 3. Zusammenfassung der wesentlichen Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze“ enthalten. Informationen zu den im Geschäftsjahr aufwandswirksam erfassten Instandhaltungsleistungen finden sich in den Erläuterungen unter Punkt „B. Erläuterungen zur Konzernbilanz und zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, 7. Aufwendungen für Material und bezogene Leistungen“. Die im Geschäftsjahr aktivierten Investitionsmaßnahmen sind unter Punkt „B. Erläuterungen zur Konzernbilanz und zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, 14. Sachanlagen“ ersichtlich.

### Prüferisches Vorgehen

Im Rahmen unserer Prüfungstätigkeit haben wir ein Verständnis über die relevanten Prozesse und internen Kontrollen zur bilanziellen Kategorisierung von Bau- und Sanierungsprojekten erlangt und die Wirksamkeit ausgewählter interner Kontrollen überprüft. Davon betroffen sind insbesondere interne Kontrollen anlässlich der Eröffnung von Aufträgen im SAP-System in Übereinstimmung mit den internen Bilanzierungsrichtlinien („Aktivierungsgrundsätze“) sowie nachgelagerte Kontrollen durch die Anlagenbuchhaltung. Darauf aufbauend haben wir weitere Prüfungshandlungen festgelegt.

Diese Prüfungshandlungen haben wir auf eine ausgewählte Stichprobe von Projekten (sowohl Investitions- als auch Instandhaltungsaufträge) angewendet. Die Auswahl erfolgte neben einer Zufallsauswahl zusätzlich nach risikoorientierten Kriterien unter Berücksichtigung von Projektgröße, Projektbezeichnung und Projektdauer. Die Prüfungshandlungen umfassten insbesondere die Durchsicht von Projektbeschreibungen, die Diskussion von Projekthinhalten mit den Projektverantwortlichen und Projektcontrollern und daraus abgeleitet die Würdigung der getroffenen Bilanzierungsentscheidungen. Soweit erforderlich haben wir bei den in der Stichprobe enthaltenen Projekten auch in Abrechnungs- und Vertragsunterlagen Einsicht genommen.

**Sachverhalt und Risiko und Verweis auf weitergehende Informationen****Prüferisches Vorgehen**

Für Tätigkeiten im Zusammenhang mit der Planung und Errichtung von Anlagen wurden im Geschäftsjahr 2017 Eigenleistungen in Höhe von rd. 293,6 Mio. EUR aktiviert. Der überwiegende Teil der aktivierten Eigenleistungen betrifft dabei Personalkosten. Die Mitarbeiter erfassen ihre mit Leistungsstunden auf Aufträgen, welche monatlich mit Kostensätzen bewertet in das SAP-System übernommen werden. Die Eigenleistungen werden unterjährig mit Plankostensätzen bewertet. Zum Jahresende erfolgt eine Nachkalkulation auf Basis der Ist-Kosten und der tatsächlichen Produktivstunden der Mitarbeiter. Die Ermittlung der Kostensätze basiert überwiegend auf automatisiert übernommenen Daten; einzelne Berechnungsvorgänge beinhalten aber auch manuelle Schritte. Für den Abschluss besteht das Risiko, dass aufgrund unvollständiger oder fehlerhafter Leistungserfassungen bzw. Leistungsbewertungen die aktivierten Eigenleistungen und die damit verbundenen Bilanzposten des Anlagevermögens wesentlich falsch dargestellt werden.

Wir haben im Zuge der Prüfung ein Verständnis über die für die Erfassung und Bewertung der Eigenleistungen im Zusammenhang mit Investitionsprojekten erlangt und die Wirksamkeit ausgewählter interner Kontrollen überprüft. Dies betrifft vor allem interne Kontrollen im Zusammenhang mit der Erfassung der erbrachten Leistungen. Darüber hinaus haben wir die Ermittlung der Kostensätze rechnerisch überprüft und die darin Eingang findenden Basisdaten (im Wesentlichen verschiedene Kostenarten, Leistungs- und Anwesenheitsstunden) auf ihre Plausibilität hin gewürdigt. Dabei haben wir auch die Unterscheidung zwischen aktivierungsfähigen und nicht aktivierungsfähigen Aufwendungen und deren Behandlung in den Berechnungsmodellen nachvollzogen. Wesentliche Abweichungen zwischen den Planansätzen und den Ist-Werten im Zuge der Nachkalkulation haben wir mit den jeweiligen Geschäftsbereichscontrollern bzw. mit den für die Kostenrechnung verantwortlichen Sachbearbeitern besprochen.

Informationen zu den im Geschäftsjahr aktivierten Eigenleistungen finden sich in den Erläuterungen zum Konzernabschluss unter Punkt „B. Erläuterungen zur Konzernbilanz und zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, 5. Andere aktivierte Eigenleistungen“.

### Verantwortlichkeiten der gesetzlichen Vertreter und des Aufsichtsrats für den Konzernabschluss

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Konzernabschlusses und dafür, dass dieser in Übereinstimmung mit den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den zusätzlichen Anforderungen des § 245a UGB ein möglichst getreues Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig erachten, um die Aufstellung eines Konzernabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist.

Bei der Aufstellung des Konzernabschlusses sind die gesetzlichen Vertreter dafür verantwortlich, die Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu beurteilen, Sachverhalte im Zusammenhang mit der Fortführung der Unternehmenstätigkeit – sofern einschlägig – anzugeben, sowie dafür, den Rechnungslegungsgrundsatz der Fortführung der Unternehmenstätigkeit anzuwenden, es sei denn, die gesetzlichen Vertreter beabsichtigten, entweder den Konzern zu liquidieren oder die Unternehmenstätigkeit einzustellen, oder haben keine realistische Alternative dazu.

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses des Konzerns.

### Verantwortlichkeiten des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses

Unsere Ziele sind, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der Konzernabschluss als Ganzes frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist und einen Bestätigungsvermerk zu erteilen, der unser Prüfungsurteil beinhaltet. Hinreichende Sicherheit ist ein hohes Maß an Sicherheit, aber keine Garantie dafür, dass eine in Übereinstimmung mit der EU-VO und den österreichischen Grundsätzen ordnungsmäßiger Abschlussprüfung, die die Anwendung der ISA erfordern, durchgeführte Abschlussprüfung eine wesentliche falsche Darstellung, falls eine solche vorliegt, stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus dolosen Handlungen oder Irrtümern resultieren und werden als wesentlich angesehen, wenn von ihnen einzeln oder insgesamt vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie die auf der Grundlage dieses Konzernabschlusses getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Nutzern beeinflussen.

Als Teil einer Abschlussprüfung in Übereinstimmung mit der EU-VO und den österreichischen Grundsätzen ordnungsmäßiger Abschlussprüfung, die die Anwendung der ISA erfordern, üben wir während der gesamten Abschlussprüfung pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung.

Darüber hinaus gilt:

- ▶ Wir identifizieren und beurteilen die Risiken wesentlicher – beabsichtigter oder unbeabsichtigter – falscher Darstellungen im Abschluss, planen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken, führen sie durch und erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen. Das Risiko, dass aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist höher als ein aus Irrtümern resultierendes, da dolose Handlungen betrügerisches Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen oder das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.
- ▶ Wir gewinnen ein Verständnis von dem für die Abschlussprüfung relevanten internen Kontrollsystem, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit des internen Kontrollsystems des Konzerns abzugeben.
- ▶ Wir beurteilen die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte in der Rechnungslegung und damit zusammenhängende Angaben.
- ▶ Wir ziehen Schlussfolgerungen über die Angemessenheit der Anwendung des Rechnungslegungsgrundsatzes, der Fortführung der Unternehmenstätigkeit durch die gesetzlichen Vertreter sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die erhebliche Zweifel an der Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen kann. Falls wir die Schlussfolgerung ziehen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, in unserem Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Konzernabschluss aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch die Abkehr des Konzerns von der Fortführung der Unternehmenstätigkeit zur Folge haben.
- ▶ Wir beurteilen die Gesamtdarstellung, den Aufbau und den Inhalt des Konzernabschlusses einschließlich der Angaben sowie ob der Konzernabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse in einer Weise wieder gibt, dass ein möglichst getreues Bild erreicht wird.

- ▶ Wir erlangen ausreichende geeignete Prüfungsnachweise zu den Finanzinformationen der Einheiten oder Geschäftstätigkeiten innerhalb des Konzerns, um ein Prüfungsurteil zum Konzernabschluss abzugeben. Wir sind verantwortlich für die Anleitung, Überwachung und Durchführung der Konzernabschlussprüfung. Wir tragen die Alleinverantwortung für unser Prüfungsurteil.

Wir tauschen uns mit dem Aufsichtsrat unter anderem über den geplanten Umfang und die geplante zeitliche Einteilung der Abschlussprüfung sowie über bedeutsame Prüfungsfeststellungen, einschließlich etwaiger bedeutsamer Mängel im internen Kontrollsystem, die wir während unserer Abschlussprüfung erkennen, aus.

Wir geben dem Aufsichtsrat auch eine Erklärung ab, dass wir die relevanten beruflichen Verhaltensanforderungen zur Unabhängigkeit eingehalten haben, und tauschen uns mit ihm über alle Beziehungen und sonstigen Sachverhalte aus, von denen vernünftigerweise angenommen werden kann, dass sie sich auf unsere Unabhängigkeit und – sofern einschlägig – damit zusammenhängende Schutzmaßnahmen auswirken.

Wir bestimmen von den Sachverhalten, über die wir uns mit dem Aufsichtsrat ausgetauscht haben, diejenigen Sachverhalte, die am bedeutsamsten für die Prüfung des Konzernabschlusses des Geschäftsjahres waren und daher die besonders wichtigen Prüfungssachverhalte sind. Wir beschreiben diese Sachverhalte in unserem Bestätigungsvermerk, es sei denn, Gesetze oder andere Rechtsvorschriften schließen die öffentliche Angabe des Sachverhalts aus oder wir bestimmen in äußerst seltenen Fällen, dass ein Sachverhalt nicht in unserem Bestätigungsvermerk mitgeteilt werden sollte, weil vernünftigerweise erwartet wird, dass die negativen Folgen einer solchen Mitteilung deren Vorteile für das öffentliche Interesse übersteigen würden.

## **Sonstige gesetzliche und andere rechtliche Anforderungen**

### **Bericht zum Konzernlagebericht**

Der Konzernlagebericht ist auf Grund der österreichischen unternehmensrechtlichen Vorschriften darauf zu prüfen, ob er mit dem Konzernabschluss in Einklang steht und ob er nach den geltenden rechtlichen Anforderungen aufgestellt wurde.

Zu der im Konzernlagebericht enthaltenen konsolidierten nichtfinanziellen Erklärung ist es unsere Verantwortung zu prüfen, ob sie aufgestellt wurde, sie zu lesen und abzuwägen, ob sie angesichts des bei der Prüfung gewonnenen Verständnisses wesentlich im Widerspruch zum Konzernabschluss steht oder sonst wesentlich falsch dargestellt erscheint.

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Konzernlageberichts in Übereinstimmung mit den österreichischen unternehmensrechtlichen Vorschriften.

Wir haben unsere Prüfung in Übereinstimmung mit den Berufsgrundsätzen zur Prüfung des Konzernlageberichts durchgeführt.

### **Urteil**

Nach unserer Beurteilung ist der Konzernlagebericht nach den geltenden rechtlichen Anforderungen aufgestellt worden, enthält zutreffende Angaben nach § 243a UGB und steht in Einklang mit dem Konzernabschluss.

### **Erklärung**

Angesichts der bei der Prüfung des Konzernabschlusses gewonnenen Erkenntnisse und des gewonnenen Verständnisses über den Konzern und sein Umfeld wurden wesentliche fehlerhafte Angaben im Konzernlagebericht nicht festgestellt.

### Sonstige Informationen

Die gesetzlichen Vertreter sind für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen beinhalten alle Informationen im Geschäftsbericht, ausgenommen den Konzernabschluss, den Konzernlagebericht und den Bestätigungsvermerk.

Unser Prüfungsurteil zum Konzernabschluss deckt diese sonstigen Informationen nicht ab und wir geben keine Art der Zusicherung darauf ab.

In Verbindung mit unserer Prüfung des Konzernabschlusses ist es unsere Verantwortung, diese sonstigen Informationen zu lesen und zu überlegen, ob es wesentliche Unstimmigkeiten zwischen den sonstigen Informationen und dem Konzernabschluss oder mit unserem, während der Prüfung erlangten Wissen gibt oder sonst wesentlich falsch dargestellt erscheint. Falls wir, basierend auf den durchgeführten Arbeiten, zur Schlussfolgerung gelangen, dass die sonstigen Informationen wesentlich falsch dargestellt sind, müssen wir dies berichten. Wir haben diesbezüglich nichts zu berichten.

### Zusätzliche Angaben nach Artikel 10 der EU-VO

Wir wurden von der Hauptversammlung am 10. Mai 2017 als Abschlussprüfer gewählt und am 9. Oktober 2017 vom Aufsichtsrat beauftragt. Wir sind ununterbrochen seit dem Geschäftsjahr 2015 Abschlussprüfer.

Wir erklären, dass das Prüfungsurteil im Abschnitt „Bericht zum Konzernabschluss“ mit dem zusätzlichen Bericht an den Prüfungsausschuss nach Artikel 11 der EU-VO in Einklang steht.

Wir erklären, dass wir keine verbotenen Nichtprüfungsleistungen erbracht haben und dass wir bei der Durchführung der Abschlussprüfung unsere Unabhängigkeit von der geprüften Gesellschaft gewahrt haben.

Wir haben zusätzlich zur Abschlussprüfung für die geprüfte Gesellschaft und für die von dieser beherrschten Unternehmen keine Leistungen erbracht, die nicht im Konzernabschluss oder im Konzernlagebericht angegeben worden sind.

### Auftragsverantwortlicher Wirtschaftsprüfer

Der für die Abschlussprüfung auftragsverantwortliche Wirtschaftsprüfer ist Herr Mag. Gerhard Posautz.

Wien, am am 29. März 2018

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)

[infrastruktur.oebb.at](http://infrastruktur.oebb.at)

### Disclaimer

Die in diesem Bericht enthaltenen Angaben wurden nach bestem Wissen erstellt und mit großer Sorgfalt auf ihre Richtigkeit überprüft. Satz- und Druckfehler vorbehalten. Dieser Geschäftsbericht (umgesetzt mit FIRE.sys) ist nur in elektronischem Format verfügbar: [infrastruktur.oebb.at/gb2017](http://infrastruktur.oebb.at/gb2017)

### 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.

