



OBB



Österreich
zusammen
bringen.

GESCHÄFTSBERICHT 2017
ÖBB-HOLDING AG



Wien
Hauptbahnhof

ÖBB

WIEN W





Finanzkennzahlen

Ertragskennzahlen nach IFRS (in Mio. EUR, gerundet)

	2017	2016	2015	2014	2013
Umsatzerlöse	5.522	5.247	5.221	5.270	5.239
Gesamterträge	6.755	6.416	6.345	6.355	6.248
Aufwendungen für Material und bezogene Leistungen	-1.926	-1.730	-1.751	-1.764	-1.793
Personalaufwand	-2.543	-2.478	-2.337	-2.407	-2.341
Sonstiger betrieblicher Aufwand	-462	-428	-451	-460	-530
EBITDA	1.823	1.779	1.806	1.723	1.584
Abschreibungen (inkl. Wertminderungen)	-1.033	-968	-949	-859	-829
EBIT	790	811	857	864	755
Finanzergebnis	-614	-645	-664	-692	-652
EBT	176	166	193	172	103
ROCE (in %)	3,2	3,4	3,7	3,9	3,6

Bilanzkennzahlen nach IFRS (in Mio. EUR, gerundet)

Bilanzsumme	28.351	27.344	26.475	25.746	24.631
Langfristige Vermögenswerte	27.083	25.877	25.140	24.334	23.322
<i>davon Sachanlagen</i>	25.576	24.386	23.416	22.724	21.765
Kurzfristige Vermögenswerte	1.268	1.467	1.335	1.411	1.310
Eigenkapital	2.306	2.093	1.922	1.692	1.589
Eigenkapitalquote (in %)	8,1	7,7	7,3	6,6	6,5
Finanzverbindlichkeiten	23.549	22.799	22.317	21.811	20.778
Net Debt	23.101	22.113	21.306	20.839	20.024
Investitionen brutto	2.503	2.400	2.032	2.057	2.170
Net Debt/EBITDA (Ratio)	12,7	12,4	11,8	12,1	12,6
Net Gearing (Ratio)	10,0	10,6	11,1	12,3	12,6

Inhalt

KOMMENTAR DES VORSTANDS	3	KONZERNABSCHLUSS	110
KOMMENTAR DES AUFSICHTSRATSVORSITZENDEN	6	Konzern-Gesamtergebnisrechnung 2017	110
ÖSTERREICH ZUSAMMENBRINGEN	10	Konzern-Bilanz per 31.12.2017	112
CORPORATE-GOVERNANCE-BERICHT	52	Konzern-Geldflussrechnung 2017	113
KONZERNLAGEBERICHT	60	Aufstellung der Veränderung des Konzern-Eigenkapitals 2017	114
A. Struktur und Beteiligungen	60	ERLÄUTERUNGEN ZUM KONZERNABSCHLUSS PER 31.12.2017	115
B. Rahmenbedingungen und Marktumfeld	62	A. Grundlagen und Methoden	115
C. Wirtschafts- und Prognosebericht	71	B. Erläuterungen zur Konzern-Bilanz und Konzern-Gewinn-und-Verlust-Rechnung	136
D. Nicht finanzielle Leistungsindikatoren	94	C. Sonstige Angaben zum Konzernabschluss	162
E. Chancen- und Risikobericht	102	BESTÄTIGUNGSVERMERK	198
F. Anmerkungen zum Lagebericht	107	GLOSSAR	202

DIGITAL. Den Geschäftsbericht 2017 als PDF und Videos zum Thema finden Sie unter: konzern.oebb.at/gb2017

MITARBEITER WERBEN MITARBEITER. Rund ein Drittel aller MitarbeiterInnen werden die ÖBB in den nächsten fünf Jahren verlassen. Bereits im ersten Quartal 2017 starteten die ÖBB eine groß angelegte Kampagne, um auf den Arbeitgeber ÖBB aufmerksam zu machen und neue Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu finden. Das Besondere an der Kampagne: Alle „Models“ sind MitarbeiterInnen der ÖBB und werben für Ihren tatsächlichen Job. Eine Auswahl der Plakate sehen Sie hier – und die Sujets der Kampagne auf dem Umschlag dieses Geschäftsberichts.



Geschäftsbericht 2017

Kommentar des Vorstands



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

Ein erfolgreiches Jahr. Wir blicken 2017 auf ein weiteres erfolgreiches Geschäftsjahr zurück. Mit einem EBT von 176,3 Millionen Euro – das entspricht einem Plus von sechs Prozent gegenüber dem Vorjahr – konnte der ÖBB Konzern 2017 das zweitbeste Ergebnis in der Geschichte verzeichnen. Das abgelaufene Jahr brachte zudem einen neuen Fahrgastrekord im Schienenpersonenverkehr, und auch die transportierten Gütermengen konnten deutlich gesteigert werden.

Der Gesamtkonzernumsatz ist im letzten Jahr um mehr als fünf Prozent auf über 5,5 Milliarden Euro gestiegen und erreichte damit einen neuen Höchststand. Erneut haben alle Teilkonzerne ein positives Ergebnis erzielt. Besonders erfreulich dabei war das Abschneiden des Personenverkehrs, der sein EBT gegenüber dem Vorjahr um sechs Prozent auf 86,7 Millionen Euro steigern konnte.

Die Rail Cargo Austria liegt mit einem EBT von 42,3 Millionen Euro leicht unter Vorjahresniveau, hat aber – im Gegensatz zu den meisten anderen Schienengüterverkehrsunternehmen – im Vorjahr erneut ein positives Ergebnis erwirtschaftet. Und das trotz des enormen Preisdrucks, der auf dem gesamten europäischen Schienengüterverkehr lastet.

Der Teilkonzern Infrastruktur zeigt 2017 mit einem EBT von 47,1 Millionen Euro 2017 eine stabile Ergebnisentwicklung. Inflationsbedingte Kostensteigerungen konnten durch weitere Effizienzsteigerungen und ein besseres Finanzergebnis kompensiert werden.

Erneut ein Fahrgastrekord auf der Schiene

Mit knapp 246 Millionen Kundinnen und Kunden nutzten im letzten Jahr erneut mehr Fahrgäste als je zuvor die Züge der ÖBB. Im Gegensatz zu den letzten Jahren kam der Fahrgastzuwachs 2017 überwiegend

aus dem Fernverkehr, der um 1,2 Millionen Kundinnen und Kunden zulegen konnte. Den Löwenanteil zur Gesamtfahrgastzahl trug mit über 209 Millionen Fahrgästen aber auch 2017 der ÖBB Personennahverkehr bei. Die Gesamtzahl der jährlichen Fahrgäste auf der Schiene ist somit seit 2006 um über 60 Millionen gestiegen. Im Bereich des ÖBB Busverkehrs gab es 2017 erneut einen leichten Rückgang um etwas mehr als 3 Millionen Fahrgäste. Die Gründe dafür sind – wie bereits in den letzten Jahren – die demografische Entwicklung und die damit verbundenen sinkenden Schüler- und Lehrlingszahlen sowie der anhaltende Ausschreibungswettbewerb. Mit über 213 Millionen Kundinnen und Kunden war der Postbus aber auch im letzten Jahr einer der wichtigsten Träger des öffentlichen Verkehrs in Österreich.

Wir wollen 500 Millionen Fahrgäste und 150 Millionen Tonnen Güter sicher und pünktlich ans Ziel bringen. Kurz: Wir wollen das beste Bahnunternehmen Europas werden!

Rail Cargo Group bleibt an der Spitze Europas

Der europäische Güterverkehrsmarkt profitierte 2017 vom konjunkturellen Aufschwung: Industrieproduktion und Bruttoinlandsprodukt (BIP) legten in beinahe sämtlichen für die Rail Cargo Group (RCG) wichtigen Märkten deutlich zu. Demgegenüber haben alle europäischen Schienengüterverkehrsunternehmen mit einem enormen Margendruck zu kämpfen. Trotzdem konnte die Güterverkehrssparte der ÖBB auch 2017 ein EBT von rund 42,3 Millionen erwirtschaften und damit ihre Position an der Spitze Europas festigen. Die für den Erfolg entscheidenden Mengenzuwächse erzielte die RCG 2017 – wie bereits in den letzten Jahren – dabei erneut auf den internationalen Märkten. Bezüglich der transportierten Mengen ist die RCG weiterhin starke Nr. 2 in Europa, und sowohl die Rail Cargo Austria als auch die Rail Cargo Hungaria blieben in ihren Heimmärkten klare Marktführer.

Wir modernisieren die Infrastruktur in ganz Österreich

Einer der entscheidenden Faktoren für das positive Image der ÖBB ist die Weiterentwicklung der Bahninfrastruktur, und so wurden auch im Vorjahr von der ÖBB-Infrastruktur AG Hunderte Einzelprojekte in ganz Österreich umgesetzt. Diese Fortsetzung der Ausbau- und Modernisierungsstrategie der Infrastruktur wird von den Kundinnen und Kunden äußerst positiv bewertet. Die Bahnhöfe werden in jeder Befragung als sauber und – für das Gesamtunternehmen besonders wichtig – als sicher bewertet, der Aufenthalt in unseren Verkehrsstationen bekommt von den Fahrgästen das Prädikat „komfortabel“.



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

Besonders wichtig ist dabei, dass sämtliche Bauprojekte auch im letzten Jahr im Zeit- und vor allem erneut im jeweiligen Kostenplan umgesetzt werden konnten. Zu diesem sorgsamem Umgang mit öffentlichen Mitteln haben wir uns gegenüber den Steuerzahlerinnen und Steuerzahlern verpflichtet. Und diese Verpflichtung haben wir auch 2017 eingehalten.

Neben den Großprojekten Koralmbahn, Semmering-Basistunnel und Brenner Basistunnel wurden auch im letzten Jahr wieder eine Vielzahl an Bahnhöfen modernisiert. Hinzu kamen Schlüsselprojekte für den Güterverkehr

wie die Güterzugumfahrung St. Pölten und die zweite Ausbaustufe des Güterterminals Wolfurt.

Zudem wurden von der Infrastruktur AG im abgelaufenen Jahr über 110 Millionen Euro in den weiteren Ausbau der Park & Ride-Anlagen, in Lärmschutzmaßnahmen sowie in Sicherheits- und Betriebsführungssysteme investiert, um die Kundenzufriedenheit weiter zu steigern.

Zufriedene Fahrgäste

Auch bei der Kundenzufriedenheit konnten wir im abgelaufenen Jahr noch einmal deutlich zulegen. In der Gesamtbewertung gab es – seit die Kundenzufriedenheit durch den Konzern regelmäßig gemessen wird – sogar den größten Sprung nach oben.

Die Österreicherinnen und Österreicher sind damit nicht nur die fleißigsten Bahnfahrerinnen und Bahnfahrer der EU, sie gehören auch zu den zufriedensten Bahnkundinnen und -kunden.

Für uns ist dieser Umstand besonders wichtig, weil er zeigt, dass durch die konsequente Weiterentwicklung die ÖBB außer Streit gestellt werden konnten und sich immer mehr zu einem rot-weiß-roten Unternehmen entwickeln, auf das alle stolz sind.

Auf dem Weg in die Champions League

Vor uns liegen große Ziele: Wir wollen – im In- und im Ausland – 500 Millionen Fahrgäste und 150 Millionen Tonnen Güter sicher und pünktlich ans Ziel bringen. Die wichtigsten Hebel dafür sind Qualität, Wachstum und Wirtschaftlichkeit. Deshalb haben wir für alle drei Bereiche Programme aufgesetzt, damit wir endgültig in die Champions League aufsteigen. Wir wollen deutlicher Marktführer im Personenverkehr bleiben und der erfolgreichste Bahnlogistiker Europas werden. Unser Ziel ist es – kurz zusammengefasst –, das beste Bahnunternehmen Europas zu werden!

Abschließend möchten wir uns bei den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der ÖBB herzlich bedanken. Ohne Ihre tägliche Leistung und ohne Ihren vorbildlichen Einsatz würden wir aktuell nicht so gut dastehen. Und wir würden unsere künftigen Ziele nicht erreichen können. Wir sind stolz auf Sie. Seien auch Sie stolz auf sich und unser Unternehmen.



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

Ing. Mag. (FH) Andreas Matthä

Vorstandsvorsitzender
ÖBB-Holding AG

Mag. Josef Halbmayr MBA

Mitglied des Vorstands
ÖBB-Holding AG

Kommentar des Aufsichtsratsvorsitzenden

Weichenstellung. Der steigende Wettbewerb, die enormen Veränderungen durch neue Technologien und schließlich der massive Generationenwechsel im Unternehmen stellen die ÖBB vor wichtige Richtungsentscheidungen.



MAG. ARNOLD SCHIEFER.

Vorsitzender des Aufsichtsrats der ÖBB-Holding

Lebensbereiche hat auch die Mobilität längst erfasst. Das bringt neue Chancen, aber auch Risiken. Die Chancen liegen in der Verbesserung bestehender Angebote für die Kundinnen und Kunden der ÖBB und in neuen Geschäftsfeldern, aber auch in der Optimierung vieler Prozesse innerhalb der ÖBB – vom Ticketverkauf über die Sicherheit bis hin zur technischen Wartung. Die Risiken liegen naturgemäß am Markt und im Wettbewerb – auch durch ganz neue Teilnehmer. Man denke nur an das Unternehmen Uber, das bekanntermaßen Personentransporte auf der Straße anbietet, ohne selbst Fahrzeuge zu besitzen. Entscheidend wird aber auch sein, wie gut es gelingt, alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern in diesen Prozess der Digitalisierung mit einzubinden.

Auf dem Weg zum integrierten Mobilitätsanbieter

Klar ist, die ÖBB werden sich verändern, ja verändern müssen: vom Bahnunternehmen zum integrierten Mobilitätsanbieter. Eine zentrale Bedeutung kommt dabei dem bevorstehenden Generationenwechsel zu. Rund 13.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter werden das Unternehmen altersbedingt in den nächsten fünf Jahren verlassen. Das ist rund ein Drittel der Belegschaft. Dafür sollen rund 10.000 neue Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu den ÖBB kommen. Dieser Wechsel ist für die ÖBB eine große Chance, den notwendigen Technologiewandel erfolgreich zu managen. Es wird aber auch notwendig sein, die damit verbundenen Risiken zu beherrschen. Denn mit den Mitarbeiterinnen

Wie kaum zuvor in der nunmehr 180-jährigen Geschichte der Bahn in Österreich kommt es jetzt darauf an, die richtigen Schritte zu setzen. Warum ist das so? Die ÖBB stehen als Konzern in einem nie dagewesenen Wettbewerb. Im Güterbereich müssen sich die ÖBB allein in Österreich mit mehr als 30 Mitbewerbern messen. Die Vernetzung der Märkte und die fortschreitende Internationalisierung werden den Kampf um die Kundinnen und Kunden weiter verschärfen. Genauso im Personenverkehr. Auch erweitern nicht nur bestehende Mitbewerber ihr Angebot, es drängen auch neue Anbieter auf den Markt.

Umso erfreulicher ist das im abgelaufenen Geschäftsjahr erzielte Konzern-Jahresergebnis. Ein Verdienst aller Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die tagtäglich ihr Bestes geben.

Trotzdem werden wir in Zukunft noch mehr gefordert sein. Die Digitalisierung sämtlicher

Besonders erfreulich ist das im abgelaufenen Geschäftsjahr erzielte Jahresergebnis. Ein Verdienst aller Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die tagtäglich ihr Bestes geben.

und Mitarbeitern, die die ÖBB verlassen, gehen auch viel Wissen und Erfahrung verloren. Die Herausforderung wird also sein, bestehendes Know-how im Konzern zu halten und Neues zuzulassen. Mit dem Programm „Zukunft ÖBB“ und der Formulierung gemeinsamer Werte, die für alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der ÖBB Gültigkeit haben, wurden entsprechende Schritte gesetzt, die ÖBB dafür zu rüsten.

Das Beherrschen neuer Technologien und die Möglichkeiten aus der Digitalisierung werden für den Erfolg der ÖBB künftig maßgeblich sein. Dennoch, die entscheidende Grundlage für den Erfolg am Markt bleibt die kompromisslose Erfüllung des Leistungsversprechens der ÖBB: Pünktlichkeit, Sicherheit und Zuverlässigkeit.

Österreich profitiert


Weitere Verbesserungen der Sicherheit sind ein großer Schwerpunkt der bereits beschlossenen Investitionen in die Infrastruktur der Bahn. Insgesamt werden in diesem Jahr über zwei Milliarden Euro investiert. Ein großer Teil davon in die Sicherheit, aber auch in Lärmschutzmaßnahmen, neue Park & Ride-Anlagen und in die Stärkung der Nebenbahnen. Von einer guten Bahninfrastruktur profitieren der Wirtschaftsstandort Österreich und vor allem die Menschen, die hier leben. Und damit auch die ÖBB als wichtigster Mobilitätsanbieter des Landes.

Sicher auch in Zukunft. Die auf den folgenden Seiten dokumentierten Leistungen machen jedenfalls zuversichtlich, dass die ÖBB bevorstehende, aber auch künftige Herausforderungen erfolgreich meistern werden. Als neuer Vorsitzender möchte ich mich daher im Namen des Aufsichtsrats bei allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern dafür bedanken, was sie tagtäglich leisten.



Mag. Arnold Schiefer

Vorsitzender des Aufsichtsrats der ÖBB-Holding AG



»Wenn man an
den richtigen
Hebeln ansetzt,
kann man
durchaus etwas
verändern.«



Österreich zusammenbringen

Die neue Qualität des

NEUE SERVICES. Heute schon sorgen die ÖBB für die Mobilität von morgen und bieten Services für zufriedene KundInnen, die das Bahnfahren an sich, aber auch das ganze Drumherum zeitgemäß und trendy, vor allem aber einfacher machen.

Bahnfahren ist in den letzten Jahren richtig cool geworden. Die Züge sind schneller, pünktlicher und schauen auch moderner und dynamischer aus, die Bahnhöfe sind modern, hell und freundlich, Tickets kann man auch im Internet oder per App kaufen und während der Bahnfahrt im Netz surfen. Das alles merken auch die Fahrgäste und benoten die ÖBB in den diversen Kundenumfragen und -analysen bestens. Die Folge:

stetig steigende Fahrgastzahlen. Und sie werden weitersteigen. Der Bahn kommt auch das geänderte Mobilitätsverhalten der Menschen entgegen, das dem öffentlichen Verkehr deutlich mehr Raum gibt als in den letzten Jahrzehnten, wenn auch in Kombination mit Pkw, Fahrrad oder Mietwagen. Das bedeutet nicht automatisch mehr KundInnen für die ÖBB, denn gleichzeitig mit der steigenden Nachfrage werden auch die Angebote auf der Schiene mehr – wer Fahrgäste dazugewinnen will, muss sich anstrengen.

Service und Angebot

Während dieser Wettbewerb immer intensiver wird, verändern auch neue Technologien das Geschäft der ÖBB, macht die zunehmende Digitalisierung vieles möglich, was es bisher in dieser Form noch nicht gab. Bahnfahren ist heute mehr, als von A nach B zu reisen. Der Fahrgast erwartet sich Modernität, digitale Services und ein positives Reiseerlebnis. Ob neue Stars für unsere Flotte, moderne Apps, einheitliche Benutzeroberflächen oder



MODERNE NAHVERKEHRSFLOTTE. Mit dem Upgrade

Carsharing: Die ÖBB investieren in die Mobilität von morgen und bieten eine Vielfalt an Services. Damit wird für unsere KundInnen nicht nur das Bahnfahren an sich, sondern das Gesamterlebnis moderner und vor allem einfacher. Lesen Sie dazu mehr auf den folgenden Seiten.



UPGRADE. Bis 2022 sollen 187 Talent-Elektro-Triebwagen und voraussichtlich 60 Desiro-Diesel-Triebwagen an das Cityjet-Niveau herangeführt werden

Bahnfahrens



sind alle Nahverkehrszüge als Teil der ÖBB Familie erkennbar und setzen zugleich einen neuen Qualitätsstandard

Besserer Standard im Nahverkehr

MODERNISIERUNG. Mit dem Cityjet haben die ÖBB einen neuen Standard im Nahverkehr definiert. Jetzt wird ein Großteil der restlichen Nahverkehrsflotte auf dieses Qualitätsniveau herangeführt.

Die Nahverkehrsflotte der ÖBB soll bis 2022 an das Cityjet-Niveau angepasst werden. 187 Talent-Elektro-Triebwagen und 60 Desiro-Diesel-Triebwagen werden aufgerüstet und so umgebaut, dass sie heutigen und zukünftigen Kundenwünschen entsprechen. Schon von außen wird das Upgrade an derselben rot-weiß-

roten Lackierung, wie sie dann alle Cityjets haben, erkennbar sein. Innen wird es eine neue Qualität geben: Dazu gehören überall neue, komfortable Sitze, und der Talent bekommt nun auch WLAN samt Onboard-Portal sowie Monitore zur Fahrgastinformation sowie eine Neupositionierung der Lautsprecher.

187

Talent-Elektro-Triebwagen und voraussichtlich 60 Desiro-Diesel-Triebwagen werden **aufgerüstet** und so umgebaut, dass sie heutigen und zukünftigen Kundenwünschen entsprechen. Schon von außen wird das Upgrade an derselben **rot-weiß-roten Lackierung**, wie sie dann alle Cityjets haben, erkennbar sein.



CITYJET TALENT 3. Unverkennbar ÖBB – und dennoch ein Quäntchen moderner als alles, was bisher im Nahverkehr auf Schiene ist

Ab 2019: neue Cityjets vom Typ TALENT 3

DIE CITYJET-FAMILIE bekommt mit dem TALENT 3 Zuwachs. Komfort und Kundenfreundlichkeit im Nahverkehr werden so neu definiert.

Jede Fahrzeugbeschaffung ist eine Herausforderung, aber auch eine großartige Möglichkeit, Innovationen im Sinne der KundInnen umzusetzen. In Vorarlberg wird ab Mitte 2019 der Cityjet vom Typ TALENT 3 als neues Mitglied der ÖBB Cityjet-Familie auf Schiene sein, um die KundInnen je nach Saison mit dem optimal angepassten Interieur zu befördern.

Im Winter werden die Mehrzweckzonen mit einer Abstellmöglichkeit für Skier und Snowboards ausgerüstet – im Sommer werden zusätzliche Bereiche für die Abstellung von Fahrrädern frei gemacht. In einem Wagen der Garnitur wird eine besondere Fahrradfixierung vorhanden sein, um die Fahrräder an den Pedalen besonders schonend festzumachen.

Wie in der 1. Klasse

Der neue Sitz wird für gewohnten Komfort aus dem Cityjet Desiro ML sorgen: angenehme Sitzabstände, Sitze mit neigungsverstellbaren Rückenpolstern und Armlehnenauflagen aus Kunstleder, Sitzrücken-tische, Fußrasten und Zeitungsnetze. Damit bieten die ÖBB ihren KundInnen im gesamten Zug jenen Komfort, der in anderen Bahnen nur in der 1. Klasse zur Verfügung gestellt wird.

Der einfachere Weg zum Ticket

EIN SHOP, EIN DESIGN. Die Oberfläche des ÖBB Ticketautomaten wurde an das Look & Feel des Onlineshops angepasst.

Es gibt viele Wege zum ÖBB Ticket: traditionell am Ticketschalter oder per Telefon, übers Internet am PC oder via App. Damit KundInnen möglichst rasch und einfach zum Ticket kommen, bieten die ÖBB über alle Vertriebskanäle hinweg eine einheitliche Benutzeroberfläche für den Ticketkauf. Anfang 2016 starteten die ÖBB das neue Online- und

Mobileticketing, 2017 wurden die rund 1000 ÖBB Ticketautomaten an Österreichs Bahnhöfen schrittweise auf die neue, zeitgemäße Benutzeroberfläche, die mit wenigen Klicks zum richtigen Ticket führt, umgestellt.

40.000 Haltestellen

Am Automaten ist es durch die

Integration aller sieben österreichischen Verkehrsverbünde jetzt auch erstmals möglich, regionale sowie überregionale Tickets für ÖBB Züge, Bus und Straßenbahn zu kaufen – egal, an welchem Automaten und auf welchem Bahnhof. Insgesamt stehen den KundInnen rund 40.000 Haltestellen zur Auswahl. Der große Vorteil: Der Automat wählt für den Fahrgast automatisch den passenden Tarif aus. Bereits vorhandene Tickets, etwa für Stadtverkehre, oder Ermäßigungen werden berücksichtigt, und der Ticketautomat bucht das richtige Ticket für die ausgewählte Verbindung.



Connected Mobility

DIE DIGITALE GESCHÄFTSSTRATEGIE soll Katalysator für den künftigen Erfolg sein. So wollen die ÖBB die Branche aktiv mitgestalten und ihre Rolle als integrierter Mobilitätsdienstleister stärken.

Drei Mantras – Simplify, Connect und Act – sowie fünf Schwerpunkte definieren die digitale Geschäftsstrategie der ÖBB und werden den gesamten Konzern verändern. Reduktion von Komplexität, Aufbau von Integrationsfähigkeit als neue Kernkompetenz und Fokus auf agiles und iteratives Vorgehen charakterisieren die Leitplanken der digitalen Transformation.

Connected Traveler wird für Reisende auf Basis des Leistungsversprechens Pünktlichkeit, Sicherheit und Zuverlässigkeit neue Produkte und Services anbieten – bis hin zur voll integrierten digitalen Mobilitätsplattform. **Connected Logistics** wird den Bereich Gütertransporte mit einer digitalen Spedition neu erfinden und Geschäftspartnern der ÖBB bestmögliche Konditionen samt permanenter

Nachvollziehbarkeit der Sendungen garantieren. **Connected Assets** und **Connected Operations** definieren die Adaptierungen im Hintergrund, um die Effektivität und Effizienz der betrieblichen Abläufe zu gewährleisten. Themen wie Condition-based Maintenance, Automatisierung und intelligentes Informationsmanagement bilden die Basis dieser Bereiche. Als fünfter Schwerpunkt der digitalen Geschäftsstrategie adressiert **Connected Company** Themen wie Kultur, Mitarbeiterqualifizierung und neue Arbeitsmodelle, um die ÖBB zu einer agilen und vernetzten Organisation zu transformieren.





CLEVER. Route und Verkehrsmittel wählen, Tickets buchen und bezahlen in einem Prozess

EINE App für alle Öffis

SMART JOURNEY. Einfach reisen heißt für die KundInnen eine Anlaufstelle für die Buchung sämtlicher Fahrten durchs ganze Land.

KundInnen wünschen sich immer wieder eine einzige Anlaufstelle für die Buchung sämtlicher Fahrten durchs ganze Land, egal mit welchem Verkehrsmittel. Im Projekt Smart Journey wird gerade erforscht, wie genau und zuverlässig die Fahrterkennung mittels Smartphone-App funktioniert. Dazu wurden Pilot-UserInnen aus allen ÖBB ÖSTERREICHCARD-BesitzerInnen über 18 aus der Steiermark und Kärnten ausgewählt und erhielten eine Projekt-App, die ihre täglichen Wege aufzeichnet.

Schnittstellen

Die Erkenntnisse sollen helfen, das Öffi-Angebot zu verbessern und Schnittstellen zwischen Bahn, Straßenbahn und Bus zu optimieren. Die Smart-Journey-App kann acht verschiedene Verkehrsmittel bzw. Fortbewegungsarten unterscheiden: Gehen, Fahrrad, Motorrad, Auto,

Bus, Straßenbahn, U-Bahn und Zug. Am Projekt Smart Journey sind außer dem ÖBB-Personenverkehr auch das BMVIT, das Austrian Institute of Technology, die Länder Steiermark und Kärnten, der Verkehrsverbund Steiermark und die Kärntner Linien beteiligt.

Planbar

wegfinder ist eine Erweiterung der Vertriebskanäle der ÖBB und bietet Fahrgästen die Möglichkeit, sich **anbieterübergreifend zu informieren**. Fahrgäste der ÖBB haben jetzt also **ein Informations- und Buchungsservice mehr** und können wählen, wie sie ihre Reise am liebsten planen.

wegfinder findet die Route

MOBILITÄTSKETTE. Die wegfinder-App für Android-Handy oder iPhone vergleicht alle Möglichkeiten, um von Tür zu Tür zu kommen – der Fahrgast wählt aus und bucht.

Die NutzerInnen bekommen in wegfinder die Dauer der gesamten Reise angezeigt und können direkt in der App Tickets für ihre Verbindungen buchen. Tickets gibt es für ÖBB und alle Verkehrsverbände. WESTbahn, Flixbus, CAT, Vienna Airport Lines, Carsharing, Uber, Taxi 40100 und Bedarfsverkehre wie zum Beispiel Sammeltaxis kann man auch buchen, dafür gibt es Links zu den jeweiligen Portalen. Dann wählt man die passende Verbindung im Routenplaner aus, und mit einem Klick öffnet sich ein Chat-Dialog, der durch den Kaufprozess führt.



FINDE DEINEN WEG. Die App führt die/den UserIn von Tür zu Tür samt Ticketbuchung



BAUARBEITEN. Die zwei Tunnelprojekte auf der Südstrecke gehen wie geplant voran

Baufortschritt auf der Südstrecke

FÜR EIN NEUES TEMPO. Sie wird durch deutlich verkürzte Fahrzeiten eine neue Dimension des Reisens eröffnen – und auch die Bauarbeiten an der Südstrecke selbst gehen gut voran.

200 Kilometer Bahnlinie werden modernisiert, 170 Kilometer neu gebaut. 80 Kilometer neue Tunnel und 150 neue Brücken werden errichtet – die Arbeiten an der Südstrecke gehen rasch voran.

2017 konnte mit zwei Schlüsselabschnitten begonnen werden: dem letzten Abschnitt des Semmering-Basistunnels, dem Tunnel-Abschnitt Grautschenhof, und den letzten Neubauparresten an der Koralmbahn zwischen Aich und Mittlern. 2026 soll der gesamte Semmering-Basistunnel fertig und die Südstrecke damit voll nutzbar sein.

Im Süden viel Neues

Der Semmering-Basistunnel verkürzt Reisezeiten enorm, und auch der Güterverkehr wird davon profitieren. Genauso wesentlich sind natürlich

die Tunnelabschnitte der Koralmbahn: Mit dem Tunneldurchschlag beim Tunnel Lind wurde im Februar letzten Jahres ein wichtiger Meilenstein erreicht, und im Sommer wurde in einem geologisch sehr anspruchsvollen Gebiet mit dem Bau des letzten Tunnelabschnitts zwischen Mittlern und Althofen/Drau begonnen. Graz und Klagenfurt trennen dann in Zukunft nur noch 45 Minuten, die Reisezeit zwischen Klagenfurt und Wien wird auf der neuen Südstrecke unter drei Stunden betragen – eine neue Dimension des Reisens eben.

Fahrplanauskunft mit „Alexa“

PERSONAL ASSISTANTS sollen der/dem UserIn bei Internetsuchen das Leben erleichtern – so auch bei der Fahrplanabfrage, Informationen zu Ticketpreisen und vielem mehr.

„Hey, Siri“, „Okay, Google“, „Alexa, ...“ hört man in österreichischen Haushalten immer häufiger. Seit Ostern 2017 bieten auch die ÖBB einen solchen Service, mit dem man eine echte Konversation aufbauen und sogar Details zu Fahrplan, Abfahrtszeiten und Ticketpreisen nachfragen kann. Die EntwicklerInnen setzen dabei auf Amazons Alexa, die am deutschen Markt dominiert und Drittanbietern eine Integration ermöglicht. Eine Fahrplanauskunft kann dann etwa so lauten: „Alexa, frage Österreichische Bundesbahnen nach der nächsten Verbindung von Innsbruck nach Wien.“ Jetzt wird bereits an neuen Funktionen gearbeitet, wie zum Beispiel dem Hinterlegen des Heimatbahnhofes, um Abfragen noch einfacher zu gestalten.



„HALLO, ALEXA, frage nach der nächsten Verbindung nach Wien“



Grenzen überschreiten mit der neuen Vectron

DIE ÖBB investieren in neue Elektroloks für den Güterverkehr.

Mit der Lokomotivreihe 1293 Vectron von Siemens bekommen die ÖBB eine Lok für den grenzüberschreitenden Güterverkehr. Vectron steht für grenzüberschreitendes Fahren, etablierten Betrieb und sehr hohe Zuverlässigkeit. Die neuen Loks ermöglichen uns vermehrt Eigentraktion in Europa: von Tschechien bis nach Italien oder von Deutschland nach Slowenien.

Die Rahmenvereinbarung aus 2017 sieht die Lieferung von bis zu 200 Elektrolokomotiven in drei unterschiedlichen Bauarten vor. In einem Erstabruf wurden bereits 30 Stück Multisystem-Lokomotiven für Wechsel- und Gleichstrom bestellt, die ersten Loks werden ab Anfang 2018 erwartet. Nach ihrer Zulassung sollen sie sofort eingesetzt werden und quer durch Europa rollen.

Das war 2017

STATIONEN EINES JAHRES. Flotten-Upgrade und neue Loks, mehrere Digitalisierungsoffensiven, spektakuläre Bauvorhaben, aber auch Investitionen in die eigene Unternehmenskultur und das Wohlergehen der MitarbeiterInnen prägen das ÖBB Jahr 2017. Vor allem aber ist es gelungen, Kundinnen und Kunden weiterhin für die Bahn zu begeistern.





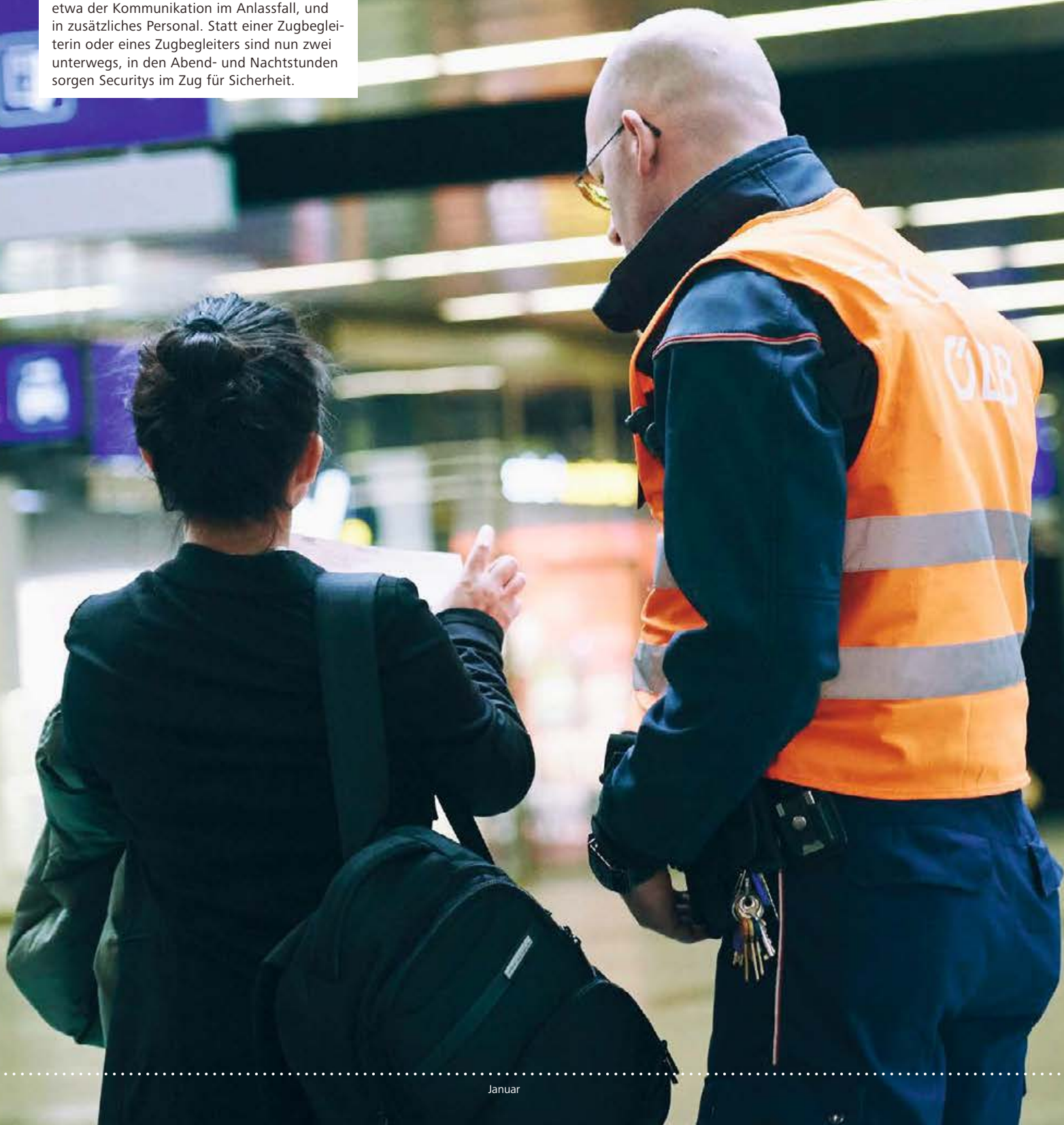
nightjet

A-ÖBB 73 81 59-91 213-3 Bcmz

19/01

25 Millionen Euro für mehr Service und Sicherheit

Für mehr Sicherheit der Kundinnen und Kunden, vor allem aber der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in Zügen und Bahnhöfen schnüren die ÖBB ein Sicherheitspaket. Investiert wird in bauliche Maßnahmen auf den Bahnhöfen, in technische Verbesserungen, etwa der Kommunikation im Anlassfall, und in zusätzliches Personal. Statt einer Zugbegleiterin oder eines Zugbegleiters sind nun zwei unterwegs, in den Abend- und Nachtstunden sorgen Securityts im Zug für Sicherheit.





30/01 Ausstellung „Verdrängte Jahre“ zu Gast in Tel Aviv

Die ÖBB Themasausstellung „Verdrängte Jahre – Eisenbahn und Nationalsozialismus in Österreich 1938–1945“ wurde erstmals im Juni 2012 präsentiert. Sie beleuchtet das dunkelste Kapitel der Unternehmensgeschichte und leistet damit einen wichtigen Beitrag zur Aufarbeitung. Die Ausstellung hat an mehreren Orten, sowohl in Österreich als auch im Ausland, Halt gemacht. Am 30. Jänner 2017 wurde die Ausstellung an der Universität Tel Aviv in Israel von ÖBB CFO Josef Halbmayer eröffnet und bis 17. März gezeigt. Seither ist die Ausstellung im ÖBB Bildungszentrum St. Pölten-Wörth dauerhaft zu sehen.

Das war
2017

Zusammenbringen

Kurz gemeldet

08/02 CEO Matthä im Vorstand der CER. In der Generalversammlung der „Gemeinschaft der Europäischen Bahnen und Infrastrukturbetreiber“ (CER) wird Andreas Matthä einstimmig in das „Management Committee“ (Vorstand) gewählt. Die Wahl unterstreicht die Bedeutung der ÖBB im europäischen Kontext.

21/02 Tunneldurchschlag Koralmbahn. Nach etwas über einem halben Jahr Bauzeit erfolgte am 21. Februar um 09:15 Uhr der Tunneldurchschlag beim Tunnel Lind im Bereich der Gemeinde Grafenstein. Seit Juli arbeiteten sich die Mineure durch den Berg und erreichten nun das künftige östliche Tunnelportal in der Nähe der 600 Meter langen Draubrücke bei Stein.



13/01 Nightjet – die Nachtreisezüge

Während sich andere europäische Anbieter aus dem Markt zurückziehen, haben die ÖBB ihr Nachtreisezugangebot ausgebaut und sind Marktführer in der EU. Seit Jahresende ist die gesamte Flotte im blauen Nightjet-Außendesign auf Schiene, und rund 1,4 Millionen Fahrgäste waren mit dem Nightjet unterwegs.



30/01 Neue Lokomotiven für den Güterverkehr

Die ersten 30 Vectron-Lokomotiven werden bestellt. Sie sind für den Einsatz im internationalen Güterverkehr geplant. Der gesamte Rahmenvertrag umfasst die Lieferung von bis zu 200 Loks in drei unterschiedlichen Bauarten.

»Guten Morgen. Ihre Fahrkarten bitte!«

PERSPEKTIVENWECHSEL. Um ein besseres Verständnis für die Arbeiten des oder der anderen zu bekommen, haben alle ÖBB VorständInnen einen Tag lang den Job von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern übernommen.

15/02

Damit wir jedes Jahr über 459 Millionen Fahrgäste und 115 Millionen Tonnen Güter bewegen, schicken wir täglich über 6500 Züge und 2200 Busse auf die Reise. Und dass das überhaupt möglich ist, dafür sind die über 40.000 MitarbeiterInnen im Konzern verantwortlich. Die Zahlen zeigen eindrucksvoll, Bahnfahren ist ein hochkomplexes Unterfangen. Das kann nur funktionieren, wenn man auch Hand in Hand zusammenarbeitet.

Aus dem Blickwinkel des anderen

Die Technik kann noch so perfekt und der Ablauf bestens organisiert sein, eine Reise mit dem Zug oder Bus kann nur dann perfekt ablaufen, wenn die beteiligten MitarbeiterInnen perfekt zusammenarbeiten. Und daher ist es gerade in einem weitverzweigten und hochkomplexen Unternehmen wie bei den ÖBB wichtig, dass der Mitarbeiter oder die Mitarbeiterin auch weiß, was der Kollege oder die Kollegin so tut. Oder noch viel mehr: Es kann der Zusammenarbeit nicht schaden, wenn man sich mal einen Tag lang in die Rolle des anderen versetzt, um zu sehen, welche Anforderungen und Herausforderungen jeden Tag auf ihn zukommen. Einmal den Blickwinkel des anderen einnehmen, einen Perspektivenwechsel wagen, ist die beste Voraussetzung für eine reibungslose Zusammenarbeit.

Unsere Vorstände und Vorständinnen haben es im Februar vorgemacht. Sie waren einen Tag lang Zugbegleiter, Verschieber oder Kundenbetreuer und haben dabei viel Neues erfahren. In naher Zukunft werden auch sie einen Tag eine andere Perspektive einnehmen und so noch mehr über unser spannendes und interessantes Unternehmen erfahren.



Weblink: Den Film zum Perspektivenwechsel finden Sie unter: blog.oebb.at/perspektivenwechsel



„Was die Lehrlinge können, ist einfach super“

Silvia Angelo, Vorständin Infra, in der Lehrwerkstatt St. Pölten:

„Es war schon stressig, aber andererseits auch sehr interessant und lehrreich. Das ist richtig harte Arbeit. Mir sind dabei fast die Arme abgefallen. Vor den Bohrmaschinen und ihrer Kraft habe ich wirklich Respekt. Aber die Lehrlinge stellen sich da ganz locker hin und arbeiten damit. Was unsere Lehrlinge können, ist einfach super.“



„Auf Menschen und Reaktionen einstellen“

Andreas Matthä, ÖBB Vorstandsvorsitzender, als Zugbegleiter: „Ich habe viele neue Eindrücke gesammelt, und ich hoffe, ich habe alle Tickets einigermaßen richtig validiert. Es war für mich beeindruckend, wie gut sich unsere Zugbegleiterinnen und -begleiter auf jede Kundin und jeden Kunden einstellen können. Sie müssen sich ja bei jedem Fahrgast auf einen neuen Menschen einlassen, auf andere Reaktionen und Erwartungen. Das ist eine hervorragende Leistung!“

Zusammenbringen

Ausgezeichnet
mit dem Staatspreis PR
in der Kategorie
„Interne PR“

„Schnell reagieren und erledigen“

Josef Halbmayr, ÖBB Finanzvorstand, in der Verkehrsleitzentrale: „Da ist permanent Betrieb, rund um die Uhr. Ich habe gelernt, dass 95.000 Meldungen im Jahr zu bearbeiten sind, und die große Herausforderung ist es, das im Interesse des Kunden immer schnell zu erledigen und schnell zu reagieren. Die Kolleginnen und Kollegen, die ich hier getroffen und mit denen ich gesprochen habe, haben verstanden, dass Kundenzufriedenheit oberstes Ziel ist. Das habe ich vom heutigen Tag mitgenommen.“

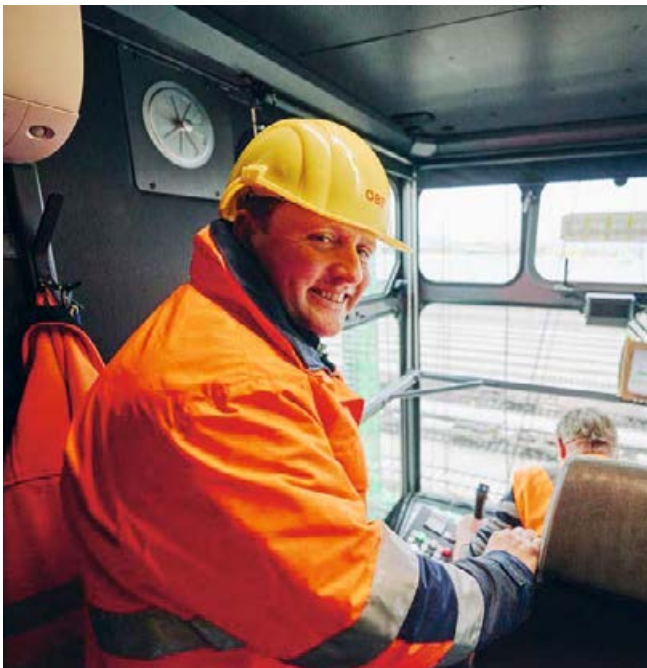




Ausgezeichnet
mit dem Staats-
preis PR in
der Kategorie
„Interne PR“

„Reife Persönlichkeiten mit Menschenkenntnis“

Franz Seiser, Vorstand Infra, bei Mungos: „Es war schon phänomenal. Wir haben einiges erlebt, was normalerweise Mungos-Mitarbeiterinnen und -Mitarbeiter erleben. Das Zugehen auf Menschen, die man nicht kennt, ist etwas, was man nicht so oft im Management hat, und die Kolleginnen und Kollegen haben das permanent. Es braucht hier wirklich sehr reife Persönlichkeiten, die wissen, wann sie wie vorgehen. Man benötigt viel Menschenkenntnis für diese Aufgabe.“



„Wartung unter laufendem Betrieb“

Franz Bauer, Vorstand Infra, beim Weichenservice (ASC) St. Pölten: „Ich bin fasziniert, mit welchem Engagement unsere Kolleginnen und Kollegen hier arbeiten. Es sind irrsinnig viele Dinge zu tun. Ich bin stark beeindruckt, weil vom Schreibtisch aus denkt man sich: Schon wieder Weichenstörung, was ist da los? Aber man sieht, was alles zu tun ist, damit die Weiche eben nicht beeinträchtigt wird.“



„Blicken über den Tellerrand“

Thomas Kargl, Vorstand RCG, am Güterterminal Süd: „Es ist faszinierend, wie viele Prozesse notwendig sind – vom Eingang bis zum Start des Zuges oder umgekehrt, von der Ankunft des Zuges bis zur Auslieferung des Containers. Noch viel faszinierender ist es, wie die Zahnräder ineinandergreifen, wie motiviert die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind, und vor allen Dingen: Sie blicken über den Tellerrand hinaus und identifizieren sich mit dem Unternehmen.“



„Eingangskontrolle und Abfertigung“

Erik Regter, Vorstand RCG, in der Disposition im Güterterminal Süd: „Wir haben gemeinsam eine Eingangskontrolle der eingehenden Container und Ladeeinheiten gemacht und anschließend alles so abgefertigt, dass der Zug vollständig ist. Es hängt am Ende des Tages von den Leuten, die hier vor Ort als Team zusammenarbeiten, ab, ob der Kunde zufrieden ist oder nicht.“

„Alles gleichzeitig im Kopf haben“

Valerie Hackl, Vorständin PV, im Kundenservice: „Anfragen direkt entgegenzunehmen und unseren Kundinnen und Kunden zu antworten – das ist ein sehr gutes Gefühl. Man muss sich bei jedem Anruf auf einen anderen Menschen einstellen und nach den jeweiligen Bedürfnissen servizieren. Das ist eine echte Herausforderung und setzt viel Wissen voraus: Fahrplaninformation, Tarifinformation, Systeminformation – und das alles gleichzeitig.“



„Sicherheits- und komfortrelevante Systeme“

Siegfried Stumpf, Vorstand PV, als Lokführer: „Der Triebfahrzeugführer hat mich sehr gut betreut. Nachdem ich umfassend eingeschult wurde, haben wir den Zug gemeinsam auf Herz und Nieren überprüft, und zwar innen und außen, sämtliche Sicherheitssysteme sowie die komfortrelevanten Systeme für unsere Kundinnen und Kunden. Es lief wunderbar – tolle Erfahrung.“



„Viel Erfahrung und Fingerspitzengefühl“

Evelyn Palla, Vorständin PV, als Zugbegleiterin: „Unsere Zugbegleiterinnen und Zugbegleiter beweisen täglich eine hohe Flexibilität im direkten Kontakt mit unseren Fahrgästen und auch im Umgang mit schwierigen Situationen am Zug. Das erfordert viel Kenntnis, Erfahrung und Fingerspitzengefühl, um in jeder Situation bestmöglich reagieren zu können. Diese Fähigkeit hat mich sehr beeindruckt.“

„Schwerarbeit mit Zusatztätigkeiten“

Clemens Först, Vorstandssprecher RCG, im Fahrvershub: „Ich bin von der Vielfalt der Tätigkeit überrascht. Kuppeln und Weichenstellen bei jedem Wetter unter größten Anstrengungen ist in jedem Fall Schwerarbeit. Zudem ist ständige Vorsicht durch das Arbeiten im Gefahrenbereich nötig – ich habe großen Respekt all jenen Kolleginnen und Kollegen gegenüber, die täglich mit vollem Elan im Fahrvershub tätig sind. Das alles selbst zu erleben und in eine andere Rolle zu schlüpfen war mein Highlight.“

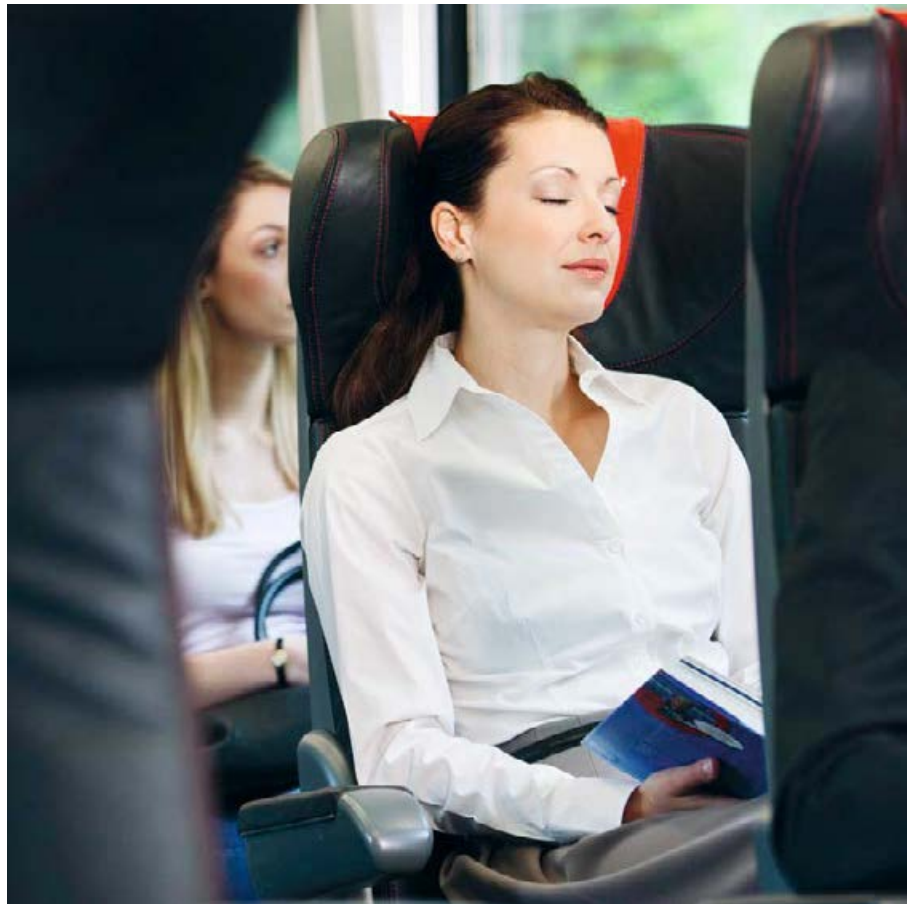


Das war 2017

23/02

Kunden- zufriedenheit weiterhin hoch

Summa summarum bieten die ÖBB laut der aktuellen Gallup-Analyse exzellente Leistungen im Zug, am Bahnhof und im Bus. Potenzial für Verbesserungen gibt es im Bereich Information bei Fahrplan-Unregelmäßigkeiten und der Abwicklung von Reklamationen. Interessant: Generell sind die Ansprüche der Fahrgäste wieder gestiegen. Die Kundinnen und Kunden sind mittlerweile einen hohen Standard seitens der ÖBB gewohnt, den sie – zu Recht – auch wieder einfordern.



ZugbegleiterIn

24/03

MitarbeiterInnen werben MitarbeiterInnen

Zum gelebten Generationenmanagement gehört es, auf Werbeplakaten und Inseraten zur Suche von Nachwuchs nicht Models abzulichten, sondern ÖBB Kolleginnen und Kollegen. Sie wurden eigens gecastet und in einer anschaulichen Arbeitssituation fotografiert.

Kurz gemeldet

23/03 Ausbau Wien – Bratislava voll im Gang. Der Ausbau der Bahnstrecke Wien – Bratislava geht mit Elan weiter. Nun werden die Vorarbeiten für ein erstes Gleisprovisorium geleistet. Die Strecke von Wien-Stadlau bis zur Staatsgrenze wird großteils zweigleisig ausgebaut sowie elektrifiziert und ermöglicht eine bessere Bahnverbindung zwischen den Hauptstädten Wien und Bratislava.

06/04 ÖBB suchen ihren Superstar. Unglaublich: 4530 Kolleginnen und Kollegen haben bei der Wahl zur besten ÖBB Idee insgesamt 913 Vorschläge eingereicht. Gewonnen haben Handynetze im Tunnel, Navigation zu eisenbahnspezifischen Koordinaten und eine Idee für die Displays der Ticketautomaten.



24/03

Immer in Bewegung

Nach fünf Jahren wird der bisherige Slogan „Jetzt kommt Bewegung rein“ durch das Leistungsversprechen „Immer in Bewegung“ abgelöst. Damit signalisieren die ÖBB ihren Kundinnen und Kunden, dass sie immer für sie da sind und gleichzeitig daran arbeiten, ständig besser zu werden.

27/04

Topergebnis in der Bilanz 2016

Zum fünften Mal in Folge schreiben die ÖBB schwarze Zahlen und fahren das drittbeste Ergebnis der Konzerngeschichte ein. Personenverkehr und Infrastruktur erzielen 2016 ein besseres Ergebnis als im Jahr zuvor. Die Rail Cargo Group erwirtschaftet mit einem starken Finish ebenfalls einen Gewinn. Besonders erfreulich bilanzieren die ÖBB bei ihren Kundinnen und Kunden: Mit 244,2 Millionen Fahrgästen gibt es einen neuen Rekord im Schienenverkehr.

city





01/06

Wir alle sind „Zukunft ÖBB“

Gemeinsam noch stärker werden. Die Motivation, die Agilität und die Kraft aller MitarbeiterInnen sollen ein Stück weiter in den Alltag integriert werden und den Konzern für neue Herausforderungen rüsten, um neue Angebote zu kreieren und neue Lösungen für die Kundinnen und Kunden zu finden. Das Programm „Zukunft ÖBB“ bindet in den vier Teilprojekten „Purpose“, „Unternehmenskultur“, „Marke ÖBB“ und „Employer Branding“ alle MitarbeiterInnen in wesentliche Fragestellungen mit ein.

Das war
2017

Kurz gemeldet

01/06 HELLÖ geht an FlixBus. Die ÖBB verkaufen ihr Fernbus-Start-up. Seit Eintritt der ÖBB in den Fernbusmarkt im Jahr 2016 hat sich dieser deutlich verändert und ist von niedrigen Ticketpreisen sowie starker Konsolidierung gekennzeichnet.

28/06 Zweiter Bauabschnitt im ÖBB Güterzentrum Wolfurt fertig. Wie geplant geht der zweite Bauabschnitt des neuen Güterzentrums Wolfurt Ende Juni in Betrieb. Zwei Containerkräne wurden im Frühjahr angeliefert und errichtet. Nach eingehenden Tests stehen die je 350 Tonnen schweren „Kraftpakete“ nun für die ersten Containerhübe zur Verfügung. Die 24 Meter hohen Kräne sind auch von der Rheintalautobahn aus sehr gut sichtbar.



27/06

ÖBB VORTEILSCARD 66 startet durch

So verbindet man ein attraktives Kundenbindungsinstrument mit zukunftsweisenden digitalen Vertriebswegen: Wer online kauft, bekommt die ÖBB VORTEILSCARD jetzt erstmals um 66 statt um 99 Euro.



17/06

ÖBB go Regenbogenparade

Fast schon traditionell ist die Teilnahme der ÖBB an der Wiener Veranstaltung, die für Toleranz und Offenheit steht. Über 100 Kolleginnen und Kollegen setzen ein sichtbares Zeichen für eine Kultur der Solidarität und der Gleichbehandlung.



30/06

Letzter Abschnitt am Semmering in Bau

Auch beim dritten und letzten, rund 7 Kilometer langen Tunnelabschnitt Grautschenhof beginnen nun die bergmännischen Arbeiten. Zwischen Spital am Semmering und Mürzzuschlag wurden bereits die zwei je 100 Meter tiefen Schächte gegraben.

Next Generation

KNOW-HOW-TRANSFER.

Rund ein Drittel aller ÖBB MitarbeiterInnen wird das Unternehmen in den nächsten Jahren altersbedingt verlassen. Wir schauen uns die Übergeben und den Wissenstransfer näher an.

10/07

Der Altersdurchschnitt im ÖBB Konzern liegt bei rund 46 Jahren, 13.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter werden das Unternehmen in den kommenden Jahren verlassen – und mit ihnen Fachwissen, das oft über ein ganzes Arbeitsleben lang angesammelt wurde. Wir stellen zwei Paare vor, die von ihrer Übergabe berichten.

Walter Schwaighofer (60) und Christopher Prax-Huber (27)

Wissenstransfer bei Rail Cargo Logistics – Austria GmbH – MOBILER. Walter Schwaighofers Laufbahn zeigt, was es heißt, Dinge zu bewegen – im wahrsten Sinne des Wortes. 1999 hat er von einem

hydraulischen Hubsystem erfahren, mit dem sich Container ohne Kran oder Anschlussgleis unkompliziert von der Bahn auf Lkw umschlagen lassen. Und sich so lange dafür eingesetzt, bis es schließlich als MOBILER bei der Rail Cargo Austria AG eingesetzt wurde. Nur wenige Jahre später schrieb man damit schon schwarze Zahlen, heute ersetzt das System 70.000 Lkw-Fahrten jährlich. Walter Schwaighofers bescheidener Kommentar dazu: „Der MOBILER zeigt, dass man hier bei den ÖBB vieles bewegen kann. Man darf nur nicht warten, sondern muss einfach anfangen.“

Learning by Doing oder strikter Lehrplan? „Der Teufel steckt im Detail“, sagt Christopher Prax-Huber, „man muss nicht nur viel über die Bahn wissen, sondern noch mehr über die Schnittstellen und den Lkw-Verkehr.“ Seit Februar ist er nun Walter Schwaighofers Nachfolger. Das stand seit letztem Herbst fest, und seitdem waren die beiden fast nur noch im Doppelpack unterwegs und haben sich sogar den Schreibtisch geteilt. Christopher Prax-Huber ist seit 2014 bei den ÖBB und konnte natürlich

13.000

MitarbeiterInnen werden das Unternehmen in den kommenden Jahren verlassen – der Altersdurchschnitt im ÖBB Konzern liegt bei rund 46 Jahren. **Rund ein Drittel der MitarbeiterInnen** wird in den kommenden Jahren nachbesetzt werden müssen. Das macht den Wissenstransfer zu einem zentralen Thema der Unternehmenskultur.



CHRISTOPHER PRAX-HUBER UND WALTER SCHWAIGHOFER

auch schon in den letzten Jahren vieles von seinem Chef und den langjährigen KollegInnen im Team lernen – vor allem weiß er, was ihn erwartet: „Der Job ist alles andere als simpel“, sagt er, „das System schaut vielleicht einfach aus, aber die Kunst ist es, damit wettbewerbsfähig zu sein.“

Mit geistigem Eigentum geizen?

„Bestimmt nicht“, sagt Walter Schwaighofer, „ich will ja, dass die Erfolgsgeschichte des MOBILER weitergeht.“ Im Grunde ist all sein Wissen in den Computerlaufwerken gespeichert, von den Anfängen bis heute. Dass sein Nachfolger das System zu schätzen weiß, macht die Übergabe wohl noch einfacher. „Es ist ein wirklich innovatives Produkt. Ich habe großen Respekt davor, wenn ich mir die Geschichte des MOBILER anschau.“

»Ich wollte den Menschen da draußen zeigen, was die ÖBB alles für sie tun.« **GERALD STURM**



HOFER. Die Kunst, wettbewerbsfähig zu sein

Gerald Sturm (61) und Alexandra Wallner (34) Wissenstransfer in der Projektinformation der ÖBB-Infrastruktur.

Seit seinen Anfängen bei der Bahn 1971 hat Gerald Sturm das Kommunizieren immer interessiert. Zuerst bei der Arbeit als Fernmelde-techniker, später in unterschiedlichen Jobs im ganzen Unternehmen:

„Ich finde, die Bahn hat sich früher zu schlecht verkauft. Das wollte ich ändern und den Menschen da draußen zeigen, was die ÖBB alles für sie tun“, sagt er.

Vor neun Jahren ist Gerald Sturm dann schließlich bei der ÖBB-Infrastruktur AG

GERALD STURM UND ALEXANDRA WALLNER sind auf die Kommunikation von Großprojekten spezialisiert. Die Pottendorfer Linie ist eines jener Projekte, das die beiden kommunikativ betreuen. Transparenz, Feingefühl und Professionalität sind da das Um und Auf

angekommen, wo er sich um die Kommunikation von Großprojekten kümmert. Genauer gesagt managt er die Projektinformation von Neu- und Ausbau-, aber auch von SAE-Projekten. Dabei dreht er



schon eine Ehrenrunde. Mit der Eröffnung seines letzten Großprojektes, dem Güterzentrum Wien Süd, hätte er eigentlich seinen Abschied geplant. Dann hat Gerald Sturm noch um ein Jahr verlängert, um Zeit für die Übergabe an seine Nachfolgerin Alexandra Wallner zu haben.

Learning by Doing oder strikter Lehrplan?

Die beiden sind aber schon viel länger Kollegen. Vor zehn Jahren kam Alexandra Wallner nach einem Traineeprogramm ins Team zu Gerald Sturm. „Ich hatte großes Glück, damals mehrere erfahrene Kolleginnen und Kollegen an meiner Seite zu haben. Ich konnte viel von ihnen lernen, und sie haben mir ein wichtiges Netzwerk eröffnet“, sagt Alexandra Wallner heute. Know-how und Erfahrungen wurden also über viele Jahre weitergegeben, und auch am Großprojekt Pottendorfer Linie arbeiteten die beiden schon eineinhalb Jahre vor Alexandras Wallners Karenz zusammen. „Wir wollen jetzt die Kontinuität wahren“, sagt Gerald Sturm, „ich werde Alexandra vor meiner Pensionierung natürlich noch ein Update geben, über all das, was im letzten Jahr passiert ist. Dann erspart man sich manche Umwege und kann Erfahrungswerte nutzen.“

Mit geistigem Eigentum geizen?

„Ich sehe das ganz pragmatisch“, so Gerald Sturm, „ich habe ja Geld für meinen Job bekommen. Es ist für mich selbstverständlich, mein Wissen weiterzugeben. Was nützt es mir in der Pension?“

26/07

Letzter Abschnitt der Koralmbahn in Planung

Der letzte große Bauabschnitt der Koralmbahn wird von der ÖBB-Infrastruktur AG in Angriff genommen: Die Detailplanung für die Neubaustrecke zwischen Feldkirchen und Weitendorf inklusive einer Unterflurtrasse und eines neuen Güterbahnhofs startet.



09/08

Liebes'chichten aus dem Zug

Unter dem Hashtag #summeroflove starten die ÖBB einen Aufruf an die Kundinnen und Kunden, ihre ganz persönlichen Liebesgeschichten rund um die Bahn auf Facebook zu posten, die dann auf den Social-Media-Kanälen der ÖBB weitererzählt werden.



Kurz gemeldet

11/07 Neuer Look für Kundenmagazin. railaxed präsentiert sich nach inhaltlicher und optischer Runderneuerung moderner, frischer und lesefreundlicher. Das Magazin in elektronischer Form findet man unter dem ebenfalls erneuerten Webauftritt unter railaxed.at.

22/08 Ticketautomaten werden moderner. Die im Juni gestartete Umstellung der rund 1000 ÖBB Ticketautomaten an Österreichs Bahnhöfen auf die neue Benutzeroberfläche hat Wien erreicht. Bis Jahresende funktioniert der Ticketkauf dann auf allen Vertriebskanälen nach demselben Prinzip. Mit April 2017 wurde parallel dazu auch der Ticketshop an den Arbeitsplätzen der Schaltermitarbeiter ausgerollt.

Das war 2017

17/08

Kundinnen und Kunden werden immer zufriedener

Beim VCÖ-Bahntest 2017 bewerten die Kundinnen und Kunden die ÖBB mit einer Gesamtnote von 2,12 und damit besser als im Jahr zuvor, die Zufriedenheit bleibt also auf hohem Niveau. Wie immer wird das Personal auf Zug und Postbus äußerst positiv bewertet.



Wien Heiligensta



Direction
Richtung

Handelskai



min: Estimated driving time in minutes
Voraussichtliche Fahrzeit in Minuten



27/07

Wiener S-Bahn ist jetzt hellgrün und altrosa

Seit eh und je ist die S-Bahn Teil der Wiener Öffis, jetzt bekommen beide Strecken analog zur Wiener U-Bahn eine eigene Farbe auf den Verkehrsplänen und eine dementsprechend farblich gekennzeichnete Wegeleitung in den Stationen.



01/09

Höhere Strafen für Angriffe auf MitarbeiterInnen

Für mehr Sicherheit der KundInnen in Zügen und auf Bahnhöfen, aber vor allem für MitarbeiterInnen, die vermehrt Opfer verbaler oder tätlicher Angriffe geworden waren, schnürten die ÖBB Anfang 2017 ein Sicherheitspaket in Höhe von 25 Millionen Euro. Investiert wurde in bauliche Maßnahmen auf den Bahnhöfen und in technische Verbesserungen, etwa für die Kommunikation zwischen Zugpersonal, Fahrdienstleitung und Exekutive im Anfall. Gleichzeitig wurde aber auch das Personal in den Zügen und auf den Bahnhöfen deutlich aufgestockt und die Zusammenarbeit mit der Polizei verstärkt. Bewährt hat sich auch der Einsatz von Bodycams beim Securitypersonal auf den Bahnhöfen.

Gemeinsam mit der Belegschaftsvertretung und mit Unterstützung des BMVIT setzte sich das ÖBB Management für härtere Strafen bei Verstößen gegen das Eisenbahnpersonal – und damit generell für das Personal in allen öffentlichen Verkehrsmitteln – ein. Mit Erfolg: Anfang September trat eine Strafgesetz-Novelle in Kraft, die durch die abschreckende Wirkung eines höheren Strafrahmens das Personal im öffentlichen Verkehr besser vor Gewalt und Übergriffen schützt. Wer jetzt gegen BuslenkerInnen, ZugbegleiterInnen, StraßenbahnfahrerInnen oder TicketkontrollleurInnen in der U-Bahn tätlich wird, muss mit deutlich höheren Strafen rechnen.



08/09

Ausbildungsrekord bei Lehrlingen

566 junge Menschen starteten im Herbst ihre Ausbildung in 22 Lehrberufen. Insgesamt 1900 Jugendliche in der ÖBB Lehrlingsausbildung bedeuten einen neuen Rekord. Das ist gut so, denn in den nächsten Jahren steht im Unternehmen ein Generationenwechsel an, und es werden mehr gut ausgebildete Nachwuchsfachkräfte gebraucht denn je. In Wien wurde der Bau der neuen Zentralwerkstätte am Hebbelplatz zügig vorangetrieben, die Eröffnung ist für Herbst 2018 geplant.

Das war
2017

Zusammenbringen

Kurz gemeldet

10/09 Neue ÖBB Sicherheitskampagne „Pass auf dich auf“. Mit Beginn des neuen Schuljahres starten die ÖBB ihre jährliche Sicherheitskampagne, um das sichere Verhalten in der Nähe von Bahnanlagen zu verbessern. Die Sicherheitskampagne wird mit Plakaten, Flyern, eigener Website, Social-Media-Aktivitäten, Vorträgen in Schulen und weiteren Aktionen unterstützt.

19/09 Die erste E-Tankstelle am Bahnhof Leoben. Umweltfreundliche Bahn trifft umweltfreundlichen Individualverkehr: Am Bahnhof Leoben steht den Reisenden die erste E-Tankstelle der ÖBB zur Verfügung. Bis Ende 2018 werden rund 50 Park and Ride-Standorte mit rund 150 Ladepunkten ausgerüstet sein.



01/09

Neue Personalstrategie on tour

Im Rahmen einer Railtour durch die Regionen wird die neue Personalstrategie vorgestellt. Jede und jeder Einzelne im ÖBB Konzern ist eingeladen, daran mitzuarbeiten und neue Themen einzubringen.



07/09

Rekordteilnahme beim Wien Energie Business Run

Sagenhaft: 1560 LäuferInnen und 123 WalkerInnen der ÖBB sind beim Wien Energie Business Run am Start und machen unseren Konzern damit erstmals zum teilnehmerstärksten Unternehmen.

»Da kann man stolz sein«

ÖBB FAMILIEN. Wir haben Vater, Sohn und Enkel der Eisenbahner-Dynastie Forstner zum Interview getroffen. Unsere Themen: Eisenbahn und ÖBB – was sonst!

23/11

Beim sonntäglichen Familienessen von Großvater Walter, Sohn Helmut und Enkel Michael Forstner gibt es hauptsächlich ein Thema: die Bahn. Insgesamt sechs Generationen haben in dieser Familie ihr Arbeitsleben den ÖBB gewidmet oder tun es noch immer. Angefangen bei Walters Urgroßvater, der ab 1873 als Bahnbremser tätig war, bis hin zu Michael Forstner, aktuell Geschäftsführer des City Airport Train (CAT). Dazwischen liegen viele Jahre und unterschiedliche Laufbahnen, die aber eines gemeinsam haben: eine große Leidenschaft für die Eisenbahn.

Herr Walter Forstner, warum sind Sie zu den ÖBB gekommen?

WALTER FORSTNER: In meiner Kindheit in den Dreißigern und Vierzigern war Lokführer der Traumberuf mei-

ner Generation. Mein Papa, ebenfalls Eisenbahner, hat mich einmal zum Westbahnhof mitgenommen, da war eine Dampflokomotive ausgestellt. Ich durfte auf den Führerstand hinauf, da hat sich verfestigt: So eine Lok will ich auch einmal führen.

Und wann sind Sie schließlich zu den ÖBB gekommen?

WALTER FORSTNER: 1949 habe ich die Lehre als Maschinenschlosser angefangen, und 1954 begann dann meine Ausbildung als Lokführer. Später habe ich dann noch die Maschinenmeisterprüfung abgelegt und bin 1979 Lehrführer, also Ausbilder, auf der Weststrecke geworden.

War das Lokführen so gut, wie Sie es sich als Kind vorgestellt hatten?

WALTER FORSTNER: Besser!

Herr Helmut Forstner, waren Sie wie Ihr Vater schon von klein auf von der Bahn infiziert?

HELMUT FORSTNER: Nein, ich habe mich als Kind und Jugendlicher eigentlich kaum für die Eisenbahn interessiert. Was mich aber fasziniert hat, war am

30

Familien haben ihren „ÖBB Stammbaum“ im Rahmen des **Projektes ÖBB Familien zum 180-jährigen Geburtstag der ÖBB** offengelegt. Die Geschichte und ihre Verbindung der Familien mit den ÖBB reicht oft bis zu sechs Generationen zurück. Mehr dazu finden Sie auf der folgenden Doppelseite und auf oebbfamilien.at

Wie kamen Sie dann schlussendlich doch zur Bahn?

HELMUT FORSTNER: Nach der Matura wusste ich nicht so recht, was ich tun wollte. Mein Vater hat mich beraten und gesagt: „Probier’s, geh zur Bahn!“ Also habe ich kurz nach der Matura, 1977, beim

Maschinendienst begonnen und die eineinhalbjährige Ausbildung zum Maschinentechner gemacht.

Wie ging es dann weiter?

HELMUT FORSTNER: Ich bin meinem Vater in der Laufbahn ein bisschen nachgefolgt, wenn man so will. Nach den ersten Jahren war ich ebenso im Bereich der Lokführerweiterbil-



DIE FORSTNERS. Helmut Forstner, Projektleiter ETCS,

Heimweg von der Schule auf der Ameisbrücke oben zu stehen, wo die Westbahn unten durchfährt, und den Zügen zuzuschauen.

»Ich habe mich natürlich gefreut, dass mein Sohn die Familientradition fortführt.« **HELMUT FORSTNER**



Walter Forstner, Lokführer a. D., und Michael Forstner, Geschäftsführer City Airport Train

derung tätig. Und schließlich habe ich begonnen, Bedienungsanleitungen für Lokomotiven und Triebzüge zu schreiben. Eines der größten Projekte damals war die Einführung der Taurus-Loks bei den ÖBB. Meine Aufgabe war es auch, mit den Lieferanten, den Kollegen und dem Projektleiter die Lok bedienerfreundlicher und zuverlässiger zu machen. Das war die erste große Serie an Lokomotiven, die schon computergesteuert gefahren sind. Man hatte viele Möglichkeiten, durch Softwareänderungen Dinge zu verbessern.

Herr Walter Forstner, sind Sie, seit Sie in Pension sind, noch einmal auf einem Führerstand mitgefahren?

WALTER FORSTNER: Ja. Es ist kein Vergleich zu damals. Diese modernen Loks und die hohe Geschwindigkeit mit teilweise 230 Stundenkilometern. Als ich in Pension gegangen bin, waren 140 das Maximum. Es war also ein tolles Gefühl.

Wie fühlt sich das an, auf einer Dampflok zu fahren, und im Vergleich dazu auf einer E-Lok?

WALTER FORSTNER: Die Dampflok, die lebt. Da hat man die Kraft gespürt, das war ein ganz anderes Fahrgefühl im Unterschied zu einer modernen E-Lok mit klimareguliertem Führerstand. In der Dampflok war es heiß, das war eine lebendige Maschine.

Nun zur dritten Generation. Herr Michael Forstner, wann hat bei Ihnen die Begeisterung für die Bahn begonnen?

MICHAEL FORSTNER: Ich bin seit meiner Kindheit total begeistert von der Eisenbahn. Ich habe zwei Steckpferde: Das eine ist die Luftfahrt, und das andere ist die Eisenbahn. Die Eisenbahn habe ich natürlich von klein auf durch den Opa und den Papa mitbekommen. Ich habe gesehen, wie viel Leidenschaft dahintersteckt, und das war sehr rasch sehr ansteckend.

Sie sind also nach dem Studium ohne Umwege zu den ÖBB gekommen?

MICHAEL FORSTNER: Nein, zuerst hat es mich zur Luftfahrt gezogen. Mein erster Job bei den ÖBB war bei der Immo. Dann kam ich zur strategischen Unternehmensentwicklung des Personenverkehrs als Projektleiter für Strategieprojekte. Eines meiner größten Projekte damals war die strategische Ausrichtung der Flughafenanbindung. Dieses Thema war für mich wie maßgeschneidert. Und als das Projekt zu Ende war, kam ich vor knapp dreieinhalb Jahren als Geschäftsführer zum CAT. Das ist jetzt natürlich die absolute Erfüllung. Der CAT ist eine perfekte Kombination aus ein bisschen Luftfahrt mit sehr viel Eisenbahn.

Herr Helmut Forstner, wie haben Sie die Laufbahn Ihres Sohnes mitverfolgt?

HELMUT FORSTNER: Ich habe mich natürlich gefreut, dass mein Sohn die Familientradition fortführt und zu den ÖBB gegangen ist. Noch mehr hat mich dann gefreut, dass er wie alle Generationen vor ihm in den Absatzbereich gewechselt ist und jetzt beim CAT seine Leidenschaften ausleben kann.

Wie hat der Großvater das gesehen?

WALTER FORSTNER: Großartig. So viele Generationen Eisenbahn, da kann man ja nur stolz sein.

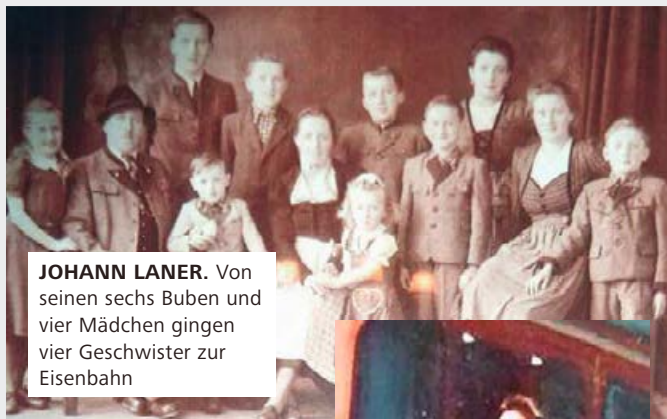
Weblink: Das Interview mit drei Generationen Forstner finden Sie unter: oebb.at/oebb-familien



JOSEF LANER.
Einer von vier Brüdern
bei der Eisenbahn

Familie Laner

Johann Laner kommt aus einer großen Familie. Und von sechs Buben und vier Mädchen landeten immerhin vier bei der Eisenbahn. Sein Vater Alois Laner arbeitete bis 1965 als ÖBB Zimmermann in der Bahnmeisterei Bischofshofen. Der älteste Sohn Alois jun., geb. 1933, war Hochbauführer in Bischofshofen. Josef, der Zweitgeborene (1936), war Personenkassier im Bahnhof Zell am See. Paul, geb. 1938, war Verschubaufseher im Bahnhof Bischofshofen. Johann, geb. 1941, war lange Jahre Lokführer in Bischofshofen. Der jüngste Bruder, Josef, geb. 1946, war Fahrdienstleiter und Bahnhofsvorstand in Zell am See. Von den sechs Eisenbahnern der Familie Laner sind leider schon vier – teilweise viel zu früh – verstorben.



JOHANN LANER. Von seinen sechs Buben und vier Mädchen gingen vier Geschwister zur Eisenbahn



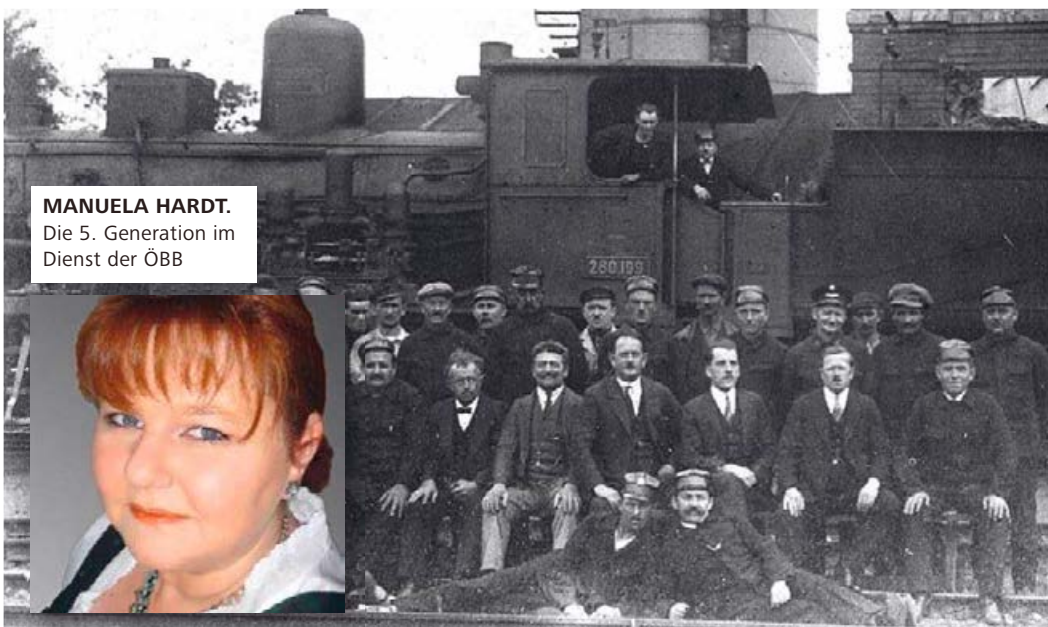
JOSEF LANER war lange Jahre Lokführer in Bischofshofen



MATHIAS BARTH JUN. 2. Generation, Oberkondukteur der k. k. Staatsbahnen (1913)

Familie Forstner

Der erste Eisenbahner in der Familie Forstner, Mathias Barth sen., ist Mitte des 19. Jahrhunderts auf Güterwagen mitgefahren, um auf Kommando des Lokführers den Zug manuell zu bremsen. Sein Sohn Barth jun. war dann bereits bei der k. k. Staatsbahn als Oberkondukteur beschäftigt. Franz Forstner folgte seinem Schwiegervater nach, hat als Schaffner begonnen und beendete seinen Dienst als Revisor. Sein Sohn Walter Forstner ist Lokführer und dann Lehrführer geworden und war der Erste, der in Österreich auf der damaligen Schnellfahrstrecke eine Testfahrt mit über 200 Stundenkilometern durchgeführt hat. Helmut Forstner hat sein Berufsleben den ÖBB gewidmet und ist aktuell für alle Zugsicherungssysteme zuständig. Michael Forstner ist seit sieben Jahren bei den ÖBB und derzeit Geschäftsführer des City Airport Train (CAT).

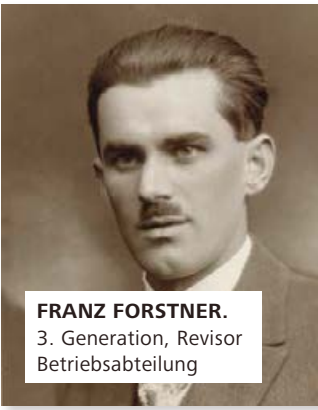


MANUELA HARDT.
Die 5. Generation im Dienst der ÖBB

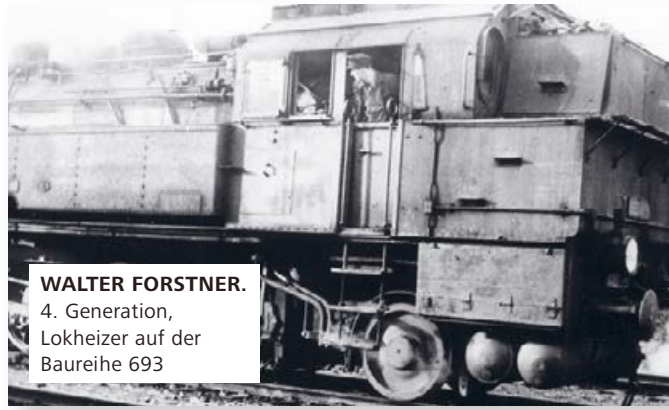


Familie Schimpel/Schieder/Hardt

Bei Manuela Hardt ist die Eisenbahn – so wie bei vielen ihrer Verwandten – ein Teil der Familiengeschichte. Ihr Urgroßvater, Leopold Schimpel, war der Begründer ihrer „Eisenbahnerfamilie“ und bei der k. k. Nordwestbahn als Heizer im Dienst. Alle seine Söhne und fast alle Enkelsöhne wurden später selbst Eisenbahner. Auch seine Enkelsöhne waren oder sind noch heute im Dienst der ÖBB. Und ebenso die meisten Männer der Enkeltöchter. Manuela Hardt war nach drei Generationen die erste weibliche Nachfahrin, die 1986 in die Fußstapfen des Urgroßvaters trat – zuletzt in der Infra, Stab QS/MNP.



FRANZ FORSTNER.
3. Generation, Revisor
Betriebsabteilung



WALTER FORSTNER.
4. Generation,
Lokheizer auf der
Baureihe 693



WALTER FORSTNER
auf einer Lok Rh 1010
bei Filmaufnahmen 1961



WALTER FORSTNER
auf einer DB-Lok 103,
1974



HELMUT FORSTNER.
5. Generation, auf
einer 2050 in Ausbil-
dung im Jahr 1978



WALTER HOIDEN.
Zuletzt Arbeitsbe-
reichsleiter des Kassen-
und Rechnungswesens



WILFRIED HRDLICZKA.
Im Frontoffice
des Pensionservices
im BCC



NINA HRDLICZKA.
Assistentin des Leiters
der Konzernkommuni-
kation

Familie Hoiden-Hrdliczka

Der Urgroßvater von Nina Hrdliczka, Franz Hoiden (geb. 1917 in Wien), begann nach dem Krieg bei den ÖBB in der Fernmeldestreckenleitung. Später war er als Fernschreiber in der ÖBB Generaldirektion tätig. Auch Ninas Opa, Walter Hoiden (geb. 1943), begann bei den ÖBB als Fernschreiber und war später Kanzlist. Im Jahr 1989 wurde er zum Büroleiter im Arbeitsbereich Kassen- und Rechnungswesen. Ninas Papa, Wilfried Hrdliczka, geb. 1967, trat beim Kraftwagen- dienst als Lkw-Lenker für den Bahnexpress-Stückgutverkehr mit Standort Wien Westbahnhof in die ÖBB ein, fuhr später bei den Vienna Airport Lines und ist heute im Frontoffice des Pensionsser- vices in Wien-Erdberg tätig. Nina Hrdliczka absolvierte bei den ÖBB eine Lehre zur Bürokauffrau. Jetzt arbeitet sie als Assistentin des Leiters Konzernkommunikation und Public Affairs in der ÖBB-Holding.



FRANZ HOIDEN. In
der Telefonvermittlung
beschäftigt



23/11

180 Jahre Bahn in Österreich

Die ÖBB feiern das Jubiläum mit einer Cityjet-Sonderfahrt für geladene Gäste von Floridsdorf nach Deutsch Wagram, also auf jener Strecke, auf der vor 180 Jahren die erste Dampfeisenbahn der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn fuhr.



27/11

Zug-Catering neu vergeben

Für ein hochwertiges Speisen- und Getränkeangebot zu fairen Preisen suchten die ÖBB einen neuen Caterer. Bestbieter im transparenten und mehrstufigen Vergabeverfahren ist die don travel railcatering gmbh.



17/11

Upgrade der Nahverkehrsflotte startet

Die 247 Einheiten der Baureihen Talent und Desiro werden bis 2022 an den Standard des modernen Cityjets herangeführt. Im neuen Außendesign in Rot-Weiß-Rot werden sie weithin ÖBB Qualität signalisieren.

Das war 2017

27/11

Partner auf der Seidenstraße

2017 intensivierte die RCG ihre Langstreckenverbindungen. Bald wird es erstmals eine regelmäßige Verbindung von China bis nach Italien geben. Schon jetzt fährt die RCG einmal pro Woche aus dem chinesischen Changsha nach Budapest und von dort ab dem hauseigenen Terminal weiter nach Italien, Deutschland und in die Türkei.





Foto: PRVA/APA-Fotoservice/Hörmandinger

29/11

ÖBB gewinnen PR-Staatspreis in der Kategorie „Interne PR“

Mit dem Projekt „Perspektivenwechsel – elf VorständInnen machen den Job von elf MitarbeiterInnen“ beeindruckten die ÖBB beim Staatspreis PR die Jury. 40.000 Kolleginnen und Kollegen sind jeden Tag für unsere KundInnen im Einsatz. Zur Verbesserung der Zusammenarbeit und zur Stärkung des gegenseitigen Vertrauens wurde im Frühjahr mit der ÖBB Führungskräfteveranstaltung „Executive UPDATE“ der sogenannte Perspektivenwechsel gestartet. Dieter Marek, Leiter Interne Kommunikation ÖBB, Vanessa Berger, Projektleiterin Perspektivenwechsel (Mitte). Mehr Infos zu diesem Thema auf Seite 22.

Zusammenbringen

Kurz gemeldet

Auch 2017 regnet es Auszeichnungen (Auswahl)

Die Kampagne zur Einführung der Produktmarke **„Nightjet“** wird in der Kategorie „Private Services“ mit dem **„Staatspreis Marketing“** ausgezeichnet.

Die **intermodale App wegfinder** gewinnt beim **„VCÖ-Mobilitätspreis Österreich“** die Kategorie „Digitalisierung und webbasierte Mobilitätslösungen“.

Der **ÖBB Einkauf** erhält den **„Austrian Supply Excellence & Einkauf 4.0 Award 2017“** des „Bundesverbands Materialwirtschaft, Einkauf & Logistik Österreich“.



01/12

Lückenschluss St. Pölten – Loosdorf eröffnet

Mit Fahrplanwechsel geht der Lückenschluss St. Pölten – Loosdorf in Betrieb, die Güterzugumfahrung der niederösterreichischen Landeshauptstadt. Sie umfasst 24,7 Kilometer Neubaustrecke, 23 Brücken und 3 Tunnel. Damit ist die Weststrecke von Wien bis Linz-Kleinmünchen viergleisig ausgebaut.



10/12

Mehr Qualität durch Fahrplanwechsel

Höhere Qualität, mehr Angebot, stabile Preise: Die ÖBB setzen mit dem Fahrplan 2018 die Angebotsausweitung der letzten Jahre unvermindert fort. Mit dem neuen Fahrplan ergeben sich regional, national und international viele neue Verbindungen. Gleichzeitig kommen in ganz Österreich immer mehr neue und modernisierte Fahrzeuge zum Einsatz. Das Reisen mit den Zügen der ÖBB wird dadurch noch angenehmer und bequemer.



27/12

Vom Zug in den Mietwagen

Durchgehende Mobilität von Tür zu Tür, auch wenn der gewünschte Zielort nicht mit dem Zug zu erreichen ist? Auch dafür haben die ÖBB jetzt ein Angebot: das Carsharing ÖBB Rail&Drive mit vorerst 150 Fahrzeugen. Standorte sind zunächst die Bahnhöfe Bregenz, Feldkirch, Bludenz, Innsbruck, Salzburg, Wels, Linz, St. Pölten, Wr. Neustadt, Wien Hauptbahnhof, Wien Westbahnhof, Eisenstadt, Graz, Leoben, Klagenfurt und Villach. Die Registrierung und Buchung erfolgt ganz einfach über www.railanddrive.at oder über die entsprechende App. Ein Fahrzeug kostet ab € 2,-/Stunde je nach Fahrzeugklasse. Das gewählte Auto kann man für einige Stunden, über Tage oder über das Wochenende mieten.

Das war
2017

Kurz gemeldet

10/12 Neue Verbindungen nach Italien. Mit dem Fahrplanwechsel gibt es nun täglich insgesamt drei Direktverbindungen zwischen Wien und Venedig sowohl am Tag als auch nachts. Die beiden neuen Railjet-Verbindungen bieten ein komfortables, modernes und vor allem schnelles Zusatzangebot zu den bereits bestehenden Verbindungen nach Italien.

29/12 Mehr Buslenkerinnen für die ÖBB. Im Rahmen des Programms „FIT – Frauen in Handwerk und Technik“ bieten das AMS und der ÖBB-Postbus GmbH Frauen eine Ausbildung zur Berufskraftfahrerin-Personenbeförderung. In jedem österreichischen Bundesland können interessierte Frauen in den Beruf hineinschnuppern und ihn erlernen – gefördert vom AMS.



27/12

Von Wien direkt ins Herz der Kitzbüheler Alpen

Ein Direkt-Railjet bringt die ÖBB Fahrgäste von Wien aus direkt nach Tirol. Drei Direktverbindungen pro Richtung und Wochenende sollen den Anteil von derzeit rund fünf Prozent der per Bahn anreisenden Urlaubsgäste bis 2020 auf zehn Prozent ansteigen lassen.



19/12

Digitale Zeitungen im Railjet

Allen Railjet-Reisenden – egal ob Business-, First- oder Economy-Class – steht mit Railnet ein kostenloser Zugang zum Austria-Kiosk und damit zu Zeitungen und Magazinen in digitaler Form zur Verfügung. Besseres WLAN und weitere Servicefunktionen gibt es außerdem.



20/12

ÖBBären für flauschige Weih- nachtswunder

Dass wir zusammenbringen, was zusammengehört, zeigt der ÖBB Weihnachtsspot. Durch ein perfektes Zusammenspiel und dank der ÖBB MitarbeiterInnen findet ein im Zug vergessener Teddybär nach einer Reise quer durchs Land wieder zu seinem Besitzer zurück. So oder so ähnlich läuft es tatsächlich täglich ab, jeden Monat werden im ÖBB Lost + Found rund 2300 Gegenstände abgegeben. In knapp 40 Prozent der Fälle können diese wieder an ihre/-n EigentümerIn übergeben werden. Der ÖBBär aus dem Spot wurde zu den Festtagen dann rund 6000-mal auf allen großen Bahnhöfen und Zügen in Österreich an die nächste Generation der BahnfahrerInnen verteilt.

»Neue Geschäftsmodelle und steigende Ansprüche«

INTERVIEW. Digitalisierung und noch mehr Wettbewerb werden die Mobilitätsbranche in den nächsten Jahren massiv verändern. Die ÖBB werden diese Veränderung aktiv mitgestalten, sind Andreas Matthä und Josef Halbmayr überzeugt.

Wenn Sie auf das letzte Geschäftsjahr zurückblicken: 2016 konnten die ÖBB das drittbeste Ergebnis ihrer jüngeren Geschichte erwirtschaften und einen Passagierrekord erzielen. Wie gut waren die ÖBB 2017 unterwegs?

ANDREAS MATTHÄ: Sehr gut. Im Personenverkehr konnten wir den Rekord vom Vorjahr toppen und erneut zulegen. Mehr als 245,6 Millionen Fahrgäste sind im abgelaufenen Geschäftsjahr mit uns Bahn gefahren –

so viele wie noch nie. Beim Bus sind wir mit rund 213,5 Millionen Fahrgästen wegen der Ausschreibungen ein wenig unter dem Ergebnis von 2016 geblieben. Sehr erfreulich ist dafür das Plus, das wir trotz der äußerst herausfordernden Marktbedingungen im Güterverkehr erzielen konnten.

Das heißt, unterm Strich haben wir ein positives Ergebnis?

JOSEF HALBMAYR: Der Gesamtkonzern, also inklusive Personenverkehr, Infrastruktur, Güterverkehr und Immobilien, weist für das Geschäftsjahr 2017 einen Gewinn von 176,3 Millionen Euro aus. Im Personenverkehr haben wir ein Ergebnis von 86,7 Millionen Euro erzielt. Im Güterverkehr liegen wir bei 42,3 und sind um rund 6 Millionen Tonnen auf 115 Millionen beförderte Tonnen gewachsen. Die ÖBB sind damit nach der Deutschen Bahn der zweitgrößte Güterbeförderer Europas. Und im Personenverkehr sind wir bei den gefahrenen Kilometern pro Kopf der Bevölkerung und auch bei der Pünktlichkeit Nummer eins in der EU. In Europa ist nur die Schweiz noch vor uns.



ANDREAS MATTHÄ. „Mit dem Technologiewandel gehen

Was waren die großen Herausforderungen im letzten Jahr?

MATTHÄ: Das waren gleich mehrere, denn unsere Branche verändert sich gerade massiv. Auf der einen Seite verschärft die fortschreitende Liberalisierung den Wettbewerb – bestehende Mitbewerber haben ihr Angebot erweitert, neue Mitbewerber sind dazugekommen. Und weitere werden folgen. Auf der anderen erleben wir, insbesondere bedingt durch die Digitalisierung, einen radikalen Technologiewandel. Damit gehen für uns neue Chancen einher, wir stehen aber auch

All-time-high im Personenverkehr

Auch 2017 verzeichnen die ÖBB einen neuen Rekord bei den Bahngästen.

Mehr als 245,6 Millionen Fahrgäste konnten die ÖBB im letzten Jahr an Bord ihrer Züge begrüßen – so viele wie noch nie. Insgesamt ist die Zahl der Bahngäste seit 2012 sogar um rund 22 Millionen gestiegen. Damit sind die ÖBB bei den gefahrenen Kilometern pro Kopf der Bevölkerung – wie auch bei der Pünktlichkeit – Nummer eins in der EU.



Cityjets für ganz Österreich

Mit Oberösterreich hat nun jedes Bundesland seine eigene S-Bahn.

Auf fünf Linien können PendlerInnen seit letztem Jahr nach Linz und wieder zurück reisen. Damit betreiben die ÖBB in ganz Österreich 34 S-Bahn-Linien. 2018 kommen zwei Millionen Zugkilometer dazu. Mittelfristig werden alle Nahverkehrszüge unter der Marke „Cityjet“ unterwegs sein – mit mehr Komfort, Klimaanlage und WLAN.





neue Chancen einher. Da wollen wir nicht nur Mitspieler sein, sondern unseren Markt aktiv mitgestalten“

vor neuen Herausforderungen. Hier müssen wir jedenfalls das Tempo erhöhen und auf Innovationen setzen. Schließlich wollen wir nicht nur ein Mitspieler sein, sondern unseren Markt auch aktiv mitgestalten.

Und wer wird die Spielregeln künftig bestimmen?

MATTHÄ: Im Fokus steht immer der Kundennutzen. Und unsere Kundinnen und Kunden wollen vor allem mehr Service und mehr Komfort. Da haben wir 2017 einiges weitergebracht. Der Ticketkauf funktioniert jetzt über alle Vertriebskanäle – Internet, Ticketautomat und App – nach der gleichen Logik. Das war eine enorme technische Herausforderung, die erfolgreich geschafft wurde. Wir haben aber auch in den Ausbau und in die Erweiterung unserer „Hardware“ investiert. Denn Grundvoraussetzung ist, dass wir unser Leistungsversprechen halten. Und das ist die sichere, pünktliche und zuverlässige Fahrt von A nach B.

Worauf stellen Sie sich heuer ein?

HALBMAYR: Die Mobilitätsbranche befindet sich in einem Prozess massiver Veränderung, der uns die nächsten Jahre in Atem halten wird. Durch die Digitalisierung entstehen neue Geschäftsmodelle und steigen die Erwartungen unserer Kundinnen und Kunden. Hier müssen wir am Ball bleiben und immer neue Antworten liefern. Zentral bleibt auch in Zukunft der Kundennutzen: Jede Maßnahme, ganz egal, in welchem Bereich, muss unseren Kundinnen und Kunden einen Mehrwert bringen. Die Kundenzufriedenheit ist gemeinsam mit dem effizienten und sparsamen Handeln aller Kolleginnen und Kollegen der Schlüssel zu unserem Erfolg.

Welche Ziele steuern die ÖBB an?

MATTHÄ: In unserer Strategie haben wir klare Ziele definiert. Ab 2022 wollen wir pro Jahr 500 Millionen Fahrgäste und 150 Millionen Tonnen an Gütern befördern. Und bei der Infrastruktur wollen wir, was Zuverlässigkeit, Pünktlichkeit und Modernisierung der Bahnhöfe und Strecken betrifft, an der Spitze Europas stehen. Natürlich können wir diese Ziele nicht innerhalb eines Jahres erreichen, aber jede der heuer gesetzten Maßnahmen muss ein weiterer Beitrag zur Zielerreichung sein. Also lautet unsere Devise: Volle Attacke auf die Märkte!

Gibt es da auch konkrete Maßnahmen zur Zielerreichung?

HALBMAYR: Ganz konkret wollen wir 2018 einen weiteren Fahrgastzuwachs auf der Schiene. Diesen möchten wir vor allem durch stärkere Auslastung der Züge an den Randzeiten erreichen. Ähnliches gilt auch für den Busverkehr: Auch hier sehen wir Möglichkeiten, auf vielen Strecken und durch Spezialangebote – Stichwort Ski- und Wanderbusse beziehungsweise Betriebsverkehre – zusätzliche Kundinnen und Kunden zu gewinnen. Außerdem wollen wir unsere neuen Angebote, wie beispielsweise unser Carsharing Rail&Drive, weiterausbauen. Im Güterverkehr wird es darum gehen, die Internatio- >

»Insbesondere bedingt durch die Digitalisierung erleben wir gerade einen radikalen Technologiewandel.« **ANDREAS MATTHÄ**

nalisierung konsequent fortzusetzen. Wir fahren jetzt beispielsweise einmal täglich zwischen China und Europa. Dieses Angebot wollen wir 2018 zumindest verdoppeln.

Mit der Einführung in Oberösterreich gibt es die S-Bahn jetzt in ganz Österreich. Wie reagieren die Kundinnen und Kunden darauf?

MATTHÄ: Im Nahverkehr gelingt es uns immer besser, die Menschen für die Bahn zu begeistern. Die Passagierzahlen steigen Jahr für Jahr. Insgesamt betreiben die ÖBB heute in ganz Österreich 34 S-Bahn-Linien. Mit dem Fahrplan 2018 kommen weitere zwei Millionen Zugkilometer dazu. Auch wurden Anschlüsse verbessert und Taktlücken geschlossen. Und wir rüsten ordentlich auf. Künftig werden alle Nahverkehrszüge rot-weiß-rot unterwegs sein. Fast 100 neue Cityjets haben wir bereits im Einsatz, 45 kommen 2018 dazu. Darüber hinaus bauen wir 60 Desiro und 187 Talent auf Cityjet-Standard um. Das wird ein komplettes Upgrade unserer Flotte!

Und wie gut läuft der Nightjet? War es die richtige Entscheidung, auf ein Geschäftsfeld zu setzen, das alle verlassen haben?

MATTHÄ: Es stimmt, dass der Nachtreiseverkehr eine Nische ist. Aber



JOSEF HALBMAYR. „Fahrgastzuwachs durch stärkere Auslastung in den Randzeiten“

eine sehr interessante, die wir erfolgreich besetzen. Die ÖBB sind im Nachtreiseverkehr heute Marktführer in Europa. Wir haben die von der Deutschen Bahn übernommenen Wagen modernisiert und ab heuer 13 dieser Multifunktionsliegewagen im Einsatz. Mittlerweile ist die gesamte Flotte zudem im markanten blauen Nightjet-Außendesign unterwegs.

Im Personenverkehr gibt es seit Kurzem einen neuen Mitspieler. Tut der Wettbewerb weh oder belebt Konkurrenz das Geschäft?

MATTHÄ: Solange alles fair abläuft, sehen wir, dass Wettbewerb das Geschäft durchaus belebt – gibt es mehr Angebot, fahren mehr Menschen mit der Bahn. Wichtig wäre aber, dass alle zu den gleichen Bedingungen unterwegs sind. Hier würde ich es begrüßen, wenn wir beispielsweise bei den Ticketpreisen mehr Gestaltungsraum hätten, um schwach frequentierte Züge besser auslasten zu können.

Im Güterverkehr ist man Konkurrenz ja gewohnt. Wie geht es

den ÖBB aktuell in diesem lange Jahre sehr schwierigen Markt?

HALBMAYR: Als einziges großes europäisches Güterbahnunternehmen konnten wir 2017 bereits im sechsten Jahr in Folge Gewinne einfahren. Aufgrund der positiven Konjunktur sind 2017 auch die Mengen gestiegen. Was sich aber leider nicht auf die Margen auswirkt. Durch die enorme Konkurrenz haben wir ein Preisniveau, das um 15 Prozent tiefer liegt als noch vor fünf Jahren. Dazu kommen der Dieselpreis und niedrigere Sozialstandards im Lkw-Verkehr, die den Wettbewerb extrem verzerren. Wir stehen also unter einem enormen Kostendruck. Diesen können wir nur durch noch mehr Einsatz und noch mehr Kundennutzen wettmachen.

Die Rail Cargo Group setzt konsequent auf die Erweiterung ihrer Verbindungen und fährt bereits bis nach China. Wie weit soll die Reise gehen?

HALBMAYR: Als große Güterbahn sind wir schon lange entlang aller internationalen Korridore tätig. In zehn Ländern fahren wir selbst, und insgesamt sind wir als Rail Cargo Group heute bereits in 18 Ländern tätig. Diese Expansion wollen wir fortsetzen. Zum einen, weil wir wachsen wollen, zum anderen, weil unsere Kunden End-to-End-Logistiklösungen erwarten. Große

»Zentral bleibt auch in Zukunft der Kundennutzen. Jede Maßnahme muss einen Mehrwert bringen.«

JOSEF HALBMAYR



ANDREAS MATTHÄ. „Der Nachtreiseverkehr ist eine Nische, die wir erfolgreich besetzen. Da sind wir heute Marktführer in Europa“

Chancen sehen wir diesbezüglich in der Bahnverbindung nach Asien, Stichwort neue Seidenstraße, und in der Verlängerung der Breitspurbahn bis nach Wien.

Sicherheit war ein Thema, das 2017 verstärkt im Fokus stand – bei den Kundinnen und Kunden wie bei den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern. Was sind die Gründe und wie reagieren die ÖBB?

MATTHÄ: Berücksichtigt man die Transportleistung, zählen die Bahn und im Speziellen die ÖBB im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern nach wie vor zu den sichersten Ver-

kehrsmitteln. Klar ist aber auch, dass jeder Vorfall einer zu viel ist. Und die Unfälle im letzten Jahr haben uns gezeigt, dass wir uns noch mehr anstrengen müssen. Daher werden wir weiterhin verstärkt in Sicherheit investieren – bis 2022 immerhin eine Milliarde Euro! Wir wollen aber auch unsere Prozesse durchleuchten und noch mehr darauf achten, dass unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sicher arbeiten. Ein wichtiges Thema für uns ist jedoch auch das subjektive Sicherheitsgefühl. Auch hier haben wir eine Reihe von Maßnahmen gesetzt, die sich bewähren und daher ausgebaut werden.

Die Achillesferse, um mehr Menschen zur Bahn zu bringen, ist die „letzte Meile“. Rail&Drive ist ein Versuch, diese zu überwinden. Wie wird das Angebot angenommen?

MATTHÄ: Als ÖBB verstehen wir uns als integrierter Mobilitätsanbieter. Das heißt, wir wollen unsere Kundinnen und Kunden von der Haustür zum Zielort und wieder zurück bringen. Dazu müssen wir in unserem Angebot auch den Weg zum und vom Bahnhof organisieren: mit Taxis, Carsharing, Kleinbussen im sogenannten Mikro-ÖV, Mietautos und eben „Rail&Drive“. Dieses umweltfreundliche Mobili-

>

Gute Nächte im Nightjet

Die ÖBB sind heute Marktführer im europäischen Nachtreiseverkehr.

Mit dem Nightjet haben die ÖBB eine Nische erfolgreich besetzt. Im letzten Jahr durften die ÖBB mehr als 1,8 Millionen Nightjet-Fahrgästen eine gute Nacht wünschen – am öftesten auf den Strecken nach Hamburg und nach Venedig. Mittlerweile ist die gesamte ÖBB Nightjet-Flotte im blauen Außendesign unterwegs.



Gütertransporte ganz auf Schiene

Rail Cargo Group (RCG) ist einer der größten Güterbeförderer von Europa bis nach Asien.

Trotz des schwierigen Marktumfeldes konnten die ÖBB – als einziges großes europäisches Güterbahnunternehmen – 2017 Gewinne einfahren. Vor allem international ist die RCG sehr gut unterwegs – heute bereits in 18 Ländern. Die Transporte führen bis nach China und Russland.





JOSEF HALBMAYER. „Als große Güterbahn sind wir schon lange entlang aller internationalen Korridore tätig – in insgesamt 18 Ländern!“

tätsangebot verbindet Bahnfahren mit Autofahren auf bequeme Weise – ohne Jahresgebühr, ganz flexibel und zu fairen Preisen. Aktuell sind wir bereits flächendeckend in ganz Österreich mit 16 Standorten vertreten und mehr als 7000 Registrierungen zeigen, dass das Angebot sehr gut angenommen wird.

Die App „wegfinder“ hat ebenfalls eine durchgehende Mobilität zum Ziel. Was haben die ÖBB davon, konkurrierende Verkehrsträger zu vermitteln?

MATTHÄ: Wie gesagt, wenn wir uns als Anbieter für die gesamte Mobili-

tät verstehen, dürfen wir nicht engstirnig sein, sondern müssen denken wie unsere Kundinnen und Kunden. Und die wünschen sich eine App, mit der sie ihre komplette Fahrt planen und buchen können – von Tür zu Tür, egal, mit welchem Verkehrsmittel. Die Wegfinder-App erfüllt diesen Wunsch und öffnet unseren Kundinnen und Kunden einen einfachen Zugang zu einer großen Vielfalt an Verkehrsmitteln und Möglichkeiten, um in ganz Österreich von A nach B zu kommen.

Unsere Mobilität wird also immer digitaler ...

MATTHÄ: Die Digitalisierung ist nicht aufzuhalten, und wenn wir erfolgreich am Markt bestehen wollen, müssen wir diese nutzen. Pünktlichkeit, Sicherheit und Zuverlässigkeit beim Bahnfahren sind heute Grundbedingungen. Darüber hinaus erwarten unsere Fahrgäste vollen Komfort, umfassende Services und ein positives Reiseerlebnis. Rail&Drive, Wegfinder oder auch die VORTEILSCARD, die es nur online um 66 Euro gibt – das ist bereits gelebte Digitalisierung.

Die ÖBB brauchen über 10.000 neue Mitarbeiterinnen

Auf den Postbus ist Verlass

Trotz des verschärften Wettbewerbs lässt der Bus niemanden zurück.

Weil bei Vergaben nicht immer der Beste zum Zug kommt, musste der Postbus im letzten Jahr leider ein Minus hinnehmen. Trotzdem sind es noch immer mehr als 213 Millionen Fahrgäste, die der Postbus pro Jahr transportiert. Verlässlich, bei jedem Wetter und, wenn es sein muss, auch bis in den entferntesten Ort Österreichs.



Generationenwechsel kommt

Rund ein Drittel der Belegschaft geht bis 2022 in Pension.

Mehr als 40.000 Menschen arbeiten heute bei den ÖBB. 13.000 davon werden den Konzern in den nächsten fünf Jahren altersbedingt verlassen. Um diese zu ersetzen, wird qualifiziertes Personal quer durch alle Bereiche benötigt. Insgesamt sollen 10.000 neue MitarbeiterInnen in den nächsten Jahren für die ÖBB begeistert werden.





ANDREAS MATTHÄ. „Pünktlichkeit, Sicherheit und Zuverlässigkeit sind Grundbedingungen“

und Mitarbeiter. Wie wollen Sie so viele finden?

HALBMAYR: Altersbedingt werden uns bis zum Jahr 2022 rund 13.000 Kolleginnen und Kollegen verlassen. Aktuell haben wir pro Jahr rund 1700 Lehrlinge in der Ausbildung. Und das in 22 verschiedenen Berufen. Daraus können wir unseren Facharbeiterstand bis zum mittleren technischen Management abdecken. Engpässe kann es bei Data-Analystinnen und -Analysten sowie bei Data Scientists geben – da braucht man zwar nicht viele, aber gute. Hier wird es darauf ankommen, dass wir uns als attraktiver Arbeitgeber positionieren.

Wo sehen Sie die größte Attraktivität der ÖBB als Arbeitgeber?

MATTHÄ: Unser Unternehmen bietet

eine unglaubliche Breite an Jobs. Als Mitarbeiterin oder Mitarbeiter der ÖBB kann man alles machen und alles werden, wenn man es möchte. Ich selbst habe als Bauingenieur im Brückenbau begonnen. Und unsere Arbeit macht Sinn – für die Menschen, fürs Klima, für die Umwelt.

Fürchten Sie nicht, dass durch den massiven Mitarbeiterwechsel viel wertvolles Know-how verloren geht?

MATTHÄ: Wie gesagt, in den nächsten fünf Jahren werden circa 13.000 Mitarbeiter altersbedingt das Unternehmen verlassen. Das ist rund ein Drittel der Belegschaft. Im Gegenzug wollen wir 10.000 neue Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter für die ÖBB begeistern. Dieser


Generationswechsel ist Risiko und Chance zugleich. Durch den Generationswechsel können wir den Technologiewandel im Konzern mitnehmen und Neues zulassen. Die große Kunst aber wird sein, das Neue mit der Erfahrung und dem Wissen der älteren Kolleginnen und Kollegen zu verbinden. Das gilt es zu managen. Wir haben daher im Sommer letzten Jahres das Programm „Zukunft ÖBB“ gestartet.

Was sind die Inhalte dieses Programms? Wie sieht sie aus, die „Zukunft ÖBB“?

MATTHÄ: Unser Unternehmen, unsere Arbeitsmodelle und unsere Kultur müssen laufend an die neuen Rahmenbedingungen angepasst werden. Das geht nur mit einer klaren Positionierung und gemeinsamen Werten. Im Rahmen von „Zukunft ÖBB“ haben wir drei zentrale Werte definiert: „Wir vor ich“, „Überzeugende Leistungen für unsere Kundinnen und Kunden“ und „Initiative ergreifen“. Wenn wir uns an diesen Werten orientieren, wird es uns gelingen, unsere Stärken künftig noch besser zu nutzen – durch bessere Zusammenarbeit, eine klare Positionierung am Markt und einen attraktiven Arbeitgeberauftritt. Darüber hinaus vertraue ich auf das, was uns seit über 180 Jahren als ÖBB ausmacht: unseren Teamgeist, unsere Kraft und Flexibilität in Krisen sowie unsere Verbundenheit mit dem Unternehmen. Ich bin sehr zuversichtlich, dass das auch in Zukunft so sein wird.

»Unsere Fahrgäste erwarten vollen Komfort, umfassende Services und ein positives Reiseerlebnis.«

ANDREAS MATTHÄ



»In unserem
Job ist soziale
Kompetenz
enorm wichtig.«

PETRUS DALPIAZ, Gebietsleiter in Linz (links), mit seinem Nachfolger
BERNHARD HEIMBERGER (mehr zum Thema Generationenwechsel ab Seite 30)

←        
Bahnhofsvorplatz
Ausgang east

←    →

Corporate Governance



CORPORATE-GOVERNANCE-BERICHT*

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

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

BUNDES PUBLIC CORPORATE GOVERNANCE KODEX (B-PCGK)

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

1. ÖBB-Holding AG einschließlich folgender Tochterunternehmen
 - a. ÖBB-Finanzierungsservice GmbH
 - b. ÖBB-Werbung GmbH
 - c. ÖBB-Business Competence Center GmbH
 - d. Q Logistics GmbH
 - e. iMobility GmbH
2. ÖBB-Infrastruktur AG einschließlich folgender Tochterunternehmen
 - a. ÖBB-Immobilienmanagement GmbH
 - b. Rail Equipment GmbH und Rail Equipment GmbH & Co KG
 - c. Mungos Sicher & Sauber GmbH und Mungos Sicher & Sauber GmbH & Co KG
 - d. Güterterminal Werndorf Projekt GmbH
 - e. Gauer mann gasse 2–4 Projektentwicklung GmbH & Co KG
 - f. Elisabethstraße 9 Projektentwicklung GmbH & Co KG
3. ÖBB-Personenverkehr AG einschließlich folgender Tochterunternehmen
 - a. Österreichische Postbus Aktiengesellschaft
 - b. ÖBB-Postbus GmbH
 - c. Rail Tours Touristik Gesellschaft m.b.H.
 - d. FZB Fahrzeugbetrieb GmbH
 - e. ÖBB-Fernbus GmbH
 - f. ČSAD AUTOBUSY České Budějovice a.s.
4. Rail Cargo Austria AG einschließlich folgender Tochterunternehmen
 - a. Rail Cargo Logistics – Austria GmbH
 - b. Rail Cargo Logistics – Environmental Services GmbH
 - c. Rail Cargo Logistics GmbH
 - d. Rail Cargo Wagon – Austria GmbH
 - e. Rail Cargo Operator – Austria GmbH
 - f. ÖBB-Technische Services-GmbH
 - g. ÖBB-Produktion GmbH
 - h. Rail Cargo Logistics – Czech Republic s.r.o.
 - i. Rail Cargo Logistics s.r.o.
 - j. Rail Cargo Operator – ČSKD s.r.o.
 - k. Rail Cargo Terminal – Praha s.r.o.
 - l. Rail Cargo Carrier – Czech Republic s.r.o.
 - m. Rail Cargo Carrier – Germany GmbH
 - n. Rail Cargo Hungaria Zrt.
 - o. Rail Cargo Logistics – Poland Sp. z o.o.
 - p. Rail Cargo Logistics – Germany GmbH
 - q. Rail Cargo Logistics – Bulgaria EOOD
 - r. Rail Cargo Terminal – Sindos SA
 - s. Rail Cargo Logistics – Romania Solutions SRL
 - t. Rail Cargo Logistics Uluslararası Taşımacılık Lojistik ve Ticaret Limited Şirketi
 - u. Rail Cargo Logistics – Croatia d.o.o.
 - v. Rail Cargo Logistics – Italy S.r.l.
 - w. Rail Cargo Terminal – S. Stino S.r.l.
 - x. Rail Cargo Terminal – Desio S.r.l.
 - y. Rail Cargo Operator – Port/Rail Services GmbH
 - z. Rail Cargo Operator – Hungaria Kft.
 - aa. Rail Cargo Carrier d.o.o.
 - bb. Rail Cargo Carrier – Croatia d.o.o.
 - cc. Rail Cargo Carrier – Italy S.r.l.
 - dd. Rail Cargo Carrier – Bulgaria e.o.o.d.
 - ee. Rail Cargo Carrier – Slovakia s.r.o.
 - ff. Rail Cargo Carrier – Romania s.r.l.
 - gg. Rail Cargo Carrier – PCT GmbH
 - hh. Technical Services Hungaria Jár m ű javító Kft.
 - ii. Rail Cargo Logistics – Hungaria Kft.

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

* Die nachfolgenden Seiten enthalten einen Auszug aus dem Corporate-Governance-Bericht. Der vollständige Bericht ist auf unserer Internetseite unter www.oebb.at/cg2017 verfügbar.

ENTSPRECHENSERKLÄRUNG/ ABWEICHUNGEN

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

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

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

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

Der ÖBB-Konzern hat bereits vor Jahren eine D&O-Versicherung für die Mitglieder von Geschäftsleitungen und Aufsichtsorganen abgeschlossen. Als national sowie international tätiger Infrastruktur- und Logistikdienstleister sind die Organe der ÖBB Konzerngesellschaften mit besonderen Risiken konfrontiert, welche zu einem überwiegenden Teil außerhalb des Einflussbereiches von Geschäftsleitungs- und Überwachungsorganen liegen. D&O Versicherungen sind in Konzernen branchenüblich und liegen im Interesse des Unternehmens bei hohen Forderungen, die bei Organen uneinbringlich wären.

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

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

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

Regel	Beschreibung	K/C*	Konzerngesellschaft	Abweichung/Kommentierung
11.2.1.2	Paritätische Zusammensetzung des Überwachungsorgans mit Frauen und Männern	C	ČSAD AUTOBUSY České Budějovice a.s., Q Logistics GmbH und einige ausländische Gesellschaften des Teilkonzerns Rail Cargo Austria	Bei ČSAD AUTOBUSY České Budějovice a.s., Q Logistics GmbH sowie einigen ausländischen Gesellschaften des Teilkonzerns Rail Cargo Austria wird dies (Stichtag 31.12.2017/Basis Kapitalvertreter) nicht erfüllt.
11.2.1.3	Mitglieder des Überwachungsorgans dürfen nicht mehr als 8 Mandate in Überwachungsorganen gleichzeitig wahrnehmen.	K	ÖBB-Holding AG, ÖBB-Personenverkehr AG	Ein Mitglied der Aufsichtsräte der genannten Gesellschaften hält zum Stichtag 31.12.2017 mehr als 8 Mandate, auch bedingt durch mehrere Mandate im Konzern zur Ausübung einer zweckmäßigen Konzernüberwachung (aktienrechtlich gem. § 86 Abs. 3 AktG als sog. Öffnungsklausel zulässig).
11.6.6	Ein Mitglied des Überwachungsorgans soll nicht gleichzeitig Mitglied der Anteilseignerversammlung sein.	C	alle, außer ÖBB-Holding AG	Die Personalunion ist aktienrechtlich zulässig und ein für Konzerne anerkanntes und übliches Steuerungsinstrument. In diesem Sinn sind die Vorstandsmitglieder der ÖBB-Holding AG gleichzeitig Aufsichtsratsmitglieder in den Tochtergesellschaften und deren Vorstandsmitglieder sind wiederum Aufsichtsratsmitglieder in deren Tochtergesellschaften. Damit sind die Mitglieder der Aufsichtsräte auch gleichzeitig Mitglieder der jeweiligen Gesellschafterversammlung. Die Entlastungen erfolgen durch die jeweils anderen zwei Vorstands-/ Geschäftsführungsmitglieder bzw. Prokuristen, sodass es zu keiner Selbstentlastung kommt.

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

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

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

Um das strategische Ziel, die Vielfalt zu erhöhen und den Frauenanteil zum Beispiel bei Neuaufnahmen bis 2020 auf 20 Prozent zu heben, werden zahlreiche Maßnahmen gesetzt: gezieltes Recruiting insbesondere von weiblichen Lehrlingen, Frauenplätze bei Ausbildungsprogrammen der ÖBB akademie, Laufbahnworkshops, spezifische Coaching-Angebote für Frauen, Seminare zum Gleichbehandlungsgesetz, Workshops zu Gender/Diversity Management, strukturiertes Generationenmanagement, Maßnahmen zur Vereinbarkeit von Beruf und Privat wie das Audit Beruf&Familie, Kinderbetreuung in betriebsnahen Kindergärten Timi's Mini MINTs mit Schwerpunkten in den Fächern Mathematik, Information, Naturwissenschaft, Technik oder die stundenweise Kinderbetreuung durch Flying Nannies beginnen zu greifen. Bei den Weiterbildungsprogrammen der ÖBB akademie beträgt der Frauenanteil inzwischen bereits über 25 Prozent; 37,5 Prozent der Aufsichtsratsmandate (AGs und GmbHs) wurden zum Bilanzstichtag von Frauen gehalten.

ÖBB-HOLDING AG

VORSTAND

Name	Geburtsjahr	Erstbestellung	Ende Funktionsperiode
Ing. Mag. (FH) Andreas Matthä	1962	24.05.2016	30.06.2021
Mag. Josef Halbmayr MBA	1955	01.11.2008	31.12.2020

CURRICULUM VITAE

Ing. Mag. (FH) Andreas Matthä	HTL Wien 1, Schellinggasse, Abteilung Tiefbau; Fachhochschule Wien, Unternehmensführung August 2008 bis Mai 2016 Vorstandsmitglied in der ÖBB-Infrastruktur AG
Mag. Josef Halbmayr MBA	Studium der Betriebswirtschaftslehre, Johannes Kepler Universität Linz; Absolvent Master of Business Administration an der University of Toronto, Kanada Seit 2008 Mitglied des Vorstands der ÖBB-Holding AG (CFO), davor Mitglied des Vorstands der ÖBB-Personenverkehr AG, Mitglied des Vorstands der Wiener Privatbank Immobilieninvest AG und der Österreichischen Post AG.

ARBEITSWEISE UND GESCHÄFTSVERTEILUNG

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

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

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

VERGÜTUNG DER UNTERNEHMENSLEITUNG (IN TEUR)

Das Vergütungssystem beinhaltet fixe und variable Gehaltsbestandteile. Die Auszahlung der variablen Bezüge erfolgt im Folgejahr, da die Zielerreichung erst mit Jahresabschluss festgestellt werden kann. Dargestellt sind daher die an die Unternehmensleitung im Jahr 2017 gewährten variablen Bezüge für das Geschäftsjahr 2016.

	Fixe Bezüge	Variable Bezüge	Gesamtbezüge
Ing. Mag. (FH) Andreas Matthä	446	47	493
Mag. Josef Halbmayr MBA	404	6	410

Darüber hinaus wurden vertragliche Ansprüche aus Vorperioden mit insgesamt 382 erfüllt.

AUFSICHTSRAT

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

MITGLIEDER DES AUFSICHTSRATS

Name	Geburtsjahr	Erstbestellung	Ende Funktionsperiode
Mag. Arnold Schiefer Vorsitzender seit 28.02.2018	1966	09.02.2018	Hauptversammlung 2020
Dr. Kurt Weinberger Erster Stellvertreter der Vorsitzenden	1961	29.06.2015	Hauptversammlung 2020
Mag. Reichhardt Andreas Zweiter Stellvertretender des Vorsitzenden seit 28.02.2018	1968	09.02.2018	Hauptversammlung 2020
Dr. Cattina Maria Leitner	1962	09.02.2018	Hauptversammlung 2020
DI Dr. Monika Forstinger	1963	09.02.2018	Hauptversammlung 2020
Dr. Barbara Kolm	1964	09.02.2018	Hauptversammlung 2020
Dr. Norbert Gugerbauer	1950	09.02.2018	13.03.2018
Karl Ochsner	1974	09.02.2018	Hauptversammlung 2020
Mag. Brigitte Ederer Vorsitzende	1956	28.02.2014	09.02.2018
DI Herbert Kasser Zweiter Stellvertreter der Vorsitzenden	1964	27.04.2007	09.02.2018
Herberth Willerth	1950	29.06.2015	09.02.2018
Dr. Gertrude Tumpel-Gugerell	1952	18.08.2011	09.02.2018
Dr. Leopold Specht	1956	27.04.2007	18.01.2018 (Niederlegung des Mandats)
Lic. rer. pol. Paul Blumenthal	1955	18.01.2010	09.02.2018
Roman Hebenstreit Belegschaftsvertreter Dritter Stellvertreter der Vorsitzenden	1971		Entsendung auf unbestimmte Zeit
Mag. Andreas Martinsich Belegschaftsvertreter	1964		Entsendung auf unbestimmte Zeit
Günter Blumthaler Belegschaftsvertreter	1968		Entsendung auf unbestimmte Zeit
Mag. Olivia Janisch Belegschaftsvertreterin	1976		Entsendung auf unbestimmte Zeit

Prüfungsausschuss:

Dr. Kurt Weinberger (Vorsitzender) seit 28.02.2018
 Mag. Arnold Schiefer (Stellvertreter des Vorsitzenden) seit 28.02.2018
 Dr. Barbara Kolm seit 28.02.2018
 Karl Ochsner seit 28.02.2018
 Roman Hebenstreit
 Mag. Andreas Martinsich
 Dr. Norbert Gugerbauer vom 28.02.2018 bis 13.03.2018
 Dr. Gertrude Tumpel – Gugerell (Vorsitzende) bis 09.02.2018
 DI Herbert Kasser (Stellvertreter der Vorsitzenden) bis 09.02.2018
 Mag. Brigitte Ederer bis 09.02.2018

AUFSICHTSRATSVERGÜTUNG

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

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

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

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

»Dazu braucht es vor allem eine ehrliche Begeisterung für die Bahn.«

WOLFGANG PRÖLL, Business Unit Steel/Energy/Automotive Sales, mit seiner Nachfolgerin KATARINA PREKIC (mehr zum Thema Generationenwechsel ab Seite 30)



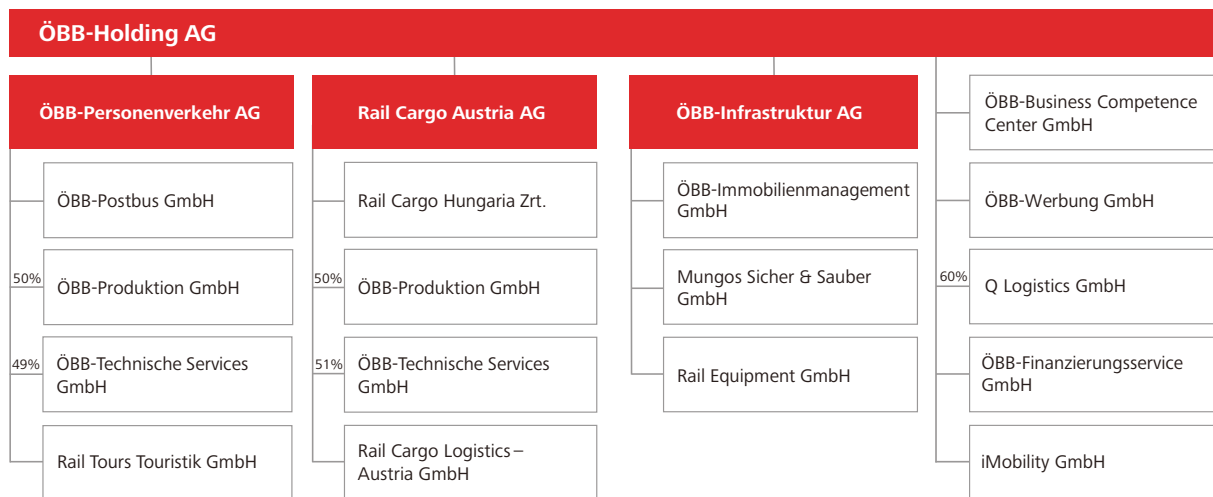
Konzernlagebericht

Konzernlagebericht

Dieser Lagebericht ergänzt den gem. § 244 UGB verpflichtend aufzustellenden Konzernabschluss der Österreichischen Bundesbahnen-Holding Aktiengesellschaft, Wien (fortan „ÖBB-Konzern“), der zum Firmenbuch unter FN 247642 f beim Handelsgericht Wien eingereicht wird. Der Konzernabschluss zum 31.12.2017 wurde gem. § 245a (2) UGB in Übereinstimmung mit den vom International Accounting Standards Board („IASB“) verabschiedeten International Financial Reporting Standards („IFRS/IAS“), den Interpretationen des International Financial Reporting Interpretation Committee („IFRIC“) sowie den Interpretationen des Standards Interpretation Committee („SIC“) erstellt, die zum 31.12.2017 in Geltung und von der Europäischen Union übernommen waren. Darüber hinaus ist ein Tochterunternehmen der Österreichischen Bundesbahnen-Holding Aktiengesellschaft (fortan „ÖBB-Holding AG“), die ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft (fortan „ÖBB-Infrastruktur AG“) gem. § 245 (3) UGB verpflichtet, einen Teilkonzernabschluss zu erstellen, da sie Anleihen ausgegeben hat, die an einem geregelten Markt zum Handel zugelassen sind. Der Teilkonzernabschluss der ÖBB-Infrastruktur AG wird zum Firmenbuch unter FN 71396 w beim Handelsgericht Wien eingereicht.

A. Struktur und Beteiligungen

ÖBB-Konzernstruktur



Stand: 31.12.2017

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

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

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

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

Die Hauptaufgaben der **ÖBB-Holding AG** sind

- die Ausübung der Anteilsrechte,
- die einheitliche strategische Ausrichtung des ÖBB-Konzerns,
- die Gesamtkoordination der Erstellung und Umsetzung der Unternehmensstrategien der Gesellschaften sowie
- die Sicherstellung der Transparenz der eingesetzten öffentlichen Mittel.

Der Teilkonzern **ÖBB-Personenverkehr** ist führender Anbieter von Mobilitätsleistungen in Österreich. Er ist für die Konzeption des Angebots, die Koordination des Leistungserstellungsprozesses, die Vermarktung sowie den Vertrieb und auch die Finanzierung der Personenverkehrsleistungen zuständig. Gemeinsam mit der Tochter ÖBB-Postbus GmbH sorgt die ÖBB-Personenverkehr AG für ein optimal abgestimmtes Angebot im Bahn- und Busverkehr. Nach dem Eintritt der ÖBB in den Fernbusmarkt mit der Marke „Hellö“ im Jahr 2016 hatte sich der Fernbusmarkt deutlich verändert und war von niedrigen Ticketpreisen sowie starker Konsolidierung gekennzeichnet. Vor diesem Hintergrund haben die ÖBB 2017 das Fernbus-Start-up „Hellö“ an FlixBus verkauft.

Die **Rail Cargo Austria AG** ist die international agierende Güterverkehrstochter, die am Markt gemeinsam mit ihren Tochterunternehmen und Beteiligungen unter der Dachmarke Rail Cargo Group (RCG) auftritt. Ausgehend von den Heimmärkten Österreich und Ungarn ist es das Ziel, marktführend in Österreich zu bleiben sowie die Marktposition zwischen Nordsee, Schwarzem Meer und Mittelmeer auszubauen. Als Spezialist für bahnaffine Transportleistungen mit expeditionellen Zusatzleistungen gewährleistet der Teilkonzern Rail Cargo Austria ein umweltverträgliches, technisch ausgereiftes, zuverlässiges sowie kosteneffizientes Transport- und Logistiksystem, verbunden mit professionellen Dienstleistungen.

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

Der Teilkonzern **ÖBB-Infrastruktur** betreibt in Österreich 1.070 Bahnhöfe und Haltestellen (Güter- und Personenverkehr) sowie die Schieneninfrastruktur, die neben konzernfremden Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) insbesondere von Unternehmen der Teilkonzerne ÖBB-Personenverkehr und Rail Cargo Austria genutzt werden.

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

Anzahl der Beteiligungen nach Teilkonzernen

	Teilkonzern			ÖBB-Konzern inkl. sonstige*
	ÖBB- Personenverkehr	Rail Cargo Austria	ÖBB- Infrastruktur	
Beteiligungen >50%	7	44	24	86
<i>davon im Ausland</i>	1	36	0	41
Beteiligungen 20-50%	3	12	3	18
<i>davon im Ausland</i>	0	9	1	11
Beteiligungen <20%	2	4	4	9
<i>davon im Ausland</i>	2	4	2	7
Summe	12	60	31	113
<i>davon im Ausland</i>	3	49	3	59

* nur Gesellschaften, auf die ein direkter Einfluss ausgeübt werden kann

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

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



Bericht über Zweigniederlassungen

Die Zweigniederlassungen der Rail Cargo Austria AG in Deutschland, Tschechien und Bulgarien wurden im Jahr 2016 geschlossen, die Zweigniederlassung Slowenien Ende 2017. Die Begründung für die Schließungen liegt in der Etablierung der Rail Cargo Carrier und der Rail Cargo Logistics Gesellschaften sowie in dem Wunsch, die Anzahl der Zweigniederlassungen zu reduzieren. Nach Evaluierung des Marktumfelds wurde begonnen, eine Zweigniederlassung in Kroatien (Zagreb) aufzubauen.

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.¹ Das hat zu einer günstigen Entwicklung des Welthandels und des Containerumschlags auch in europäischen Häfen beigetragen.

¹ Trading Economics

Wirtschaftsentwicklung weltweit (Änderungen gegenüber dem Vorjahr in %)

Kennzahlen und Prognosen zur globalen Wirtschaftslage	2016	2017	2018	
Bruttoinlandsprodukt, real	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. Ernsthaftige 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.

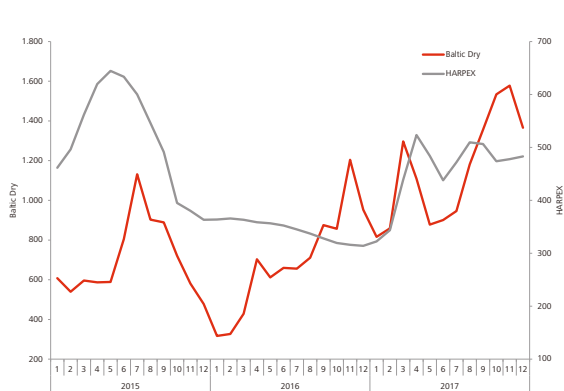
Mehrere regionale Entwicklungen könnten den Gang der Weltwirtschaft 2018 beeinflussen. Unsicherheit herrscht zum Beispiel darüber, wie sich neue Zielsetzungen Chinas – ein wesentliches Zugpferd der Weltwirtschaft – auswirken werden, und risikoreiche Entwicklungen im Iran und auf der arabischen Halbinsel könnten jene Region destabilisieren, die 30% des Weltölbedarfs 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 ölreichen Golfregion sowie Kursschwankungen des US-Dollar gegenüber anderen wichtigen Währungen für Unsicherheit sorgen.

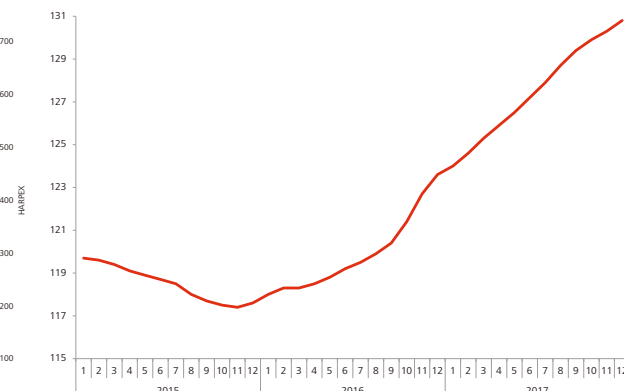
Entwicklung der weltweiten Schifffahrtsindizes (Index-Punkte)

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 schwächelnden 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.² 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.

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



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

² IWF, World Economic Outlook – Update 1/2018

Wirtschaftsentwicklung in RCG-Märkten (Änderungen gegenüber dem Vorjahr in % real)

Die Wertschöpfung der Industrie ist jene Komponente des Bruttoinlandsproduktes, die das Güteraufkommen der Bahn am stärksten beeinflusst. Die strategisch wichtigen Märkte der Rail Cargo Group sind neben Österreich auch Ungarn, Deutschland, Italien, Slowenien, Rumänien, Tschechien, Kroatien, Bulgarien und die Slowakei. In Ungarn, Slowenien, Rumänien und Tschechien werden die Wachstumschancen der Güterbahnen zusätzlich dadurch gestärkt, dass der Anteil der Industrie am Bruttoinlandsprodukt zunimmt.

	Bruttoinlandsprodukt			Industrieproduktion		
	2016	2017	2018	2016	2017	2018
Österreich	1,5	3,0	3,0	2,8	3,6	3,1
Ungarn	2,2	3,9	3,6	0,9	5,4	5,4
Deutschland	1,9	2,2	2,3	1,2	3,1	2,8
Italien	0,9	1,5	1,4	1,7	3,0	2,8
Slowenien	3,1	4,7	3,7	7,8	7,4	5,4
Rumänien	4,8	6,8	4,5	1,7	7,4	4,9
Tschechien	2,5	4,4	3,3	3,5	5,5	4,2
Kroatien	3,2	3,0	2,8	5,0	2,3	2,9
Bulgarien	3,9	3,8	3,6	2,7	4,2	4,0
Slowakei	3,3	3,3	3,8	4,8	4,3	5,8

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

Auf dem Weltmarkt wird die Wettbewerbsfähigkeit Europas durch den Kurs des Euro wesentlich beeinflusst. Im Lauf des Jahres 2017 ist das Vertrauen in den Euro, das durch Banken- und Schuldenkrise beeinträchtigt war, teilweise zurückgekehrt. Nachdem er zu Anfang des Jahres fast auf die Parität mit dem US-Dollar abgerutscht war, ist der Euro in der zweiten Jahreshälfte 2017 auf 1,18 USD und im Jänner 2018 auf 1,25 USD gestiegen. Zumindest vorerst hat der höhere Eurokurs der florierenden Exportindustrie, speziell in Deutschland, nicht erkennbar geschadet.

Die Diskussion um die Ausweitung des Freihandels durch entsprechende Abkommen mit Kanada und den USA hat sich im Laufe des Jahres beruhigt. Das CETA zwischen Kanada und der EU ist im September 2017 zum Großteil in Kraft getreten. Ein Freihandelsabkommen der EU mit Japan ist für 2019 angekündigt. Das TTIP-Abkommen mit den USA ist durch die Ablehnung beiderseits des Atlantiks vorläufig auf Eis gelegt. Wie weit sich in den kommenden Jahren der angedrohte Protektionismus der USA durchsetzt, bleibt abzuwarten.

Österreichische Wirtschaftsentwicklung

In Österreich wird für 2018 ein solides BIP-Wachstum von 3,0% gegenüber dem Vorjahr erwartet.³ 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%, in den Folgejahren 2016 und 2017 signifikant um 1,5%. 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.

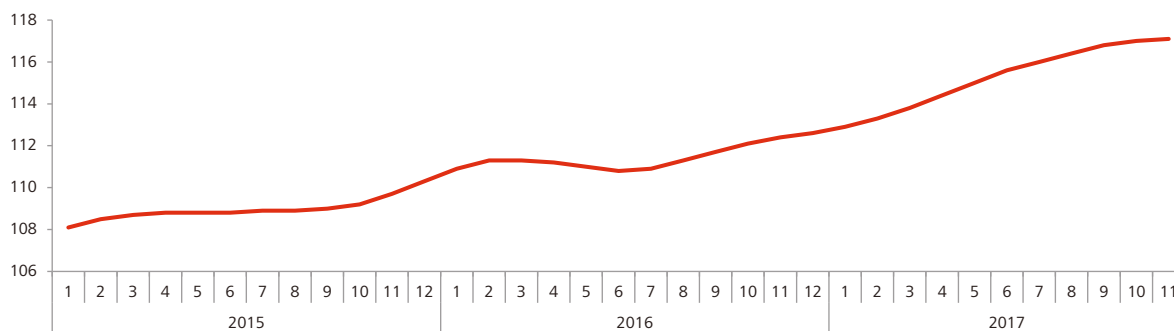
³ WIFO, Prognose 2017 bis 2019

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

Entwicklung der Industrieproduktion in Österreich



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

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.

Fahrgastrechte-Verordnung – Neufassung

Um die Rechte von Fahrgästen im Eisenbahnverkehr – insbesondere jenen mit eingeschränkter Mobilität – zu stärken, hat die Europäische Kommission im September 2017 eine Neufassung der entsprechenden Verordnung vorgeschlagen. Zentrales Thema ist eine verbesserte und einheitliche Kundeninformation.

Ziel ist es, eine einheitliche Anwendung der Vorschriften sicherzustellen, indem die ursprünglich bis 2024 festgelegten Ausnahmen im inländischen Fernverkehr und im grenzüberschreitenden Nah- und Regionalverkehr nicht mehr länger ausgespart bleiben sollen. Weiters soll es zu prozessualen Änderungen kommen, indem Fristen und Behörden klar definiert werden. Aus ÖBB Sicht positiv und im Sinne einer Wettbewerbsgleichheit ist eine Klausel, die besagt, dass Eisenbahnunternehmen im Falle von höherer Gewalt oder bei Verspätungen aufgrund von unvorhersehbaren und nicht abwendbaren Naturkatastrophen von der Schadensersatzpflicht befreit sind, wie dies bei anderen Verkehrsträgern schon der Fall ist.

Die EU Institutionen haben diesbezüglich ihre Arbeiten aufgenommen. Die EU Kommission stellt ihren Vorschlag am 20. Februar im Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr (TRAN) des Europäischen Parlaments vor. Der Bericht des EU-Parlaments soll bis Ende März erfolgen, die Abstimmung im Ausschuss dann am 20./21. Juni. Im Plenum ist das Thema aller Voraussicht nach erst im September 2018. Die entsprechende Behandlung in der zuständigen Ratsarbeitsgruppe ist ebenfalls bereits am Laufen.

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 Bestands Güterwägen 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.

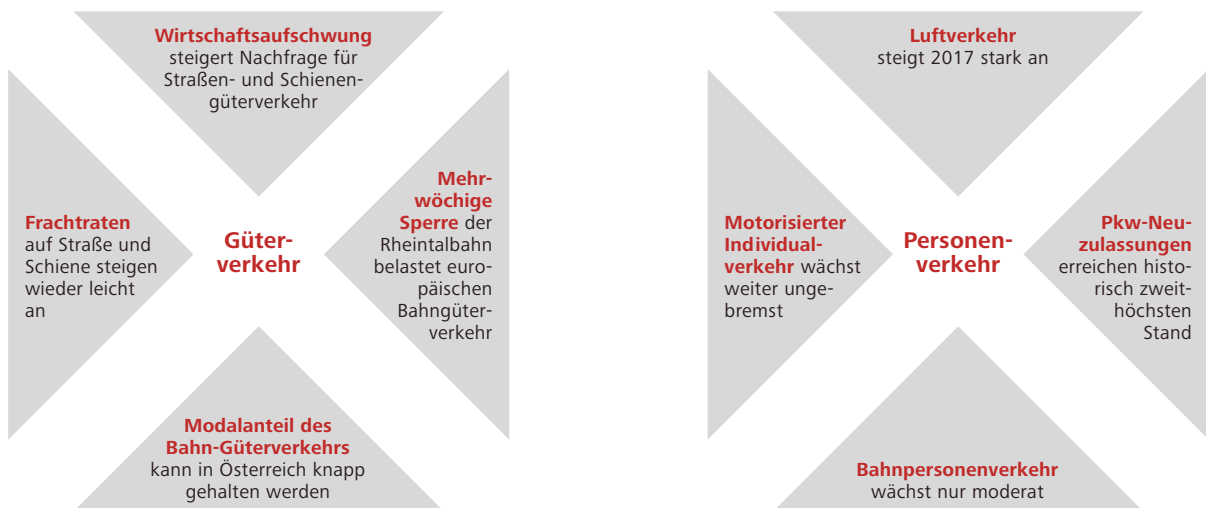
Das Paket umfasst insgesamt acht Legislativakte (u. a. Eurovignette, einheitliches E-Mautsystem, Sozialbestimmungen LenkerInnen, delegierter Rechtsakt zu multimodalen Verkehrsdaten etc.). Für die ÖBB ist aus diesem Paket die Wegekosten-Eurovignetten-Richtlinie am entscheidendsten. Über diese wird am 24.05.2018 im Ausschuss abgestimmt. Die erste Lesung im EU-Parlament ist nach jetzigem Stand für 12.06.2018 vorgesehen.

Vorsitz Österreichische Ratspräsidentschaft

Die ÖBB bereiten sich intensiv auf die bevorstehende EU-Ratspräsidentschaft im zweiten 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

Entwicklungen des Marktumfelds – Überblick

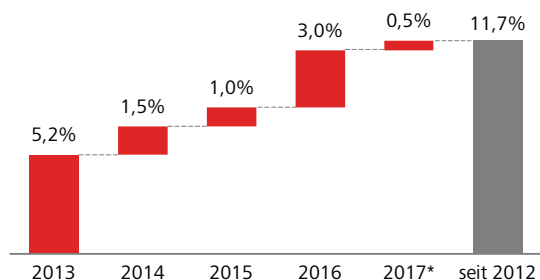


Marktumfeld Personenverkehr

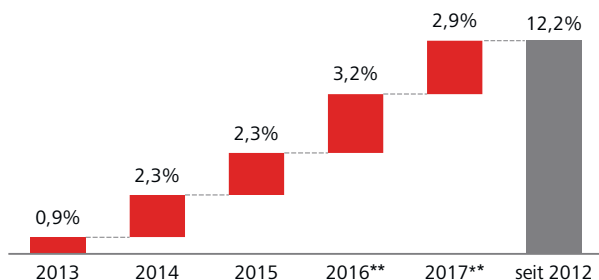
Die individuelle Mobilität in Österreich ist 2017 neuerlich gestiegen. Davon hat auch der Bahn-Personenverkehr durch leichte Zuwächse profitiert. Ungleich stärker ist aber der motorisierte Individualverkehr gewachsen, wodurch der Anteil der Bahn am Modal Split des Gesamtverkehrs von 11,3% auf 11,1% leicht gesunken ist. Das starke Wachstum des Pkw-Verkehrs spiegelt sich auch in dem von der Statistik Austria gemeldeten hohen Wert an Neuzulassungen von Pkw.

Entwicklung der Personen-Transportleistung auf Schiene und Straße in Österreich

Bahnpersonenverkehr (Änderung in %)



Straßenpersonenverkehr (Änderung in %)



*nur ÖBB; ** vorläufige Schätzungen

Quelle: Europäische Kommission; Statistik Austria, ÖBB; ASFINAG; eigene Berechnungen

Im intermodalen Wettbewerb sind neben dem motorisierten Individualverkehr vor allem der Fernbus und die Luftfahrt zu nennen: Im Jahr 2017 wurde die ÖBB-eigene Fernbusmarke „Hellö“ vom Konkurrenten FlixBus übernommen. Der marktdominierende Anbieter FlixBus hat damit seine Position konsolidiert und gestärkt. Auch Kurzstreckenflüge sind ein wachsender Mitbewerber für den Fernverkehr der Bahn einschließlich der Nachtreisezüge. In Österreich ist der Gesamt-Luftverkehr im Jahr 2017 um etwa 5% (vorläufige Schätzung) gewachsen. Die Flughafen Wien AG verzeichnete 2017 ein Rekordjahr mit mehr als 24 Mio. Passagieren.

Der Wettbewerb im Schienenpersonenverkehr hat sich 2017 weiter verstärkt: Zum einen hat der Mitbewerber WESTbahn auf der Strecke Wien – Salzburg ab Dezember 2017 sein Angebot erweitert und bietet nun auf dieser Strecke Verbindungen im Halbstundentakt an. Zusätzlich werden seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2017 auch Verbindungen nach Salzburg ab Wien Praterstern angeboten. Abgeleitet aus den Angaben von Statistik Austria hatte das Unternehmen im Geschäftsjahr 2016 bereits einen Marktanteil von etwa 6,7% des inländischen Schienenpersonenverkehr (in Personenkilometer) erreicht. Weiters ist im Dezember 2017 ein neuer internationaler Mitbewerber in den österreichischen Markt eingetreten: das tschechische Unternehmen RegioJet fährt in Kooperation mit der staatseigenen österreichischen Graz-Köflacher Bahn (GKB) viermal täglich auf der Strecke Wien – Prag.

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

Personenverkehr	2015	2016	2017
Luftverkehr (Fluggäste ohne Transitpassagiere)	1,2	2,5	5,0 *
Bus-Bestand	1,0	1,5	1,3
Pkw-Bestand	1,1	1,5	1,6

*vorläufige Schätzungen für 2017

Quelle: Statistik Austria, eigene Berechnungen

Marktumfeld Güterverkehr

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

Güterverkehr	2015	2016	2017
Lkw-Bestand	2,1	3,0	3,8
<i>davon schwere Lkw*</i>	0,0	1,5	2,9

* N3 + Sattelzugfahrzeuge

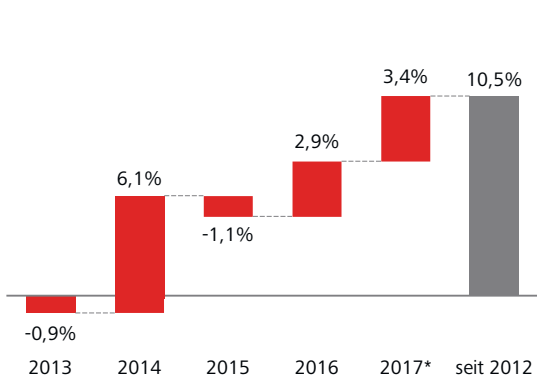
Quelle: Statistik Austria

Nach vorläufigen Daten ist im Jahr 2017 die Gütertransportleistung auf Straße und Schiene in Summe gegenüber 2016 um etwa 3,6% gestiegen. Der Schienengüterverkehr (+3,4%) zeigt nach vorläufigen Schätzungen das stärkste Wachstum seit 2014. Noch stärker wuchs jedoch der Straßengüterverkehr (+3,8%). Obwohl nach vorläufigen Zahlen der Straßengüterverkehr stark gewachsen ist, dürfte der Schienen-Güterverkehr seinen bisherigen Modalanteil von 30,7% gehalten haben. Nach ersten Schätzungen ging der Marktanteil der Rail Cargo Group an der Gütertransportleistung der Bahnen in Österreich im Jahr 2017 von 73,9% auf etwa 72,9% leicht zurück.⁴

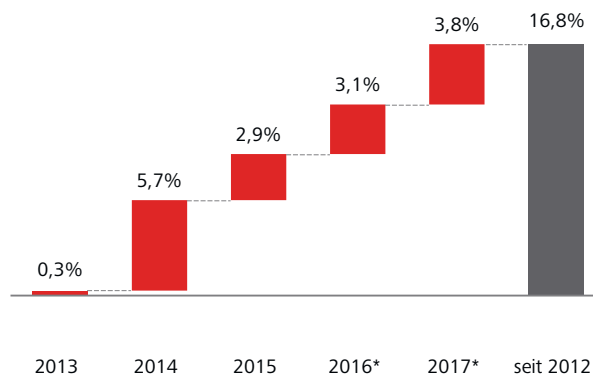
⁴ SCG Schienen Control Bericht 2016, eigene Schätzung für 2017

Entwicklung der Güter-Transportleistung auf Straße und Schiene in Österreich

Bahngüterverkehr (Änderung in %)



Straßengüterverkehr (Änderung in %)



*vorläufige Schätzungen

Quelle: bmvit; Statistik Austria; ASFINAG; ÖBB; eigene Berechnungen

Das starke Wirtschaftswachstum 2017 und insbesondere der kräftige Zuwachs der Industrieproduktion steigerten die Nachfrage im europäischen Bahngüterverkehr. Der plötzliche Aufschwung war sogar so rasch, dass einige Bahngüterverkehrsunternehmen in Europa Probleme hatten, die nachgefragten Kapazitäten kurzfristig zur Verfügung zu stellen.

Trotz des Nachfragebooms müssen die Entwicklungen im europäischen Bahnmarkt 2017 differenziert betrachtet werden: Einige Bahnen zeigen teils große Zuwächse – die PKP Cargo konnte beispielsweise die Transportleistung in den ersten drei Quartalen um 10,2% steigern. Auch die SBB meldete für das erste Halbjahr 2017 Zuwächse von 2,0%. Der Bahngüterverkehr in der Schweiz wurde jedoch im dritten Quartal massiv durch den Unterbruch der Rheintallinie in Rastatt beeinträchtigt.⁵ Die DB Cargo meldete bereits im ersten Halbjahr 2017 Rückgänge der Transportleistung von 0,2%. Auch in Deutschland könnte sich die mehrwöchige Sperre der Rheintallinie maßgeblich auf den Bahngüterverkehr auswirken.⁶

Nach einem Rekordtief der Transportpreise Anfang 2017 stiegen diese im Laufe des Jahres wieder an. Auf der Straße war dies unter anderem zurückzuführen auf den Anstieg der Treibstoffpreise und einen starken Rückgang der Kapazitäten. Die Preise auf der Schiene zogen zeitlich etwas verzögert ebenfalls an.⁷

Marktumfeld Infrastruktur

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. Sie wird eine Fahrzeit Wien – Klagenfurt von 2h 40min (derzeit 3h 55min) ermöglichen. 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 Transitgüterverkehr. 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 Terminalstandort 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.⁸

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.

⁵ Litra Quartalsreporting Bahn 3/2017

⁶ DVZ 14.08.2017

⁷ Capgemini Consulting und Transporeon Transport Market Monitor; RCG; eigene Berechnungen

⁸ Die Presse 07.03.2017

Nach der gesetzlich verankerten Leitstrategie hat der weitere Ausbau der Eisenbahninfrastruktur 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

Struktur der Umsatzerlöse nach Teilkonzernen in Mio. EUR	2017	2016	Veränderung	Veränderung in %
Teilkonzern ÖBB-Personenverkehr	2.137,6	2.037,3	100,3	5%
Teilkonzern Rail Cargo Austria	2.199,8	2.079,0	120,8	6%
Teilkonzern ÖBB-Infrastruktur	2.101,4	2.107,8	-6,4	0%
ÖBB-Holding AG und sonstige Gesellschaften	1.462,4	1.342,8	119,6	9%
Abzüglich Konsolidierung Teilkonzerne	-2.379,4	-2.320,1	-59,3	-3%
Umsatzerlöse gem. Konzernabschluss	5.521,8	5.246,8	275,0	5%
Summe sonstiger Erträge (konsolidiert)	1.233,1	1.169,0	64,1	5%
Gesamterträge	6.754,9	6.415,8	339,1	5%
Gesamterträge je MitarbeiterIn in TEUR	159	154	5	3%

Trotz eines Anstiegs des durchschnittlichen Personalstands von 41.581 auf 42.378 MitarbeiterInnen stieg die Kennzahl Gesamterträge pro MitarbeiterIn⁹ auf rd. 159 TEUR (Vj: rd. 154 TEUR) an. Der Auslandsanteil an den konsolidierten Konzernumsatzerlösen beträgt mit rd. 1.283,1 Mio. EUR (Vj: rd. 1.152,4 Mio. EUR) etwa 23% (Vj: 22%).

Umsatzentwicklung des Teilkonzerns ÖBB-Personenverkehr

Überblick	2017	2016	Veränderung	Veränderung in %
Umsatzerlöse in Mio. EUR	2.137,6	2.037,3	100,3	5%
<i>davon Verkehrsdienstbestellungen des Bundes</i>	<i>685,5</i>	<i>660,7</i>	<i>24,8</i>	<i>4%</i>
<i>davon Verkehrsdienstbestellungen der Länder und Gemeinden</i>	<i>360,9</i>	<i>339,7</i>	<i>21,2</i>	<i>6%</i>
Sonstige Erträge in Mio. EUR	35,2	26,9	8,3	31%
Gesamterträge in Mio. EUR	2.172,8	2.064,2	108,6	5%

Bei den Umsatzerlösen konnte im Geschäftsjahr 2017 ein Zuwachs um 5% auf rd. 2.137,6 Mio. EUR (Vj: rd. 2.037,3 Mio. EUR) verzeichnet werden. Der Auslandsanteil an den konsolidierten Umsatzerlösen betrug mit rd. 218,9 Mio. EUR (Vj: rd. 182,7 Mio. EUR) etwa 10% (Vj: 9%). Die im Ausland generierten Umsatzerlöse stiegen damit um rd. 36,2 Mio. EUR (Vj: rd. 11,9 Mio. EUR) oder 20% (Vj: 7%).

Rd. 685,5 Mio. EUR (Vj: rd. 660,7 Mio. EUR) der Umsatzerlöse resultieren aus Verkehrsdienstbestellungen des Bundes, rd. 360,9 Mio. EUR (Vj: rd. 339,7 Mio. EUR) aus Verkehrsdienstbestellungen von Ländern und Gemeinden.

⁹ Gesamterträge pro MitarbeiterIn: Gesamterträge/durchschnittliche Mitarbeiteranzahl (Köpfe)

Fahrgäste in Mio.	2017	2016	Veränderung	Veränderung in %
Fernverkehr Schiene	36,4	35,2	1,2	3%
Nahverkehr Schiene	209,2	209,0	0,2	0%
Summe Schiene	245,6	244,2	1,4	1%
Bus	213,5	216,6	-3,1	-1%
Summe	459,1	460,8	-1,7	0%

Der Teilkonzern ÖBB-Personenverkehr konnte bei einer Steigerung der Fahrgastanzahl im Schienenverkehr auf rd. 245,6 Mio. Personen (Vj: rd. 244,2 Mio. Personen) die Gesamterträge um 5% steigern. Die Fahrgastzahlen im Unternehmensbereich Bus verzeichneten einen leichten Rückgang auf rd. 213,5 Mio. Personen (Vj: rd. 216,6 Mio. Personen).

Umsatzentwicklung des Teilkonzerns Rail Cargo Austria

Überblick	2017	2016	Veränderung	Veränderung in %
Beförderte Nettotonnen in Mio. Tonnen (konsolidiert)	115,2	109,0	6,2	6%
Umsatzerlöse in Mio. EUR	2.199,8	2.079,0	120,8	6%
<i>davon gemeinwirtschaftliche Leistungsaufträge des Bundes</i>	<i>91,1</i>	<i>80,6</i>	<i>10,5</i>	<i>13%</i>
Sonstige Erträge in Mio. EUR	40,9	45,0	-4,1	-9%
Gesamterträge in Mio. EUR	2.240,7	2.124,0	116,7	5%

Die Gesamterträge im Teilkonzern Rail Cargo Austria verzeichneten einen Anstieg auf rd. 2.240,7 Mio. EUR (Vj: rd. 2.124,0 Mio. EUR). Der Auslandsanteil an den konsolidierten Umsatzerlösen beträgt mit rd. 921,5 Mio. EUR (Vj: rd. 841,2 Mio. EUR) etwa 42% (Vj: 40%). Die im Ausland generierten Umsatzerlöse stiegen damit um rd. 80,3 Mio. EUR oder 10% an, im Vorjahr sanken sie um rd. 8,6 Mio. EUR oder 1%.

In Summe verzeichneten die Umsatzerlöse des Teilkonzerns Rail Cargo Austria einen Anstieg auf rd. 2.199,8 Mio. EUR (Vj: rd. 2.079,0 Mio. EUR). Rd. 91,1 Mio. EUR oder 4% der Umsatzerlöse (Vj: rd. 80,6 Mio. EUR oder 4%) entfielen auf die Abgeltung des Bundes für die Erfüllung von gemeinwirtschaftlichen Leistungsaufträgen. Dem Bereich Technische Services sind rd. 416,1 Mio. EUR (Vj: rd. 388,3 Mio. EUR) zuzuschreiben.

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

Der Teilkonzern Rail Cargo Austria verzeichnete im Berichtsjahr einen leichten Anstieg des konsolidierten Güterverkehrsaufkommens gegenüber dem Vorjahr von rd. 109,0 Mio. auf rd. 115,2 Mio. Tonnen.

Beförderte Nettotonnen in Mio.	Konventioneller Wagenladungsverkehr		Unbegleiteter kombinierter Verkehr		Rollende Landstraße		Summe	
	2017	2016	2017	2016	2017	2016	2017*	2016
Rail Cargo Austria AG exkl. Ausland	60,4	60,7	15,8	14,2	6,7	6,7	82,9	81,6
Rail Cargo Austria AG im Ausland	16,9	11,6	5,9	6,8	0,6	0,8	23,4	19,2
Rail Cargo Hungaria Zrt.	30,8	28,8	2,4	2,9	0,0	0,0	33,2	31,7
Rail Cargo Carrier – Bulgaria EOOD	0,0	0,0	0,3	0,2	0,0	0,0	0,3	0,2
Rail Cargo Carrier – Croatia d.o.o.	0,7	0,4	0,3	0,5	0,0	0,0	1,0	0,9
Rail Cargo Carrier – Czech Republic s.r.o.	1,9	1,7	0,7	0,1	0,0	0,0	2,6	1,8
Rail Cargo Carrier – Germany GmbH	0,7	0,0	1,7	1,6	0,0	0,0	2,4	1,6
Rail Cargo Carrier – PCT GmbH	1,2	1,4	0,0	0,0	0,0	0,0	1,2	1,4
Rail Cargo Carrier – Italy s.r.l.	2,0	1,0	1,5	1,2	0,6	0,7	4,1	2,9
Rail Cargo Carrier – Romania s.r.l.	1,2	1,0	0,4	0,3	0,0	0,0	1,6	1,3
Rail Cargo Carrier – Slovakia s.r.o.	0,0	0,0	0,4	0,2	0,0	0,0	0,4	0,2
Rail Cargo Carrier – Slovenia d.o.o.	1,7	1,4	0,5	0,7	0,0	0,0	2,2	2,1
Summe nicht konsolidiert	117,5	108,0	29,9	28,7	7,9	8,2	155,3	144,9
abzüglich konzerninterner Verkehre	-27,2	-22,5	-11,7	-11,9	-1,2	-1,5	-40,1	-35,9
Summe konsolidiert	90,3	85,5	18,2	16,8	6,7	6,7	115,2	109,0

*In der Q Logistics GmbH und ihren Tochterunternehmen, die nicht dem Teilkonzern Rail Cargo Austria zuzuordnen sind, wurden weitere rd. 2,3 Mio. Nettotonnen befördert.

Umsatzentwicklung des Teilkonzerns ÖBB-Infrastruktur

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 ²	2.685	2.698	-13	0%
Umsatzerlöse in Mio. EUR	2.101,4	2.107,8	-6,4	0%
Sonstige Erträge in Mio. EUR	1.100,2	1.047,0	53,2	5%
Gesamterträge in Mio. EUR	3.201,6	3.154,8	46,8	1%

Die Umsatzerlöse des Teilkonzerns erreichten 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. Die Umsatzerlöse werden überwiegend in Österreich erzielt. Umsätze in Höhe von rd. 56,3 Mio. EUR (Vj: rd. 53,7 Mio. EUR) wurden mit Unternehmen aus dem Ausland erwirtschaftet. Diese betreffen im Wesentlichen Energielieferungen und das Infrastrukturbenutzungsentgelt.

Im Vergleich zum Vorjahr stieg die Zugkilometerleistung auf rd. 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>
Gesamt	148,7	146,1	2,6	2%
<i>davon ÖBB-Konzern</i>	<i>132,6</i>	<i>131,1</i>	<i>1,5</i>	<i>1%</i>

Im Geschäftsjahr 2017 sind die Gesamtbruttotonnenkilometer (GBTkm) um rd. 1.499,3 Mio. GBTkm angestiegen. 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>
Gesamt	77.085,4	75.586,1	1.499,3	2%
<i>davon ÖBB-Konzern</i>	<i>63.210,0</i>	<i>62.696,7</i>	<i>513,3</i>	<i>1%</i>

Darüber hinaus werden Umsätze im Strom- und Immobilienbereich erzielt.

Der Strombereich entwickelte sich wie folgt:

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

In Kraftwerken, die im Besitz des Teilkonzerns ÖBB-Infrastruktur stehen, wurden im Geschäftsjahr 2017 rd. 611 GWh (Vj: rd. 664 GWh) Bahnstrom produziert.

Die vermietbaren Flächen entwickelten sich wie folgt:

Gebäudeflächen inkl. vermietbarer Außenflächen in Tausend m ²	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%
Gebäudeflächen	2.666	2.679	-13	0%
Vermietete Außenflächen	19	19	0	0%
Gesamter Bestand	2.685	2.698	-13	0%

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

Verkehrsdienstbestellungen/Beiträge des Bundes, der Länder und Gemeinden

Verkehrsdienstbestellungen/Beiträge des Bundes, der Länder und Gemeinden in Mio. EUR	ÖBB- Personenverkehr	Rail Cargo Austria	ÖBB- Infrastruktur
Verkehrsdienstbestellungen/Gemeinwirtschaftliche Leistungsverträge des Bundes	685,5 (Vj: 660,7)	91,1 (Vj: 80,6)	-
Verkehrsdienstbestellungen der Länder und Gemeinden	360,9 (Vj: 339,7)	-	-
Betrieb Infrastruktur	-	-	514,3 (Vj: 574,9)
Instandhaltung und Investitionen	-	-	1.303,9 (Vj: 1.226,6)
Gesamtsumme	1.046,4 (Vj: 1.000,4)	91,1 (Vj: 80,6)	1.818,2 (Vj: 1.801,5)

Die Beiträge an den Teilkonzern ÖBB-Personenverkehr resultieren aus mit dem Bund über das Berichtsjahr hinaus geschlossenen Verkehrsdienstbestellungen für den Personennah- und -fernverkehr auf der Schiene, die im Berichtsjahr rd. 685,5 Mio. EUR (Vj: rd. 660,7 Mio. EUR) betragen, sowie aus Verkehrsdienstbestellungen der Länder und Gemeinden, die in Summe rd. 360,9 Mio. EUR (Vj: 339,7 Mio. EUR) ausmachten. Die gestiegene Leistungsabgeltung des Bundes ergab sich im Wesentlichen durch die Zusatzabgeltungen für den Cityjeteinsatz sowie die vertragliche Valorisierung der bestehenden Leistungen.

Die Beiträge an den Teilkonzern Rail Cargo Austria resultieren aus der Erbringung von Schienengüterverkehrsleistungen in den Produktionsformen des Einzelwagenverkehrs, des unbegleiteten kombinierten Verkehrs sowie der Rollenden Landstraße und basieren auf dem durch die EU notifizierten „Beihilfenprogramm für die Erbringung von Schienengüterverkehrsleistungen in bestimmten Produktionsformen in Österreich“. Die Zahlungen betragen im Berichtsjahr rd. 91,1 Mio. EUR (Vj: rd. 80,6 Mio. EUR).

Die Steigerung der Beiträge des Bundes an die ÖBB-Infrastruktur AG ist im Wesentlichen auf die Investitionstätigkeit zurückzuführen. Die ÖBB-Infrastruktur AG realisiert im Auftrag der Republik Österreich ein Bauprogramm von historischer Dimension. Gemäß Zuschussvertrag 2016 bis 2021 beträgt der durch den Bund zu übernehmende Anteil für Erweiterungs- und Reinvestitionen bis zum Jahr 2016 75% und für die Jahre 2017 und 2018 80% der jährlichen Investitionsausgaben. Diese Zuzahlungen werden in Form einer auf 30 Jahre umgelegten Annuität geleistet. Für das Projekt Brenner Basistunnel leistet der Bund einen Zuschuss in Höhe von 100% in Form einer auf 50 Jahre umgelegten Annuität. Als Zinssatz wird der jeweils aktuelle Satz für Langfristfinanzierungen der ÖBB-Infrastruktur AG herangezogen. Im Jahr 2017 beträgt dieser Beitrag des Bundes rd. 753,4 Mio. EUR (Vj: rd. 691,7 Mio. EUR). Für die Instandhaltung (Inspektion, Wartung, Entstörung und Instandsetzung) der Infrastruktur leistet der Bund einen Zuschuss in Höhe von rd. 550,5 Mio. EUR (Vj: rd. 534,9 Mio. EUR).

Darüber hinaus leistet der Bund für den Betrieb der Infrastruktur einen Zuschuss in Höhe von rd. 514,3 Mio. EUR (Vj: rd. 574,9 Mio. EUR). Dieser Beitrag wird insoweit und so lange gewährt, als die unter den jeweiligen Marktbedingungen von den Nutzern der Schieneninfrastruktur zu erzielenden Erlöse die bei sparsamer und wirtschaftlicher Geschäftsführung anfallenden Aufwendungen nicht abdecken. Performanceverbesserungen sowie Abgrenzungen führen zu einem Rückgang gegenüber dem Vorjahr.

C.2. Ertragslage

Ertragslage des ÖBB-Konzerns

Trotz eines schwierigen Marktumfelds im Personen- und Güterverkehr konnte ein hohes Ergebnisniveau erreicht werden. Im Teilkonzern ÖBB-Personenverkehr konnte das Vorjahresergebnis übertroffen werden. Dies ist insbesondere auf gestiegene Fahrgasterlöse sowie höhere Bestellerentgelte zurückzuführen. Der Anstieg der Fahrgasterlöse im Inland war neben der allgemeinen Reiseentwicklung durch Aktionen wie die „Sparschiene 1 Minute“ sowie der Vorteilsaktion VC 66 getrieben. Die positive Entwicklung der Fahrgasterlöse im Auslandsverkehr ist vor allem der Ausweitung des Nachtreiseverkehrs zuzuschreiben. Die Gesamterträge der ÖBB-Postbus GmbH zeigen ausschreibungsbedingt eine rückläufige Entwicklung. Der europäische Schienengüterverkehrsmarkt stand 2017 im Zeichen eines konjunkturellen Aufschwungs. Dies führte zu gesteigerten Nachfragen nach Logistikdienstleistungen auf der Straße und auf der Schiene. Auch der Teilkonzern Rail Cargo Austria verzeichnete einen deutlichen Aufkommenszuwachs gegenüber dem Vorjahr. In manchen Bereichen entstanden aber aufgrund der hohen Nachfrage Ressourcenengpässe, die nicht oder nur durch kostenintensive Anmietungen beseitigt werden konnten. Gepaart mit einem anhaltend hohen Preisdruck auf die Dienstleistungen des Teilkonzerns Rail Cargo Austria führte dies dazu, dass das Ergebnis dieses Teilkonzerns 2017 jenes des Vorjahres trotz der guten Aufkommenssituation nicht erreichen konnte. Der Teilkonzern ÖBB-Infrastruktur zeigt eine stabile Ergebnisentwicklung. Inflationäre Kostensteigerungen konnten durch Effizienzsteigerungen in der operativen Geschäftsabwicklung sowie einem besseren Finanzergebnis kompensiert werden.

Überblick	2017	2016	Veränderung	Veränderung in %
EBIT ¹⁰ in Mio. EUR	790,1	811,4	-21,3	-3%
EBIT-Marge ¹¹ in %	11,7%	12,6%	-1,0%	-8%
EBITDA ¹² in Mio. EUR	1.823,4	1.779,1	44,3	2%
EBT in Mio. EUR	176,3	166,2	10,1	6%
Eigenkapitalrentabilität ¹³ in %	7,6%	7,9%	-0,3%	-4%
Gesamtkapitalrentabilität ¹⁴ in %	2,8%	3,0%	-0,2%	-7%

Mit rd. 6.754,9 Mio. EUR (Vj: rd. 6.415,8 Mio. EUR) konnten die Gesamterträge gegenüber dem Vorjahr gesteigert werden. Das EBIT des ÖBB-Konzerns sank im Berichtsjahr um 3% auf rd. 790,1 Mio. EUR (Vj: rd. 811,4 Mio. EUR). Damit einhergehend verschlechterte sich die EBIT-Marge von 12,6% des Vorjahres auf 11,7%. Das EBITDA stieg im Berichtsjahr um 2% auf rd. 1.823,4 Mio. EUR (Vj: rd. 1.779,1 Mio. EUR). Nach einem Ergebnis von rd. 166,2 Mio. EUR im Vorjahr wird ein EBT von rd. 176,3 Mio. EUR ausgewiesen. Dies entspricht einem Anstieg von 6% gegenüber dem Vorjahr. Die Eigenkapitalrentabilität betrug 7,6% (Vj: 7,9%), die Gesamtkapitalrentabilität 2,8% (Vj: 3,0%).

Struktur der Konzern-Gewinn- und-Verlustrechnung in Mio. EUR	2017	in % der Gesamterträge	2016	in % der Gesamterträge	Veränderung	Veränderung in %
Umsatzerlöse	5.521,8	82%	5.246,8	82%	275,0	5%
Andere aktivierte Eigenleistungen	359,5	5%	368,1	6%	-8,6	-2%
Sonstige betriebliche Erträge und Veränderung des Bestandes	873,6	13%	800,9	12%	72,7	9%
Gesamterträge	6.754,9	100%	6.415,8	100%	339,1	5%
Materialaufwand	350,7	5%	344,9	5%	5,8	2%
Aufwendungen für bezogene Leistungen	1.575,7	23%	1.385,6	22%	190,1	14%
Personalaufwand	2.543,2	38%	2.478,5	39%	64,7	3%
Abschreibungen (inkl. Wertminderungen)	1.033,3	15%	967,7	15%	65,6	7%
Sonstiger betrieblicher Aufwand	461,9	7%	427,7	7%	34,2	8%
Gesamtaufwand	5.964,8	88%	5.604,4	87%	360,4	6%
EBIT	790,1	12%	811,4	13%	-21,3	-3%
Finanzergebnis	-613,8	-9%	-645,2	-10%	31,4	5%
EBT	176,3	3%	166,2	3%	10,1	6%

¹⁰ Das EBIT entspricht dem Betriebsergebnis (ohne Ergebnis aus nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmen) der Konzern-Gewinn-und-Verlust-Rechnung.

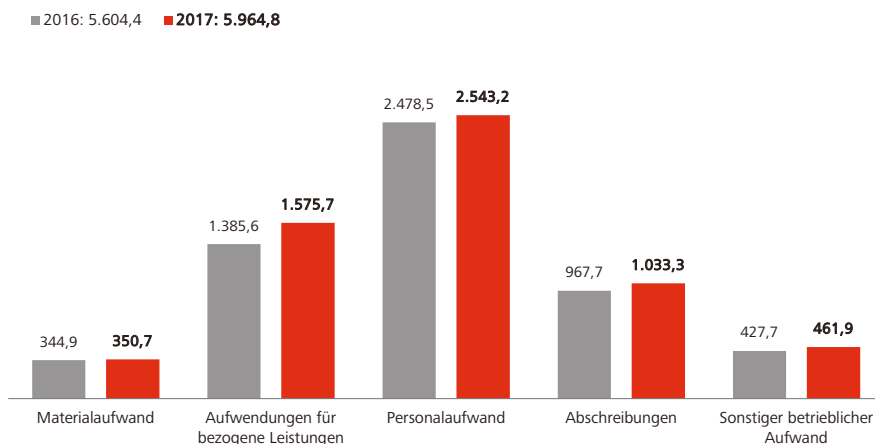
¹¹ EBIT-Marge: EBIT/Gesamterträge

¹² EBITDA: EBIT + Abschreibungen

¹³ Eigenkapitalrentabilität: EBT/Eigenkapital

¹⁴ Gesamtkapitalrentabilität: EBIT/Gesamtkapital

Entwicklung der betrieblichen Aufwendungen in Mio. EUR



Die Gesamtaufwendungen stiegen im Geschäftsjahr 2017 um rd. 360,4 Mio. EUR auf rd. 5.964,8 Mio. EUR (Vj: rd. 5.604,4 Mio. EUR).

Die Personalaufwendungen stiegen im Vergleich zum Vorjahr um 3% auf rd. 2.543,2 Mio. EUR (Vj: rd. 2.478,5 Mio. EUR) und bilden unverändert die größte Aufwandskategorie. Der durchschnittliche Personalaufwand pro MitarbeiterIn beläuft sich wie im Vorjahr auf rd. 60 TEUR. Die Personalintensität¹⁵ – sie misst den Anteil der Personalaufwendungen an den Gesamterträgen – ist mit 38% (Vj: 39%) leicht gesunken. Nähere Angaben zur Personalstruktur und Entwicklung der Mitarbeiteranzahl werden im Kapitel D.2. Personalbericht gemacht.

Die Materialaufwendungen verzeichneten einen Anstieg auf rd. 350,7 Mio. EUR (Vj: rd. 344,9 Mio. EUR). In diesem Posten enthalten sind Aufwendungen für extern bezogenen Traktionsstrom von rd. 78,5 Mio. EUR (Vj: rd. 78,0 Mio. EUR) sowie Aufwendungen für flüssige Treibstoffe in Höhe von rd. 73,4 Mio. EUR (Vj: rd. 68,1 Mio. EUR).

Mit rd. 1.575,7 Mio. EUR (Vj: rd. 1.385,6 Mio. EUR) bilden die Aufwendungen für bezogene Leistungen die zweitgrößte Aufwandskategorie. In diesem Posten sind vorwiegend Entgeltzahlungen für Fahrzeugmieten, Transportleistungen und Infrastrukturbenützung an Drittbahnen enthalten. Ebenfalls unter diesem Posten ausgewiesen werden sonstige bezogene Leistungen, die sich vorwiegend aus nicht aktivierungsfähigen Lieferungen und Leistungen im Zusammenhang mit Reparaturen, Instandhaltungen, Reinigungen und sonstigen Leistungen im Speditionsbereich zusammensetzen. Der Anteil der Summe aus Aufwendungen für Material und für bezogene Leistungen an den Gesamterträgen lag bei 29% (Vj: 27%). Die Abschreibungsaufwendungen stiegen um rd. 65,6 Mio. EUR auf rd. 1.033,3 Mio. EUR (Vj: rd. 967,7 Mio. EUR).

Ein Rückgang konnte bei den Betriebskosten (-4% auf rd. 96,5 Mio. EUR) erzielt werden. Ein Anstieg musste hingegen beim übrigen sonstigen Aufwand (7% auf rd. 238,1 Mio. EUR), bei den Steuern und Abgaben (3% auf rd. 47,7 Mio. EUR), bei den Aufwendungen für Informationstechnologie und Büroerfordernisse (99% auf rd. 34,7 Mio. EUR), beim Miet-, Pacht-, Lizenz- und Leasingaufwand (6% auf rd. 33,5 Mio. EUR) sowie bei den Provisionen (9% auf rd. 11,4 Mio. EUR) verzeichnet werden. In Summe stiegen die sonstigen betrieblichen Aufwendungen um rd. 34,2 Mio. EUR oder 8% auf rd. 461,9 Mio. EUR (Vj: rd. 427,7 Mio. EUR).

Für das Geschäftsjahr 2017 weist der ÖBB-Konzern ein negatives Finanzergebnis in Höhe von rd. 613,8 Mio. EUR (Vj: rd. 645,2 Mio. EUR) aus. Der Zinsaufwand beträgt rd. 654,1 Mio. EUR (Vj: rd. 698,6 Mio. EUR).

¹⁵ Personalintensität: Personalaufwand/Gesamterträge

Ertragslage des Teilkonzerns ÖBB-Personenverkehr

Überblick	2017	2016	Veränderung	Veränderung in %
Umsatzerlöse in Mio. EUR	2.137,6	2.037,3	100,3	5%
Gesamterträge in Mio. EUR	2.172,8	2.064,2	108,6	5%
Gesamtaufwand in Mio. EUR	-2.063,9	-1.961,0	-102,9	-5%
EBIT in Mio. EUR	108,9	103,2	5,7	6%
EBIT-Marge in %	5,0%	5,0%	0,0%	0%
EBITDA in Mio. EUR	253,8	224,7	29,1	13%
Finanzergebnis in Mio. EUR	-22,2	-21,3	-0,9	-4%
EBT in Mio. EUR	86,7	81,9	4,8	6%
Eigenkapitalrentabilität in %	9,5%	10,0%	-0,5%	-5%
Gesamtkapitalrentabilität in %	3,1%	3,5%	-0,4%	-11%

Der Teilkonzern ÖBB-Personenverkehr konnte im Berichtsjahr eine Steigerung der Umsatzerlöse um 5% auf rd. 2.137,6 Mio. EUR (Vj: rd. 2.037,3 Mio. EUR) erzielen.

Der Personalaufwand des Teilkonzerns verzeichnete im Geschäftsjahr 2017 mit rd. 389,0 Mio. EUR (Vj: rd. 390,0 Mio. EUR) einen Rückgang um rd. 1,0 Mio. EUR. Der durchschnittliche Personalaufwand pro MitarbeiterIn beträgt rd. 55 TEUR (Vj: rd. 56 TEUR). Der Anteil des Personalaufwands an den Gesamterträgen ist mit rd. 18% (Vj: 19%) gegenüber dem Vorjahr leicht gesunken. Im Materialaufwand von rd. 113,8 Mio. EUR (Vj: rd. 109,8 Mio. EUR) sind unter anderem Aufwendungen für Traktionsstrom in Höhe von rd. 34,6 Mio. EUR (Vj: rd. 33,0 Mio. EUR) sowie rd. 42,8 Mio. EUR (Vj: rd. 39,6 Mio. EUR) für flüssige Treibstoffe enthalten. Die bezogenen Leistungen erhöhten sich im Vorjahresvergleich um 5% auf rd. 1.211,6 Mio. EUR (Vj: rd. 1.152,4 Mio. EUR). In diesem Posten sind Entgelte für Fahrzeugmieten in Höhe von rd. 82,8 Mio. EUR (Vj: rd. 86,4 Mio. EUR), Transportleistungen mit rd. 441,2 Mio. EUR (Vj: rd. 427,6 Mio. EUR) und Infrastrukturbenützungsentgelte an Drittbahnen im Ausmaß von rd. 347,4 Mio. EUR (Vj: rd. 329,3 Mio. EUR) erfasst. Der Anteil der Summe aus Aufwendungen für Material und für bezogene Leistungen an den Gesamterträgen machte wie im Vorjahr 61% aus.

Ertragslage des Teilkonzerns Rail Cargo Austria

Überblick	2017	2016	Veränderung	Veränderung in %
Umsatzerlöse in Mio. EUR	2.199,8	2.079,0	120,8	6%
Gesamterträge in Mio. EUR	2.240,7	2.124,0	116,7	5%
Gesamtaufwand in Mio. EUR	-2.183,4	-2.063,8	-119,6	-6%
EBIT in Mio. EUR	57,3	60,2	-2,9	-5%
EBIT-Marge in %	2,6%	2,8%	-0,2%	-7%
EBITDA in Mio. EUR	128,2	121,1	7,1	6%
Finanzergebnis in Mio. EUR	-15,0	-15,9	0,9	6%
EBT in Mio. EUR	42,3	44,3	-2,0	-5%
Eigenkapitalrentabilität in %	28,7%	36,3%	-7,6%	-21%
Gesamtkapitalrentabilität in %	3,0%	3,3%	-0,3%	-9%

Der Teilkonzern Rail Cargo Austria verzeichnete im Berichtsjahr einen Rückgang des EBIT auf rd. 57,3 Mio. EUR (Vj: rd. 60,2 Mio. EUR). Dies entsprach einer Verschlechterung um rd. 2,9 Mio. EUR. Bei einem Anstieg der Gesamterträge auf rd. 2.240,7 Mio. EUR (Vj: rd. 2.124,0 Mio. EUR) errechnet sich eine EBIT-Marge von 2,6% nach 2,8% im Vorjahr. Das Finanzergebnis verzeichnete eine Verbesserung von rd. -15,9 Mio. EUR des Vorjahres auf rd. -15,0 Mio. EUR. Damit einhergehend wird für 2017 ein EBT in Höhe von rd. 42,3 Mio. EUR (Vj: rd. 44,3 Mio. EUR) ausgewiesen. Die Gesamtkapitalrentabilität betrug 3,0% (Vj: 3,3%) und das EBITDA rd. 128,2 Mio. EUR (Vj: rd. 121,1 Mio. EUR).

Die Gesamtaufwendungen des Teilkonzerns Rail Cargo Austria waren mit rd. 2.183,4 Mio. EUR um 6% höher als im Vorjahr (Vj: rd. 2.063,8 Mio. EUR). Die größte Aufwandskategorie bilden die Aufwendungen für bezogene Leistungen, die im Berichtsjahr um 5% auf rd. 1.367,6 Mio. EUR (Vj: rd. 1.299,0 Mio. EUR) angestiegen sind. In diesem Posten enthalten sind Aufwendungen für Transportleistungen, für Infrastrukturbenützung inkl. Gemeinschaftsdienst und Personalanmietung, Mieten für Schienen- und Straßenfahrzeuge und sonstige Leistungen. Der Personalaufwand stieg im Berichtsjahr auf rd. 402,1 Mio. EUR (Vj: rd. 378,6 Mio. EUR), der durchschnittliche Personalaufwand pro MitarbeiterIn von rd. 46 TEUR des Vorjahres auf rd. 47 TEUR. Der Anteil des Personalaufwands an den Gesamterträgen betrug wie im Vorjahr 18%. Die Summe der Aufwendungen für Material und bezogene Leistungen entspricht wie im Vorjahr 69% der Gesamterträge.

Ertragslage des Teilkonzerns ÖBB-Infrastruktur

Überblick	2017	2016	Veränderung	Veränderung in %
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%
Gesamtaufwand in Mio. EUR	-2.606,0	-2.528,2	-77,8	-3%
EBIT in Mio. EUR	595,6	626,6	-31,0	-5%
EBIT-Marge in %	18,6%	19,9%	-1,3%	-7%
EBITDA in Mio. EUR	1.347,2	1.352,4	-5,2	0%
Finanzergebnis in Mio. EUR	-548,5	-577	28,5	5%
EBT in Mio. EUR	47,1	49,6	-2,5	-5%
Eigenkapitalrentabilität in %	3,5%	3,9%	-0,4%	-10%

Die Gesamterträge des Teilkonzerns ÖBB-Infrastruktur beliefen sich im Berichtsjahr auf rd. 3.201,6 Mio. EUR (Vj: rd. 3.154,8 Mio. EUR), je MitarbeiterIn bedeutet das bei einem durchschnittlichen Mitarbeiterstand von 17.975 MitarbeiterInnen (Vj: 17.963 MitarbeiterInnen) einen Ertrag von rd. 178 TEUR (Vj: rd. 176 TEUR). Dies entspricht einem Anstieg der Gesamterträge um rd. 46,8 Mio. EUR oder 1% gegenüber dem Jahr 2016.

Der Teilkonzern ÖBB-Infrastruktur erzielte 2017 ein EBIT von rd. 595,6 Mio. EUR (Vj: rd. 626,6 Mio. EUR) mit einer EBIT-Marge von 18,6% (Vj: 19,9%).

Im Teilkonzern ÖBB-Infrastruktur wurde im Berichtsjahr ein negatives Finanzergebnis von rd. 548,5 Mio. EUR (Vj: rd. 577,0 Mio. EUR) erzielt. Das EBT 2017 betrug rd. 47,1 Mio. EUR (Vj: rd. 49,6 Mio. EUR).

Die Gesamtaufwendungen des Teilkonzerns verzeichneten 2017 einen Anstieg von 3% auf rd. 2.606,0 Mio. EUR (Vj: rd. 2.528,2 Mio. EUR).

Den größten Aufwandsposten 2017 bildet der Personalaufwand, der um 1% auf rd. 1.126,3 Mio. EUR (Vj: rd. 1.110,9 Mio. EUR) anstieg. Der durchschnittliche Personalaufwand pro MitarbeiterIn betrug rd. 63 TEUR (Vj: rd. 62 TEUR). Daraus errechnet sich wie im Vorjahr ein Anteil von 35% der Personalaufwendungen an den Gesamterträgen des Teilkonzerns.

Den zweitgrößten Aufwandsposten bilden aufgrund der operativen Zuständigkeit des Teilkonzerns die Abschreibungen. Aufgrund der verstärkten Investitionstätigkeit in den Vorjahren verzeichnete diese Position im Berichtsjahr einen Anstieg von 4% auf rd. 751,6 Mio. EUR (Vj: rd. 725,7 Mio. EUR).

Auf Materialaufwendungen und Aufwendungen für bezogene Leistungen entfielen wie im Vorjahr 12% der Gesamterträge.

C.3. Vermögens- und Finanzlage

Vermögens- und Finanzlage des ÖBB-Konzerns

Überblick	31.12.2017	31.12.2016	Veränderung	Veränderung in %
Bilanzsumme in Mio. EUR	28.351,0	27.344,1	1.006,9	4%
Sachanlagenintensität in %	90%	89%	1%	1%
Sachanlagendeckungsgrad in %	9%	9%	0%	0%
Sachanlagendeckungsgrad II in %	101%	95%	6%	6%
Working Capital in Mio. EUR	11,8	-206,9	218,7	>100%
Eigenkapitalquote in %	8,1%	7,7%	0,4%	5%
Zahlungswirksame Veränderung der Fondsmittel in Mio. EUR	-31,4	-117,2	85,8	-73%

Struktur der Konzern-Bilanz in Mio. EUR			Struktur 2016			Veränderung von 2016 auf 2017
	31.12.2015	31.12.2016		31.12.2017	Struktur 2017	
Sachanlagen	23.416,1	24.385,7	89%	25.575,6	90%	1.189,9
Übrige langfristige Vermögenswerte	1.724,0	1.491,1	6%	1.507,6	5%	16,5
Kurzfristige Vermögenswerte	1.335,2	1.467,3	5%	1.267,8	5%	-199,5
Bilanzsumme	26.475,3	27.344,1	100%	28.351,0	100%	1.006,9
Eigenkapital	1.921,9	2.093,1	8%	2.305,9	8%	212,8
Finanzschulden	22.317,0	22.798,8	83%	23.549,3	83%	750,5
Übrige Schulden	2.236,4	2.452,2	9%	2.495,8	9%	43,6

Aktiva

Vorwiegend bedingt durch die Investitionen in das Sachanlagevermögen erhöhte sich im Berichtsjahr die Bilanzsumme des ÖBB-Konzerns um 4% auf rd. 28.351,0 Mio. EUR (Vj: rd. 27.344,1 Mio. EUR).

Der Anteil des Sachanlagevermögens am Gesamtvermögen (Sachanlagenintensität) betrug zum Bilanzstichtag 90% (Vj: 89%). Finanziert wurden diese Vermögenswerte vorwiegend durch die Aufnahme von Fremdkapital in Form von Darlehen und Anleihenemissionen.

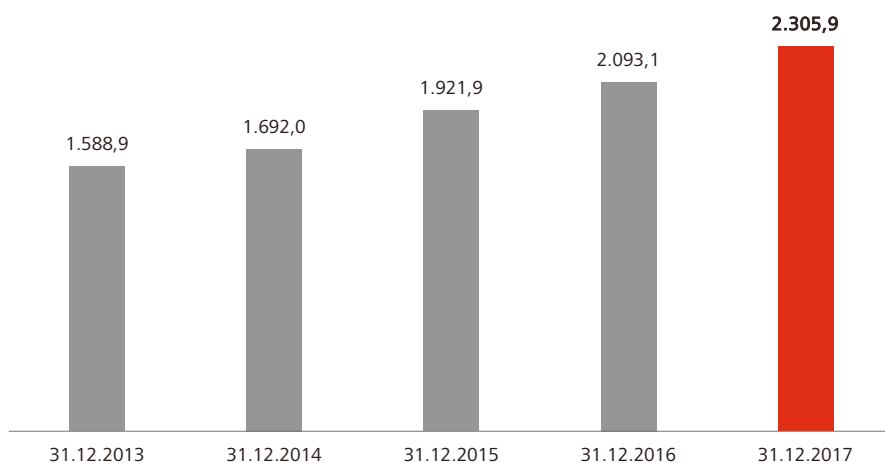
Der Sachanlagedeckungsgrad betrug per 31.12.2017 wie im Vorjahr 9%. Unter Berücksichtigung des langfristigen Fremdkapitals errechnet sich ein Sachanlagedeckungsgrad II von 101% (Vj: 95%).

Das Working Capital beläuft sich auf rd. 11,8 Mio. EUR (Vj: rd. -206,9 Mio. EUR).

Passiva

Der ÖBB-Konzern weist per 31.12.2017 eine Eigenkapitalquote von 8,1% (Vj: 7,7%) aus. Auf der Passivseite ist der Anstieg der Bilanzsumme vorwiegend auf die gestiegenen Finanzschulden zurückzuführen.

Entwicklung des Eigenkapitals in Mio. EUR

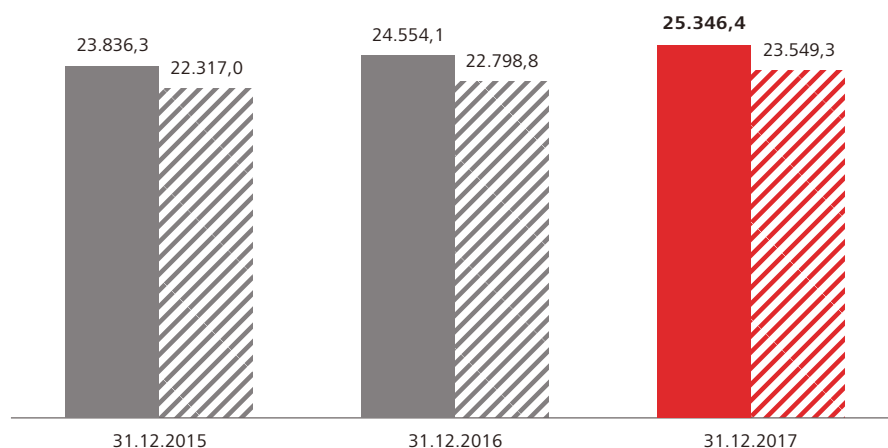


Die Verbindlichkeiten des ÖBB-Konzerns beliefen sich per 31.12.2017 auf rd. 25.346,4 Mio. EUR (Vj: rd. 24.554,1 Mio. EUR). Die Fremdfinanzierung des ÖBB-Konzerns erfolgte bis 2015 unter anderem über eigene Anleiheemissionen am Kapitalmarkt. Diese Anleihen werden von der ÖBB-Infrastruktur AG in Höhe von rd. 14.256,2 Mio. EUR bilanziert (Vj: rd. 14.291,9 Mio. EUR).

Der ÖBB-Konzern 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. Der ÖBB-Konzern hat die notwendige Finanzierung im Jahr 2017 vor allem über Darlehen der Republik Österreich im Volumen von bis zu rd. 1,4 Mrd. EUR in Erledigung durch die Österreichische Bundesfinanzierungsagentur (OeBFA) anstatt über eigene Anleiheemissionen am Kapitalmarkt aufgenommen. Alle bestehenden Anleihen der ÖBB-Infrastruktur AG und deren Garantien durch die Republik Österreich bleiben von dieser Erweiterung der Finanzierungsinstrumente des ÖBB-Konzerns unberührt.

Unter den Finanzverbindlichkeiten des ÖBB-Konzerns werden alle Verbindlichkeiten aus Anleihen sowie Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten und der Eurofima Europäische Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmaterial AG summiert. In Summe stiegen die Finanzverbindlichkeiten im Berichtsjahr um 3% oder 750,5 Mio. EUR auf rd. 23.549,3 Mio. EUR (Vj: rd. 22.798,8 Mio. EUR) an.

Verbindlichkeiten in Mio. EUR
davon **Finanzverbindlichkeiten** in Mio. EUR



Die Fälligkeiten der Verbindlichkeiten sind der folgenden Tabelle zu entnehmen:

Fälligkeitsstruktur der Verbindlichkeiten in Mio. EUR	davon		davon		
	Gesamt	kurzfristig	in %	langfristig	in %
Finanzverbindlichkeiten	23.549,3	709,9	3%	22.839,4	97%
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	748,5	748,5	100%	0,0	0%
Sonstige Verbindlichkeiten	1.048,6	997,4	95%	51,2	5%

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

Erläuterungen zur Konzern-Geldflussrechnung

Der Free Cashflow¹⁶ sank im Berichtsjahr auf rd. -1.005,9 Mio. EUR (Vj: rd. -771,5 Mio. EUR). Die zahlungswirksame Veränderung der Fondsmittel entwickelte sich von rd. -117,2 Mio. EUR zu rd. -31,4 Mio. EUR.

Auszug aus der Konzern-Geldflussrechnung in Mio. EUR	31.12.2017	31.12.2016	Veränderung
Geldfluss aus der betrieblichen Tätigkeit	1.229,0	1.137,7	91,3
Geldfluss aus der Investitionstätigkeit	-2.234,9	-1.909,2	-325,7
Free Cashflow	-1.005,9	-771,5	-234,4
Geldfluss aus der Finanzierungstätigkeit	974,5	654,3	320,2
Zahlungswirksame Veränderung der Fondsmittel	-31,4	-117,2	85,8

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

¹⁶ Cashflow aus der betrieblichen Tätigkeit + Cashflow aus der Investitionstätigkeit

Vermögens- und Finanzlage des Teilkonzerns ÖBB-Personenverkehr

Überblick	31.12.2017	31.12.2016	Veränderung	Veränderung in %
Bilanzsumme in Mio. EUR	3.470,2	2.952,6	517,6	18%
Sachanlagenintensität in %	72%	71%	1%	1%
Sachanlagendeckungsgrad in %	37%	39%	-2%	-5%
Sachanlagendeckungsgrad II in %	115%	117%	-2%	-2%
Eigenkapitalquote in %	26%	28%	-2%	-7%

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	2.344,0	2.618,2	89%	3.003,8	87%	385,6
Kurzfristige Vermögenswerte	296,0	334,4	11%	466,4	13%	132,0
Bilanzsumme	2.640,0	2.952,6	100%	3.470,2	100%	517,6
Eigenkapital	735,8	820,9	28%	912,5	26%	91,6
Langfristiges Fremdkapital	1.454,1	1.647,1	56%	1.954,6	56%	307,5
Kurzfristiges Fremdkapital	450,1	484,6	16%	603,1	18%	118,5

Die Bilanzsumme des Teilkonzerns ÖBB-Personenverkehr stieg im Berichtsjahr um rd. 517,6 Mio. EUR auf rd. 3.470,2 Mio. EUR (Vj: rd. 2.952,6 Mio. EUR) an. Der Anteil des Sachanlagevermögens am Gesamtvermögen (Sachanlagenintensität) wurde zum Bilanzstichtag mit 72% (Vj: 71%) beziffert. Der Sachanlagendeckungsgrad lag zu diesem Zeitpunkt bei 37% (Vj: 39%), der Sachanlagendeckungsgrad II bei 115% (Vj: 117%). Das Working Capital belief sich auf rd. -86,4 Mio. EUR (Vj: rd. -107,6 Mio. EUR). Nach einer Erhöhung des Eigenkapitals um rd. 91,6 Mio. EUR auf rd. 912,5 Mio. EUR (Vj: rd. 820,9 Mio. EUR) errechnet sich eine Eigenkapitalquote von 26% (Vj: 28%).

Die Verbindlichkeiten des Teilkonzerns ÖBB-Personenverkehr verzeichneten in Summe einen Anstieg von 22% auf rd. 2.352,7 Mio. EUR (Vj: rd. 1.929,5 Mio. EUR). Die Finanzverbindlichkeiten stiegen im Berichtsjahr um rd. 444,1 Mio. EUR oder 29% auf rd. 1.997,8 Mio. EUR (Vj: rd. 1.553,7 Mio. EUR).

Vermögens- und Finanzlage des Teilkonzerns Rail Cargo Austria

Überblick	31.12.2017	31.12.2016	Veränderung	Veränderung in %
Bilanzsumme in Mio. EUR	1.890,3	1.840,7	49,6	3%
Sachanlagenintensität in %	37%	39%	-2%	-5%
Sachanlagendeckungsgrad in %	21%	17%	4%	24%
Eigenkapitalquote in %	8%	7%	1%	14%

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	1.121,3	1.152,7	63%	1.146,9	61%	-5,8
Kurzfristige Vermögenswerte	652,5	688,0	37%	743,4	39%	55,4
Bilanzsumme	1.773,8	1.840,7	100%	1.890,3	100%	49,6
Eigenkapital	74,0	122,1	7%	147,8	8%	25,7
Langfristiges Fremdkapital	961,2	827,7	45%	1.015,3	54%	187,6
Kurzfristiges Fremdkapital	738,6	890,9	48%	727,2	38%	-163,7

Die Bilanzsumme des Teilkonzerns erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr um rd. 49,6 Mio. EUR oder 3% auf rd. 1.890,3 Mio. EUR (Vj: rd. 1.840,7 Mio. EUR). Der Anteil des Sachanlagevermögens am Gesamtvermögen (Sachanlagenintensität) lag zum Bilanzstichtag bei 37% (Vj: 39%). Der Sachanlagendeckungsgrad belief sich auf 21% (Vj: 17%). Das Working Capital betrug rd. 300,0 Mio. EUR (Vj: rd. 267,9 Mio. EUR). Nach einem Anstieg des Eigenkapitals um rd. 25,7 Mio. EUR auf rd. 147,8 Mio. EUR (Vj: rd. 122,1 Mio. EUR) errechnet sich eine Eigenkapitalquote per 31.12. von 8% (Vj: 7%).

Die Verbindlichkeiten des Teilkonzerns stiegen in Summe um rd. 25,3 Mio. EUR oder 2% auf rd. 1.655,1 Mio. EUR (Vj: rd. 1.629,8 Mio. EUR). Die Finanzverbindlichkeiten stiegen auf rd. 1.291,0 Mio. EUR (Vj: rd. 1.273,1 Mio. EUR).

Vermögens- und Finanzlage des Teilkonzerns ÖBB-Infrastruktur

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%

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
Bilanzsumme	22.100,2	22.654,3	100%	23.155,0	100%	500,7
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

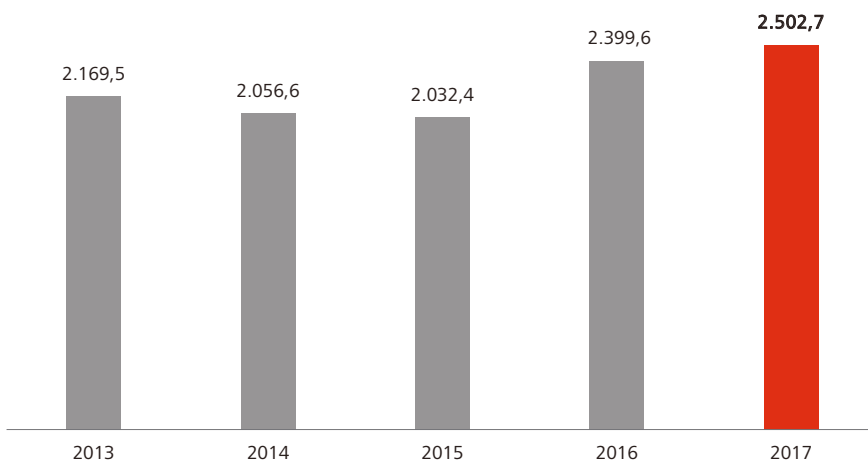
Die Bilanzsumme des Teilkonzerns ÖBB-Infrastruktur weist per 31.12.2017 einen Anstieg von 2% auf rd. 23.155,0 Mio. EUR (Vj: rd. 22.654,3 Mio. EUR) aus. Die Sachanlagenintensität beläuft sich auf 93% (Vj: 92%). Der Sachanlagendeckungsgrad beträgt zum Bilanzstichtag wie im Vorjahr 6%. Unter Berücksichtigung des langfristigen Fremdkapitals errechnet sich ein Sachanlagendeckungsgrad II von 99% (Vj: 94%). Das Working Capital lag bei rd. -309,4 Mio. EUR (Vj: rd. -429,9 Mio. EUR). Nach einem Anstieg des Eigenkapitals um rd. 69,2 Mio. EUR auf rd. 1.337,8 Mio. EUR (Vj: rd. 1.268,6 Mio. EUR) errechnet sich wie im Vorjahr eine Eigenkapitalquote von 6%.

Die Verbindlichkeiten des Teilkonzerns ÖBB-Infrastruktur erhöhten sich im Berichtsjahr in Summe um 2% auf rd. 21.483,0 Mio. EUR (Vj: rd. 21.046,9 Mio. EUR). Nach einem Anstieg der Finanzverbindlichkeiten um 2% auf rd. 20.221,4 Mio. EUR (Vj: rd. 19.879,2 Mio. EUR) entfallen wie im Vorjahr 94% aller Verbindlichkeiten auf diese Kategorie.

C.4. Investitionen und Finanzierungsmaßnahmen

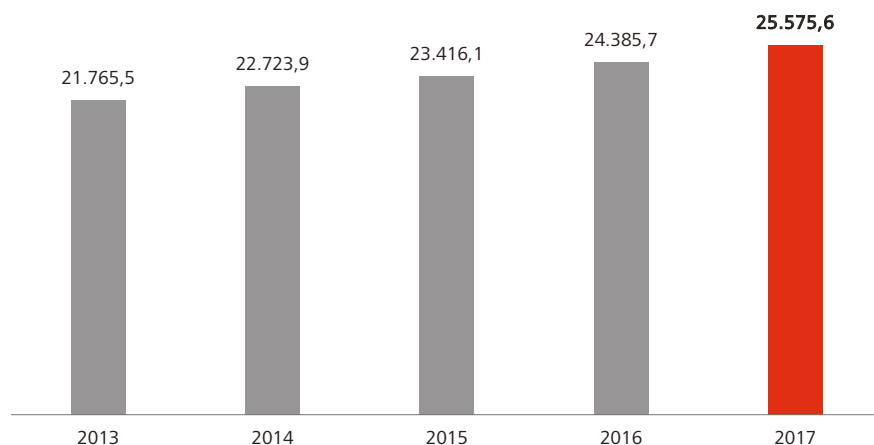
Überblick	2017	2016	Veränderung	Veränderung in %
Investitionen in Mio. EUR	2.502,7	2.399,6	103,1	4%
Sachanlageninvestitionsquote der Gesamterträge in %	35%	34%	1%	3%
Sachanlageninvestitionsquote der Buchwerte in %	10%	9%	1%	11%

Investitionen in Mio. EUR



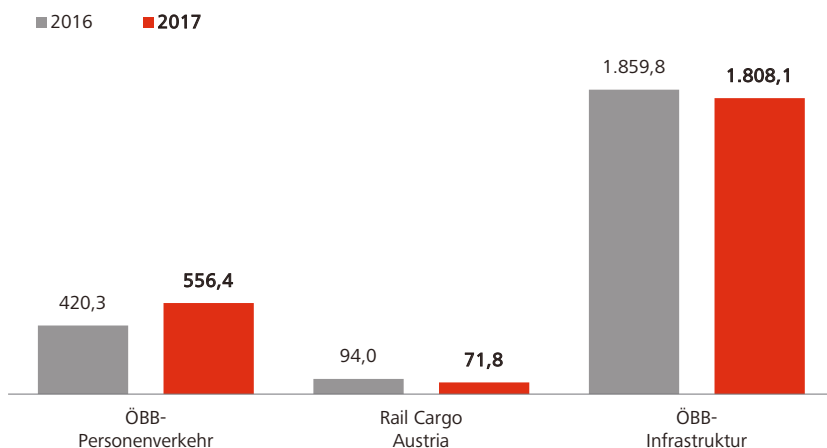
Im Berichtsjahr tätigte der ÖBB-Konzern Investitionen – sie werden als Zugänge zum Anlagevermögen zu Anschaffungskosten definiert – in das Sachanlagevermögen und in das immaterielle Vermögen mit einem Gesamtvolumen von rd. 2.502,7 Mio. EUR (Vj: rd. 2.399,6 Mio. EUR). Dieser Wert wurde unter Berücksichtigung der Investitionen im Rahmen von Unternehmenserwerben ermittelt und entspricht einer Sachanlageninvestitionsquote von 35% (Vj: 34%) der Gesamterträge bzw. 10% (Vj: 9%) gemessen an den Buchwerten zum 01.01. Die Berechnung erfolgt von den Bruttoinvestitionen vor Abzug der Kostenbeiträge.

Sachanlagevermögen in Mio. EUR



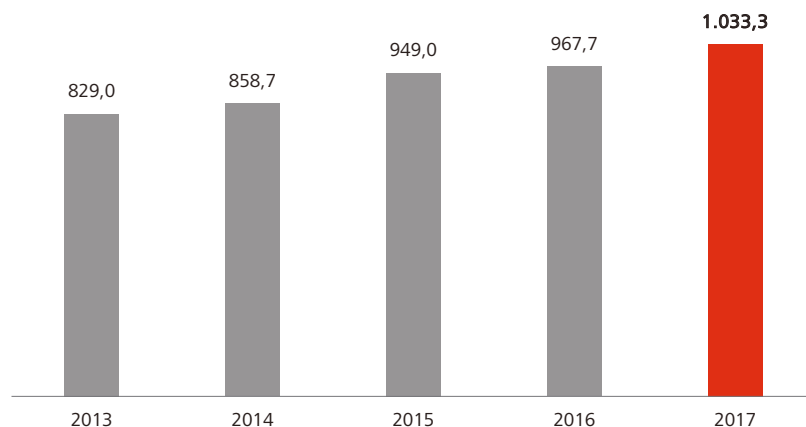
Von den Investitionen in Höhe von rd. 2.502,7 Mio. EUR (Vj: rd. 2.399,6 Mio. EUR) entfällt mit rd. 1.808,1 Mio. EUR (Vj: rd. 1.859,8 Mio. EUR) das Hauptvolumen der Investitions- und Finanzierungsmaßnahmen auf den Teilkonzern ÖBB-Infrastruktur. Das Sachanlagevermögen dieses Teilkonzerns mit seinen Buchwerten von rd. 21.614,5 Mio. EUR (Vj: rd. 20.785,4 Mio. EUR) beläuft sich wie im Vorjahr auf etwa 85% des gesamten Sachanlagevermögens des ÖBB-Konzerns, das in Summe rd. 25.575,6 Mio. EUR (Vj: rd. 24.385,7 Mio. EUR) beträgt.

Übersicht der Investitionen nach Teilkonzernen in Mio. EUR (vor Konsolidierung auf Konzernebene)



Die Abschreibungsaufwendungen stiegen um rd. 65,6 Mio. EUR auf rd. 1.033,3 Mio. EUR (Vj: rd. 967,7 Mio. EUR).

Entwicklung der Abschreibungen des ÖBB-Konzerns in Mio. EUR



Investitionen des Teilkonzerns ÖBB-Personenverkehr

Überblick	2017	2016	Veränderung	Veränderung in %
Investitionen in Mio. EUR	556,4	420,3	136,1	32%
Sachanlageninvestitionsquote der Gesamterträge in %	25%	20%	5%	25%
Sachanlageninvestitionsquote der Buchwerte in %	26%	22%	4%	18%

Im Berichtsjahr wurden im Teilkonzern ÖBB-Personenverkehr Investitionen in das immaterielle Vermögen und Sachanlagevermögen im Ausmaß von rd. 556,4 Mio. EUR (Vj: rd. 420,3 Mio. EUR) getätigt. Dies entspricht einer Sachanlageninvestitionsquote von 25% (Vj: 20%) der Gesamterträge oder 26% (Vj: 22%) gemessen an den Buchwerten zum 01.01.

Investitionen	Betrag in Mio. EUR
Nahverkehrsinvestitionen	488,2
Fernverkehrsinvestitionen	45,8
Technische Anlagen und Maschinen	1,6
Sonstige Sachanlageninvestitionen	10,1
Immaterielles Anlagevermögen	10,7
Summe Investitionen	556,4

Investitionen des Teilkonzerns Rail Cargo Austria

Überblick	2017	2016	Veränderung	Veränderung in %
Investitionen in Mio. EUR	71,8	94,0	-22,2	-24%
Sachanlageninvestitionsquote der Gesamterträge in %	2%	3%	-1%	-33%
Sachanlageninvestitionsquote der Buchwerte in %	8%	10%	-2%	-20%

Im Berichtsjahr tätigte der Teilkonzern Rail Cargo Austria Investitionen in das immaterielle Vermögen und Sachanlagevermögen in Höhe von rd. 71,8 Mio. EUR (Vj: rd. 94,0 Mio. EUR). Dieses Volumen entspricht einer Sachanlageninvestitionsquote von 2% (Vj: 3%) der Gesamterträge oder 8% (Vj: 10%) gemessen an den Buchwerten zum 01.01.

Investitionen	Betrag in Mio. EUR
Sachanlagevermögen	54,5
Rollendes Material	14,1
Werkstätten	18,9
Sonstiges Sachanlagevermögen	21,5
Immaterielles Vermögen	17,3
Gesamt	71,8

Investitionen des Teilkonzerns ÖBB-Infrastruktur

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 und wie im Vorjahr von 8% der Buchwerte zum 01.01. errechnet.

Auf den Teilkonzern ÖBB-Infrastruktur entfallen mit einem Buchwert von rd. 21.614,5 Mio. EUR (Vj: rd. 20.785,4 Mio. EUR) wie im Vorjahr etwa 85% des gesamten Sachanlagevermögens des ÖBB-Konzerns.

Investitionsschwerpunkte 2017

Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern 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, Auflassungen, Ersatzmaßnahmen wie z. B. Unter- oder Überführung
- Errichtung von Park & Ride-Anlagen
- Umfassende Reinvestitionen wie z. B. Gleis- und Weichenneuanlagen

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. Durch die geologisch herausfordernden Verhältnisse und den stellenweise extrem hohen Gebirgsdruck kam es zu Beschädigungen der Maschinen und Unterbrechungen des Vortriebs. 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 Mürrzuslag 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. Ein Drittel, knapp 80 km des gesamten 230 km umfassenden Tunnelsystems ist bereits 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 Galleria di Base del Brennero – Brenner Basistunnel BBT SE angeschlossen. Somit ist auch das 966-Millionen-Euro-Vorhaben rechtskräftig vergeben. Auf italienischem Staatsgebiet sind die Bauabschnitte „Eisackunterquerung“ sowie Mauts 2–3 aktiv. Die Ausführung der äußerst komplexen und umfangreichen Arbeiten wird bis Ende 2023 in Anspruch nehmen.

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 Hennesdorf – 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 Hennesdorf 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.

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. 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.

Darstellung der gesamten Rahmenplan- und sonstigen Investitionsprojekte

Projekt		Investitionen 2017	Voraussichtliche bzw. erfolgte Fertigstellung
Bahnhofsum- und -neubauten	Haltestelle Bad Vigaun	4,9	2017
	Bahnhof Gänserndorf	1,0	2018
	Haltestelle Hall in Tirol; Logistikzone Thaur	3,5	2017
	Haltestelle Ledенitzen 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	
Parkdecks	P&R Krems a.d.Donau; Parkdeck 1 Überdachung	3,4	2017
	Wels Hbf.; Errichtung Parkdeck	1,6	2018
Großraum Wien	Güterzentrum Wien Süd ¹⁾	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
Weststrecke	St. Pölten; Neubau Güterzugumfahrung	23,5	2017
	Ybbs a. d. Donau – Amstetten; 4-gleisiger Ausbau (Lückenschluss) ²⁾	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) ³⁾	2,0	2013/2017
Südstrecke	Wien Blumental – Wampersdorf; 2-gleisiger Ausbau Pottendorfer Linie	57,9	2023
	Gloggnitz – Mürrzuschlag; Neubaustrecke (Semmering-Basistunnel)	204,9	2026
	Bruck a. d. Mur - Graz; Bahnhofsumbauten	28,2	2026
	Graz – Klagenfurt; Koralmbahn	335,6	2025
Pyhrn-Schober-Achse	Wels – Passau; Ausbau Bestandsstrecke ⁴⁾	5,7	2020/2022
	Linz – Selzthal; selektiv 2-gleisiger Ausbau und Bahnhofsumbauten	2,9	2023
	Linz Hbf. – Summerau; Attraktivierung	3,0	2022
Brennerachse	Brenner Basistunnel	115,3	2027
Arlbergachse	Bregenz – Bluden; Nahverkehrsausbau (Rheintalkonzept)	3,0	2023
	St. Margrethen – Lauterach; nahverkehrsgerechter Ausbau und Attraktivierung	16,4	2020
	Wolfurt; Terminal, Ausbau	14,9	2018
Programme	Lärmschutz	9,1	
	Park & Ride	16,6	
	Sicherheit und Betriebsführungssysteme	83,8	
	Maßnahmen zur Kundenzufriedenheit	13,8	
Reinvestitionen in das Schienennetz		540,3	
Sonstige (inkl. im- materieller Vermögenswerte)		181,4	
Gesamt Rahmenplan- und sonstige Investitionsprojekte		1.808,1	

¹⁾ Die Inbetriebnahme des aufgenommenen Gleisanschlusses erfolgt voraussichtlich mit März 2019

²⁾ Bf. Amstetten Fertigstellung 2017

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

⁴⁾ Bf. Scharding Fertigstellung 2017

C.5. Unternehmensstrategie

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. Die KundInnen haben dabei immer eine zentrale Rolle eingenommen. Auch im Jahr 2017 wurden die KundInnen wieder ganz besonders in den Fokus der Tätigkeit gestellt. Der Ausbau integrierter Mobilität, Investitionen in neue Zuggarnituren, 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 Bildung 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 von digitalen Medien, das steigende Umweltbewusstsein und die zunehmende Internationalisierung haben einen maßgeblichen Einfluss auf das soziale wie ökologische Mobilitätsverhalten. Unter diesen Rahmenbedingungen wurde das Bemühen verstärkt, den ÖBB-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 und Angebotsausweitungen wollen sich die ÖBB zum Gesamtmobilitätsanbieter entwickeln. 2017 wurde daher unter anderem das neue Carsharing-Angebot Rail&Drive am Markt platziert. Ziel der ÖBB ist es, als integrierter Konzern auch weiterhin Marktführer im Schienenpersonenverkehr in Österreich zu bleiben und die führende Rolle unter den Top-3-Bahnen im Schienengüterverkehr (Basis Tonnenkilometer) beizubehalten.

Auch innerhalb der ÖBB 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

Personenverkehr – Kundenorientierung im Fokus

Integrierte Mobilität

Der österreichische und internationale Mobilitätsmarkt befindet sich im Wandel. Singuläre Transportmodi werden durch komplexere Mobilitätsketten ersetzt. Die Grenzen zwischen Individualverkehr und öffentlichem Verkehr verschwimmen weiter, da Anbieter wie Car2Go, Citybike und Uber der Mobilität eine neue Gestalt geben.

Diese Entwicklung führt bei KundInnen zum Wunsch, verschiedene Mobilitätsformen miteinander zu kombinieren, um zu jeder Zeit effizient von einem Ort zu jedem anderen Ort zu gelangen. In der Vergangenheit mussten die KundInnen ihre Route allerdings anhand eines relativ überschaubaren Informationsangebotes aussuchen. Daher war für die optimale Routenwahl vor allem eine große Menge an persönlichen Erfahrungswerten notwendig. In weiterer Folge waren die verschiedenen Elemente der Route dann lediglich einzeln buchbar. Dieser komplizierte und zeitaufwendige Prozess wird zunehmend durch moderne Informationstechnologien sowie Buchungs- und Informationsplattformen ersetzt werden.

Der ÖBB Vertrieb wird dabei weiterhin der Schlüssel zu integrierten Mobilitätsangeboten bleiben. Denn ein einfaches und intelligentes aufeinander abgestimmtes Vertriebssystem bestimmt die Zufriedenheit der KundInnen maßgeblich.

Das Ziel der Initiative ÖBB iMobility ist, das steigende Kundenbedürfnis nach integrierter Mobilität zu befriedigen und die Marktlücken in diesem Bereich zu schließen, sowie die Entwicklung eines solchen Systems.

Ticketshop

2017 wurde das Vertriebssystem der ÖBB für alle Vertriebskanäle österreichweit umgestellt. Im Zuge dieses aufwendigen Projektes wurden alle momentan durch die ÖBB betriebenen Vertriebskanäle mit einem neuen einheitlichen Frontend-System ausgestattet. Für die KundInnen ergibt sich dadurch eine einheitliche Benutzeroberfläche bei der Ticketbuchung per App, Ticketautomat und Internet. Gleichzeitig wird derzeit intensiv auch ein schnelleres und flexibleres Backend-System entwickelt, das eine bessere Analyse und Steuerung des Vertriebs ermöglichen wird.

wegfinder

Mit iMobility und der mobilen App wegfinder wird das ÖBB Ticketshop-Angebot erweitert, darüber hinaus werden damit neue Zielgruppen erschlossen. Wegfinder setzt dabei einerseits auf eine verstärkte Kundenzentrierung und breite Zielgruppenabdeckung (Sharing Economy). Andererseits integriert wegfinder die Angebote von Individualverkehr, öffentlichem Verkehr und Sharing-Modellen. So können die ÖBB auch für die erste und letzte Meile Angebote machen und werden vom reinen Carrier zum umfassenden Mobilitätspartner. Wegfinder konnte im Sommer 2017 erfolgreich am österreichischen Markt gelauncht werden. Zahlreiche Preise und Nominierungen (VCÖ-Mobilitätspreis, Futurezone Awards, WeStartUp etc.) bestätigen den eingeschlagenen Weg.

Neues Carsharing ÖBB Rail&Drive

Aus dem Forschungsprojekt eMorail wurde das neue Carsharing Angebot Rail&Drive entwickelt. Dieses Carsharing-Modell zur öffentlichen Nutzung wurde 2017 zunächst in einem Pilotprojekt getestet und wird seit November 2017 österreichweit ausgerollt. An großen und mittleren Bahnhöfen in ganz Österreich werden Pkw aus dem ÖBB-eigenen Fuhrpark zur allgemeinen Nutzung für registrierte KundInnen zur Verfügung gestellt. Ziel dieses stationsbasierten Carsharing-Modells ist es, den BahnfahrerInnen ein gesamtheitliches Mobilitätsangebot für die erste und letzte Meile anzubieten.

Projekt Talent 3

Seit September werden 21 sechsteilige Bombardier-Talent-3-Mehrsystem-Triebzüge für die ÖBB Nahverkehrsflotte gefertigt. Die neuen Fahrzeuge werden ab 2019 als Cityjets für die ÖBB in Vorarlberg unterwegs sein.

WLAN

In den letzten Jahren haben die ÖBB viel in diesen Bereich investiert. Die Railjet-Garnituren wurden mit verbessertem WLAN-System ausgestattet, Cityjet und Talent-Züge werden sukzessive mit WLAN-Empfängern aufgerüstet. Damit wird ein qualitativ-hochwertiger Internetempfang in großen Teilen der Flotte zur Verfügung gestellt. Im Zuge dieser Bemühungen wurde auch das onboard-Portal Railnet in den Railjets adaptiert und um weitere Features ergänzt. Neben optischen Anpassungen stehen den Fahrgästen zusätzlich zu Informationen zur Fahrt, Anschlussverbindungen und zu Services am Zug nun auch neue digitale Zeitungs- und Zeitschriftenangebote über Smartphone, Tablet und Laptop zur Verfügung. Ebenso können Fahrgäste über Railnet und Video-on-Demand Zugang auf Sendungen der ORF TVthek – unabhängig von der verfügbaren Bandbreite – zugreifen.

Der Einbau von Repeatern in den Zügen hat zudem die Sprachqualität für Mobiltelefonie an Board der Züge weiter verbessert. Parallel zu den Investitionen im Zug werden auch immer mehr frequenzstarke Bahnhöfe mit WLAN-Empfang ausgestattet.

Mobilfunknetzabdeckung entlang ausgewählter ÖBB Strecken

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.

Launch VC66

Im Juni 2017 wurde die Vorteils card66 gelauncht. Diese nur online erhältliche Rabattkarte zum Sonderpreis von 66 Euro bietet – so wie die anderen bestehenden Karten aus dem Vorteils card-Portfolio – ÖBB Bahnfahrten ein ganzes Jahr lang um 50% ermäßigt an. Die Digitalisierungsinitiative der ÖBB wird dadurch unterstützt, die geringeren Prozesskosten aus der digitalen Bestellung werden an die KundInnen als Kostenvorteil weitergegeben.

ÖBB Positionierung im Handel

2017 hat die ÖBB-Personenverkehr AG neue Vermarktungsinstrumente erfolgreich am Markt etabliert und die Flächenpräsenz durch externe Vertriebspartner gestärkt. Neben einer ersten Positionierung im Einzelhandel mit ÖBB Gutscheinkarten – die Handelskette Lidl diente als Pilot – wurden rd. 1,2 Mio. Co-Branded Toffeee-Packungen mit ÖBB Gutscheinen in Höhe von 5 EUR ausgestattet und im Handel vertrieben. Zusätzlich konnte das Vertriebsnetzwerk durch weitere strategische Kooperationen mit der Post und Tobaccoland erfolgreich ausgeweitet werden.

Güterverkehr – Weitere Internationalisierung

Markterweiterung – kontinuierliche Internationalisierung

Das internationale Angebot der Rail Cargo Group wird kontinuierlich erweitert. Neben den 18 Ländern, in denen sich die Rail Cargo Group bislang präsentiert, baut die Güterverkehrssparte der ÖBB ihre Transporte nach Russland und China deutlich aus. Aufgrund zahlreicher chinesischer Investitionen im Rahmen der Initiative „One Belt – One Road“ ergeben sich neue Märkte und Chancen, die die Rail Cargo Group mit ihrem umfassenden Leistungsangebot abdecken will. In Europa positioniert sich die Rail Cargo Group als verlässlicher, strategischer und operativer Partner für ein dichtes Verteilnetz für Waren aus Fernost.

Ebenso sind die strategische Positionierung sowie die Bewirtschaftung von Güterverkehrsterminals weiterhin im Fokus der Rail Cargo Group. Neben dem Güterzentrum Wien Süd dient der Güterterminal Bilk zum Beispiel als Drehscheibe für Züge aus China, Russland, Kasachstan oder Iran. Damit wird der Güterverkehr weiter vom Schiff und Flugzeug zur Bahn verlagert. Weiteres Hauptaugenmerk liegt auf dem Aufbau strategischer Kooperationen mit für die Rail Cargo Group relevanten europäischen Häfen.

Trans4Cargo

Die Rail Cargo Group knüpft an den letztjährigen Erfolg der Ergebnissicherung 2016 im mehrjährigen Programm „Trans4Cargo“ nahtlos an. Die Güterverkehrssparte entwickelt sich damit kontinuierlich weiter, um den veränderten Markt- und Rahmenbedingungen weiterhin gerecht zu werden. Trans4Cargo versteht sich hierbei als das zentrale Transformationsprogramm der Rail Cargo Group zur nachhaltigen und zukunftsfähigen Aufstellung der Gruppe. Das Programm gliedert einzelne strategische Initiativen in vier Themenkomplexe: Zukunft, Strategie, Optimierung und Querschnittsthemen. Die darunterliegenden Teilprojekte definieren unter anderem die Innovationsstrategie der Gruppe, definieren neue Geschäftsmodelle, erarbeiten eine neue Steuerungslogik inkl. neue Organisation und Verrechnungslogik innerhalb der Gruppe oder beschäftigen sich mit Optimierungsherausforderungen im Bereich Wagen- und Zugauslastung, Pricing oder im Sekundärnetz. Ein eigenes Teilprojekt beschäftigt sich mit der End-to-End-Digitalisierung der internen Prozesse bei gleichzeitiger Sicherung einer digitalen Anschlussfähigkeit externer und interner Leistungserbringer, Kunden und Partner.

Top Produkte

Der Systemzug „Antwerpen-Shuttle“ verbindet nun rund 5-mal wöchentlich die Häfen Antwerpen, Gent und Zeebrügge sowie weitere Wirtschaftsregionen in Belgien mit Süd- und Südosteuropa. Die Versorgung der umliegenden Industriebetriebe und somit das Angebot von Flächenbetrieb in Belgien ist dabei zentrale Schlüsselfunktion des Leistungsportfolios.

Weitere Top-Produkte finden sich im Intermodalbereich. So werden Zilina/Paskov in der Slowakei und Kaliningrad in Russland mit bis zu 45 Rundläufen im Monat sowie Melnik und Hamburg/Bremerhaven mit täglich einem Rundlauf bedient. Letzterer wird als offenes Produkt angeboten, auf welchem sich große Reedereien wie CMA, Maersk oder Cosco wiederfinden. Ausgehend von Hamburg/Bremerhaven werden zusätzlich Wien/Linz und Wolfurt mit je 6 Rundläufen pro Woche verbunden. Ebenso finden bis zu 9 Rundläufe pro Woche zwischen den Wirtschaftszentren Triest und Budapest statt, wobei auch Volumina von und nach Asien, Afrika und den Mittleren Osten enthalten sind.

Die von der RCG aufgebaute Produktionskapazität hat ebenfalls überzeugt und wesentlich zum Gewinn weiterer Großkunden in Norditalien beigetragen. Hier werden rund 480.000 zusätzliche Tonnen in Eigentraction von Deutschland kommend befördert. Durch die langjährige gute und verlässliche Zusammenarbeit mit dem Hafen Koper konnten weitere Neukunden für die Rail Cargo Group gewonnen werden.

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 laut 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 und zu attraktivieren.

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.

Mit dem Ausbau der Achse von der tschechischen Grenze bis Klagenfurt, die die nördlichen Wirtschaftsräume mit Italien verbinden soll, werden zusätzlich internationale Verbindungen gestärkt.

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 Vorortelinie Handelskai nach Hütteldorf mit einer neuen farbigen Wegeleitung versehen, um eine bessere Orientierung im Wiener Netz für KundInnen zu gewährleisten.

ÖBB als Arbeitgeber – Fit für die Zukunft

Neue Personalstrategie

Aufgrund des bevorstehenden Generationenwandels wird bis 2022 rd. ein Drittel der MitarbeiterInnen die ÖBB 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. Partnerbereich bedeutet, dass der Perspektivenwechsel in einem vor- oder nachgelagerten Unternehmensbereich, das heißt prozessbezogen und gesellschaftsübergreifend durchgeführt wird.

Die Ziele des Perspektivenwechsels:

- 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 – eine ÖBB – 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

Employer Branding

Für den bevorstehenden Generationenwandel ist es unerlässlich, als attraktiver Arbeitgeber am internen und externen Arbeitsmarkt aufzutreten und wahrgenommen zu werden.

Schlüsselfunktionen

MitarbeiterInnen der Berufe Buslenker, Triebfahrzeugführer, Fahrdienstleiter, Verschieber und Zugbegleiter 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 AG auch in Zukunft auf die ökologisch nachhaltige Eigenproduktion von Bahnstrom.

Forschungsprojekt E-Hybridlok

In einem zweijährigen Leuchtturmprojekt hat die ÖBB-Produktion GmbH gemeinsam mit dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie sowie den Firmen TecSol und HET zwei Prototypen einer E-Hybridverschublok entwickelt. 2017 wurde das Projekt erfolgreich abgeschlossen und die erste Lok von der ÖBB-Infrastruktur übernommen. Beide Prototypen können dank innovativer Energiespeicherkonzepte und einer Kombination von Wasserstoff- und Elektroantrieb auch ohne Oberleitung emissionsfrei fahren. Neben der Senkung von Lärm und Abgasemissionen hat die E-Hybridlok jedoch auch das Potenzial, die Wartungs- und Betriebskosten gegenüber teuren Dieselloks erheblich zu senken.

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 im Unternehmen zu verankern.

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“ steht für 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. So konnte pro umgesetzter Idee ein Nutzen von rd. 40 TEUR erzielt 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. Dieser 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.

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! Wachstum ist die Devise. Aber das veränderte Marktumfeld im Güter- und Personenverkehr verlangt es, den Weg zur Zielerreichung weiterzuentwickeln und anzupassen.

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 stärkere 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 ihre Position 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.

Ziele

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

Wachstum

Wachstum und Internationalisierung als einzige Antwort auf die veränderten Rahmenbedingungen und als einzige Alternative zum Gesundshrumpfen

Qualität und Zuverlässigkeit

Qualitätssicherung und -entwicklung, insbesondere in den ÖBB Kernkompetenzen Pünktlichkeit, Sicherheit und Komfort (Sauberkeit und Information)

Wirtschaftlichkeit

Striktes Kostenmanagement in allen Bereichen

Diese Ziele werden in definierte Handlungsfelder und Initiativen in folgenden sechs Dimensionen konkretisiert und umgesetzt.

Steigende Kundenbedürfnisse

KundInnen und 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

Die Weitergabe von Wissen an neue MitarbeiterInnen ist 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 effizientem 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. Die erfolgreiche Umsetzung von kunden- und marktrelevanten Ideen sichern und verbessern die Marktposition.

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.

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

Das gesamte Investitionsvolumen in Sachanlagen und immaterielle Vermögensgegenstände beläuft sich im Planungszeitraum auf rd. 22,4 Mrd. EUR.

D. Nicht finanzielle Leistungsindikatoren

D.1. Immobilienmanagement

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.

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.

D.2. Personalbericht

Der ÖBB-Konzern zählt zu den größten Arbeitgebern Österreichs. Per 31.12.2017 waren konzernweit 41.107 (Vj: 40.265) aktive MitarbeiterInnen (ohne Lehrlinge) beschäftigt. Dies bedeutet im Vergleich zum Vorjahr einen geringfügigen Anstieg des Personalstands. Der ÖBB-Konzern zählt zu den größten Ausbildungseinrichtungen Österreichs, zum Jahresende 2017 wurden 1.743 (Vj: 1.689) Lehrlinge angestellt, zusätzlich waren im Berichtsjahr 157 (Vj: 138) Lehrlinge über die Allgemeine Privatstiftung für berufliche Bildung beschäftigt. Das Durchschnittsalter lag im Inland (exkl. Lehrlinge) bei rd. 46,1 (Vj: rd. 45,9) Jahren. Der Frauenanteil (inkl. Lehrlingen) betrug 12,3% (Vj: 11,7%).

Die Mitarbeiterstruktur im ÖBB-Konzern

Anzahl MitarbeiterInnen Köpfe	31.12.2017	31.12.2016	Veränderung		Durchschnitt	
			Stichtag	in %	2017	2016
Angestellte	12.302	11.518	784	7%	11.968	11.189
ArbeiterInnen	7.087	6.273	814	13%	6.747	6.032
MitarbeiterInnen mit Definitivstellung	21.718	22.474	-756	-3%	22.101	22.865
Gesamt aktive MitarbeiterInnen	41.107	40.265	842	2%	40.816	40.086
Lehrlinge*	1.743	1.689	54	3%	1.562	1.495
Gesamt mit Lehrlingen	42.850	41.954	896	2%	42.378	41.581

*Zusätzlich waren im Geschäftsjahr 2017 über die Allgemeine Privatstiftung für berufliche Bildung 157 Lehrlinge beschäftigt.

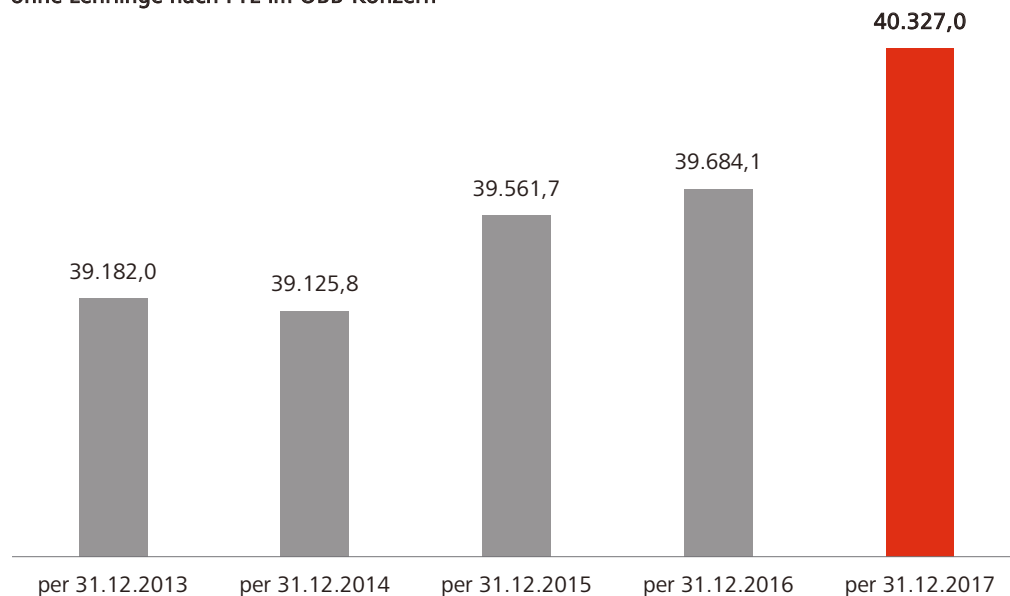
Anzahl MitarbeiterInnen FTE	31.12.2017	31.12.2016	Veränderung		Durchschnitt	
			Stichtag	in %	2017	2016
Angestellte	12.020,9	11.285,6	735,3	7%	11.709,6	10.962,7
ArbeiterInnen	7.013,9	6.213,8	800,1	13%	6.684,5	5.980,8
MitarbeiterInnen mit Definitivstellung	21.292,2	22.184,7	-892,5	-4%	21.731,1	22.615,1
Gesamt aktive MitarbeiterInnen	40.327,0	39.684,1	642,9	2%	40.125,2	39.558,6
Lehrlinge*	1.743,0	1.689,0	54,0	3%	1.562,1	1.495,3
Gesamt mit Lehrlingen	42.070,0	41.373,1	696,9	2%	41.687,3	41.053,9

*Zusätzlich waren im Geschäftsjahr 2017 über die Allgemeine Privatstiftung für berufliche Bildung 157 Lehrlinge beschäftigt.

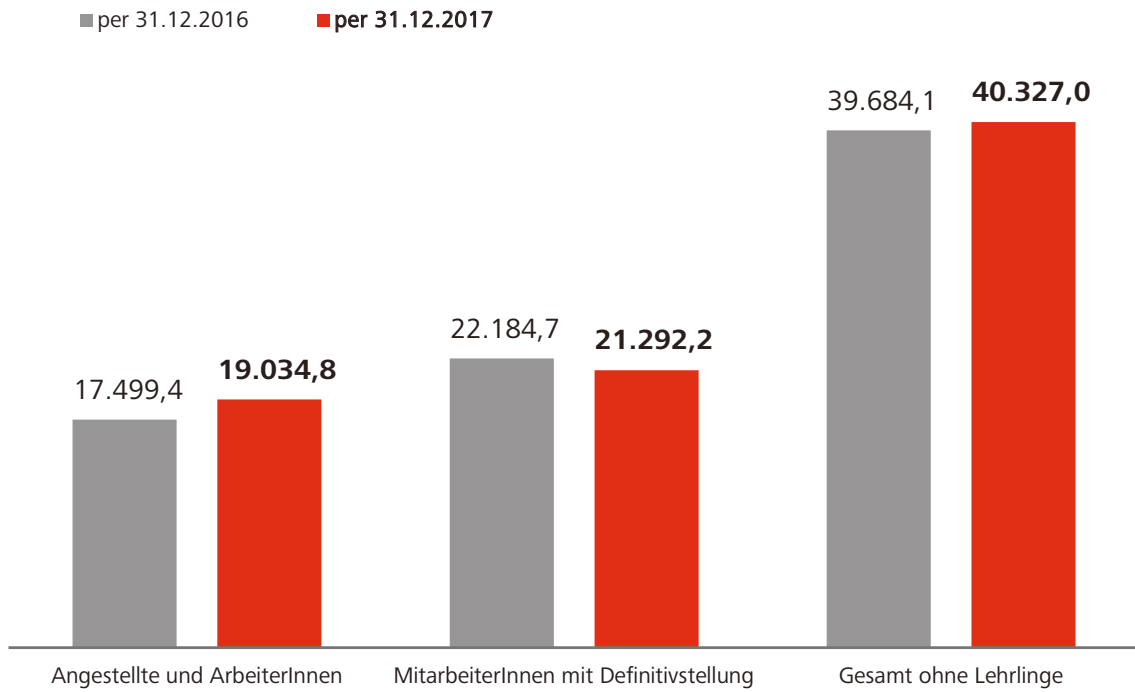
MitarbeiterInnen mit Definitivstellung sind ÖBB-Angestellte, die den „Allgemeinen Vertragsbedingungen für Dienstverträge bei den Österreichischen Bundesbahnen“ (AVB) unterliegen, vor dem 01.01.1995 eingetreten und aufgrund der Bestimmungen der AVB unkündbar sind.

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

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



Die Mitarbeiterstruktur nach FTE im ÖBB-Konzern



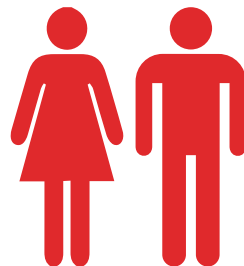
ÖBB-Holding AG
und sonstige Gesellschaften
8.895



Teilkonzern
Rail Cargo Austria
8.720



Teilkonzern
ÖBB-Personenverkehr
7.063



Teilkonzern
ÖBB-Infrastruktur
18.172

Die personalintensivste Unternehmenseinheit bildete zum 31.12.2017 der Teilkonzern ÖBB-Infrastruktur, auf den 42% aller MitarbeiterInnen (mit Lehrlingen) entfielen.

Lehrlingsausbildung im ÖBB-Konzern

Der ÖBB-Konzern bietet als größter technischer Lehrlingsausbilder österreichweit 22 Lehrberufe an. Aktuell bilden die ÖBB rund 1.900 junge Menschen zu hochqualifizierten FacharbeiterInnen aus. Während die Teilkonzerne ÖBB-Personenverkehr und Rail Cargo Austria Lehrlinge überwiegend in kaufmännischen Lehrberufen ausbilden, sind es bei der ÖBB-Infrastruktur AG und der ÖBB-Postbus GmbH vorrangig technische Berufsfelder. Die Ausbildung ist staatlich ausgezeichnet, und die LehrabsolventInnen erreichen jährlich zahlreiche Preise und Auszeichnungen bei Berufswettbewerben. So erhielten die ÖBB zum Beispiel das Wiener Qualitätssiegel „TOP-Lehrbetrieb“ 2015 bis 2018 und wurden mit ihren Lehrlingen in Tirol zweifacher Landessieger in den Bereichen Elektrotechnik & Maschinenbautechnik sowie jeweils in Niederösterreich und Wien Landessieger im Bereich Elektrotechnik.

Die ÖBB fördern darüber hinaus auch die „Lehre mit Matura“ und eröffnen somit ihren Lehrlingen eine Möglichkeit der Weiterqualifizierung. Neben der fachlichen Ausbildung steht auch die Förderung der sozialen Kompetenz im Vordergrund. 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 17% 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.

Aktuell werden rd. 67,5 Mio. EUR in den Neu- und Umbau von fünf Lehrwerkstätten und einem Lehrlingsheim investiert. Darunter 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.

Konzernpersonalentwicklung

Die Konzernpersonalentwicklung bündelt strategisch relevante Weiterbildungsaktivitäten für unterschiedliche Managementebenen, ExpertInnen und MitarbeiterInnen und unterstützt damit den Know-how-Aufbau und die konzernweite Vernetzung. Ein weiterer Fokus liegt in der fachlichen Prozessdefinition und Implementierung konzernweiter Projekte. So wurde 2017 ein Learning-Management-System (eine moderne HR-IT-Lösung, in der das Bildungsangebot des ÖBB-Konzerns verfügbar ist) implementiert und die konzernweite Bildungsbedarfsplanung erstmalig über dieses Tool umgesetzt.

Im Rahmen der ÖBB akademie wurden 2017 insgesamt neun Lehrgänge für Führungskräfte und ExpertInnen abgeschlossen. Im September 2017 startete mit 14 BerufseinsteigerInnen das nunmehr siebte Programm „trainees für mobilität“ für HochschulabsolventInnen mit technischer oder betriebswirtschaftlicher Ausbildung. Ebenfalls im September starteten fünfzehn Nachwuchskräfte im neuen Traineeprogramm SAP Juniors, mit der Zielsetzung, SAP ExpertInnen im ÖBB Konzern aufzubauen.

Das 18 Monate dauernde Programm „MORE! Juniors“ konnte im Oktober erfolgreich abgeschlossen werden. In diesem speziellen Traineeprogramm wurden JungakademikerInnen im Bereich Rechnungswesen in den ÖBB-Konzern integriert und ausgebildet.

Das Team ÖBB bildung bietet im ÖBB Bildungskatalog mit mehr als 180 verschiedenen Kurstiteln eine breite Bandbreite an berufsbezogenen und fachübergreifenden Trainings an und konnte im Jahresverlauf rund 8.000 TeilnehmerInnen begrüßen.

Die kontinuierliche Förderung und Entwicklung der MitarbeiterInnen ist ein entscheidender Erfolgsfaktor für die Zukunft. Um diese Herausforderung professionell zu gewährleisten, werden die Aus- und Weiterbildungsangebote der Konzernpersonalentwicklung laufend evaluiert und weiterentwickelt. Im Jahr 2017 lag der Schwerpunkt bei der Weiterentwicklung und Neuausrichtung der Angebote für TeamkoordinatorInnen und Führungskräfte sowie in der Entwicklung integrierter Lernformen wie Blended Learning (Kombination von Präsenzveranstaltungen und E-Learning).

Employer Branding

In den kommenden sechs Jahren steht der ÖBB-Konzern einer besonderen Herausforderung gegenüber: Neben sich 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.

Gleichstellung im ÖBB-Konzern

Um das strategische Ziel, der Erhöhung des Frauenanteils und somit der Vielfalt zu erreichen, werden zahlreiche Maßnahmen gesetzt, die zu greifen beginnen. Dazu zählen gezieltes Recruiting insbesondere von weiblichen Lehrlingen, Kooperationsprogramme mit Schulen wie das „Girls! Tech-Camp“, ein ÖBB/IBM-Technikcamp für Schülerinnen, Frauenplätze bei Ausbildungsprogrammen der ÖBB akademie, Laufbahnworkshops, spezifische Coaching-Angebote für Frauen, Workshops zu Gender- und Diversity-Management und zum Gleichbehandlungsgesetz. Des Weiteren gibt es Angebote zur Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben wie die Kinderbetreuung in den betriebsnahen Kindergärten (Timi's Mini MINTs mit Schwerpunkt in den Fächern Mathematik, Information, Naturwissenschaft und Technik) oder die stundenweise Kinderbetreuung durch Flying Nannies. Bei den Weiterbildungsprogrammen der ÖBB akademie liegt der Frauenanteil bei 27%. 37,5% der Aufsichtsratsmandate (Berechnung gem. Gleichbehandlungsgesetz) wurden zum Bilanzstichtag von Frauen gehalten.

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. Neben dem Ausbildungsprojekt der ÖBB-Infrastruktur AG für jugendliche Geflüchtete wird der Fokus in der Zusammenarbeit mit dem AMS auch auf weibliche Jugendliche mit Asylstatus gelegt.

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. Die ÖBB-Gesundheitsstrategie basiert auf den drei Säulen „Gesundheitsförderung und Prävention“, „Gesundheit als Führungsaufgabe“ und „Betriebliche Wiedereingliederung“. Zum Thema „Gesundheit als Führungsaufgabe“ wurde neben der Einführung des Präsenzmanagements ein Handbuch „Gesundes Führen, was tun ...“ erarbeitet, welches Führungskräfte in schwierigen Gesprächssituationen zu Themen der psychischen Gesundheit unterstützen soll. Das Handbuch soll im Zuge einer Schulung an alle Führungskräfte verteilt werden. Die „Betriebliche Wiedereingliederung“ begleitet und unterstützt erkrankte und/oder verunfallte MitarbeiterInnen bei der Wiedererlangung ihrer Arbeitsfähigkeit und bei ihrer Rückkehr in den Beruf. Die Unterstützung erfolgt durch ein interdisziplinäres Team mit hoher Fachkompetenz. 2017 war das Angebot für rd. 50% der MitarbeiterInnen 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 AIVG 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.

ÖBB-Mitarbeiterbefragung

Nach drei konzernweiten Mitarbeiterbefragungen wurde diese im Jahr 2017 einem Redesign unterzogen. Der Fragebogen wurde verschlankt und optisch ansprechender gestaltet. Darüber hinaus wird der Fokus auf die Onlineteilnahme gelegt. Die Mitarbeiterbefragung NEU wird im 2. Quartal 2018 durchgeführt.

D.3. Forschungsbericht

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

Die Innovationsaktivitäten des ÖBB-Konzerns orientieren sich dabei nicht nur an den strategischen Zielen und den aktuellen Trends, sondern sind vor allem auch bedarfsorientiert und leiten sich von aktuellen Herausforderungen ab. Technische Schwerpunktthemen werden unter anderem im Bereich Automatisierung, den alternativen Antriebstechnologien und neuen Methoden und Möglichkeiten bei der Instandhaltung gesehen. Ein weiteres technisches Schwerpunktthema ergibt sich durch Big Data Analytics. Durch „predictive“ bzw. „condition-based maintenance“ erwartet man sich in der Instandhaltung von Rollmaterial und Infrastruktur Effizienzsteigerungen und Kosteneinsparungen.

Übersicht, Orientierung und Priorisierung sind die Ziele der ÖBB Innovationslandkarte. MitarbeiterInnen haben dabei die Möglichkeit, sich im Intranet anhand von zehn Innovationsfeldern und Innovationsschwerpunkten über die strategische Ausrichtung und das Projektportfolio zu informieren.

Neben der konventionellen Forschung und Entwicklung werden anhand von ÖBB Open Innovation Challenges aktuelle Themenstellungen durch Interaktion mit KundInnen, Partnern, Start-ups, MitarbeiterInnen, Universitäten und FHs bearbeitet. In der ÖBB Ideenwerkstatt, als betriebliches Vorschlagswesen für alle MitarbeiterInnen, haben MitarbeiterInnen die Möglichkeit, mit eigenen Ideen einen persönlichen Beitrag zur Weiterentwicklung des Unternehmens zu leisten.

Viele ÖBB Projekte werden 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 im ÖBB-Konzern 97 F&E-Projekte in Bearbeitung. Das aktuelle Projektportfolio hat ein Gesamtvolumen von rd. 26,8 Mio. EUR (über die gesamte Laufzeit der aktuell laufenden Projekte ohne Abzug von Förderungen).

D.4. Umweltbericht

Als führender Anbieter von umweltfreundlicher Mobilität verpflichten sich die ÖBB zu einer umfassenden Nachhaltigkeit: wirtschaftlich, ökologisch und sozial. Die ÖBB berücksichtigen dabei Nachhaltigkeitsaspekte entlang der gesamten Wertschöpfungskette – von der Beschaffung über die Produktion und Nutzung bis hin zur Entsorgung.

Der ÖBB-Konzern stellt seine CSR- und Nachhaltigkeitsperformance in einem speziellen Nachhaltigkeitsbericht dar. Die berichteten Inhalte spiegeln die für die Geschäftstätigkeit relevanten und materiellen Aspekte wider. Der ÖBB Nachhaltigkeitsbericht 2016/2017 wurde in Übereinstimmung mit den Vorgaben für die G4-„Kern“-Option der Global Reporting Initiative (GRI) erstellt.

Um den Nachhaltigkeitsvorteil der ÖBB zu sichern und weiterhin der Vorreiter für umweltfreundliche Mobilitätslösungen in Österreich zu bleiben, wurden strategische Handlungsfelder definiert. Diese leiten sich aus dem Nachhaltigkeitsverständnis der ÖBB ab und skizzieren den Weg, auch in Zukunft nachhaltig und verantwortungsvoll zu handeln. Die Handlungsfelder unterstützen bestehende Konzernziele und stellen langfristige Win-win-Situationen für die Gesellschaft, die Umwelt und die ÖBB sicher.

Der Klimawandel ist eine der großen Herausforderungen unserer Zeit. Die ÖBB tragen mit ihren Verkehrsleistungen einen wesentlichen Teil zum Klimaschutz Österreichs bei. 2,9 Mio. t pro Jahr CO₂-Emissionen werden durch die ÖBB Verkehrsleistungen auf der Schiene in Österreich eingespart. Einen wichtigen Beitrag zur positiven CO₂-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 CO₂-Emissionen von 147.677 t CO₂ seit 2006, haben die ÖBB im Jahr 2017 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.

Der Bahnsektor 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.

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.

Die ÖBB planen einen raschen Ausstieg aus der Anwendung von Glyphosat und haben 2017 angekündigt, noch deutlich vor Ablauf der EU-Frist von fünf Jahren aus der Nutzung von Glyphosat auszusteigen. Gemeinsam mit Global 2000 wird im Rahmen eines Forschungsprojekts intensiv nach einer Alternative zum Unkrautvernichtungsmittel gesucht.

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.

D.5. Barrierefreiheit

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

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

Ticketkauf

Es wurden viele einzelne Schritte gesetzt, damit unsere KundInnen einfach und rasch ein Ticket für ihre Reise erwerben können. Diese Verbesserungen umfassen sowohl den Online- als auch den mobilen Verkauf über Mobiltelefone und Tablets. Weiters wurde der Verkauf von Tickets beim Ticketautomaten leichter und nahezu barrierefrei gestaltet.

Nah- und Fernverkehr

Die Barrierefreiheit der Züge wird laufend durch neues Wagenmaterial verbessert: So wurde beim neuen Nahverkehrszug ÖBB Cityjet, der seit Fahrplanwechsel 2015/2016 unterwegs ist, besonderer Wert auf bequeme Niederflureinstiege, breite Portale, offene Übergänge und stärkere Farbkontraste für Reisende mit Sehbehinderung gelegt. 2017 kamen im Nahverkehr bereits 85 Cityjet-Garnituren, 187 Talent-Garnituren, 60 Desiro-Garnituren und 67 Doppelstockwagen als barrierefreie Niederflurfahrzeuge zum Einsatz. Im Fernverkehr waren 60 Railjet-Garnituren im Einsatz. Diese verfügen über einen fahrzeuggebundenen Hebelift sowie drei Plätze für RollstuhlfahrerInnen, die auch mit Steckdosen zum Laden für Rollstuhlbatterien ausgestattet sind. Für Reisende mit Sehbehinderung sind taktile Elemente vorhanden, darüber hinaus ist für den Blindenführhund ein eigener Platz vorgesehen. Mit dem Multifunktionswagen ist es auch für Reisende im Rollstuhl möglich, im Nachtreiseverkehr in einem Liegewagenabteil mit Begleitperson zu verreisen.

Postbus

Alle neu beschafften Niederflurfahrzeuge sind mit mechanischer und elektrischer Klapprampe ausgestattet. Die Ausstattung eines Sitzplatzes für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste gehört bereits zum Standard. Die Sondernutzungsfläche ist mit einem Rückhaltesystem ausgestattet. 2017 sind rd. 88% des Busfuhrparks barrierefrei.

Intercitybusse

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

Infrastruktur

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

Jährlich werden rd. zehn weitere Bahnhöfe barrierefrei gestaltet. 2017 lagen die Schwerpunkte in Niederösterreich, Tirol, der Steiermark und Kärnten. Dieser Weg der Modernisierung von Bahnhöfen und Haltestellen wird auch 2018 konsequent im Netz der ÖBB-Infrastruktur AG fortgesetzt.

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 noch besser eingegangen werden.

D.6. Sicherheit

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

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

Erkenntnisse aus Vorfällen, Unfalluntersuchungen, internen Prüfungen (Sicherheitskontrollen, Audits etc.) sowie dem Trendmonitoring münden in konzernweit abgestimmte Maßnahmen bei den Sicherheitsprogrammen. Die Sicherheitsmanagementsysteme, das Trendmonitoring sowie die Sicherheitsprogramme tragen wesentlich dazu bei, Sicherheitsrisiken rechtzeitig zu erkennen, proaktiv Maßnahmen abzuleiten und Restrisiken zu beherrschen.

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.

Im Jahr 2017 hat sich im Vergleich zum Vorjahr die betriebliche Sicherheit im Konzern verbessert und der Fünf-Jahres-Schnitt konnte knapp unterschritten werden.

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.

D.7. Pünktlichkeit

Pünktlichkeit ist ein zentraler Baustein der Identität des ÖBB-Konzerns. Als pünktlichste Bahn der EU ist es Teil der täglichen Aufgabe, das Kundenversprechen Pünktlichkeit zu erfüllen und unter Berücksichtigung der sich verändernden Rahmenbedingungen (vernetztes Angebot, hohe Verkehrsdichte, stärkere Nachfrage) die Betriebsqualität weiterzuentwickeln. Im Jahr 2017 waren 85,5% der ÖBB-Züge im Fernverkehr und 96,4% der ÖBB Züge im Nahverkehr pünktlich.

Zu den aktuellen Herausforderungen zählen das aktive Management von Einschränkungen (z. B. durch Baumaßnahmen) entlang einer Streckenachse, sowohl in der Planung als auch in der täglichen Betriebsabwicklung. Um die Zuverlässigkeit von Anlagen und Fahrzeugen zu erhöhen, wird auf Investitionen in neue Technologien und Innovationen gesetzt, damit Instandhaltung gezielter durchgeführt und mögliche Ausfälle frühzeitig prognostiziert werden können.

Aktuell entstehen rund ein Drittel aller Verspätungen im ÖBB Verkehr durch unpünktliche Züge aus dem Ausland. Im Rahmen des Pünktlichkeitsmanagements ist daher eine intensive Zusammenarbeit mit den Nachbarbahnen notwendig.

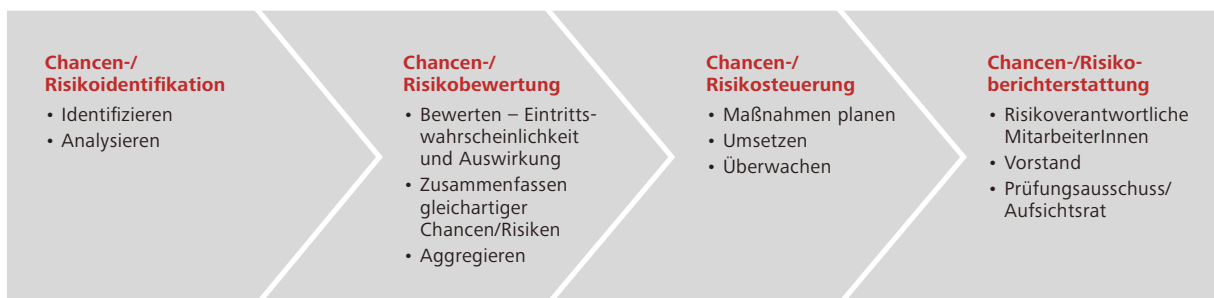
E. Chancen- und Risikobericht

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

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

Die verbindliche Konzernrichtlinie und das ebenfalls konzernweit verbindliche Chancen- und Risikomanagement-Handbuch definieren Regeln, Spielräume und Mindestanforderungen des Risikomanagements für alle einbezogenen Unternehmenseinheiten. Das oberste Ziel der Risikopolitik bildet die uneingeschränkte Absicherung der 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-Holding AG erstellt, der die wichtigsten Risiken und die entsprechenden Gegenmaßnahmen oder Chancen abbildet. Auf dieser Grundlage können dem Aufsichtsrat sowie dem Prüfungsausschuss der ÖBB-Holding AG und der Konzerngesellschaften umfassende Informationen zur aktuellen Chancen- und Risikosituation zur Verfügung gestellt werden.

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

Strategie

Um das Risiko einer Nichterreichung von Strategiezielen zu mindern, wird ein regelmäßiges Controlling der strategischen Maßnahmen durchgeführt.

Operativer Betrieb

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

Absatz und Vertrieb

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

Personal, Führung und Organisation

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

Recht und Haftung

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

Einkauf und Beschaffung

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

Informationsverarbeitung

Systemausfälle können bei den operativen Teilbereichen Mehraufwendungen und Umsatzeinbußen auslösen. Es werden laufend Maßnahmen zur Erhöhung der Verfügbarkeit der IT (z. B. Ausstattung der Serverräume) sowie Vertraulichkeit (z. B. 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 und Beteiligungen

In diesem Risikofeld werden Töchter und Beteiligungen, die aufgrund ihres geringen Ergebnisbeitrags nicht vollinhaltlich im Risikomanagement eingebunden sind, betrachtet. Hier besteht das Risiko, dass Budgetwerte nicht erreicht werden und Anlagevermögen im Zuge von Werthaltigkeitstest abgewertet und Wertberichtigungen von Beteiligungen erforderlich sind. 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 des ÖBB-Konzerns (Forderungen und Verbindlichkeiten aus der Finanzierungstätigkeit, Forderungen und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie Finanzanlagen und Wertpapiere) ist in der Bilanz ersichtlich. Detaillierte Informationen finden sich in den entsprechenden Angaben im Anhang zum Konzern-Jahresabschluss.

Derivative Finanzinstrumente

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

Der Großteil der konzernweit eingesetzten Derivate (rd. 97% [Vj: 98%] nach Nominale) sind nicht strukturierte Standardabsicherungsgeschäfte (Plain-Vanilla-Zinsswaps). Ein Anteil von 3% (Vj: 2%) des Nominales entfällt auf ein strukturiertes Derivat. Dieses eine strukturierte Derivat hat ein Gesamtnominale von 20,0 Mio. EUR mit Laufzeit bis 2022.

Risikodefinition und Risikomanagement in Bezug auf Finanzinstrumente

Die ÖBB-Holding AG, die Finanzgeschäfte im Namen und auf Rechnung von Konzerngesellschaften nur nach deren Zustimmung und auf Basis deren Auftrags durchführt, hat ein risikoorientiertes Kontrollumfeld geschaffen, das u. a. Richtlinien und Abläufe für die Beurteilung von Risiken, die Genehmigung, das Berichtswesen und die Überwachung von Finanzinstrumenten umfasst. Oberste Priorität nimmt bei allen Finanzaktivitäten der Schutz des Vermögens der Konzerngesellschaften ein. Eine wesentliche Aufgabe der damit beauftragten Abteilung Konzernfinanzen ist die Identifizierung, Bewertung und Begrenzung finanzwirtschaftlicher Risiken. Risikobegrenzung bedeutet nicht 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, die über die Zahlung von Bargeld oder die Lieferung eines anderen finanziellen Vermögenswerts beglichen werden, haben könnte. Somit ist die konsequente Sicherstellung der Liquidität aller Konzerngesellschaften durch Liquiditätsplanungen, die Vereinbarung ausreichender Kreditlinien und eine ausreichende Diversifizierung der Kreditgeber eine der Hauptaufgaben der Abteilung Konzernfinanzen des ÖBB-Konzerns.

Zinsänderungsrisiko

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

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

Währungsrisiko

Die Gesellschaften des ÖBB-Konzerns unterliegen nahezu keinen Fremdwährungsrisiken. Die Finanzierungen sind überwiegend in Euro denominated. Nur die Gesellschaften in Ungarn und in der Tschechischen Republik haben anteilmäßig sehr geringe Finanzierungen in lokaler Währung aufgenommen.

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

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

Kontrahentenrisiko

Das Kontrahentenrisiko erfasst das Schadenspotenzial hinsichtlich Nichterfüllung finanzieller Verpflichtungen durch Geschäftspartner (vorwiegend Geldmarktgeschäfte, Veranlagungen, barwertig positive Swappgeschäfte). 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. Nach wie vor ist es Teil der ÖBB Strategie, das bestehende Risiko der Transaktionen aktiv zu managen und wirtschaftlich akzeptable Beendigungsmöglichkeiten zu nutzen. Diese Strategie wird auch in Zukunft verfolgt. Nähere Angaben zu den Cross-Border-Leasing-Verträgen finden sich unter Erläuterung 30.3. der Erläuterungen zum Konzernabschluss.

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 unter anderem 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 Organisations 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 die anzuwendenden Regelwerke und internen Vorgaben umfassend bekannt und verfügbar sind. Aus dem oben erwähnten Weiterentwicklungsprojekt resultieren konkrete Vorgaben, etwa auf Basis vorliegender Prozesslandkarten, wie 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, wobei zu den identifizierten IKS-Schlüsselkategorien ein Set an generischen Schlüsselrisiken ausformuliert wurde, die von allen Konzerngesellschaften durch adäquate Kontrollen direkt und verpflichtend zu adressieren sind.

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

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

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 sowohl beispielsweise Aspekte wie die Modernisierung, Zusammenführung und Entschlackung des SAP-ERP-Systems als auch die Entwicklung eines neuen Ansatzpunktes 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-Holding AG, über die wirtschaftliche Entwicklung des Konzerns in Form von konsolidierten Darstellungen informiert.

F. Anmerkungen zum Lagebericht

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

Wien, am 04.04.2018

Der Vorstand

Mag. (FH) Ing. Andreas Matthä

Mag. Josef Halbmayr MBA

»Mit der Arbeit für ein umweltfreundliches Verkehrsunternehmen konnte ich mich besonders identifizieren.«

WERNER PREM, Management von Neu-/Ausbauprojekten, mit seinem Nachfolger THOMAS FRUHMANN (mehr zum Thema Generationenwechsel ab Seite 30)



Konzernabschluss

Konzernabschluss

Konzern-Gesamtergebnisrechnung 2017

Konzern-Gewinn-und-Verlust-Rechnung 2017

	Erläuterung	2017 in TEUR	2016 in TEUR
Umsatzerlöse	4	5.521.844,0	5.246.752,9
Bestandsveränderungen		694,8	2.335,7
Andere aktivierte Eigenleistungen	5	359.528,7	368.118,6
Sonstige betriebliche Erträge	6	872.793,0	798.590,6
Gesamterträge		6.754.860,5	6.415.797,8
Aufwendungen für Material und bezogene Leistungen	7	-1.926.352,4	-1.730.437,4
Personalaufwand	8	-2.543.232,0	-2.478.453,6
Abschreibungen	9	-1.033.276,7	-967.704,0
Sonstige betriebliche Aufwendungen	10	-461.905,0	-427.810,3
Betriebsergebnis (EBIT ohne Ergebnis aus nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmen)		790.094,4	811.392,5
Ergebnis aus nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmen	17	3.030,6	2.523,8
Zinserträge	11	30.131,1	46.746,6
Zinsaufwendungen	11	-654.126,5	-698.566,4
Sonstiger Finanzertrag	12	49.373,1	34.941,5
Sonstiger Finanzaufwand	12	-42.206,0	-30.816,9
Finanzergebnis inkl. Ergebnis aus nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmen		-613.797,7	-645.171,4
Ergebnis vor Ertragsteuern (EBT)		176.296,7	166.221,1
Ertragsteuern	13	-9.122,1	-5.181,4
Konzernjahresergebnis		167.174,6	161.039,7
Konzernjahresergebnis anteilig zugerechnet:			
dem Aktionär des Mutterunternehmens		175.812,4	160.269,6
den nicht beherrschenden Gesellschaftern		-8.637,8	770,1

Konzern-Gesamtergebnisrechnung 2017

Sonstiges Ergebnis 2017

	Erläuterung	2017 in TEUR	2016 in TEUR
Konzernjahresergebnis		167.174,6	161.039,7
Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste	24	2.994,2	-4.470,9
Posten, die in künftigen Perioden nicht in die Gewinn-und-Verlust-Rechnung umgegliedert werden		2.994,2	-4.470,9
Cashflow Hedges	24	25.906,7	12.989,8
Available-for-Sale-Rücklage	24	-2.014,0	-1.569,3
Unrealisiertes Ergebnis aus der Währungsumrechnung	24	-234,3	4.293,4
Posten, die in künftigen Perioden in die Gewinn-und-Verlust-Rechnung umgegliedert werden		23.658,4	15.713,9
Sonstiges Ergebnis		26.652,6	11.243,0
Konzerngesamtergebnis		193.827,2	172.282,7
Konzerngesamtergebnis anteilig zugerechnet:			
dem Aktionär des Mutterunternehmens		202.465,0	171.512,6
den nicht beherrschenden Gesellschaftern		-8.637,8	770,1

Konzern-Bilanz per 31.12.2017

Vermögen	Erläuterung	31.12.2017 in TEUR	31.12.2016 in TEUR
Langfristige Vermögenswerte			
Sachanlagen	14	25.575.630,7	24.385.698,5
Immaterielle Vermögenswerte	15	744.663,0	718.653,2
Als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien	16	158.772,4	160.008,0
Nach der Equity-Methode bilanzierte Unternehmen	17	61.331,0	61.200,3
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	18	310.510,5	312.475,3
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	20	156.629,7	149.704,1
Latente Steueransprüche	13	75.689,4	89.055,6
		27.083.226,7	25.876.795,0
Kurzfristige Vermögenswerte			
Vorräte	21	244.206,6	220.712,3
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	20	564.456,5	544.529,7
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	20	309.525,5	306.442,0
Forderungen aus Ertragsteuern	13	489,6	665,2
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	18	35.471,7	241.287,0
Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte	19	979,5	7.818,4
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	22	112.617,1	145.819,7
		1.267.746,5	1.467.274,3
		28.350.973,2	27.344.069,3
Eigenkapital und Schulden			
Eigenkapital			
Grundkapital	23	1.900.000,0	1.900.000,0
Kapitalrücklagen	24	260.812,2	260.812,2
Andere Rücklagen	24	-106.933,7	-130.592,0
Erwirtschaftetes Ergebnis	24	244.094,0	57.378,0
dem Aktionär des Mutterunternehmens zurechenbares Eigenkapital		2.297.972,5	2.087.598,2
Anteile nicht beherrschender Gesellschafter	23	7.915,4	5.520,5
		2.305.887,9	2.093.118,7
Langfristige Schulden			
Finanzverbindlichkeiten	25	22.839.416,6	20.550.583,9
Rückstellungen	26	513.235,7	475.917,2
Sonstige Verbindlichkeiten	27	51.222,1	62.581,5
Latente Steuerschulden	13	13.287,7	13.862,8
		23.417.162,1	21.102.945,4
Kurzfristige Schulden			
Finanzverbindlichkeiten	25	709.870,9	2.248.201,3
Rückstellungen	26	172.198,8	207.078,5
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	27	748.510,0	937.173,2
Sonstige Verbindlichkeiten	27	997.343,5	755.552,2
		2.627.923,2	4.148.005,2
		28.350.973,2	27.344.069,3

Konzern-Geldflussrechnung 2017

	Erläuterung	2017 in TEUR	2016 in TEUR
Ergebnis vor Ertragsteuern (EBT)		176.297	166.221
Unbare Aufwendungen und Erträge			
+ Abschreibung auf Sachanlagen, immaterielle Vermögenswerte und als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	9	1.208.778	1.149.182
+ Abschreibung / - Zuschreibung auf langfristige finanzielle Vermögenswerte		158	908
- Auflösung von Kostenbeiträgen von Dritten	9	-175.502	-181.478
+ Verluste / - Gewinne aus dem Abgang von Sachanlagen, immateriellen Vermögenswerten und als Finanzinvestition gehaltene Immobilien		-50.189	-27.570
+ Verluste / - Gewinne aus dem Abgang von finanziellen Vermögenswerten		0	2.528
- wechselkursbedingte Gewinne / + wechselkursbedingte Verluste		327	57
- sonstige zahlungsunwirksame Erträge / + sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen		410	-2.200
+ Zinsaufwand	11	654.127	698.566
- Zinsertrag	11	-30.131	-46.747
Veränderungen der Vermögenswerte und Schulden			
- Zunahme / + Abnahme von Vorräten	21	-25.051	-14.297
- Zunahme / + Abnahme der Forderungen aus L+L sowie anderer Vermögenswerte		-32.408	-56.204
+ Zunahme / - Abnahme der Verbindlichkeiten aus L+L sowie anderer Schulden und Abgrenzungen		204.604	211.878
+ Zunahme / - Abnahme von Rückstellungen	26	2.158	-26.209
- gezahlte Zinsen		-718.629	-743.413
+ erhaltene Zinsen		21.692	13.018
- gezahlte Ertragsteuern	13	-7.632	-6.590
Geldfluss aus der betrieblichen Tätigkeit a)		1.229.009	1.137.650
+ Einzahlungen aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten		93.523	60.378
- Auszahlungen für Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	14, 15	-2.449.522	-2.226.598
+ Einzahlungen aus dem Abgang von finanziellen Vermögenswerten		35	51.954
- Auszahlungen für Investitionen in finanzielle Vermögenswerte		-2.518	-1.718
+ Einzahlungen / - Rückzahlungen von Kostenbeiträgen von Dritten	14, 15	133.601	211.093
+ Einzahlungen aus dem Verkauf von konsolidierten Unternehmen und sonstigen Geschäftseinheiten		0	421
- Auszahlungen für den Erwerb von konsolidierten Unternehmen und sonstigen Geschäftseinheiten		-11.515	-12.438
+ Erhaltene Dividenden		1.502	7.736
+ Tilgung von gewährten Krediten (aus Investitionstätigkeit)		3	2
Geldfluss aus der Investitionstätigkeit b)		-2.234.891	-1.909.170
- Auszahlungen an nicht beherrschende Gesellschafter		-970	-771
+ Einzahlungen aus der Begebung von Anleihen und Aufnahme von Finanzkrediten	25	3.270.084	2.201.666
- Auszahlungen für die Tilgung von Anleihen und Finanzkrediten		-2.168.298	-1.506.346
- Auszahlungen für Finance-Lease-Finanzierungen		-13.723	-12.274
+ Einzahlung aus Gewährung / - Auszahlung für Tilgung von sonstigen Darlehen		-112.602	-28.023
Geldfluss aus der Finanzierungstätigkeit c)		974.491	654.252
Geldfluss aus der betrieblichen Tätigkeit a)		1.229.009	1.137.650
Geldfluss aus der Investitionstätigkeit b)		-2.234.891	-1.909.170
Free Cashflow (a+b)		-1.005.883	-771.521
Liquide Mittel zum Periodenbeginn		135.832	254.084
Foreign Currency Translation		269	-984
Veränderungen der liquiden Mittel aus den Geldflüssen (Cashflow) (a+b+c)		-31.392	-117.269
Liquide Mittel zum Periodenende		104.709	135.832

Hinsichtlich der Zusammensetzung des Fonds wird auf Erläuterung 34 verwiesen.

Aufstellung der Veränderung des Konzern-Eigenkapitals 2017

in TEUR	dem Aktionär des Mutterunternehmens zurechenbares Eigenkapital						Summe Eigenkapital	Anteile nicht beherrschender Gesellschafter	Gesamtes Eigen- kapital
	Grund- kapital	Kapital- rücklagen	Cashflow- Hedge- Rücklage	Available- for-Sale- Rücklage	Währungs- differenzen	Erwirt- schaftetes Ergebnis			
Stand 01.01.2016	1.900.000,0	260.812,2	-107.704,8	8.445,3	-47.046,4	-98.258,8	1.916.247,5	5.671,0	1.921.918,5
Konzernjahresergebnis						160.269,6	160.269,6	770,1	161.039,7
Sonstiges Ergebnis			12.989,8	-1.569,3	4.293,4	-4.470,9	11.243,0		11.243,0
Konzerngesamtergebnis			12.989,8	-1.569,3	4.293,4	155.798,7	171.512,6	770,1	172.282,7
Ausschüttungen an nicht beherrschende Gesellschafter								-920,6	-920,6
Effekte aus Kapitalkonsolidierungen						-161,9	-161,9	0,0	-161,9
Stand 31.12.2016	1.900.000,0	260.812,2	-94.715,0	6.876,0	-42.753,0	57.378,0	2.087.598,2	5.520,5	2.093.118,7

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

Die Anzahl der Aktien beträgt unverändert 190.000 Stück.

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

Erläuterungen zum Konzernabschluss per 31.12.2017

A. GRUNDLAGEN UND METHODEN

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

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

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

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

1. Rechnungslegungsgrundsätze

Die ÖBB-Holding AG ist gemäß § 244 Unternehmensgesetzbuch (UGB) verpflichtet, einen Konzernabschluss zu erstellen. Der Konzernabschluss zum 31.12.2017 wurde gemäß § 245a (2) UGB i. V. m der „IFRS-Verordnung“ in Übereinstimmung mit den vom International Accounting Standards Board („IASB“) verabschiedeten International Financial Reporting Standards („IFRS“, „IAS“) und den Interpretationen des International Financial Reporting Interpretation Committee („IFRIC“, „SIC“), welche zum 31.12.2017 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-Holding AG gemäß § 245a UGB einen befreienden Konzernabschluss nach international anerkannten Rechnungslegungsgrundsätzen auf.

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

Erläuterungen zu den geänderten oder neuen IFRS-Regelungen

Gegenüber dem Konzernabschluss zum 31.12.2016 haben sich folgende Standards und Interpretationen geändert bzw. waren aufgrund der Übernahme in das EU-Recht oder des Inkrafttretens der Regelung erstmals verpflichtend anzuwenden. Eine Auswirkung auf den Konzernabschluss ergab sich jedoch nur, wenn dies in der folgenden Tabelle mit „ja“ gekennzeichnet ist.

Überarbeitete und geänderte Standards/ Interpretationen		Geltend ab ¹⁾	wesentliche 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.

Standards/ Interpretationen		Geltend ab ¹⁾	voraussichtlich wesentliche Auswirkungen auf den Konzernabschluss
Neue Standards und Interpretationen			
IFRS 15	Umsatzerlöse aus Kundenverträgen	01.01.2018	nein
IFRS 9	Finanzinstrumente	01.01.2018	ja
IFRS 16	Leasingverhältnisse	01.01.2019	ja
IFRS 17	Versicherungsverträge	01.01.2021 ²⁾	nein
Änderungen zu Standards und Interpretationen			
IFRS 15	Klarstellung von IFRS 15	01.01.2018	nein
IFRS 2	Anteilsbasierte Vergütungen	01.01.2018	nein
IFRS 4	Anwendung von IFRS 9 gemeinsam mit IFRS 4 „Versicherungsverträge“	01.01.2018	nein
IAS 40	Veräußerungen von Finanzinvestition; als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	01.01.2018	nein
AIP 2014-2016	Verbesserungen zu IFRS	01.01.2018	nein
IFRIC 22	Geschäfte in fremder Währung und geleistete Vorauszahlungen	01.01.2018	nein
IFRS 9	Vorfälligkeitsregelungen mit negativer Ausgleichsleistung	01.01.2019	nein
IAS 28	Langfristige Zinsen bei assoziierten Unternehmen und Joint Ventures	01.01.2019 ²⁾	nein
IFRIC 23	Unsicherheit bezüglich der ertragsteuerlichen Behandlung	01.01.2019 ²⁾	nein
IAS 19	Planänderungen, -kürzungen oder -abgeltungen	01.01.2019 ²⁾	nein
AIP 2015-2017	Verbesserungen zu IFRS	01.01.2019 ²⁾	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-Konzern hat im Zuge dessen alle relevanten Themenfelder bei den wesentlichen Umsatzströmen (Personen- und Gepäckverkehr, Güterverkehr, Mieterlöse, Verwertungsobjekte, Infrastrukturbenützung, Instandhaltung und Wartung, Energielieferungen, Traktionsleistungen) evaluiert. Den Umsätzen liegen durchwegs Verträge zugrunde, die kurzfristig sind und bei denen im Wesentlichen keine variablen Entgelte vereinbart wurden. Bei den Umsatzerlösen wird keine signifikante Änderung der Höhe und des Ertragsrealisierungszeitpunkts erwartet. Das Ausmaß der geforderten Anhangangaben wird sich jedoch erweitern. Der ÖBB-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-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 Verlust-Rechnung (GuV) bewertet. Da im ÖBB-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 hat die Berechnung der erwarteten Zahlungsausfälle separat je nach Geschäftssegment (= Teilkonzerne) ermittelt. Der Konzern schätzt, dass die Anwendung der Wertminderungsvorschriften des IFRS 9 zum 01.01.2018 zu einem Anstieg der erfassten Wertminderungen um rd. 242 TEUR führt. Hinsichtlich weiterführender Informationen zu den Geschäftssegmenten wird auf Erläuterung 33 verwiesen.

Der Vorstand erwartet, dass die Wertminderung auf finanzielle Vermögenswerte in Zusammenhang mit CBL-Transaktionen zu einem Anstieg der Wertminderungen um rd. 3.302 TEUR führen wird.

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 Zahlungsmitteln- 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 01.01.2018 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 Erstansatz abgezinst und in den Folgejahren einerseits durch die Leasingzahlungen vermindert, andererseits durch Aufzinsung (unwinding) erhöht. Gleichzeitig wird ein Nutzungsrecht in Höhe des Barwerts der künftigen Leasingzahlungen aktiviert und in weiterer Folge linear abgeschrieben. Die bisherige Unterscheidung zwischen operating lease und finance lease entfällt somit. Für geringwertige Vermögenswerte sowie kurzfristige Leasingverträge muss diese Bilanzierung nicht zur Anwendung kommen. Für Leasinggeber sind die Regelungen des neuen Standards dagegen mit den bisherigen Vorschriften des IAS 17 vergleichbar. IFRS 16 enthält darüber hinaus Regelungen zu Sale-and-lease-back-Transaktionen sowie zu den erforderlichen Anhangangaben.

Die Auswirkung von IFRS 16 im Konzern wird derzeit im Rahmen von Arbeitsgruppen evaluiert. Die Passivierung 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. 353,9 Mio. EUR sowie die Schulden um rd. 367,4 Mio. EUR erhöhen. Der aus heutiger Sicht erwartete Differenzbetrag in Höhe von rd. 13,5 Mio. EUR soll mit dem Eigenkapital der Eröffnungsbilanz zum 01.01.2019 verrechnet werden. Das EBIT würde sich verbessern und das Finanzergebnis würde sich um jeweils rd. 6,5 Mio. EUR verschlechtern. Das EBT bliebe unverändert. Zudem wird der Umfang und der Detaillierungsgrad der Notesangaben ansteigen. Der Konzern plant, IFRS 16 nicht vorzeitig anzuwenden, sondern ohne Anpassung der Vorjahreswerte ab 01.01.2019 anzuwenden. Im Jahr 2018 werden der Konzernabschluss per 31.12.2017 sowie die erstmalige Anwendung per 01.01.2019 vorbereitet.

2. Konsolidierung und Konsolidierungskreis

Konsolidierungsgrundsätze

Bilanzstichtag

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

Währungsumrechnung

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

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

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

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

in EUR gerundet	Stichtagskurs		Jahresdurchschnittskurs	
	31.12.2017	31.12.2016	2017	2016
Bosnien und Herzegowina Mark (BAM)	1,956	1,956	1,956	1,956
Bulgarischer Lew (BGN)	1,956	1,956	1,956	1,956
Kroatische Kuna (HRK)	7,440	7,560	7,464	7,533
Neue Türkische Lire (TRY)	4,546	3,707	4,121	3,343
Polnische Zloty (PLN)	4,177	4,410	4,257	4,363
Rumänische Leu (RON)	4,659	4,539	4,569	4,490
Russische Rubel (RUB)	69,392	64,300	65,938	74,145
Tschechische Kronen (CZK)	25,535	27,021	26,326	27,034
Ungarische Forint (HUF)	310,330	309,830	309,190	311,440
US-Dollar (USD)	1,199	1,054	1,130	1,107

Konsolidierung

Tochterunternehmen (Kapitalkonsolidierung)

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

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

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

Unternehmenszusammenschlüsse

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

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

Transaktionen mit nicht beherrschenden Gesellschaftern ohne Verlust der Beherrschung

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

Assoziierte Unternehmen

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

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

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

Gemeinschaftsunternehmen

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

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

Schuldenkonsolidierung

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

Aufwands- und Ertragskonsolidierung

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

Zwischenergebniseliminierung

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

Zusammensetzung und Veränderung des Konsolidierungskreises

Der Konsolidierungskreis umfasst neben der ÖBB-Holding AG 72 (Vj: 65) weitere vollkonsolidierte sowie acht (Vj: neun) assoziierte Unternehmen und ein (Vj: ein) Gemeinschaftsunternehmen, die nach der Equity-Methode einbezogen werden, somit insgesamt 82 (Vj: 76) Unternehmen. Die in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen sind in Erläuterung 35 angeführt.

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

Änderung des Konsolidierungskreises in den Jahren 2016 und 2017

Der Konsolidierungskreis hat sich wie folgt entwickelt:

Konsolidierungskreis	Voll-konsolidierung	Konsolidierung nach der Equity-Methode	Gesamt
Stand 01.01.2016	61	10	71
<i>davon ausländische Gesellschaften</i>	28	7	35
Änderung des Konsolidierungskreises	4	0	4
Zugang (Kauf)	1	0	1
Stand 31.12.2016	66	10	76
<i>davon ausländische Gesellschaften</i>	33	7	40
Änderung der Konsolidierungsart nach Zukauf	1	-1	0
Änderung des Konsolidierungskreises	5	0	5
Zugang (Kauf)	1	0	1
Stand 31.12.2017	73	9	82
<i>davon ausländische Gesellschaften</i>	36	6	42

In Erläuterung 35 wird auf die Veränderungen des Konsolidierungskreises eingegangen.

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

Unternehmenskäufe

Die ÖBB-Technische Services-GmbH bildete gemeinsam mit der Stadler Rail AG, Bussnang (CH) das Joint Venture ÖBB STADLER Service GmbH, Linz. Der Konzern erwarb mit Wirkung vom 04.07.2017 60% der Anteile an der ÖBB STADLER Service GmbH, die bis zu diesem Zeitpunkt im alleinigen Eigentum der Stadler Rail AG stand. Die im Jahr 2011 gegründete Gesellschaft ist im Geschäftsbereich Wartungs- und Instandhaltungsleistungen an Schienenfahrzeugen tätig. Das Joint Venture hat die Instandhaltung der KISS-Flotte der WESTbahn zum Zweck. Für die ÖBB-Technische Services-GmbH bedeutet das Zusammengehen die Auslastungserhöhung ihres Wartungsstandorts in Wien West und den verstärkten Einstieg in das externe Instandhaltungsgeschäft. Die Stadler Rail AG bringt ihr großes Know-how im Bereich der Instandhaltung in das Joint Venture ein und kann die langjährige Zusammenarbeit mit der WESTbahn in Kooperation mit der ÖBB-Technische Services-GmbH in Wien weiterführen.

In den fünf Monaten bis zum 31.12.2017 trug das Tochterunternehmen Umsatzerlöse von rd. 4,0 Mio. EUR und ein Jahresergebnis von rd. 0,2 Mio. EUR zum Konzernergebnis bei. Hätte der Erwerb mit Wirkung 01.01.2017 stattgefunden, hätte das Unternehmen die Umsatzerlöse um weitere rd. 5,5 Mio. EUR bzw. das Betriebsergebnis um weitere rd. 0,3 Mio. EUR erhöht.

Dem Kaufpreis von rd. 9,4 Mio. EUR, der anhand von Zahlungsmitteln beglichen wurde, stand zum 01.08.2017, dem Zeitpunkt der Erstkonsolidierung, ein anteiliges Eigenkapital (ohne Kundenbeziehungen und darauf entfallende latente Steuern) von rd. 1,6 Mio. EUR gegenüber. Der beizulegende Zeitwert wurde aufgrund der finalen Verteilung des Kaufpreises auf die Vermögenswerte und Schulden mittels der Partial Goodwill-Methode ermittelt. Der daraus resultierende Unterschiedsbetrag nach Zeitwertanpassungen von rd. 0,2 Mio. EUR kann wie folgt aufgeteilt werden:

Ableitung Unterschiedsbetrag	in TEUR
Kaufpreis	9.350
anteiliges Eigenkapital (vor Berücksichtigung von Kundenbeziehungen und latenter Steuern) per 01.08.2017	-1.640
Unterschiedsbetrag	7.710
Kundenbeziehung (60%)	-10.062
Unterschiedsbetrag nach Zeitwertanpassungen	-2.352
Latente Steuern	2.516
Unterschiedsbetrag	163

Die im Zuge der Transaktion angefallenen Transaktionskosten sind in den sonstigen betrieblichen Aufwendungen enthalten. Es wurden keine Eventualverbindlichkeiten übernommen. Der verbleibende Unterschiedsbetrag wurde nicht als Firmenwert aktiviert, sondern ergebnisvermindernd ausgebucht. Den Anteilen nicht beherrschender Gesellschafter wurden Buchwerte in Höhe von rd. 6.124,8 TEUR zugewiesen.

Die erworbenen Vermögenswerte und Schulden zuzüglich zu den oben angeführten Kundenbeziehungen und den darauf entfallenden latenten Steuern, die zum Erwerbszeitpunkt angesetzt wurden, setzen sich wie folgt zusammen:

beizulegender Zeitwert zum Erwerbszeitpunkt	in TEUR
Langfristiges Vermögen	
Kundenbeziehungen	16.770,8
Übrige Anlagen	183,5
	16.954,3
Kurzfristiges Vermögen	
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	2.010,1
Vorräte	9.106,5
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	3.281,3
	14.397,9
Langfristige Schulden	
Latente Steuern Kundenbeziehungen	-4.192,7
	-4.192,7
Kurzfristige Schulden	
Rückstellungen	-785,0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-10.885,9
Sonstige Verbindlichkeiten	-176,6
	-11.847,5
Summe des erworbenen Aktivnettovermögens zum beizulegenden Zeitwert (inkl. Kundenbeziehungen und latente Steuern)	15.312,0

Mit Wirkung von 13.12.2016 wurden von der INTEREUROPA, Globalni logistici servisi, d. n. s. r. o. (bis Februar 2017: INTEREUROPA-FLG, d. o. o.) erworben, womit die Rail Cargo Logistics – Austria GmbH 74% der Anteile hält. Das Tochterunternehmen fungiert als Speditions- und Logistikunternehmen in Slowenien und Südosteuropa und bietet Logistiklösungen auf verschiedenen Transportwegen an. Per 31.12.2016 wurde das Unternehmen noch nach der Equity-Methode konsolidiert, der Wechsel auf die Vollkonsolidierung erfolgte per 01.01.2017. Dadurch hat die Rail Cargo Logistics – Austria GmbH Stimmenmehrheit erreicht und kann positive Synergieeffekte, wie beispielweise bessere Kapazitätsauslastungen, erzielen. Der Kaufpreis von 220 TEUR wurde zur Gänze in Zahlungsmitteln beglichen.

Aus dem Wechsel von der Konsolidierung nach der Equity-Methode auf Vollkonsolidierung per 01.01.2017 ergab sich kein wesentlicher Konsolidierungseffekt. Es wurden weder Kundenbeziehungen, noch stille Reserven oder Firmenwerte aktiviert. 2017 trug das Tochterunternehmen Umsatzerlöse von rd. 8,8 Mio. EUR und ein Jahresergebnis von rd. 0,2 Mio. EUR zum Konzernergebnis bei. Die erworbenen Vermögenswerte hatten per 01.01.2017 einen Fair Value von insgesamt rd. 2,0 Mio. EUR und bestehen vor allem aus Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von rd. 1,6 Mio. EUR sowie sonstigen Forderungen und Zahlungsmitteln in Höhe von rd. 0,4 Mio. EUR. Dem gegenüber stehen Rückstellungen in Höhe von rd. 0,5 Mio. EUR, Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von rd. 1,2 Mio. EUR und sonstige Schulden von rd. 0,1 Mio. EUR, womit das erworbene Aktivnettovermögen zum beizulegenden Zeitwert rd. 0,2 Mio. EUR ausmacht.

Am 30.04.2016 erwarb der Konzern alle Anteile an dem deutschen Güterbahnunternehmen PCT Private Car Train GmbH (nunmehr Rail Cargo Carrier - PCT GmbH), das bis zu diesem Zeitpunkt zur deutschen ARS-Altman Gruppe gehörte. Dem Kaufpreis von rd. 12,6 Mio. EUR (ohne Rahmenvereinbarung), der durch Zahlungsmittel beglichen wurde, stand zum 01.05.2016, dem Zeitpunkt der Erstkonsolidierung, ein Eigenkapital von rd. 0,5 Mio. EUR gegenüber. Der daraus resultierende Unterschiedsbetrag von rd. 12,1 Mio. EUR wurde auf rd. 5,7 Mio. EUR Kundenbeziehungen abzüglich rd. 1,7 Mio. EUR latenter Steuern und rd. 8,1 Mio. EUR Firmenwert aufgeteilt.

Erwerb eines Teilbetriebs

Per 01.01.2017 wurde der Teilbetrieb „Stückgut“ der Quehenberger Logistics GmbH, Straßwalchen durch die Q Logistics GmbH (bis 29.12.2016: European Contract Logistics – Austria GmbH), Wien im Wege einer Einbringung erworben. Als Gegenleistung wurde ein Teilgeschäftsanteil an der Q Logistics GmbH, der einer Beteiligung am Stammkapital der Q Logistics GmbH von 40% entspricht veräußert. Dadurch hat sich der Anteil des Konzerns an der Q Logistics GmbH von 100% auf 60% verringert. Der Teilbetrieb „Stückgut“ der Quehenberger Logistics GmbH umfasst sämtliche Vermögensgegenstände, Rechtspositionen und Arbeitnehmer, die dem Stückgutgeschäft der Quehenberger Logistics GmbH zugeordnet sind. Die übernommenen Vermögenswerte und Schulden setzen sich zum Zeitpunkt der Erstkonsolidierung des Teilbetriebs per 01.01.2017 aus Sachanlagen (rd. 3.701 TEUR), Vorräten und sonstigen Vermögenswerten (rd. 420 TEUR), Leasingverbindlichkeiten (rd. 1.721 TEUR), Rückstellungen (rd. 3.821 TEUR) und

sonstigen Schulden (rd. 788 TEUR) sowie aus Miet- und Kundenverträge und dem Geschäfts-/Firmenwert (ausgenommen Firma selbst) zusammen. Das dabei übertragene Vermögen wurde mit dem beizulegenden Wert bewertet.

Bezogen auf den erworbenen Teilgeschäftsanteil wurde der beizulegende Zeitwert der Gegenleistung in Höhe von rd. 13.921 TEUR ermittelt und den zum 01.01.2017 vorhandenen anteiligen Nettovermögenswerten in Höhe von rd. -2.209 TEUR gegenübergestellt, sodass sich der Unterschiedsbetrag auf rd. 16.130 TEUR erhöhte. Es gab keinen Nettoszahlungsmittelzu- oder -abfluss. Transaktionskosten, die in diesem Zusammenhang anfielen, wurden unter den sonstigen betrieblichen Aufwendungen ausgewiesen.

In der folgenden Übersicht werden die erforderlichen Anpassungen der beizulegenden Zeitwerte sowie der darauf entfallenden latenten Steuer im Detail dargestellt. Der restliche verbleibende Unterschiedsbetrag in Höhe von rd. 11.581 TEUR wurde als Firmenwert eingestuft.

Ableitung Firmenwert (Full Goodwill-Methode) per 01.01.2017	in TEUR
Erbrachte Gegenleistung (40% Anteil ECL)	8.408
Minderheiten zu Fair Value	5.513
Kaufpreis inkl. Minderheiten	13.921
- anteiliges Nettovermögen zum 01.01.2017 (IFRS Eigenkapital Teilbetrieb Stückgut 100%)	-2.209
Unterschiedsbetrag Kaufpreis/Eigenkapital	16.130
Zeitwertanpassungen immaterielle Vermögenswerte (identifizierte Kundenbeziehungen)	-6.065
Unterschiedsbetrag nach Zeitwertanpassungen	10.065
Latente Steuern auf Kundenbeziehungen (25%)	1.516
Firmenwert (Full Goodwill) per 01.01.2017	11.581

Der Firmenwert ergibt sich einerseits aus den Synergieeffekten, die von der Einbringung des Teilbetriebs „Stückgut“ in den Konzern erwartet werden. Andererseits wird eine gestärkte Marktposition erwartet, was zu einer Verbesserung der Wettbewerbssituation beitragen sollte. Der Gesamtbetrag der aus der Transaktion resultierenden Minderheiten im Konzernabschluss betrug per 01.01.2017 rd. 6.013 TEUR. Dieser setzt sich zusammen aus rd. 5.513 TEUR aufgrund der Minderheiten aus dem Teilbetrieb Stückgut und rd. 500 TEUR aufgrund der Übertragung von 40% der Q Logistics GmbH an Quehenberger Logistics GmbH.

Im Laufe des Jahres 2017 haben sich die Marktbedingungen jedoch wesentlich verändert, sodass der Firmenwert per 31.12.2017 nach einem Werthaltigkeitstest um rd. 4.200 TEUR (Erläuterung 3 und 15) berichtigt werden musste. Dieser Bewertungsverlust wurde anteilig in Höhe von rd. 1.680 TEUR den Minderheiten zugewiesen.

3. Zusammenfassung der wesentlichen Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Grundlagen der Erstellung des Abschlusses

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

Abschreibungen auf Sachanlagen und auf als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien werden linear über die geschätzte wirtschaftliche Nutzungsdauer berechnet und in der Position Abschreibungen in der Konzern-Gewinn-und-Verlust-Rechnung ausgewiesen. Geleaste Sachanlagen (Finanzierungsleasing) und Einbauten in fremden Gebäuden werden ebenfalls über die geschätzte Nutzungsdauer abgeschrieben, wenn ein Eigentumsübergang am Ende der

Leasingdauer wahrscheinlich ist. Andernfalls wird der Vermögenswert über den jeweils kürzeren Zeitraum aus Leasingdauer und Nutzungsdauer abgeschrieben. Ausgaben, die im Buchwert einer Sachanlage während ihrer Erstellung anfielen, werden als „Anlagen in Bau“ ausgewiesen.

Die wirtschaftlichen Nutzungsdauern betragen unverändert zum Vorjahr für:

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

Restbuchwerte und Restnutzungsdauern werden jährlich zum Bilanzstichtag überprüft.

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

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

Firmenwerte und sonstige immaterielle Vermögenswerte

Firmenwert

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

Sonstige immaterielle Vermögenswerte

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

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

Den planmäßigen linearen Abschreibungen liegen unverändert zum Vorjahr folgende Nutzungsdauern zugrunde:

	Jahre
Kostenbeiträge	3–150
Konzessionen, Schutzrechte, Lizenzen	4–20
Entwicklungskosten	5
Software	2–20
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	5–30

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

Kostenbeiträge werden grundsätzlich über die Nutzungsdauer des bezuschussten Vermögenswerts abgeschrieben.

Wertminderung von Sachanlagen, immateriellen Vermögenswerten und als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien

Methodischer Aufbau

Sachanlagen, immaterielle Vermögenswerte und als Finanzinvestition gehaltene Immobilien mit bestimmter Nutzungsdauer werden auf Wertminderungen untersucht, wenn Ereignisse oder Änderungen der Verhältnisse darauf hinweisen, dass der Buchwert eines Vermögenswerts über dem 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 2019–2023) angenommenen Wachstumsraten spiegeln die gewichteten durchschnittlichen Wachstumsraten auf Basis der Marktschätzungen wider. Zahlungsstromprognosen, die über den Zeitraum des Geschäftsplans hinausgehen, werden auf Basis einer konstanten Wachstumsrate für die nachfolgenden Jahre ermittelt und übersteigen nicht die langfristige gewichtete durchschnittliche Wachstumsrate der Branche und des Landes, in dem die zahlungsmittelgenerierende Einheit tätig ist. Nach Maßgabe von § 42 (7) Bundesbahngesetz muss ein sechsjähriger Rahmenplan erstellt werden, der einen wesentlichen Bestandteil der Geschäftsplanung darstellt. Die sechsjährigen Geschäftspläne werden für die Werthaltigkeitsprüfung herangezogen.

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

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

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

Struktur der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten (CGU) und Berechnungsprämisse

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

Zahlungsmittelgenerierende Einheiten der ÖBB-Personenverkehr AG:

Die Abgrenzungskriterien für die zahlungsmittelgenerierenden Einheiten orientieren sich an der Struktur des operativen Geschäfts und entsprechen den Geschäftsfeldern und Geschäftstätigkeiten Personenverkehr Schiene, Personenverkehr Bus und Dienstleistungen. Diese Unternehmensbereiche bestehen im Wesentlichen aus der ÖBB-Personenverkehr AG und aus der ÖBB-Postbus GmbH und werden als zwei zahlungsmittelgenerierende Einheiten eingestuft.

Es konnten zum 31.12.2017 keine Indikatoren für eine mögliche Wertminderung oder Wertaufholung festgestellt werden, womit kein Wertminderungstest durchgeführt wurde. Hinsichtlich in 2017 erfasster Wertminderungen im Zusammenhang mit bestimmten Wendezugsteuer(zwischen)wagen und sonstigen Garnituren wird auf die Ausführungen unter „Verwendung von Schätzungen und Ermessensausübungen – c) Einschätzungen der Nutzungsdauer der Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerte“ in dieser Erläuterung verwiesen.

Zahlungsmittelgenerierende Einheiten der Rail Cargo Austria AG:

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

Die benchmarkfähigen Bereiche gliedern sich wie folgt:

- Spedition: Rail Cargo Logistics (RCL) – Bahnspeditionen mit Branchenkompetenz
- Operator: Rail Cargo Operator (RCO) – für hochfrequente Long Haul Shuttles (Intermodal, Konventionell, Mix) zwischen Wirtschaftsregionen
- Carrier: Rail Cargo Carrier (RCC) – EVU (Eisenbahnverkehrsunternehmen = Carrier-Leistung) für Eigentraction (z. B. Grundlast, Einzelwagenverkehr)
- Wagen: Rail Cargo Wagon (RCW) – Waggonvermieter
- TS: Technische Services (TS) – Instandhalter Rollmaterial

Per 01.01.2017 wurde ein neuer Vorstand der RCA AG bestellt, eine neue Ressortverteilung beschlossen und die Rahmenbedingungen für die Weiterentwicklung und Steuerung der RCG neu festgelegt. Folgende Eckpunkte wurden dabei definiert:

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

Im Geschäftsjahr 2017 wurden auf Basis dieser Rahmenbedingungen bezüglich Steuerung folgende zahlungsmittelgenerierenden Einheiten festgelegt: CGU Cargo, CGU Intermodal und CGU TS. Der gesamte Pool an Triebfahrzeugen wird gruppenübergreifend gemeinschaftlich genutzt und im Rahmen der Werthaltigkeitsprüfung als gemeinschaftlicher Vermögenswert angesetzt. Die Güterwagen und anderen Vermögensgegenstände wurden gemäß ihrer Nutzung den CGUs zugeordnet. Die CGU-Struktur wurde rückwirkend per 01.01.2017 erstmalig angewendet. Zum Zeitpunkt der Umstellung wurde sowohl auf Basis der alten CGU-Struktur als auch auf Basis der neuen CGU-Struktur ein Werthaltigkeitstest durchgeführt. Nach beiden Varianten waren die Vermögenswerte der RCG per 01.01.2017 werthaltig.

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

Für die Cashflow-Prognosen nach dem Planungszeitraum (Ansatz einer ewigen Rente) wurden je CGU Wachstumsraten anhand des Wachstumsmodells von Gordon/Shapiro angewendet, welches das Wachstum wie folgt definiert: Wachstum = langfristige Rendite * Thesaurierung. Die langfristige Rendite wurde unabhängig von der CGU auf einer Rendite in Höhe der Kapitalkosten festgelegt. Die Kapitalkosten (und damit implizit die langfristigen Renditen) der CGUs

wurden im Rahmen der Analysen bei maximal 6% (nach Steuern, Basis Österreich; Ungarn höher aufgrund Länderaufschlag) ermittelt. Beruhend auf der Annahme, dass das langfristige Wachstum der CGUs unter der EZB-Inflationserwartung von 2% liegt, wurde die Thesaurierungsquote einheitlich mit 20% und damit das Wachstum mit etwa 0,8–1,7% bestimmt. Nähere Angaben sind aus der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen.

Folgende Diskontierungssätze wurden angewendet:

Für die zahlungsmittelgenerierenden Einheiten der Rail Cargo Austria AG	Cargo	Intermodal	TS
zum 31.12.2017			
Österreich			
Vor Steuern			
Zinssatz 2018 – 2023	5,9%	6,2%	5,2%
Zinssatz Ewige Rente	5,0%	5,3%	4,4%
<i>Wachstum Ewige Rente</i>	<i>0,9%</i>	<i>0,9%</i>	<i>0,8%</i>
Nach Steuern			
Zinssatz 2018 – 2023	4,5%	4,7%	3,8%
Zinssatz Ewige Rente	3,6%	3,8%	3,0%
Ungarn			
Vor Steuern			
Zinssatz 2018 – 2023	6,8%	7,7%	5,9%
Zinssatz Ewige Rente	5,5%	6,4%	4,8%
<i>Wachstum Ewige Rente</i>	<i>1,2%</i>	<i>1,3%</i>	<i>1,1%</i>
Nach Steuern			
Zinssatz 2018 – 2023	6,2%	6,6%	5,3%
Zinssatz Ewige Rente	5,0%	5,3%	4,3%
Für die zahlungsmittelgenerierenden Einheiten der Rail Cargo Austria AG			
zum 01.01.2017			
Österreich			
Vor Steuern			
Zinssatz 2017 – 2022	6,6%	6,9%	5,6%
Zinssatz Ewige Rente	5,6%	5,9%	4,8%
<i>Wachstum Ewige Rente</i>	<i>1,0%</i>	<i>1,0%</i>	<i>0,8%</i>
Nach Steuern			
Zinssatz 2017 – 2022	5,1%	4,9%	4,0%
Zinssatz Ewige Rente	4,1%	3,9%	3,2%
Ungarn			
Vor Steuern			
Zinssatz 2017 – 2022	8,7%	8,9%	6,9%
Zinssatz Ewige Rente	7,2%	7,5%	5,7%
<i>Wachstum Ewige Rente</i>	<i>1,5%</i>	<i>1,5%</i>	<i>1,1%</i>
Nach Steuern			
Zinssatz 2017 – 2022	7,2%	7,4%	5,6%
Zinssatz Ewige Rente	5,8%	5,9%	4,5%

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

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

Zahlungsmittelgenerierende Einheiten der ÖBB-Infrastruktur AG:

Es wurden weder 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.“

Weitere Angaben sind in Erläuterung 9, 14 und 15 enthalten.

Wertminderung von Anteilen an assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen

Im Anschluss an die Fortschreibung des Buchwerts der nach der At-Equity-Methode bilanzierten Beteiligung ist gemäß IAS 28.40 und IFRS 11 zu jedem Bilanzstichtag zu überprüfen, ob 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 zu ermitteln. Ist eine Wertminderung eingetreten, ist die Beteiligung entsprechend abzuwerten. Sollte die Wertminderung assoziierte Unternehmen oder Gemeinschaftsunternehmen betreffen, wird diese im Posten „Ergebnis aus nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmen“ ausgewiesen. Hinsichtlich etwaiger Wertminderungen der Galleria di Base del Brennero – Brenner Basistunnel BBT SE wird auf den vorigen Absatz betreffend § 42 Bundesbahngesetz verwiesen.

Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte

Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte werden mit dem Buchwert oder dem niedrigeren beizulegenden Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten bewertet. Vermögenswerte, die als zur Veräußerung gehalten eingestuft werden, werden keiner weiteren Abschreibung unterzogen und als gesonderter Posten in der Bilanz ausgewiesen. Gewinne oder Verluste aus dem Verkauf dieser Vermögenswerte werden zusammen mit den Gewinnen und Verlusten aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten als sonstiger betrieblicher Ertrag oder Aufwand bzw. im übrigen Finanzergebnis, soweit es sich um Beteiligungen handelt, ausgewiesen. Nähere Informationen sind in Erläuterung 19 angeführt.

Finanzinstrumente

Allgemeine Angaben

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

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

Eine finanzielle Verbindlichkeit darf nur dann aus der Bilanz ausgebucht werden, wenn diese getilgt wurde, d. h., wenn die im Vertrag festgelegte Verpflichtung entweder beglichen, aufgehoben oder ausgelaufen ist. Reguläre 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 Erfassung 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-Konzern weist Kassenbestände und Guthaben bei Kreditinstituten mit Restlaufzeiten von bis zu drei Monaten als Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente aus. Geldmarktveranlagungen mit ursprünglichen Laufzeiten über drei Monate werden zusammen mit Wertpapieren als kurzfristige sonstige finanzielle Vermögenswerte ausgewiesen. Die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente fließen in den Finanzmittelfonds für die Geldflussrechnung ein. Nähere Ausführungen finden sich unter Erläuterung 34.

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 Instrument zur Absicherung der beizulegenden Zeitwerte von Bilanzposten („Fair Value Hedge“) oder zur Fluktuation von künftigen Zahlungsströmen („Cashflow Hedge“) eingesetzt wird. Bei derivativen Finanzinstrumenten, die Bilanzposten absichern, werden Veränderungen des beizulegenden Zeitwerts des abgesicherten Vermögenswertes 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. Zum Hedge Accounting siehe Erläuterung 29.2.

Entsprechend IAS 39 werden Wertpapiere und bestimmte langfristige Finanzinstrumente vom ÖBB-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 gesamten eindeutig negativen beizulegenden Zeitwerts irreführend wäre, sondern der gesamte 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 und dem beizulegenden Zeitwert der Wertpapiere besteht oder über welchen Zeitraum diese Differenz besteht. Verluste aus Wertminderungen werden erfolgswirksam in der Periode in der sie auftreten im übrigen Finanzergebnis erfasst.

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

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen werden zu fortgeführten Anschaffungskosten 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 (z. B. Verzug oder Ausfall von Zahlungen) oder andere Informationen, die an der Zahlungsfähigkeit des Schuldners zweifeln lassen, sein. Bei der Ermittlung der Höhe von Wertminderungen wird die Bonität des Schuldners entsprechend berücksichtigt. Sobald die Uneinbringlichkeit der Forderung endgültig feststeht, wird die Forderung ausgebucht. Die Wertberichtigungen werden auf eigenen Wertberichtigungskonten berücksichtigt.

Fertigungsaufträge werden, sofern wesentlich, nach der Percentage-of-Completion-Methode bilanziert. Die Auftrags-erlöse 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 Finanzverbindlichkeiten und Swap-Vereinbarungen basiert auf dem Barwert der künftig zu erwartenden Zahlungsströme, abgezinst mit dem vom ÖBB-Konzern geschätzten

aktuellen Zinssatz, zu dem vergleichbare Finanzinstrumente abgeschlossen werden können. Ein etwaiges Kreditrisiko wird bei der Ermittlung der beizulegenden Zeitwerte berücksichtigt.

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

Vorräte

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

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

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

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

Rückstellungen

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

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

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

Leasingverhältnisse

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

Wenn im Wesentlichen alle mit dem Eigentum verbundenen Risiken und Chancen dem ÖBB-Konzern als Vermieter zurechenbar sind, wird der Leasinggegenstand vom ÖBB-Konzern bilanziert. Der Leasinggegenstand wird nach den auf den Vermögenswert anwendbaren Regeln in Übereinstimmung mit IAS 16 angesetzt. Die Angabe zur Bilanzierungs- und Bewertungsmethode der Cross-Border-Leasing-Transaktionen ist in Erläuterung 30.3 enthalten.

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

Verpflichtungen gegenüber ArbeitnehmerInnen

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

Alle anderen Verpflichtungen (Abfertigungs- und Jubiläumsverpflichtungen) resultieren aus ungedeckten leistungsorientierten Versorgungssystemen und werden entsprechend rückgestellt. Für die Ermittlung der Rückstellung wendet der ÖBB-Konzern in Übereinstimmung mit IAS 19 das Anwartschaftsbarwertverfahren (PUC-Methode) an. Die Neubewertung der Nettoschulden enthält nur versicherungsmathematische Gewinne oder Verluste. Die zukünftigen Verpflichtungen werden nach versicherungsmathematischen Grundsätzen bewertet und basieren auf einer sachgerechten Schätzung des Abzinsungsfaktors und der Gehaltssteigerungen sowie der Fluktuation. Nach dieser Methode erfasst der ÖBB-Konzern versicherungsmathematische Gewinne und Verluste aus Rückstellungen für Abfertigungen im sonstigen Ergebnis sowie aus Rückstellungen für Jubiläumsgelder im Personalaufwand. 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 auch die erstmals geschätzten Kosten für die Demontage und das Entfernen des Gegenstands sowie die Wiederherstellung des Standorts, an dem er sich befindet. Rückstellungen für Entsorgungs-, Wiederherstellungs- und ähnliche Verpflichtungen werden nach den Vorschriften von IAS 37 („Rückstellungen, Eventualverbindlichkeiten und Eventualforderungen“) bewertet. Auswirkungen von Bewertungsänderungen von bestehenden Rückstellungen für Entsorgungs-, Wiederherstellungs- und ähnliche Verpflichtungen werden gemäß IFRIC 1 bilanziert. Die Vorschriften sehen vor, dass jede Erhöhung derartiger Verpflichtungen, die den Zeitablauf widerspiegeln, ergebniswirksam zu erfassen ist. Bewertungsänderungen, die auf Änderungen der geschätzten Fälligkeit oder Höhe des Abflusses von Ressourcen, die zur Erfüllung der Verpflichtung erforderlich ist oder auf einer Änderung des Abzinsungssatzes beruhen, sind zu den Anschaffungskosten des dazugehörigen Vermögenswerts in der laufenden Periode hinzuzufügen oder davon abzuziehen. Der von den Anschaffungskosten des Vermögenswerts abgezogene Betrag darf den Buchwert nicht übersteigen. Wenn die Anpassung zu einem Zugang zu den Anschaffungskosten eines Vermögenswerts führt, hat der ÖBB-Konzern zu überprüfen, ob dies ein Anhaltspunkt dafür ist, dass der neue Buchwert des Vermögenswerts nicht voll erzielbar sein könnte. Liegt ein solcher Anhaltspunkt vor, ist auf Wertminderung zu prüfen und ein etwaiger Wertminderungsaufwand zu erfassen.

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-Konzern zufließt.

Erfolgsbezogene Zuwendungen

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

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 sind periodengerecht entsprechend den Vertragskonditionen zu erfassen. 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.

Forschungs- und Entwicklungsaufwendungen

Forschungsaufwendungen beziehen sich gemäß IAS 38 auf die eigenständige und planmäßige Suche mit der Aussicht, neue wissenschaftliche oder technische Erkenntnisse zu gewinnen, und werden als Aufwand in jener Periode erfasst, in der sie anfallen. Entwicklungsaufwendungen sind Kosten, die anfallen, wenn Forschungserkenntnisse angewendet werden, um diese technisch und wirtschaftlich realisierbar zu machen. Wenn eine Trennung von Forschungs- und

Entwicklungsaufwendungen nicht möglich ist, sind die Entwicklungsaufwendungen gemäß IAS 38 in jener Periode als Aufwand zu erfassen, in der sie anfallen. Werden die Aktivierungsvoraussetzungen des IAS 38 erfüllt, werden Entwicklungsaufwendungen als immaterielle Vermögenswerte aktiviert.

Ertragsteuern

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

Im Wesentlichen wurden folgende Bereiche der ÖBB-Infrastruktur AG als ertragsteuerpflichtig eingestuft:

- Erträge aus dem Stromgeschäft
- Erbringung von nicht eisenbahninfrastrukturbezogenen Leistungen
- Bewirtschaftung (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 und den meisten Gesellschaften des ÖBB-Konzerns als Gruppenmitgliedern abgeschlossen. Bis dato befindet sich keine ausländische Gesellschaft in der körperschaftsteuerlichen Gruppe. Es wurden zwischen dem Gruppenträger und den Gruppengesellschaften Regelungen über den Steuerausgleich vereinbart. Die nach diesen Bestimmungen ermittelten positiven Steuerumlagen werden nach der „Stand-alone“-Methode (geht von der steuerlichen Selbständigkeit der einzelnen Gruppenmitglieder für die Berechnung der Umlage aus) berechnet. Ein positives steuerliches Ergebnis wird grundsätzlich mit dem geltenden Körperschaftsteuertarif des Abschlussjahres belastet. Im Falle eines negativen Ergebnisses hat der Gruppenträger insoweit eine Steuerumlage an das Gruppenmitglied zu leisten, als das negative steuerliche Ergebnis des Gruppenmitglieds effektiv genutzt werden kann. Basis für die steuerlichen Ansprüche und Verpflichtungen aus der Gruppenvereinbarung bildet das laufende steuerliche Ergebnis des jeweiligen Gruppenmitglieds.

Es gilt das Primat der Teilkonzernbetrachtung und der Grundsatz der Gleichbehandlung der Teilnehmer an der Unternehmensgruppe innerhalb des jeweiligen Teilkonzerns bei der Nutzung der steuerlichen Verluste; darüber hinaus gilt der Grundsatz der Gleichbehandlung der Teilnehmer an der Unternehmensgruppe bei teilkonzernübergreifender Nutzung steuerlicher Verluste.

Latente Steuern

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

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

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

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

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

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

Verwendung von Schätzungen und Ermessensausübungen

Im Zuge der Erstellung des Konzernabschlusses muss der Vorstand Schätzungen vornehmen und Annahmen treffen, die die Höhe der ausgewiesenen Vermögenswerte und Schulden, der angeführten Eventualverbindlichkeiten am

Bilanzstichtag und die Aufwendungen und Erträge während des Berichtszeitraums beeinflussen können. Die tatsächlichen Werte können von diesen Schätzungen abweichen. Sämtliche Schätzungen und Beurteilungen werden regelmäßig aktualisiert und basieren auf historischen Erfahrungen und weiteren Faktoren, einschließlich Erwartungen hinsichtlich zukünftiger Ereignisse, die unter den gegebenen Umständen vernünftig erscheinen.

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

Es wurden die Nutzungsdauern überprüft. Dem wirtschaftlichen Risiko wurde korrekt Rechnung getragen, indem die Rückstellungen sorgfältig und in erforderlicher Höhe bemessen wurden. Die Angemessenheit der Wertberichtigungen wurde überprüft. Die Parameter für die Wertminderungstests der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten wurden entsprechend der Zinsentwicklung und den branchenüblichen Benchmarks aktualisiert. Die versicherungs- und finanzmathematischen Festlegungen für die Bewertung der Abfertigungs- und Jubiläumsgeldansprüche wurden verantwortungsvoll festgelegt. Die Aktivierung von Firmenwerten erfolgt ausschließlich auf Basis von Gutachten externer Sachverständiger.

a. Versorgungspläne für ArbeitnehmerInnen

Die Bewertung der Abfertigungs- und Jubiläumsgeldansprüche beruht auf einer Methode, bei der Parameter wie der erwartete Abzinsungsfaktor, langfristige Gehaltssteigerungen sowie Fluktuationsraten angewendet werden. Wenn sich die relevanten Parameter wesentlich anders entwickeln als erwartet, kann dies wesentliche Auswirkungen auf die Rückstellung und in der Folge auf die Aufwendungen für Abfertigungs- und Jubiläumsverpflichtungen des ÖBB-Konzerns haben. Bei den langfristigen Personalrückstellungen (Abfertigung und Jubiläen) wurde 2017 der Abzinsungsfaktor, die Gehaltssteigerungen und die Fluktuationen an die neuen Gegebenheiten angepasst. Die Auswirkung möglicher Änderungen von Parametern ist in Erläuterung 26.1. dargestellt.

b. Wertminderungen

Werthaltigkeitsprüfungen von immateriellen Vermögenswerten und Sachanlagen basieren grundsätzlich auf geschätzten künftigen abgezinsten Netto-Zahlungsströmen, die aus der fortgesetzten Nutzung eines Vermögenswerts und seinem Abgang am Ende der Nutzungsdauer zu erwarten sind. Faktoren wie geringere Umsatzerlöse und daraus resultierende niedrigere Netto-Zahlungsströme sowie Änderungen der verwendeten Abzinsungsfaktoren können zu einer Wertminderung führen. Es wurden zu den Bilanzstichtagen Wertminderungsprüfungen durchgeführt, die letztmalig 2010 zu Aufwendungen aus Wertminderungen geführt haben, nachdem damals der Nutzungswert in manchen Fällen unter den aktuellen Buchwerten lag.

Die Sensitivitätsanalyse für 2017 und das Vorjahr kann der untenstehenden Tabelle entnommen werden, wobei positive Werte einen Zuschreibungsbedarf und negative Werte einen Wertminderungsbedarf anzeigen.

(-) Wertminderungs-/ (+) Zuschreibungsbedarf (Sensitivitätsanalyse)		Erhöhung des Parameters			Reduktion des Parameters		
		in Mio. EUR			in Mio. EUR		
CGU		Cargo	Intermodal	TS	Cargo	Intermodal	TS
Annahmen	Veränderung der Annahmen in %						
Zinssatz	+/-0,25	-38,3 (Vj: 0,0)	-6,2 (Vj: 67,4)	-30,2 (Vj: -19,2)	86,0 (Vj: 136,8)	13,2 (Vj: 73,0)	25,5 (Vj: 25,1)
Ewige Rente	EBIT +/-2,5% und Wachstum +/-0,1%	44,8 (Vj: 108,2)	8,2 (Vj: 73,0)	6,0 (Vj: 10,6)	-3,5 (Vj: 59,7)	0,0 (Vj: 73,0)	-14,3 (Vj: 0,0)

Vom Firmenwert über insgesamt rd. 196,2 Mio. EUR (Vj: rd. 189,2 Mio. EUR) entfallen rd. 188,5 Mio. EUR (Vj: rd. 188,7 Mio. EUR) auf die CGU Cargo, rd. 0,4 Mio. EUR (Vj: rd. 0,5 Mio. EUR) auf die CGU Intermodal und rd. 7,4 Mio. EUR (Vj: rd. 0,0 Mio. EUR) auf sonstige Tochterunternehmen.

c. Einschätzungen der Nutzungsdauern der Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerte

Die Nutzungsdauern werden nach den Gegebenheiten des Unternehmens bei üblicher Instandhaltung festgelegt. Die tatsächliche Nutzung kann von diesen Einschätzungen abweichen. Eine Sensitivitätsanalyse ergab, dass sich die Abschreibung bei einer Veränderung der Nutzungsdauer um +/- 1 Jahr um rd. 130,4 Mio. EUR (Vj: rd. 118,4 Mio. EUR) erhöht oder um rd. 108,7 Mio. EUR (Vj: rd. 108,9 Mio. EUR) verringert. Die Angemessenheit der Nutzungsdauern wird jährlich oder anlassbezogen überprüft.

Im Geschäftsjahr 2016 wurde die Anlagengruppe „Tunnel“ in „Tunnel in geschlossener“ und in „Tunnel in offener Bauweise“ (inklusive Galerien und Schutzdächer) getrennt und die Nutzungsdauer der Tunnel in offener Bauweise

(inklusive Galerien und Schutzdächer) auf 80 Jahre reduziert. Dadurch hat sich die Abschreibung 2016 um rd. 4,4 Mio. EUR erhöht. Für die Folgejahre ergibt sich eine jährliche Auswirkung in vergleichbarer Größenordnung.

Im Geschäftsjahr wurden Buchwerte auf errechnete Werte gemäß diverser Gutachten reduziert, was zu einer zusätzlichen Abschreibung in Höhe von rd. 8,3 Mio. EUR (Vj: rd. 4,3 Mio. EUR) geführt hat.

In den Jahren 2016–2020 werden Cityjet-E-Triebwagen für den Nahverkehr und Railjet-Garnituren für den Fernverkehr beschafft. Damit werden Wendezugsteuer(zwischen)wagen, 4855- und 4020-Garnituren sowie Sitz-, Liege- und Schlafwagen des Fernverkehrs ersetzt. Der Nutzungswert dieser Steuerwagen und Garnituren kann als nahezu ihrem beizulegenden Zeitwert abzüglich Kosten des Abgangs entsprechend geschätzt werden, was im Geschäftsjahr 2017 zu einer Wertminderung in Höhe von rd. 5,9 Mio. EUR geführt hat. Die Vermögenswerte befinden sich im Segment „Personenverkehr“ im Posten „Fahrpark“.

d. Rückstellungen

Die Rückstellungen werden nach der bestmöglichen Schätzung bemessen, d. h. nach 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, können keine verlässlichen Angaben gemacht werden. Bei der Bewertung der Rückstellung für Stilllegungskosten wurde grundsätzlich vom Fortbestand und Weiterbetrieb des Konzerns 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.

Verfahren der Wettbewerbsbehörden

Für rechtliche Risiken wurden entsprechende Vorsorgen gebildet. Diese beinhalten auch Vorsorgen für Risiken aus den gegenwärtig laufenden wettbewerbsrechtlichen Ermittlungen gegen Konzernunternehmen. Diese Ermittlungen werden voraussichtlich für einige Zeit andauern. Der Betrag für gegebenenfalls zu entrichtende Geldbußen und entstehende Ansprüche Dritter ist mit Unsicherheiten behaftet. Zur Minimierung des Prozessrisikos unterbleibt eine weitere Aufschlüsselung.

e. Latente Steuern

Latente Steueransprüche wurden für temporäre Differenzen zwischen der Steuerbasis und den Buchwerten von Vermögenswerten und Schulden sowie für Verlustvorträge gebildet. Sollte sich die steuerliche Einschätzung über die Qualifizierung der Teilbereiche der ÖBB-Holding AG als steuerfrei und steuerpflichtig ändern oder sollten in der Zukunft nicht ausreichende steuerpflichtige Ergebnisse zu Verfügung stehen, kann dies erhebliche Auswirkungen auf die Höhe der latenten Steueransprüche haben. Bei der Beurteilung der Werthaltigkeit latenter Steueransprüche trifft der Vorstand eine Einschätzung hinsichtlich der voraussichtlichen Nutzung innerhalb des steuerlichen Planungszeitraums von fünf Jahren (siehe Erläuterung 13).

f. Cross-Border-Leasing

Bei Vertragspartnern von Veranlagungen, die ein Rating von zumindest AA+ aufweisen oder für deren Erfüllung subsidiär eine Gewährträgerhaftung der Öffentlichen Hand besteht, wird das Ausfallrisiko weiterhin als äußerst gering eingestuft, sodass diesbezüglich nach derzeitiger Einschätzung kein Änderungsbedarf besteht und diese Transaktionen weiterhin „off-balance“ dargestellt werden können. Sofern es bei diesen Veranlagungen entgegen den Erwartungen zu Ausfällen kommen sollte oder Erfordernisse eines Mindestratings nicht mehr erfüllt sein sollten, werden die Verpflichtungen aus den Transaktionen ebenso wie die Veranlagungen bilanziell erfasst, allenfalls Wertberichtigungen auf die Veranlagungen gebildet oder Tilgungsträger ausgetauscht (siehe Erläuterung 30.3.).

g. Finanzielle Verpflichtungen bzw. Erstattungsansprüche

Gegen oder von der ÖBB-Holding AG und deren Tochtergesellschaften sind im Rahmen der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit verschiedene Verfahren, Prozesse sowie sonstige Ansprüche anhängig. Diese Sachverhalte sind mit zahlreichen Unsicherheiten behaftet, und die Ergebnisse der Verhandlungen und Prozesse lassen sich nicht mit Sicherheit voraussagen. Demzufolge ist der Vorstand nicht in der Lage, den Gesamtbetrag möglicher finanzieller Verpflichtungen und Forderungen oder deren Auswirkung auf die Finanzlage des ÖBB-Holding-Konzerns zum 31.12.2017 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 Lieferanten oder Kreditgebern, deren plötzlicher Ausfall den Geschäftsbetrieb maßgeblich beeinträchtigen könnte. Des Weiteren besteht keine Konzentration von Personaldienstleistungen oder Anbietern sonstiger Dienstleistungen, Franchise- und Lizenzrechten oder sonstigen Rechten, auf die der ÖBB-Konzern angewiesen ist und deren plötzlicher Wegfall den Geschäftsbetrieb ernsthaft gefährden könnte. Der ÖBB-Konzern veranlagt seine liquiden Mittel bei Kredit- und Finanzinstituten mit guter Bonität. Hinsichtlich der von der Republik Österreich gewährten Finanzierungen und Zuschüsse sowie Zuschussvereinbarungen wird auf die Ausführung unter Erläuterung 32 verwiesen.

Kapitalmanagement

Die finanzwirtschaftliche Steuerung des ÖBB-Konzerns zielt außer auf die nachhaltige Steigerung des Unternehmenswerts auch auf die Erhaltung einer für die Wahrung der hervorragenden Bonitätseinstufung angemessenen Kapitalstruktur ab. Aufgrund der speziellen Situation und der gesetzlich festgelegten Aufgabe des Unternehmens sowie aufgrund der Zusagen der Öffentlichen Hand, Infrastrukturaufwendungen (sowohl Errichtung als auch Betrieb und Instandhaltung), die nicht in der Ertragskraft des Unternehmens Deckung finden, zu bezuschussen, erfolgt die Steuerung der Kapitalstruktur vor allem mit Kennzahlen, die die Verschuldung messen und auf Basis der nachfolgenden Kennzahlen, die mit den jeweiligen Planwerten verglichen werden: Mitarbeiteranzahl, EBIT-Marge, EK-Quote, Net Working Capital. Das Unternehmen definiert Eigenkapital als Grundkapital, Kapitalrücklagen und andere Rücklagen, erwirtschaftetes Ergebnis und etwaige Anteile nicht beherrschender Gesellschafter. Das gemanagte Eigenkapital beträgt zum 31.12.2017 rd. 2.305,9 Mio. EUR (Vj: rd. 2.093,1 Mio. EUR).

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

4. Umsatzerlöse

	2017 in Mio. EUR	2016 in Mio. EUR
Personen- und Gepäckverkehr	1.982,4	1.895,9
<i>davon Verkehrsdienstbestellungen Bund</i>	<i>685,5</i>	<i>660,7</i>
<i>davon Verkehrsdienstbestellungen Länder, Gemeinden</i>	<i>360,9</i>	<i>339,7</i>
Güterverkehr	1.896,6	1.712,9
<i>davon gemeinwirtschaftliche Leistungsaufträge des Bundes</i>	<i>91,1</i>	<i>80,6</i>
Beitrag des Bundes gemäß § 42 Bundesbahngesetz für den Betrieb der Infrastruktur	1.064,8	1.109,8
Mieten und Pachten	206,5	201,4
Verwertungsobjekte	63,4	47,1
Infrastrukturbenützung	54,7	51,1
Instandhaltung und Wartung	49,9	38,3
Energielieferungen und Netznutzungsentgelte	27,8	25,3
Traktionsleistungen	22,1	26,8
Sonstige Umsatzerlöse	153,6	138,2
Gesamt	5.521,8	5.246,8

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

Die Verkehrsdienstbestellungen des Bundes resultieren aus den mit dem Bund oder der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH (SCHIG) gemäß § 48 Bundesbahngesetz auf Grundlage der VO (EG) 1370/2007 für 2016 geschlossenen gemeinwirtschaftlichen Leistungsverträgen.

Die erhaltenen Anzahlungen im Zusammenhang mit Fertigungsaufträgen betragen rd. 21,9 Mio. EUR (Vj: rd. 11,6 Mio. EUR).

Die Zusammensetzung der Umsatzerlöse nach Unternehmensbereichen und nach geografischen Gesichtspunkten ist aus der 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. Unter diesem Posten werden auch aktivierte Eigenleistungen ausgewiesen, die konzernintern von einem Tochterunternehmen für andere verbundene Unternehmen erstellt werden. Aktivierte Eigenleistungen fallen im Wesentlichen in Zusammenhang mit der Errichtung oder Erweiterung der Eisenbahninfrastruktur an.

6. Sonstige betriebliche Erträge

	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	65,5	55,0
Schadensvergütungen	10,7	11,9
Kursdifferenzen	3,7	5,0
Übrige sonstige betriebliche Erträge	39,6	35,1
Gesamt	872,8	798,6

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

In den übrigen sonstigen betrieblichen Erträgen sind unter anderem Erträge aus Pönalen, Lehrlingsförderungen und Ausbuchungen von Altverbindlichkeiten enthalten.

7. Aufwendungen für Material und bezogene Leistungen

	2017 in Mio. EUR	2016 in Mio. EUR
Aufwendungen für Material und bezogene Leistungen		
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	166,5	166,3
Strom	78,5	78,0
Sonstiger Materialaufwand	105,7	100,5
Zwischensumme Materialaufwand	350,7	344,8
Transportleistungen durch Dritte	783,0	684,5
Mieten für Schienen- und Straßenfahrzeuge	173,5	160,8
Infrastrukturbenützung	98,7	68,9
Sonstige bezogene Leistungen	520,5	471,4
Zwischensumme Aufwendungen für bezogene Leistungen	1.575,7	1.385,6
Gesamt	1.926,4	1.730,4

Im sonstigen Materialaufwand sind vor allem Aufwendungen für flüssige Kraftstoffe enthalten. Die Aufwendungen für sonstige bezogene Leistungen betreffen im Wesentlichen Speditionsleistungen, Eingangs- und Zollabgaben sowie nicht aktivierungsfähige Lieferungen und Leistungen im Zusammenhang mit Reparaturen, Instandhaltungen, Reinigungen und sonstigen Leistungen. Die im Aufwand erfassten Herstellungskosten der verkauften Verwertungsobjekte betragen rd. 4,5 Mio. EUR (Vj: rd. 5,9 Mio. EUR).

8. Personalaufwand und Beschäftigte

	2017 in Mio. EUR	2016 in Mio. EUR
Löhne und Gehälter	1.966,9	1.912,9
Gesetzlich vorgeschriebene Sozialabgaben	527,6	517,9
Aufwendungen für Altersversorgung	27,4	28,0
Aufwendungen für Abfertigungen	15,7	14,3
Sonstige Sozialaufwendungen	5,6	5,4
Gesamt	2.543,2	2.478,5

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	Veränderung		Durchschnitt	
			Stichtag	in %	2017	2016
Angestellte	12.302	11.518	784	7%	11.968	11.189
ArbeiterInnen	7.087	6.273	814	13%	6.747	6.032
MitarbeiterInnen mit Definitivstellung	21.718	22.474	-756	-3%	22.101	22.865
Gesamt aktive MitarbeiterInnen	41.107	40.265	842	2%	40.816	40.085
Lehrlinge	1.743	1.689	54	3%	1.562	1.495
Gesamt mit Lehrlingen	42.850	41.954	896	2%	42.378	41.581

Anzahl MitarbeiterInnen FTE	31.12.2017	31.12.2016	Veränderung		Durchschnitt	
			Stichtag	in %	2017	2016
Angestellte	12.020,9	11.285,6	735,3	7%	11.709,6	10.962,7
ArbeiterInnen	7.013,9	6.213,8	800,1	13%	6.684,5	5.980,8
MitarbeiterInnen mit Definitivstellung	21.292,2	22.184,7	-892,5	-4%	21.731,1	22.615,1
Gesamt aktive MitarbeiterInnen	40.327,0	39.684,1	642,9	2%	40.125,2	39.558,6
Lehrlinge	1.743,0	1.689,0	54,0	3%	1.562,1	1.495,3
Gesamt mit Lehrlingen	42.070,0	41.373,1	696,9	2%	41.687,3	41.053,9

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

9. Abschreibungen

	2017 in Mio. EUR	2016 in Mio. EUR
Abschreibungen auf Sachanlagen	1.139,5	1.086,9
<i>davon geringwertige Vermögenswerte</i>	<i>6,7</i>	<i>6,3</i>
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte	65,4	56,4
Abschreibungen auf als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien	3,9	5,9
<i>davon Wertminderung (Erläuterung 16)</i>	<i>1,6</i>	<i>1,6</i>
abzüglich Auflösung Kostenbeiträge	-175,5	-181,5
Abschreibung Gesamt	1.033,3	967,7

10. Sonstige betriebliche Aufwendungen

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

	2017 in Mio. EUR	2016 in Mio. EUR
Betriebskosten	96,5	100,6
Reise- und sonstige Aufwandsentschädigungen	50,1	48,7
Betriebliche Steuern	47,7	46,1
Marketing, Vertrieb und Kundenservice	35,7	30,7
Miet-, Pacht- und Lizenzaufwand	33,5	31,6
Verluste aus Anlagenabgängen	15,3	27,4
Rechts- und Beratungsaufwendungen	9,9	12,2
Übrige sonstige betriebliche Aufwendungen	173,2	130,5
Gesamt	461,9	427,8

In den übrigen sonstigen betrieblichen Aufwendungen werden insbesondere Aufwendungen für Büroerfordernisse, Aus- und Fortbildung, Post-, Bank und Fernspreckgebühren, Versicherungen und Instandhaltungen durch Dritte ausgewiesen.

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

	2017 in TEUR	2016 in TEUR
Gesamthonorar der Wirtschaftsprüfer		
Konzern- und Jahresabschlussprüfung	1.617	1.572
Andere Bestätigungsleistungen	0	16
Steuerberatung	4	4
Sonstige Leistungen	143	59
Gesamt	1.764	1.651

Die oben angeführten Aufwendungen für Abschlussprüfer beinhalten das Honorar für sämtliche im Konzern tätigen Abschlussprüfer. Auf den Abschlussprüfer des ÖBB-Konzerns entfallen folgende Aufwendungen:

	2017 in TEUR	2016 in TEUR
Honorar des Konzernabschlussprüfers		
Konzern- und Jahresabschlussprüfung	470	452
Andere Bestätigungsleistungen	0	11
Sonstige Leistungen	26	14
Gesamt	496	477

Die Jahres- und Konzernabschlussprüfung des Geschäftsjahres 2017 wurde wie im Vorjahr von der BDO Austria GmbH Wirtschaftsprüfungs- und Steuerberatungsgesellschaft durchgeführt.

11. Zinserträge und Zinsaufwendungen

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

	2017 in Mio. EUR	2016 in Mio. EUR
Zinsergebnis		
Zinserträge	30,1	46,8
Zinsaufwendungen	-654,1	-698,6
Gesamt	-624,0	-651,8

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 Depots aus Cross-Border-Leasing-Transaktionen. 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- und Bankdarlehen, für Cross-Border-Leasing-Transaktionen und derivative Finanzinstrumente an.

12. Sonstiges Finanzergebnis

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

	2017 in Mio. EUR	2016 in Mio. EUR
Sonstiges Finanzergebnis		
Sonstige Finanzerträge	49,4	34,9
<i>davon aus Bewertungs- und Kursdifferenzen</i>	<i>40,0</i>	<i>17,9</i>
<i>davon Erträge aus dem Abgang von und der Zuschreibung zu finanziellen Vermögenswerten</i>	<i>0,0</i>	<i>-1,6</i>
<i>davon Erträge aus Beteiligungen</i>	<i>0,4</i>	<i>0,7</i>
Sonstige Finanzaufwendungen	-42,2	-30,8
<i>davon aus Bewertungs- und Kursdifferenzen</i>	<i>-37,5</i>	<i>-13,7</i>
Gesamt	7,2	4,1

Um einen besseren Einblick in die Ertragslage zu gewährleisten, werden Bewertungsgewinne und -verluste aus Grundgeschäften im Zusammenhang mit Cashflow-Hedge- und Fair-Value-Hedge-Accounting mit den Ergebnissen aus Derivaten saldiert.

Die sonstigen Finanzerträge betreffen neben Kursdifferenzen Bewertungsgewinne aus Derivaten sowie insbesondere im Jahr 2016 auch Erträge aus der Bewertung von zu Handelszwecken gehaltenen Stromderivaten.

Die sonstigen Finanzaufwendungen betreffen neben Kursdifferenzen insbesondere Änderungen des beizulegenden Zeitwerts von derivativen Finanzinstrumenten.

13. Ertragsteuern

Der Posten Ertragsteuern setzt sich wie folgt zusammen:

	2017 in Mio. EUR	2016 in Mio. EUR
Laufende Steuern vom Einkommen	-3,8	-4,7
Latenter Steueraufwand/-ertrag	-5,3	-0,5
Ertragsteuern	-9,1	-5,2

Die inländischen Steuern werden mit 25% des geschätzten steuerpflichtigen Gewinns für das Geschäftsjahr berechnet. Die Besteuerung im Ausland wird zu den jeweils dort geltenden Steuersätzen berechnet.

Die Veränderungen der latenten Steuern setzen sich wie folgt zusammen:

	2017 in Mio. EUR	2016 in Mio. EUR
<i>Bilanzansätze 01.01.</i>	75,2	77,8
Veränderung latenter Steuer		
<i>davon erfolgswirksam</i>	-5,3	-0,5
<i>davon im sonstigen Konzernergebnis</i>	-7,5	-2,1
Bilanzansätze 31.12.	62,4	75,2
<i>davon latente Steueransprüche</i>	75,7	89,1
<i>davon latente Steuerschulden</i>	-13,3	-13,9

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

	2017 in Mio. EUR	2016 in Mio. EUR
Jahresergebnis vor Ertragsteuern nach IFRS	176,3	166,2
Anpassung steuerfreier Anteil gemäß § 50 (2) Bundesbahngesetz	68,0	49,5
Steuerpflichtiges Jahresergebnis	244,3	215,7
Konzernsteuersatz	25%	25%
Erwarteter Ertrag (+) bzw. Aufwand (-) aus Steuern im Geschäftsjahr	-61,0	-53,9
Steuersatzdifferenzen ausländischer Unternehmen zum Konzernsteuersatz	0,7	-0,7
Sonstige steuerfreie Erträge und andere Kürzungen	9,4	15,3
Nicht abzugsfähige Betriebsausgaben und andere Hinzurechnungen	-6,8	-4,0
Auswirkungen von im Geschäftsjahr erfassten Steuern aus Vorjahren	-6,7	0,0
Auswirkungen Steuersatzänderungen	0,0	1,1
Verrechnung aus Konsolidierung	4,2	21,2
Auswirkungen von Ansatzänderungen	36,0	9,2
Sonstige Auswirkungen	15,1	6,6
Steuern vom Einkommen	-9,1	-5,2
Effektiver Körperschaftsteuersatz	3,7%	2,4%

Die Auswirkungen von Ansatzänderungen bestehen aus der Verrechnung positiver steuerlicher Ergebnisse mit Vorgruppenverlusten in Höhe von rd. 27,2 Mio. EUR und aus erforderlichen Ansatzkorrekturen basierend auf der Beurteilung der Werthaltigkeit latenter Steueransprüche.

Latente Steueransprüche und Steuerschulden

Latente Steueransprüche und latente Steuerschulden zum 31.12.2017 und 31.12.2016 sind das Ergebnis folgender temporärer Bewertungsunterschiede zwischen den Buchwerten in den IFRS-Jahresabschlüssen und den relevanten Steuerbemessungsgrundlagen, insoweit jene nicht den steuerbefreiten Anteil gemäß § 50 (2) Bundesbahngesetz betreffen:

Die latenten Steuern entfallen auf folgende wesentliche Bilanzposten, Verlustvorträge und Steuergutschriften:	latente Steuer- ansprüche	latente Steuer- schulden	latente Steuer- ansprüche	latente Steuer- schulden
in Mio. EUR	31.12.2017	31.12.2017	31.12.2016	31.12.2016
langfristige Vermögenswerte				
Sachanlagen	77,0	-50,8	48,7	-26,4
Immaterielle Vermögenswerte	7,6	-13,6	7,9	-9,1
Als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien	0,8	-0,1	0,8	-0,1
Finanzielle Vermögenswerte	10,2	-7,9	13,0	-4,8
	95,6	-72,4	70,4	-40,4
kurzfristige Vermögenswerte				
Vorräte	7,8	-0,3	5,8	-0,4
Forderungen L+L	0,3	0,0	0,3	0,0
Finanzielle Vermögenswerte	0,0	-2,1	0,0	-2,0
	8,1	-2,4	6,1	-2,4
langfristige Schulden				
Finanzverbindlichkeiten	18,6	-10,5	24,7	-5,1
Rückstellungen	12,3	-4,3	21,9	-2,7
Sonstige Verbindlichkeiten	5,0	-2,6	6,7	0,0
	35,9	-17,4	53,3	-7,8
kurzfristige Schulden				
Finanzverbindlichkeiten	14,2	0,0	6,1	0,0
Rückstellungen	4,2	-4,8	5,4	-16,4
Verbindlichkeiten L+L	0,0	-0,5	0,0	-1,0
Sonstige Verbindlichkeiten	3,4	-1,5	3,1	-1,2
	21,8	-6,8	14,6	-18,6
Latente Steueransprüche bzw. latente Steuerschulden	161,4	-99,0	144,4	-69,2
Saldierung	-85,7	85,7	-55,3	55,3
Saldierte latente Steueransprüche bzw. latente Steuerschulden	75,7	-13,3	89,1	-13,9

Betreffend steuerlich noch nicht als Betriebsausgaben geltend gemachter Siebentelabschreibungen auf Beteiligungen gemäß § 12 (3) Körperschaftsteuergesetz bestanden zum 31.12.2017 offene Siebentel in Höhe von rd. 49,8 Mio. EUR (Vj: rd. 51,1 Mio. EUR).

Bei der Beurteilung der Werthaltigkeit latenter Steueransprüche trifft der Vorstand eine Einschätzung hinsichtlich der voraussichtlichen Nutzung innerhalb des steuerlichen Planungszeitraums von fünf Jahren. Die Nutzbarkeit von latenten Steueransprüchen setzt ausreichend steuerpflichtiges Einkommen in jenen Perioden voraus, in denen die temporären Unterschiede und Verlustvorträge verwendet werden können. Der Vorstand zieht die geplante Auflösung von latenten Steueransprüchen und das geplante steuerpflichtige Einkommen für diese Beurteilung heran. Die temporären Unterschiede in den Positionen Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte resultieren im Wesentlichen aus dem unterschiedlichen Abschreibungsbeginn (pro rata temporis nach IFRS im Vergleich zur Halbjahresregel nach Steuerrecht) sowie aus abweichenden Anschaffungskosten. Die temporären Unterschiede aus den finanziellen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten entstehen im Wesentlichen aufgrund der unterschiedlichen Bewertung der Derivate nach IFRS (Bewertung zum beizulegenden Zeitwert) und Steuerrecht (Drohverlustrückstellung).

Aufgrund dieser Planungsrechnung ist für die österreichische körperschaftssteuerliche Gruppe die Nutzung aktiver temporärer Differenzen in Höhe von rd. 73,4 Mio. EUR (Vj: rd. 87,3 Mio. EUR) sowie passiver latenter Steuern in Höhe von rd. 0,0 Mio. EUR (Vj: rd. 0,0 Mio. EUR) wahrscheinlich. Darüber hinaus stammen aktive latente Steuern in Höhe von rd. 2,3 Mio. EUR (Vj: rd. 1,8 Mio. EUR) sowie passive latente Steuern in Höhe von rd. -13,3 Mio. EUR (Vj: rd. -13,9 Mio. EUR) aus ausländischen Tochterunternehmen. Die latenten Steuern resultieren aus aktiven oder passiven Überhängen nach vorgenommenen Saldierungen auf Gesellschaftsebene.

Steuerliche Verlustvorträge in Höhe von rd. 5.562,3 Mio. EUR (Vj: rd. 5.621,9 Mio. EUR) stammen aus österreichischen Gesellschaften und sind nach derzeitigen Gesetzen unbegrenzt vortragsfähig. Die jährliche Verrechnung mit Verlustvorträgen ist in Österreich mit 75% des jeweiligen steuerlichen Ergebnisses begrenzt, allerdings resultieren rd. 3.688,1 Mio. EUR (Vj: rd. 3.797,0 Mio. EUR) aus den Vorgruppenverlusten und sind daher zur Gänze gegen in künftigen Perioden erzielte steuerliche Ergebnisse verrechenbar.

14. Sachanlagen

2017 in Mio. EUR	Grund- stücke und Bauten	Leasing Grund- stücke und Bauten	Fahrpark	Leasing Fahrpark	Technische Anlagen und Maschinen	Leasing Technische Anlagen und Maschinen	Andere Anlagen Betriebs- u. Geschäfts- aus- stattung	Anlagen in Bau und geleistete Anzahl- ungen	Summe
Anschaffungs- und Herstellungskosten									
<i>Anschaffungs-/Herstellungskosten Stand 01.01.2017</i>	26.891,9	7,4	6.806,3	391,7	9.482,7	1,7	323,2	3.493,5	47.398,4
Umrechnungsdifferenzen	1,0	0,0	0,9	0,0	0,2	0,0	0,1	0,1	2,3
Zugänge	24,6	0,0	70,5	14,7	2,1	0,0	14,1	2.249,2	2.375,2
Unternehmenserwerb	0,0	0,0	0,0	0,0	0,2	0,0	0,3	0,0	0,5
Abgänge	-62,5	0,0	-189,3	-0,1	-42,6	0,0	-27,7	-6,5	-328,7
Umbuchungen	1.001,2	0,0	506,3	-30,4	388,1	0,0	14,7	-1.884,2	-4,3
Anschaffungs-/Herstellungskosten Stand 31.12.2017	27.856,2	7,4	7.194,7	375,9	9.830,7	1,7	324,7	3.852,1	49.443,4
<i>Kumulierte Abschreibungen Stand 01.01.2017 (inkl. Wertminderungen)</i>									
Umrechnungsdifferenzen	-0,5	0,0	-0,7	0,0	-0,1	0,0	-0,1	0,0	-1,4
Abschreibungen	-522,9	0,0	-242,9	-15,1	-320,8	-0,2	-37,6	0,0	-1.139,5
Unternehmenserwerb	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,1	0,0	-0,1	0,0	-0,2
Abgänge	42,6	0,0	171,1	0,1	37,7	0,0	27,4	0,3	279,2
Umbuchungen	3,0	0,0	-31,6	28,6	-0,7	0,0	0,7	0,0	0,0
Zuschreibungen	0,0	0,0	3,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	3,8
Kumulierte Abschreibungen Stand 31.12.2017	-9.079,2	-7,4	-3.696,8	-201,1	-5.456,5	-1,7	-255,3	-0,8	-18.698,8
Buchwerte vor Kostenbeiträgen per 01.01.2017	18.290,5	0,0	3.209,8	177,0	4.310,2	0,2	77,6	3.492,4	29.557,7
Buchwerte vor Kostenbeiträgen per 31.12.2017	18.777,0	0,0	3.497,9	174,8	4.374,2	0,0	69,4	3.851,3	30.744,6
Kostenbeiträge									
<i>Stand 01.01.2017</i>	-9.601,1	0,0	-427,7	0,0	-2.953,7	0,0	-9,0	-472,7	-13.464,2
Zugänge	-32,8	0,0	-7,8	0,0	-13,1	0,0	0,0	-115,0	-168,7
Abgänge	49,9	0,0	3,0	0,0	18,5	0,0	0,0	0,1	71,5
Umbuchungen	-73,3	0,0	1,8	0,0	-8,3	0,0	-0,9	81,0	0,3
Anschaffungs-/Herstellungskosten Stand 31.12.2017	-9.657,3	0,0	-430,7	0,0	-2.956,6	0,0	-9,9	-506,6	-13.561,1
<i>Kumulierte Abschreibungen</i>									
<i>Stand 01.01.2017</i>	5.518,5	0,0	333,5	0,0	2.433,1	0,0	7,1	0,0	8.292,2
Abschreibungen	111,6	0,0	11,1	0,0	45,4	0,0	0,5	0,0	168,6
Abgänge	-41,7	0,0	-9,6	0,0	-17,4	0,0	0,0	0,0	-68,7
Umbuchungen	0,0	0,0	-0,7	0,0	0,0	0,0	0,7	0,0	0,0
Kumulierte Abschreibungen Stand 31.12.2017	5.588,4	0,0	334,3	0,0	2.461,1	0,0	8,3	0,0	8.392,1
Kostenbeiträge per 01.01.2017	-4.082,6	0,0	-94,2	0,0	-520,6	0,0	-1,9	-472,7	-5.172,0
Kostenbeiträge per 31.12.2017	-4.068,9	0,0	-96,4	0,0	-495,5	0,0	-1,6	-506,6	-5.169,0
Buchwert nach Kostenbeiträgen per 01.01.2017	14.207,9	0,0	3.115,6	177,0	3.789,6	0,2	75,7	3.019,7	24.385,7
Buchwert nach Kostenbeiträgen per 31.12.2017	14.708,1	0,0	3.401,5	174,8	3.878,7	0,0	67,8	3.344,7	25.575,6

2016 in Mio. EUR	Grund- stücke und Bauten	Leasing Grund- stücke und Bauten	Fahrpark	Leasing Fahrpark	Technische Anlagen und Maschinen	Leasing Technische Anlagen und Maschinen	Andere Anlagen Betriebs- u. Geschäfts- aus- stattung	Anlagen in Bau und geleistete Anzah- lungen	Summe
Anschaffungs- und Herstellungskosten									
<i>Anschaffungs-/Herstellungskosten</i>									
<i>Stand 01.01.2016</i>	26.213,9	10,8	6.443,6	392,6	9.199,9	1,7	319,1	3.030,6	45.612,2
Umrechnungsdifferenzen	0,0	0,0	5,4	0,5	0,1	0,0	0,1	0,0	6,1
Zugänge	25,2	0,0	58,8	0,1	3,5	0,0	12,6	2.039,1	2.139,3
Unternehmenserwerb	0,0	0,0	0,0	13,3	0,0	0,0	0,2	0,0	13,5
Abgänge	-106,3	-3,4	-152,6	-0,2	-43,4	0,0	-28,3	-11,9	-346,1
Umbuchungen	759,1	0,0	451,1	-14,6	322,6	0,0	19,5	-1.564,3	-26,6
Anschaffungs-/Herstellungskosten Stand 31.12.2016	26.891,9	7,4	6.806,3	391,7	9.482,7	1,7	323,2	3.493,5	47.398,4
<i>Kumulierte Abschreibungen</i>									
<i>Stand 01.01.2016 (inkl. Wertminderungen)</i>	-8.184,6	-7,6	-3.568,3	-149,3	-4.886,6	-1,4	-233,9	-1,6	-17.033,3
Umrechnungsdifferenzen	0,1	0,0	-1,8	-0,2	-0,1	0,0	-0,1	0,0	-2,1
Abschreibungen	-499,2	0,0	-211,7	-14,7	-322,6	-0,1	-38,7	0,0	-1.087,0
Unternehmenserwerb	0,0	0,0	0,0	-5,3	0,0	0,0	-0,2	0,0	-5,5
Abgänge	79,9	0,2	140,2	0,2	36,4	0,0	27,3	0,5	284,7
Umbuchungen	2,1	0,0	45,1	-45,4	0,4	0,0	0,0	0,0	2,2
Zuschreibungen	0,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,3
Kumulierte Abschreibungen Stand 31.12.2016	-8.601,4	-7,4	-3.596,5	-214,7	-5.172,5	-1,5	-245,6	-1,1	-17.840,7
Buchwerte vor Kostenbeiträgen per 01.01.2016	18.029,3	3,2	2.875,3	243,3	4.313,3	0,3	85,2	3.029,0	28.578,9
Buchwerte vor Kostenbeiträgen per 31.12.2016	18.290,5	0,0	3.209,8	177,0	4.310,2	0,2	77,6	3.492,4	29.557,7
Kostenbeiträge									
<i>Stand 01.01.2016</i>	-9.570,3	0,0	-414,7	0,0	-2.955,2	0,0	-8,9	-398,4	-13.347,5
Zugänge	-67,2	0,0	-13,8	0,0	-11,3	0,0	-0,1	-93,6	-186,0
Abgänge	47,9	0,0	0,8	0,0	18,5	0,0	0,0	0,3	67,5
Umbuchungen	-11,5	0,0	0,0	0,0	-5,7	0,0	0,0	19,0	1,8
Anschaffungs-/Herstellungskosten Stand 31.12.2016	-9.601,1	0,0	-427,7	0,0	-2.953,7	0,0	-9,0	-472,7	-13.464,2
<i>Kumulierte Abschreibungen</i>									
<i>Stand 01.01.2016</i>	5.448,3	0,0	328,1	0,0	2.401,7	0,0	6,7	0,0	8.184,8
Abschreibungen	115,5	0,0	11,0	0,0	47,6	0,0	0,4	0,0	174,5
Abgänge	-44,7	0,0	-5,6	0,0	-16,2	0,0	0,0	0,0	-66,5
Umbuchungen	-0,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,6
Kumulierte Abschreibungen Stand 31.12.2016	5.518,5	0,0	333,5	0,0	2.433,1	0,0	7,1	0,0	8.292,2
Kostenbeiträge per 01.01.2016	-4.122,0	0,0	-86,6	0,0	-553,5	0,0	-2,2	-398,4	-5.162,7
Kostenbeiträge per 31.12.2016	-4.082,6	0,0	-94,2	0,0	-520,6	0,0	-1,9	-472,7	-5.172,0
Buchwert nach Kostenbeiträgen per 01.01.2016	13.907,3	3,2	2.788,7	243,3	3.759,8	0,3	83,0	2.630,7	23.416,2
Buchwert nach Kostenbeiträgen per 31.12.2016	14.207,9	0,0	3.115,6	177,0	3.789,6	0,2	75,7	3.019,7	24.385,7

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

Die Zugänge zu den Sachanlagen aufgrund erstkonsolidierter Unternehmen und Abgänge aus Endkonsolidierungen werden in gesonderten Zeilen im Anlagenspiegel dargestellt.

Bei den Umbuchungen handelt es sich einerseits um die aus dem Posten „Anlagen in Bau und geleistete Anzahlungen“ auf die spezifischen Anlagenkonten umgebuchten Werte für fertig gestellte Anlagen des Sachanlagevermögens und der immateriellen Vermögenswerte und andererseits um von oder zu den Bilanzposten „Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte“ sowie von oder zu den „Vorräten“ (siehe Erläuterung 21) umgegliederte Werte. Auf die Angaben zu Schätzungsänderungen wird auf Erläuterung 3 unter „Einschätzungen der Nutzungsdauern der Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerte“ verwiesen. Die Umbuchungen im Vorjahr aus dem „Leasing Fahrpark“ in den „Fahrpark“ resultieren aus der Aufnahme der Rondo Leasing GmbH.

Der ÖBB-Konzern aktivierte gemäß den Regelungen des IAS 23 Zinsen auf Herstellungskosten qualifizierter Vermögenswerte in Höhe von rd. 79,6 Mio. EUR (Vj: rd. 65,7 Mio. EUR). Der zugrunde liegende Fremdkapitalzinssatz beträgt 2,71 bis 3,2 %, (Vj: 3,08 bis 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.

Verluste aus dem Abgang von Sachanlagen sind im Ausmaß von rd. 15,3 Mio. EUR angefallen (Vj: rd. 27,4 Mio. EUR), wobei sich diese aus der Verschrottung und dem Abbruch von Vermögenswerten und dem Verkauf von Fahrzeugen und sonstiger Betriebsausstattung sowie Abgängen von Planungsanlagen ergaben. In beiden Geschäftsjahren wurden Entschädigungsbeiträge im unwesentlichen Umfang vereinnahmt.

Sachanlagen mit folgenden Buchwerten dienen zur Besicherung von Finanzschulden und unterliegen einer Beschränkung der Verfügungsrechte:

in Mio. EUR	Beschränkung von Verfügungsrechten		als Sicherheiten für Schulden begeben	
	2017	2016	2017	2016
Fahrpark	181,2	197,7	1.328,3	1.390,4
Sonstige technische Anlagen und Maschinen	0,0	187,9	0,0	0,0

Daneben bestehen weitere finanzielle Vermögenswerte aus Leasing in Höhe von rd. 49,0 Mio. EUR (Vj: rd. 172,2 Mio. EUR), bei denen es Beschränkungen von Verfügungsrechten gibt. Es bestehen Abnahmeverpflichtungen für Vermögenswerte, insbesondere aufgrund der Finanzierungsleasing-Vereinbarungen und offener Bestellobligi von rd. 2.211,7 Mio. EUR (Vj: rd. 2.551,8 Mio. EUR). Weitere Angaben zu Schätzungsänderungen werden unter Erläuterung 3 gemacht.

Kostenbeiträge von Dritten

Der ÖBB-Konzern erhielt nicht rückzahlbare Investitionszuschüsse für Anlagengüter, im Regelfall von öffentlichen Stellen oder staatsnahen Unternehmen, die gemäß IAS 16.28 i. V. m. IAS 20 als Anschaffungskostenminderung behandelt wurden. Sowohl die Abschreibung dieser Vermögenswerte als auch die Auflösung sämtlicher Kostenbeiträge infolge von Abschreibung werden ergebniswirksam unter dem Posten „Abschreibungen“ ausgewiesen. Gehen Vermögenswerte, denen Kostenbeiträge zugeordnet wurden, ab, dann werden die Kostenbeiträge gemeinsam mit den abgegangenen Buchwerten in den sonstigen betrieblichen Erträgen oder sonstigen betrieblichen Aufwendungen ausgewiesen. Die Entwicklung der Kostenbeiträge ist aus den beiliegenden Anlagenspiegeln ersichtlich. Die wesentlichen Kostenbeitragsgeber für Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte sind folgende:

	31.12.2017 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	1.165,6	1.221,1
ASFINAG	78,4	83,2
Sonstige Dritte	120,9	107,8
Gesamt	5.572,4	5.535,5
<i>davon auf Sachanlagen</i>	<i>5.169,0</i>	<i>5.172,0</i>
<i>davon auf immaterielle Vermögenswerte</i>	<i>403,4</i>	<i>363,5</i>

Gemietete und vermietete Vermögenswerte

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

Wertminderungen

Nach durchgeführten Wertminderungsprüfungen für Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte auf Basis aktueller Plandaten ergibt sich für beide Geschäftsjahre kein Wertminderungsbedarf. Die Parameter zur Berechnung des Nutzungswerts sind aus Erläuterung 3 ersichtlich.

15. Immaterielle Vermögenswerte

2017 in Mio. EUR	Konzessionen, Schutzrechte, Lizenzen sowie Entwicklungskosten	Kostenbeiträge an Dritte	Firmenwert	Geleistete Anzahlungen auf immaterielle Vermögenswerte	Summe
Anschaffungs- und Herstellungskosten 2017					
<i>Anschaffungs-/Herstellungskosten Stand 01.01.2017</i>	371,5	1.221,4	284,1	30,8	1.907,8
Umrechnungsdifferenzen	0,1	0,0	-0,4	0,0	-0,3
Zugänge	1,9	49,5	12,1	40,6	104,1
Unternehmenserwerb	22,8	0,0	0,0	0,0	22,8
Abgänge	-6,3	-1,5	0,0	-0,5	-8,3
Umbuchungen	34,4	13,1	0,0	-42,4	5,1
Anschaffungs-/Herstellungskosten Stand 31.12.2017	424,4	1.282,5	295,8	28,5	2.031,2
Kumulierte Abschreibungen Stand 01.01.2017 (inkl. Wertminderungen)					
<i>Kumulierte Abschreibungen Stand 01.01.2017 (inkl. Wertminderungen)</i>	-249,5	-480,9	-95,2	0,0	-825,6
Umrechnungsdifferenzen	0,0	0,0	0,3	0,0	0,3
Abschreibungen	-34,3	-26,4	-4,7	0,0	-65,4
Abgänge	6,1	1,5	0,0	0,0	7,6
Kumulierte Abschreibungen Stand 31.12.2017 (inkl. Wertminderungen)	-277,7	-505,8	-99,6	0,0	-883,1
Buchwerte vor Kostenbeiträgen per 01.01.2017	122,0	740,5	188,9	30,8	1.082,2
Buchwerte vor Kostenbeiträgen per 31.12.2017	146,7	776,7	196,2	28,5	1.148,1
Kostenbeiträge					
<i>Stand 01.01.2017</i>	-31,1	-675,4	0,0	0,0	-706,5
Zugänge	-0,4	-46,3	0,0	0,0	-46,7
Abgänge	-1,7	0,4	0,0	0,0	-1,3
Umbuchungen	0,1	-0,4	0,0	0,0	-0,3
Stand 31.12.2017	-33,1	-721,7	0,0	0,0	-754,8
Kumulierte Abschreibungen Stand 01.01.2017					
<i>Kumulierte Abschreibungen Stand 01.01.2017</i>	17,3	325,8	0,0	0,0	343,0
Abschreibungen	1,7	5,3	0,0	0,0	7,0
Abgänge	1,7	-0,4	0,0	0,0	1,3
Kumulierte Abschreibungen Stand 31.12.2017	20,7	330,7	0,0	0,0	351,4
Kostenbeiträge per 01.01.2017	-13,8	-349,6	0,0	0,0	-363,5
Kostenbeiträge per 31.12.2017	-12,4	-391,0	0,0	0,0	-403,4
Buchwerte nach Kostenbeiträgen per 01.01.2017	108,2	390,9	188,9	30,8	718,7
Buchwerte nach Kostenbeiträgen per 31.12.2017	134,3	385,7	196,2	28,5	744,7

Bezüglich der Zugänge zu den immateriellen Vermögenswerten 2017 und 2016 verweisen wir auf Erläuterung 2 „Unternehmenserwerb“. Unter den Konzessionen, Schutzrechten, Lizenzen sowie Entwicklungskosten werden in der Zeile Unternehmenserwerbe aktivierte Kundenbeziehungen aufgrund von Erstkonsolidierungen in Höhe von rd. 22,8 Mio. EUR (Vj: rd. 5,7 Mio. EUR) sowie im Vorjahr in der Zeile Zugänge erworbene Rahmenvereinbarungen in Höhe von rd. rd. 9,4 Mio. EUR als Zugänge dargestellt.

2016 in Mio. EUR	Konzessionen, Schutzrechte, Lizenzen sowie Entwicklungs- kosten	Kostenbeiträge an Dritte	Firmenwert	Geleistete Anzahlungen auf immaterielle Vermögenswerte	Summe
Anschaffungs- und Herstellungskosten 2016					
<i>Anschaffungs-/Herstellungskosten Stand 01.01.2016</i>	331,9	1.034,4	269,5	19,2	1.655,0
Umrechnungsdifferenzen	0,1	0,0	4,9	0,0	5,0
Zugänge	12,3	174,7	9,7	44,2	240,9
Unternehmenserwerb	5,7	0,0	0,0	0,0	5,7
Abgänge	-11,5	-0,7	0,0	-0,3	-12,5
Umbuchungen	33,0	13,0	0,0	-32,3	13,7
Anschaffungs-/Herstellungskosten Stand 31.12.2016	371,5	1.221,4	284,1	30,8	1.907,8
Kumulierte Abschreibungen Stand 01.01.2016 (inkl. Wertminderungen)					
<i>Kumulierte Abschreibungen Stand 01.01.2016 (inkl. Wertminderungen)</i>	-229,2	-455,1	-91,7	0,0	-776,0
Umrechnungsdifferenzen	-0,1	0,0	-1,8	0,0	-1,9
Abschreibungen	-28,4	-26,3	-1,7	0,0	-56,4
Abgänge	8,2	0,5	0,0	0,0	8,7
Kumulierte Abschreibungen Stand 31.12.2016 (inkl. Wertminderungen)	-249,5	-480,9	-95,2	0,0	-825,6
Buchwerte vor Kostenbeiträgen per 01.01.2016	102,7	579,3	177,8	19,2	879,0
Buchwerte vor Kostenbeiträgen per 31.12.2016	122,0	740,5	188,9	30,8	1.082,2
Kostenbeiträge					
<i>Stand 01.01.2016</i>	-32,0	-594,9	0,0	0,0	-626,9
Zugänge	-0,2	-78,5	0,0	0,0	-78,7
Umbuchungen	1,1	-2,0	0,0	0,0	-0,9
Stand 31.12.2016	-31,1	-675,4	0,0	0,0	-706,5
Kumulierte Abschreibungen Stand 01.01.2016					
<i>Kumulierte Abschreibungen Stand 01.01.2016</i>	15,7	320,5	0,0	0,0	336,1
Umrechnungsdifferenzen	0,0	-0,1	0,0	0,0	-0,1
Abschreibungen	1,6	5,4	0,0	0,0	7,0
Kumulierte Abschreibungen Stand 31.12.2016	17,3	325,8	0,0	0,0	343,0
Kostenbeiträge per 01.01.2016	-16,3	-274,4	0,0	0,0	-290,7
Kostenbeiträge per 31.12.2016	-13,8	-349,6	0,0	0,0	-363,5
Buchwerte nach Kostenbeiträgen per 01.01.2016	86,4	304,9	177,8	19,2	588,2
Buchwerte nach Kostenbeiträgen per 31.12.2016	108,2	390,9	188,9	30,8	718,7

Die Entwicklung der immateriellen Vermögenswerte ist aus der vorstehenden Tabelle ersichtlich.

Der ÖBB-Konzern erhielt nicht rückzahlbare Kostenbeiträge für immaterielle Vermögenswerte, die gemäß IAS 16.28 i. V. m. IAS 20 als Anschaffungskostenminderung abgezogen wurden. Diese Investitionszuschüsse sind im Anlagenspiegel dargestellt. Sowohl die Abschreibung dieser Vermögenswerte als auch die Auflösung sämtlicher Kostenbeiträge infolge von Abschreibung werden ergebniswirksam unter dem Posten „Abschreibungen“ ausgewiesen. Die Kostenbeitragsgeber werden in Erläuterung 14 dargestellt. Die durchschnittliche Restnutzungsdauer von Kostenbeiträgen an Dritte beträgt etwa 18,3 (Vj: rd. 18,7) Jahre.

Aufwendungen für Forschung und Entwicklung über rd. 4,1 Mio. EUR (Vj: rd. 1,8 Mio. EUR) wurden ergebniswirksam erfasst, da eine Abgrenzung zwischen Entwicklungs- und Forschungsphase der Projekte nicht einwandfrei möglich und das Risiko der Verwertung der Entwicklungen mit Unsicherheiten behaftet war. Aufwendungen für Forschung und Entwicklung über rd. 4,9 Mio. EUR (Vj: rd. 4,2 Mio. EUR) wurden im Anlagevermögen unter dem Posten „Konzessionen, Schutzrechte, Lizenzen sowie 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.

Firmenwert

Die Entwicklung der Firmenwerte ist aus der vorstehenden Tabelle ersichtlich. Diese Firmenwerte sind überwiegend dem Segment Rail Cargo Austria sowie im kleineren Umfang sonstigen Unternehmen zugeordnet und werden im Hinblick auf den zukünftigen wirtschaftlichen Nutzen einem Wertminderungstest unterzogen. Die Abschreibung der Firmenwerte

bezieht sich auf Unterschiedsbeträge aus der Erstkonsolidierung von Tochterunternehmen, die nicht werthaltig waren und ergebniswirksam ausgebucht wurden. Nähere Informationen dazu sind in Erläuterung 2 und 3 enthalten.

16. Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien

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

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

	2017 in Mio. EUR	2016 in Mio. EUR
Anschaffungs- und Herstellungskosten		
<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
Stand 31.12.	342,1	340,2
Kumulierte Abschreibungen		
<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
Stand 31.12.	-183,3	-180,2
Nettobuchwert Stand 01.01.	160,0	163,9
Nettobuchwert Stand 31.12.	158,8	160,0

Sämtliche vom ÖBB-Konzern als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien werden im Rahmen von operativen Leasingverhältnissen vermietet. Die daraus resultierenden Mieterträge beliefen sich ohne Betriebskosten auf rd. 19,6 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 ohne Betriebskosten) gegenüberstehen. Darüber hinaus fielen betriebliche Aufwendungen im Ausmaß von rd. 0,3 Mio. EUR (Vj: rd. 0,5 Mio. EUR) an, denen keine Mieteinnahmen gegenüberstehen. Der ÖBB-Konzern ist keine Verträge für die Instandhaltung seiner als Finanzinvestitionen gehaltenen Immobilien eingegangen, die zu einer diesbezüglichen Verpflichtung führen.

Der beizulegende Zeitwert beträgt rd. 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 und für die 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.

17. Nach der Equity-Methode bilanzierte Unternehmen

Beteiligungen, die nach der Equity-Methode bilanziert werden, umfassen Anteile an einem Gemeinschaftsunternehmen, der Galleria di Base del Brennero – Brenner Basistunnel BBT SE, I-39100 Bozen, und an mehreren assoziierten Unternehmen.

	2017 in Mio. EUR	2016 in Mio. EUR
Anteil an einem Gemeinschaftsunternehmen	40,6	40,6
Anteile an assoziierten Unternehmen	20,7	20,6
Stand 31.12.	61,3	61,2

Die folgende Tabelle zeigt eine Überleitung der zusammengefassten Finanzinformationen des Gemeinschaftsunternehmens auf den Buchwert des Anteils des Konzerns. Die Werte der Galleria di Base del Brennero – Brenner Basistunnel BBT SE sind vorläufig und an die Rechnungslegungsmethode im Konzern angepasst.

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

*) Kleinstbetrag

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

Die BBT SE weist in ihrem vorläufigen Jahresabschluss neben den oben angeführten Werten Gesamterträge (sonstige betriebliche Erträge) in Höhe von rd. 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.

Eine Zusammenfassung der Finanzinformationen für alle nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmen ist in der folgenden Tabelle dargestellt. Die vom ÖBB-Konzern direkt und indirekt gehaltenen Anteile sind aus dem Beteiligungsspiegel ersichtlich (Erläuterung 35).

	2017 in Mio. EUR	2016 in Mio. EUR
Entwicklung der Anteile an assoziierten Unternehmen		
<i>Stand 01.01.</i>	20,6	26,3
Änderung Konsolidierungsart, Erst- und Endkonsolidierung, Anteilserhöhung	-0,2	-0,8
Anteil am Ergebnis	3,0	2,5
Ausschüttungen und übrige Änderungen	-2,7	-7,4
Stand 31.12.	20,7	20,6

Die in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung ausgewiesenen Ergebnisse von nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmen entsprechen dem auf den ÖBB-Konzern entfallenden Anteil der Jahresergebnisse.

18. Sonstige finanzielle Vermögenswerte

2017	kurzfristig in Mio. EUR	langfristig in Mio. EUR	Gesamt in Mio. EUR
Beteiligungen	0,0	10,8	10,8
Finanzielle Vermögenswerte – Leasing	3,1	191,6	194,7
Übrige finanzielle Vermögenswerte	32,4	108,1	140,5
Gesamt	35,5	310,5	346,0

2016	kurzfristig in Mio. EUR	langfristig in Mio. EUR	Gesamt in Mio. EUR
Beteiligungen	0,0	13,8	13,8
Finanzielle Vermögenswerte – Leasing	113,6	200,3	313,9
Übrige finanzielle Vermögenswerte	127,7	98,4	226,1
Gesamt	241,3	312,5	553,8

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 es sich um nicht notierte Anteile handelt und beizulegende Zeitwerte nicht verlässlich ermittelbar sind.

Finanzielle Vermögenswerte – Leasing

Die finanziellen Vermögenswerte – Leasing bestehen hauptsächlich aus langfristigen Darlehen und Depots und stehen nahezu zur Gänze im Zusammenhang mit Cross-Border-Leasing-Transaktionen. Sie dienen zur Abdeckung der künftigen Zahlungsverpflichtungen (Leasingraten und Kaufpreis). Kapitalerträge aus thesaurierenden Veranlagungen erhöhen den Posten, die Bedienung der Zahlungsverpflichtungen verringert den Posten. Diesen finanziellen Vermögenswerten stehen in gleicher Höhe Finanzverbindlichkeiten gegenüber. Unterschiede ergeben sich aufgrund der im Berichtsjahr sowie in Vorjahren durchgeführten Wertberichtigungen.

In den finanziellen Vermögenswerten – Leasing (langfristig) findet sich in Höhe von rd. 81,8 Mio. EUR (Vj: rd. 81,8 Mio. EUR) der Restwert für geleaste Vermögenswerte, der in Form von Bankeinlagen hinterlegt ist. Finanzielle Vermögenswerte aus Leasing im Ausmaß von rd. 49,0 Mio. EUR (Vj: rd. 105,9 Mio. EUR) unterliegen Beschränkungen von Verfügungsrechten. Des Weiteren wurden finanzielle Vermögenswerte von rd. 20,5 Mio. EUR (Vj: rd. 119,8 Mio. EUR), welche unter den übrigen finanziellen Vermögenswerten ausgewiesen werden, zur Besicherung einer Leasingverbindlichkeit verpfändet. Weiterführende Angaben finden sich in den Erläuterungen 30.1 und 30.3.

Übrige finanzielle Vermögenswerte

In diesem Posten werden hauptsächlich kurzfristige Wertpapiere, Investmentzertifikate, Derivate im Zusammenhang mit Stromgeschäften und sonstige Derivate mit einem positiven Barwert, die in keiner Hedgebeziehung stehen, dargestellt.

19. Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte

	2017 in Mio. EUR	2016 in Mio. EUR
Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte		
<i>Stand 01.01.</i>	7,8	0,9
Abgänge durch Veräußerung	-7,8	-0,9
Umgliederung aus Sachanlagevermögen	1,0	7,8
Stand 31.12.	1,0	7,8
<i>davon zu fortgeführten Anschaffungskosten ausgewiesen</i>	0,1	7,8
<i>davon zum beizulegenden Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten ausgewiesen</i>	0,9	0,0

Bei den unter diesem Bilanzposten ausgewiesenen Vermögenswerten handelt es sich im Berichtsjahr 2017 um ein Grundstück und um zwei Nebenbahnstrecken in Österreich sowie um eine Immobilie in Polen. 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-Konzern hat im Berichtsjahr 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.

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Entwicklung jener Vermögenswerte, die zum beizulegenden Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten bilanziert werden.

	2017 in Mio. EUR	2016 in Mio. EUR
Entwicklung Fair Value		
<i>Stand 01.01.</i>	0,0	0,8
Zugang/Umgliederung	0,9	-0,8
Stand 31.12.	0,9	0,0

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 Vorstandsbeschlüsse noch nicht vorgelegen sind.

20. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen

	kurzfristig in Mio. EUR	langfristig in Mio. EUR	Gesamt in Mio. EUR
31.12.2017			
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	564,5	0,0	564,5
<i>davon Fertigungsaufträge</i>	8,6	0,0	8,6
Sonstige Forderungen und Abgrenzungen	309,5	156,6	466,1
Forderungen aus Ertragsteuern	0,5	0,0	0,5
Gesamt	874,5	156,6	1.031,1

31.12.2016	kurzfristig in Mio. EUR	langfristig in Mio. EUR	Gesamt in Mio. EUR
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	544,5	0,0	544,5
<i>davon Fertigungsaufträge</i>	<i>10,8</i>	<i>0,0</i>	<i>10,8</i>
Sonstige Forderungen und Abgrenzungen	306,4	149,7	456,1
Forderungen aus Ertragsteuern	0,7	0,0	0,7
Gesamt	851,7	149,7	1.001,4

Sowohl im Berichtsjahr als auch im Vorjahr waren keine Forderungen wechselfällig verbrieft.

Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen resultieren insbesondere aus Transportleistungen sowie Forderungen aus Verkehrseinnahmen und aus der Abrechnung gemeinwirtschaftlicher Leistungen. Der Buchwert der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstigen Forderungen entspricht aufgrund der kurzen Laufzeit annähernd ihrem beizulegenden Zeitwert.

In den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen werden Fertigungsaufträge im Zusammenhang mit Leistungen für Dritte erfasst, bei denen die Leistungserstellung noch nicht abgeschlossen ist. Für Fertigungsaufträge wurden Auftragslöse über rd. 68,7 Mio. EUR (Vj: rd. 58,8 Mio. EUR) realisiert.

In den sonstigen Forderungen und Abgrenzungen sind Forderungen aus der Umsatzsteuer gegenüber der österreichischen Finanzverwaltung enthalten. Darüber hinaus finden sich in diesem Posten Forderungen gegenüber der Republik Österreich aus der Lehrlingsförderung.

In den sonstigen Forderungen sind Abgrenzungen über rd. 250,6 Mio. EUR (Vj: rd. 247,9 Mio. EUR) enthalten. Die Abgrenzungsposten betreffen im Wesentlichen vorausbezahlte Haftungsentgelte über rd. 157,6 Mio. EUR (Vj: rd. 161,6 Mio. EUR) und die im Dezember ausbezahlten Gehälter inkl. Abgaben für Jänner in Höhe von rd. 61,8 Mio. EUR (Vj: rd. 59,2 Mio. EUR).

Die Wertberichtigungen betreffen vor allem Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und entwickelten sich wie folgt:

	2017 in Mio. EUR	2016 in Mio. EUR
<i>Stand 01.01.</i>	<i>35,7</i>	<i>41,3</i>
Verbrauch	-4,1	-2,9
Auflösung	-3,1	-8,6
Neubildung	10,7	5,9
Stand 31.12.	39,2	35,7

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 einzelwert- berichtigt	davon einzelwert- berichtigt (brutto)	Wert- berichtigung	davon Einzelwert- berichtigung	davon pauschale Einzelwert- berichtigung	Netto- Buchwert
Forderung noch nicht überfällig, aber wertberichtigt	11,6	0,0	11,6	5,9	3,9	2,0	5,7
bis 90 Tage überfällig	89,8	85,9	3,9	2,6	2,0	0,6	87,2
90 bis 180 Tage überfällig	8,5	7,4	1,1	0,8	0,8	0,0	7,7
180 bis 360 Tage überfällig	15,3	10,4	4,9	3,5	3,5	0,0	11,8
über 360 Tage überfällig	58,8	31,6	27,2	26,4	23,8	2,6	32,4
Gesamtexposure	184,0	135,3	48,7	39,2	34,0	5,2	144,8

31.12.2016 Analyse der überfälligen/ wertberechtigten Forderungen in Mio. EUR	Brutto- Buchwert (vor Abzug von Wertbericht.)	davon nicht einzelwert- berechtigt	davon einzelwert- berechtigt (brutto)	Wert- berichtigung	davon Einzelwert- berichtigung	davon pauschale Einzelwert- berichtigung	Netto- Buchwert
Forderung noch nicht überfällig, aber wertberechtigt	35,1	0,0	35,1	3,1	2,7	0,4	32,0
bis 90 Tage überfällig	67,4	57,8	9,6	1,4	0,9	0,5	66,0
90 bis 180 Tage überfällig	5,7	4,0	1,7	1,0	0,9	0,1	4,7
180 bis 360 Tage überfällig	20,1	16,1	4,0	3,5	3,4	0,1	16,6
über 360 Tage überfällig	49,7	19,5	30,2	26,7	22,8	3,9	23,0
Gesamtexposure	178,0	97,4	80,6	35,7	30,7	5,0	142,3

Es bestehen überfällige, nicht wertgeminderte Forderungen in Höhe von rd. 135,3 Mio. EUR (Vj: rd. 97,4 Mio. EUR), die einer regelmäßigen Überwachung unterliegen.

Aufgrund von Erfahrungswerten ist das Management des ÖBB-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	232,9	219,1
fertige Erzeugnisse	8,5	1,3
geleistete Anzahlungen	2,8	0,3
Gesamt	244,2	220,7
<i>davon bewertet zu Anschaffungskosten</i>	<i>215,3</i>	<i>189,6</i>
<i>davon bewertet mit dem Nettoveräußerungswert</i>	<i>28,9</i>	<i>31,1</i>

Die Vorräte umfassen unter anderem Materialbestände und Ersatzteile für den Ausbau und die Instandhaltung des Schienennetzbetriebs und für Fahrzeuge sowie Betriebsmittel und Verwertungsobjekte. Der ausgewiesene Wareneinsatz ist aus Erläuterung 7 ersichtlich. Der Posten „Materialaufwand“ enthält Aufwendungen aus der Wertberichtigung von Vorräten in Höhe von rd. 2,0 Mio. EUR (Vj: rd. 1,2 Mio. EUR) und wird in den Aufwendungen für Material und bezogene Leistungen ausgewiesen. Es wurden in beiden Berichtsjahren keine erfolgswirksamen Wertaufholungen durchgeführt. Unter den Vorräten werden Verwertungsobjekte in Höhe von rd. 45,6 Mio. EUR (Vj: rd. 46,8 Mio. EUR) ausgewiesen.

22. Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente

	31.12.2017 in Mio. EUR	31.12.2016 in Mio. EUR
Kassenbestand und Schecks	6,0	3,9
Guthaben bei Kreditinstituten	106,6	141,9
Gesamt	112,6	145,8

Dieser Posten beinhaltet Veranlagungen sowie Guthaben bei Kreditinstituten und Kassenbestände, die alle kurzfristig sind (Fristigkeit unter 3 Monaten), wobei die verbleibende Restlaufzeit zum Zeitpunkt des Erwerbs ausschlaggebend ist. Der Buchwert dieser Vermögenswerte entspricht ihrem beizulegenden Zeitwert. Sämtliche Bestandteile der liquiden Mittel stehen zur freien Verfügung des ÖBB-Konzerns. Die Zusammensetzung des Finanzmittelfonds wird in Erläuterung 34 beschrieben.

Nach periodischer Evaluierung des Bilanzpostens „Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente“ 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 und übriges Eigenkapital

Die Entwicklung des Eigenkapitals kann aus der Aufstellung der Veränderung des Eigenkapitals entnommen werden.

Grundkapital und Kapitalrücklagen

Das Grundkapital ist unverändert in 190.000 Stück Stammaktien im Nennbetrag von je 10.000 Euro zerlegt und zur Gänze einbezahlt. Das Grundkapital ist in § 2 (1) Bundesbahngesetz festgelegt und ist jenes des Mutterunternehmens. Die Aufbringung des Grundkapitals erfolgte gemäß § 2 (2) Bundesbahngesetz durch Einlage sämtlicher Anteile des Bundes an den Österreichischen Bundesbahnen. Die Anteile waren mit dem Eigenkapital im Sinne des § 224 (3) UGB gemäß der Bilanz der Österreichischen Bundesbahnen zum 31.12.2003 anzusetzen. Die Anteile an der ÖBB-Holding AG sind gemäß § 2 (1) Bundesbahngesetz zu 100% der Republik Österreich vorbehalten und werden nicht öffentlich gehandelt.

Die Kapitalrücklagen betragen unverändert zum Vorjahr rd. 260,8 Mio. EUR.

Anteile nicht beherrschender Gesellschafter am Eigenkapital

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

24. Rücklagen und erwirtschaftetes Ergebnis

	31.12.2017 in Mio. EUR	31.12.2016 in Mio. EUR
Kapitalrücklagen	260,8	260,8
Andere Rücklagen	-106,9	-130,6
<i>davon Cashflow-Hedge-Rücklage</i>	<i>-68,8</i>	<i>-94,7</i>
<i>davon Available-for-Sale-Rücklage</i>	<i>4,9</i>	<i>6,9</i>
<i>davon Währungsdifferenzen</i>	<i>-43,0</i>	<i>-42,8</i>
Erwirtschaftetes Ergebnis	244,1	57,4

Nähere Angaben zu den Veränderungen des Eigenkapitals sind aus der Aufstellung der Veränderung des Eigenkapitals ersichtlich. Darüber hinaus werden versicherungsmathematische Verluste aus der Neubewertung der Abfertigungsrückstellungen in Höhe von rd. 8,2 Mio. EUR (Vj: rd. 11,2 Mio. EUR) in der Position „erwirtschaftetes Ergebnis“ ausgewiesen. In den versicherungsmathematischen Verlusten der Gesamtergebnisrechnung sind Steuereffekte in Höhe von rd. 0,1 TEUR (Vj: rd. 0,6 Mio. EUR) enthalten.

Aus der Kapitalkonsolidierung resultierende Unterschiedsbeträge, die vor dem Übergang auf IFRS entstanden sind, werden im erwirtschafteten Ergebnis ausgewiesen.

Die Entwicklung der Cashflow-Hedge-Rücklage und der Available-for-Sale-Rücklage stellt sich folgendermaßen dar:

in Mio. EUR	Cashflow-Hedge-Rücklage		Available-for-Sale-Rücklage	
	Entwicklung Buchwert	darin enthaltene Ertragsteuern	Entwicklung Buchwert	darin enthaltene Ertragsteuern
<i>Stand 01.01.2016</i>	<i>-107,7</i>	<i>28,0</i>	<i>8,4</i>	<i>0,0</i>
Realisierung von Gewinnen und Verlusten	32,5	-2,3	1,3	0,0
Änderung der beizulegenden Zeitwerte	-19,5	-1,2	-2,8	0,0
Stand 31.12.2016	-94,7	24,5	6,9	0,0
Realisierung von Gewinnen und Verlusten	29,7	-2,2	-0,1	0,0
Änderung der beizulegenden Zeitwerte	-3,8	-4,7	-1,9	0,0
Stand 31.12.2017	-68,8	17,6	4,9	0,0

Im erwirtschafteten Ergebnis wird in beiden Jahren die Umwertungsrücklage über rd. -402,3 Mio. EUR ausgewiesen, die aus der IFRS-Eröffnungsbilanz zum 01.01.2006 resultiert und sämtliche Effekte der Umwertungen von UGB auf IFRS enthält. Weitere Erläuterungen zum Eigenkapital finden sich in der Aufstellung der Veränderungen des Eigenkapitals.

25. Finanzverbindlichkeiten

Die Finanzverbindlichkeiten setzen sich wie folgt zusammen:

31.12.2017 in Mio. EUR	bis zu 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	mehr als 5 Jahre	Gesamt
Anleihen	0,0	5.386,3	8.869,9	14.256,2
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	224,3	686,7	4.145,7	5.056,7
Finanzverbindlichkeiten Leasing	16,5	171,3	163,0	350,8
Übrige Finanzverbindlichkeiten	469,1	1.246,4	2.170,1	3.885,6
Gesamt	709,9	7.490,7	15.348,7	23.549,3

31.12.2016 in Mio. EUR	bis zu 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	mehr als 5 Jahre	Gesamt
Anleihen	431,0	3.887,7	9.973,2	14.291,9
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	314,7	602,3	3.606,7	4.523,7
Finanzverbindlichkeiten Leasing	124,9	173,2	166,2	464,3
Übrige Finanzverbindlichkeiten	1.377,7	1.313,0	828,3	3.519,0
Gesamt	2.248,3	5.976,2	14.574,4	22.798,9

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

Haftungen des Bundes

Haftungen des Bundes bestehen für Anleihen und für Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten in Höhe von rd. 14.208,9 Mio. EUR (Vj: rd. 14.208,6 Mio. EUR). Des Weiteren sind Verpflichtungen gegenüber der EUROFIMA in Höhe von rd. 1.839,4 Mio. EUR (Vj: rd. 1.931,2 Mio. EUR) durch Haftungen des Bundes abgesichert. Durch die Österreichische Kontrollbank Aktiengesellschaft wurden Haftungen zu Finanzverbindlichkeiten in Höhe von rd. 66,4 Mio. EUR (Vj: rd. 75,1 Mio. EUR) übernommen.

Emittierte Anleihen

Nominal	Währung	Laufzeit	ISIN / CUSIP	Zinssatz
1.000.000.000,00	EUR	2005 bis 2020	XS0232778083	3,5000%
300.000.000,00	EUR	2010 bis 2020 ¹⁾	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 ¹⁾	XS0307792159	4,8750%
100.000.000,00	EUR	2007 bis 2037	XS0321318163	4,0000% (Vj: 4,1715%) ²⁾
100.000.000,00	EUR	2007 bis 2037	XS0324893626	4,0000% (Vj: 4,3975%) ²⁾
50.000.000,00	EUR	2007 bis 2037	XS0324895670	4,0000% (Vj: 4,3975%) ²⁾
100.000.000,00	EUR	2007 bis 2037	XS0328866982	4,0000% (Vj: 4,2270%) ²⁾
50.000.000,00	EUR	2007 bis 2037	XS0331427905	4,0000% (Vj: 4,1950%) ²⁾
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 ¹⁾	XS0436314545	4,5000%
50.000.000,00	EUR	2011 bis 2019 ¹⁾	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 ¹⁾	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 unbeding und unwiderruflich garantiert. Alle oben angeführten Anleihen wurden von der ÖBB-Infrastruktur AG im Rahmen dieses Programms begeben.

2015 wurden sechs Anleihen mit einem Betrag von (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.

Von den Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten betreffen rd. 3.953,2 Mio. EUR (Vj: rd. 3.775,9 Mio. EUR) Finanzierungen durch die Europäische Investitionsbank (EIB). Verbindlichkeiten im Ausmaß von rd. 94,5 Mio. EUR (Vj: rd. 94,5 Mio. EUR) werden dinglich besichert.

Finanzverbindlichkeiten Leasing

Die Verbindlichkeiten aus Leasing resultieren in erster Linie aus nicht verknüpften CBL-Transaktionen sowie aus Finanzierungsleasingverbindlichkeiten. Den Cross-Border-Leasingverbindlichkeiten stehen mit einer Ausnahme in gleicher Höhe Vermögen (finanzielle Vermögenswerte wie Ausleihungen an Bank- und Leasinginstitute oder Wertpapiere, Freistellungsansprüche aus Payment Undertaking Agreements) gegenüber. Unterschiede ergeben sich regelmäßig aufgrund von Wertberichtigungen, die im Berichtsjahr sowie in Vorjahren durchgeführt werden mussten.

Übrige Finanzverbindlichkeiten

Die übrigen Finanzverbindlichkeiten bestehen im Wesentlichen aus EUROFIMA-Darlehen in Höhe von rd. 1.839,4 Mio. EUR (Vj: rd. 1.931,2 Mio. EUR), von denen im Jahr 2017 ein Betrag von rd. 71,2 Mio. EUR

(Vj: rd. 1,8 Mio. EUR) eine Restlaufzeit von weniger als einem Jahr hat. Ansonsten werden in diesem Posten Verbindlichkeiten gegenüber dem Bund (OeBFA) und die negativen Barwerte von derivativen Finanzinstrumenten ausgewiesen.

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 die notwendige Finanzierung ab dem Jahr 2017 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% *)
1.303.650.000,00	EUR			

*) Durchschnittliche Effektivverzinsung

Finanzverbindlichkeiten aus Leasing über rd. 103,9 Mio. EUR (Vj: rd. 140,8 Mio. EUR) sind mit finanziellen Vermögenswerten und übrige Finanzverbindlichkeiten über rd. 1.241,7 Mio. EUR (Vj: rd. 1.318,4 Mio. EUR) im Wesentlichen mit Fahrzeugen dinglich besichert.

In beiden Geschäftsjahren hat der Konzern 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-Konzerns wahrscheinlich ist und ob die voraussichtliche Höhe der Rückstellung zuverlässig geschätzt werden kann. Die Rückstellung wird in der Höhe der wahrscheinlichen Inanspruchnahme angesetzt. Bei gleich wahrscheinlichen Szenarien wird der nach den Wahrscheinlichkeiten gewichtete Erwartungswert rückgestellt.

26.1. Personalrückstellungen

Personalrückstellungen

	31.12.2017 in Mio. EUR	31.12.2016 in Mio. EUR
Gesetzliche Abfertigungen	68,9	68,1
Pensionen	1,2	1,3
Jubiläumsgelder	219,1	230,0
Sonstige Personalrückstellungen	1,0	0,7
Gesamt	290,2	300,1
<i>davon langfristig</i>	<i>290,2</i>	<i>300,0</i>

Die kurzfristigen Rückstellungen finden sich hauptsächlich in den sonstigen Personalrückstellungen. Bis auf die versicherungsmathematischen Gewinne oder Verluste aus der Rückstellung für gesetzliche Abfertigungen und Pensionen werden sämtliche erfolgswirksamen Veränderungen der Personalrückstellungen im Personalaufwand ausgewiesen.

Versicherungsmathematische Annahmen

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

	31.12.2017	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 geplanten 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 Bundesbeamte i. S. d. § 21 (3) Bundesbahngesetz i. d. F. Bundesgesetz BGBl I Nr. 71/2003 sind, wird eine Rückstellung für Abfertigungen eingestellt. Die Berechnung der Rückstellung 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-Konzern in den beiden Berichtsjahren rd. 8,2 Mio. EUR (Vj: rd. 7,3 Mio. EUR) in den beitragsorientierten Versorgungsplan (VBV Vorsorgekasse AG und APK-PENSIONSKASSE AG) eingezahlt.

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

Die folgende Tabelle zeigt die Komponenten der Nettoabfertigungsaufwendungen der Periode sowie die Entwicklung der Abfertigungsrückstellungen:

	2017 in Mio. EUR	2016 in Mio. EUR
Barwert der Verpflichtung 01.01.	68,1	60,2
Dienstzeitaufwand	3,2	2,9
Zinsaufwand	1,2	1,4
im Periodenergebnis erfasst	4,4	4,3
versicherungsmathematische Verluste (+) / Gewinne (-) aus Änderungen demografischer Annahmen	0,0	0,0
versicherungsmathematische Verluste (+) / Gewinne (-) aus Änderungen finanzieller Annahmen	-3,0	5,8
Erfahrungsbedingte Anpassungen	-0,5	-0,7
im sonstigen Ergebnis erfasst	-3,5	5,1
Abfertigungszahlungen	-2,4	-2,0
Unternehmensverkäufe und -erwerbe	2,3	0,5
Barwert der Verpflichtung 31.12.	68,9	68,1

Abfertigungsrückstellungen im Ausmaß von rd. 1,4 Mio. EUR (Vj: rd. 4,4 Mio. EUR) werden 2018, in Höhe von rd. 8,8 Mio. EUR (Vj: rd. 7,6 Mio. EUR) 2019 bis 2022 und in Höhe von rd. 58,7 Mio. EUR (Vj: rd. 56,1 Mio. EUR) nach 2022 fällig. Die mittlere Restlaufzeit (Duration) beträgt 15,2 (Vj: 16,0) 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	Zunahme des Parameters/ Veränderung DBO		Abnahme des Parameters/ Veränderung DBO	
	in %	2017 in Mio. EUR	2016 in Mio. EUR	2017 in Mio. EUR	2016 in Mio. EUR
Zinssatz	+/-0,5	-7,5	-5,2	2,4	5,1
Bezugserhöhung	+/-0,5	2,3	5,0	-7,5	-5,1

Jubiläumsgelder

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

Die Berechnung der Rückstellung erfolgte versicherungsmathematisch nach der PUC-Methode, die 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 Rückstellung für Jubiläumsgelder für die übrigen MitarbeiterInnen wird gemäß den Regelungen des jeweiligen Kollektivvertrages oder interner Betriebsvereinbarungen gebildet.

Die folgende Tabelle zeigt die Bestandteile und die Entwicklung der Rückstellung für Jubiläumsgelder:

	2017 in Mio. EUR	2016 in Mio. EUR
<i>Barwert der Verpflichtung zum 01.01.</i>	<i>230,0</i>	<i>227,7</i>
Dienstzeitaufwand	3,3	10,1
Zinsaufwand	2,9	4,0
Jubiläumsgeldzahlungen	-21,2	-19,9
Umgliederungen	0,0	0,0
Unternehmensverkäufe und -käufe	0,9	0,0
Versicherungsmathematische Verluste (+) / Gewinne (-)	-5,5	8,0
Erfahrungsbedingte Anpassungen	8,7	0,1
Barwert der Verpflichtung 31.12.	219,1	230,0

Die mittlere Laufzeit beträgt 8,4 (Vj: 8,9) Jahre. Eine Änderung der versicherungsmathematischen Parameter würde sich wie folgt auswirken:

Sensitivitätsanalyse der Rückstellung für Jubiläum	Veränderung der Annahme in %	Erhöhung des Parameters/ Veränderung DBO		Reduktion des Parameters/ Veränderung DBO	
		2017 in Mio. EUR	2016 in Mio. EUR	2017 in Mio. EUR	2016 in Mio. EUR
Zinssatz	+/-0,5	-8,9	-9,7	9,2	10,9
Bezugserhöhung	+/-0,5	9,0	10,1	-8,8	-9,5

Pensionen

Unter den Rückstellungen für Pensionen sind nur einzelvertragliche Pensionszusagen bilanziert.

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-Konzern ist gesetzlich verpflichtet, Beiträge für Pensionen und Gesundheitsvorsorge für aktive MitarbeiterInnen mit Definitivstellung an die Versicherungsanstalt für Eisenbahn und Bergbau zu leisten. Zusätzlich bietet der ÖBB-Konzern allen Bediensteten des ÖBB-Konzerns in Österreich einen beitragsorientierten Versorgungsplan an. Die Beiträge des ÖBB-Konzerns berechnen sich als Prozentsatz des Entgelts und dürfen 1,2% nicht übersteigen. Die Aufwendungen dieses Plans beliefen sich im Berichtsjahr auf rd. 18,0 Mio. EUR (Vj: rd. 17,7 Mio. EUR).

Leistungsorientiertes Versorgungssystem

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

26.2. Sonstige Rückstellungen

in Mio. EUR	Stand 01.01.2017	Veränderung Konsolidie- rungskreis	Ver- brauch	Auf- lösung	Umbu- chungen	Zins- effekte	Zu- führung	Stand 31.12.2017
Stilllegungskosten	77,5	0,0	-0,4	-13,2	0,0	0,3	1,7	65,9
GWL gemäß EU-RL 1370/2007	44,4	0,0	0,0	0,0	0,0	-1,3	5,1	48,2
Umweltschutzmaßnahmen	40,1	0,0	-0,1	-5,9	0,0	0,3	17,6	52,0
Rückerstattung Fahrtkostenersatz	38,7	0,0	-2,4	-6,8	0,0	-0,5	1,5	30,5
Ungewisse Schulden sowie gemeinwirtschaftliche Leistungen	21,7	0,0	-3,1	-6,6	0,0	-0,1	15,1	27,0
Freimachungen und ähnliche Verpflichtungen	17,3	0,0	-3,1	-4,5	0,0	0,1	8,8	18,6
Rechtsstreitigkeiten	14,4	0,0	-0,5	-2,3	0,0	0,0	1,7	13,3
Drohende Verluste	17,3	0,0	-14,4	-5,4	0,0	0,0	8,8	6,3
Restrukturierungen	9,2	0,0	-3,4	-2,0	0,0	0,0	0,7	4,5
Steuern und Abgaben	2,3	0,0	-0,7	-0,3	0,0	0,0	2,1	3,4
Sonstige	100,1	1,4	-9,3	-4,9	-2,4	-0,4	41,1	125,6
Summe	383,0	1,4	-37,4	-51,9	-2,4	-1,6	104,2	395,3
<i>davon langfristig</i>	<i>175,9</i>							<i>223,1</i>

Die Summe der Spalte „Umbuchungen“ stellt Umgliederungen in die Verbindlichkeiten dar.

Die Rückstellung für Stilllegungskosten betrifft künftige Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Abbruch und dem Abräumen von Vermögenswerten und die Wiederherstellung von Standorten. Dabei handelt es sich um bereits stillgelegte oder in naher Zukunft stillzulegende Bahnstrecken 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.

Für allfällige aus der Abrechnung des VDV entstehende Rückforderungsansprüche des Bundes sowie für Verpflichtungen bedingt durch die Liberalisierung im europäischen Eisenbahnverkehr im Zusammenhang mit der EU-RL1370/2007 wird eine Rückstellung in Höhe von rd. 48,2 Mio. EUR (Vj: rd. 44,4 Mio. EUR) ausgewiesen.

Die Rückstellung für drohende Verluste setzt sich im Wesentlichen aus Aufwendungen für sonstige Rechtsangelegenheiten sowie für belastende Verlustverträge der einzelnen Business Units aus dem Güterverkehrsbereich sowie Technische Services zusammen.

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

Die 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.

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

Erwarteter Zahlungszeitpunkt zu den Rückstellungen

Langfristige Rückstellungen wurden mit Zinssätzen von 0,2 bis 2,2% (Vj: 0,2 bis 1,3%) abgezinst. Anpassungen aufgrund der Änderung des Diskontierungsfaktors fielen in einem unwesentlichen Umfang an.

Von den sonstigen Rückstellungen sind rd. 223,1 Mio. EUR (Vj: rd. 175,9 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 Auszahlungen kommt. Sofern Unsicherheiten über die Fälligkeit bestehen, wurden die betroffenen Rückstellungen überwiegend als kurzfristig eingestuft.

27. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten

	kurzfristig in Mio. EUR	langfristig in Mio. EUR	Gesamt in Mio. EUR
31.12.2017			
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	748,5	0,0	748,5
Sonstige Verbindlichkeiten	997,4	51,2	1.048,6
<i>davon Abgrenzungen Bundeszuschüsse</i>	621,1	0,0	621,1
<i>davon Abgrenzungen Personal</i>	163,7	0,0	163,7
<i>davon sonstige Abgrenzungen</i>	70,2	49,5	119,7
<i>davon aus Steuern</i>	52,7	0,0	52,7
<i>davon im Rahmen der sozialen Sicherheit</i>	33,5	0,0	33,5
Gesamt	1.745,9	51,2	1.797,1

	kurzfristig in Mio. EUR	langfristig in Mio. EUR	Gesamt in Mio. EUR
31.12.2016			
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	937,2	0,0	937,2
Sonstige Verbindlichkeiten	755,5	62,6	818,1
<i>davon Abgrenzungen Personal</i>	161,3	0,0	161,3
<i>davon Abgrenzungen Bundeszuschüsse</i>	395,5	0,0	395,5
<i>davon sonstige Abgrenzungen</i>	68,4	60,6	129,0
<i>davon aus Steuern</i>	45,8	0,0	45,8
<i>davon im Rahmen der sozialen Sicherheit</i>	33,7	0,0	33,7
Gesamt	1.692,7	62,6	1.755,3

Das Management geht davon aus, dass der Buchwert der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen annähernd ihrem beizulegenden Zeitwert entspricht. In den Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sind in Höhe von rd. 22,7 Mio. EUR (Vj: rd. 26,0 Mio. EUR) Verbindlichkeiten mit einer Restlaufzeit von mehr als 1 Jahr enthalten, die aber aufgrund von IAS 1.70 trotzdem als kurzfristig auszuweisen sind.

In den Abgrenzungen für Personal werden vor allem die Posten „Überstunden“ und „nicht konsumierte Urlaube“ angesetzt.

Aus zwei Sale-and-lease-back-Transaktionen ergibt sich ein Rechnungsabgrenzungsposten von rd. 13,2 Mio. EUR (Vj: rd. 16,7 Mio. EUR), der in den sonstigen Abgrenzungen ausgewiesen wird. Der Verkaufsertrag aus diesen Finanzierungsleasinggeschäften wird über die Dauer des Mietvertrags verteilt aufgelöst. Die sonstigen Verbindlichkeiten setzen sich außerdem aus dem Nettobarwertvorteil aus den CBL-Transaktionen in Höhe von rd. 4,0 Mio. EUR (Vj: rd. 5,6 Mio. EUR), Fahrkartenvorverkäufen über rd. 31,4 Mio. EUR (Vj: rd. 30,3 Mio. EUR) sowie aus abzugrenzenden Erträgen aus Baurechtsverträgen über rd. 34,3 Mio. EUR (Vj: rd. 40,1 Mio. EUR) zusammen.

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 zugestandenen und anzuwendenden Maximaltarife vorgeschrieben. 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 Eventualverbindlichkeiten	33,8	28,0
Gesamt	88,1	265,7

Haftungen aus Leasingverhältnissen (CBL-Transaktionen)

Die Haftungsverhältnisse aus Leasingverhältnissen betreffen jene Cross-Border-Leasing-Transaktionen, die nach den Bestimmungen des SIC 27 keinen wirtschaftlichen Gehalt aufweisen und bei denen folglich die dazugehörigen Veranlagungen und Verpflichtungen nicht in der Bilanz erfasst werden. Der ÖBB-Konzern geht bei diesen Transaktionen davon aus, dass die Vertragspartner der zugrunde liegenden Veranlagungen – wie bisher – weiterhin ihren Zahlungsverpflichtungen vertragskonform nachkommen und somit keine über den bei Abschluss der Transaktion geleisteten Zahlungen hinausgehenden Mittelabflüsse zu erwarten sind. Die Vertragspartner der betroffenen Veranlagungen weisen ein Rating bei Standard & Poor's von zumindest AA+ auf oder es bestehen subsidiär Gewährträgerhaftungen der Öffentlichen Hand. Aufgrund des aufrechten Schuldverhältnisses des ÖBB-Konzerns aus den Cross-Border-Leasing-Verträgen hinsichtlich der noch nicht getilgten Leasingverbindlichkeiten erfolgt ein entsprechender Vermerk dieser Verpflichtungen unter den Eventualverbindlichkeiten. Für die noch nicht getilgten Leasingverpflichtungen bestehen Sicherheiten in Form von verpfändeten Veranlagungen.

Die angegebenen sonstigen Eventualverbindlichkeiten betreffen Garantien und ungewisse Schulden, wobei der Umfang der Mittelabflüsse vom künftigen Geschäftsverlauf abhängig ist.

Sonstige Eventualverbindlichkeiten

Bei den sonstigen Eventualverbindlichkeiten handelt es sich um rd. 1,3 Mio. EUR (Vj: rd. 1,5 Mio. EUR) von Eventualverbindlichkeiten aus Beteiligungen.

Angaben zu den Laufzeiten der Verträge aus CBL-Transaktionen ergeben sich aus Erläuterungen 30.3. und 29.3.

29. Finanzinstrumente

29.1. Risikomanagement

Der ÖBB-Konzern unterliegt hinsichtlich seiner finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten insbesondere Risiken aus der Veränderung von Wechselkursen, Zinssätzen und Bonitäten der Vertragspartner (Kreditrisiko). Finanzielles Risikomanagement wird als Management von Marktrisiken angesehen und bedeutet die ökonomisch orientierte Steuerung der Portfolios der Einzelgesellschaften im Hinblick auf die Entwicklung von Zinsen, Währungen und Commodities. Der ÖBB-Konzern verwendet derivative Finanzinstrumente, um diese Risiken wirtschaftlich abzusichern. Derivative Finanzinstrumente werden nur unter Bezugnahme auf ein Grundgeschäft abgeschlossen.

Kernaufgabe des Risikomanagements ist die Identifizierung, Bewertung und Begrenzung finanzwirtschaftlicher Risiken. Risikobegrenzung bedeutet nicht die völlige Ausschließung finanzieller Risiken, sondern eine sinnvolle Steuerung jederzeit quantifizierter Risikopositionen innerhalb eines konkret vorgegebenen Handlungsrahmens.

Die ÖBB-Holding AG, die Finanzgeschäfte im Namen und auf Rechnung ihrer Tochterunternehmen nur nach deren Zustimmung und Auftrag durchführt, hat ein risikoorientiertes Kontrollumfeld geschaffen, das u. a. Richtlinien und Abläufe für die Beurteilung von Risiken, die Genehmigung, das Berichtswesen und die Überwachung von Finanzinstrumenten umfasst. An oberster Stelle steht bei sämtlichen Finanzaktivitäten der Schutz des Vermögens des ÖBB-Konzerns.

Der Großteil der konzernweit eingesetzten Derivate (rd. 97% [Vj: 98%] nach Nominale) sind nicht strukturierte Standardabsicherungsgeschäfte (Plain Vanilla Zinsswaps oder Cross Currency Interest Rate Swaps). Ein Anteil von 3% (Vj: 2%) des Nominales entfällt in beiden Berichtsjahren auf ein strukturiertes Derivat. Dieses strukturierte Derivat hat ein Gesamtnominale von rd. 20,0 Mio. EUR (Vj: rd. 20,0 Mio. EUR) mit einer Laufzeit bis 2022.

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-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-Konzerns aufgrund der gegebenen Bilanzstruktur beeinflussen. Es gilt daher, mögliche Marktziinsschwankungen über ein mit den Konzerngesellschaften abzustimmendes Niveau hinaus z. B. mit dem Einsatz derivativer Finanzinstrumente einzuschränken, um deren Einfluss auf die Ergebnisentwicklung gering zu halten.

Der Abschluss geeigneter derivativer Finanzinstrumente zum Management von Zinsrisiken (Zinsswaps) basiert auf Portfolioanalysen und -empfehlungen seitens der ÖBB-Holding AG und entsprechenden Entscheidungen der Tochterunternehmen.

Der ÖBB-Konzern unterliegt Zinsrisiken hauptsächlich in der Eurozone. Unter Berücksichtigung der gegebenen Schuldenstruktur werden Zinsderivate eingesetzt, um die Risikostrategie möglichst effizient umzusetzen.

Finanzinstrumente (kurz- und langfristig)	fixverzinsliche Finanzinstrumente in Mio. EUR	variabel verzinsliche Finanzinstrumente in Mio. EUR
31.12.2017		
Finanzielle Vermögenswerte	283,1	22,4
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1,1	0,0
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	0,4	0,0
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	4,5	93,0
Gesamt	289,1	115,4
Finanzverbindlichkeiten	22.601,2	418,8
<i>davon gegenüber Bund (OeBFA)</i>	<i>1.287,9</i>	<i>0,0</i>
Gesamt	22.601,2	418,8

Finanzinstrumente (kurz- und langfristig)	fixverzinsliche Finanzinstrumente in Mio. EUR	variabel verzinsliche Finanzinstrumente in Mio. EUR
31.12.2016		
Finanzielle Vermögenswerte	459,9	0,0
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	0,9	0,0
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	0,6	0,0
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	54,7	77,8
Gesamt	516,1	77,8
Finanzverbindlichkeiten	21.812,5	446,1
<i>davon gegenüber Bund (OeBFA)</i>	<i>1.000,8</i>	<i>0,0</i>
Gesamt	21.812,5	446,1

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 Marktziinssätze 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.

Marktziinssatzänderungen 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 designed 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
Vermögenswerte				
Finanzielle Vermögenswerte	0,2	-0,2	0,0	0,0
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	1,4	-1,4	0,0	0,0
Schulden				
Finanzverbindlichkeiten	-4,2	4,1	32,2	-32,2
Auswirkung 2017 saldiert	-2,6	2,5	32,2	-32,2

Sensitivitätsanalyse Zinsrisiko 31.12.2016 in Mio. EUR	Wirksamkeit in GuV		Wirksamkeit im Eigenkapital	
	+100 Basispunkte	-100 Basispunkte	+100 Basispunkte	-100 Basispunkte
Vermögenswerte				
Finanzielle Vermögenswerte	0,0	0,0	-0,3	0,3
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	1,2	-0,1	0,1	-0,1
Schulden				
Finanzverbindlichkeiten	-3,4	3,4	38,6	-40,0
Auswirkung 2016 saldiert	-2,2	3,3	38,4	-39,8

29.1.b. Währungsrisiko

Die Fremdwährungsrisiken des ÖBB-Konzerns resultieren vorwiegend aus originären finanziellen Verbindlichkeiten in Fremdwährung. Diese Risiken werden zum überwiegenden Teil gesichert. Zum Abschlussstichtag unterlag der ÖBB-Konzern keinen wesentlichen Risiken aus auf Fremdwährung lautenden Verbindlichkeiten. Zur Umwandlung von auf Fremdwährung lautenden finanziellen Verpflichtungen in EUR werden Cross Currency Swaps eingesetzt. Währungskursänderungen haben daher keine wesentlichen Auswirkungen auf das Ergebnis. Verbleibende Fremdwährungsrisiken resultieren vorwiegend aus Finanzverbindlichkeiten in EUR der in ungarischen Forint bilanzierenden ungarischen Gesellschaften.

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

Gesichert wurden Fremdwährungen wie folgt:

Währungssensitive Finanzinstrumente 2017	USD in Mio.
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	11,0
Übrige finanzielle Vermögenswerte	178,0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-9,0
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	-180,0
	0,0
abzgl. Devisentermingeschäfte bzw. Währungsswaps	0,0
Nettofremdwährungsrisiko	0,0

	USD in Mio.
Währungssensitive Finanzinstrumente 2016	
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	10,0
Übrige finanzielle Vermögenswerte	401,0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-8,0
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	-406,0
	-3,0
abzgl. Devisentermingeschäfte bzw. Währungsswaps	0,0
Nettofremdwährungsrisiko	-3,0

Sensitivitätsanalyse Währungsrisiko

Wenn der EUR gegenüber dem USD um 10% aufgewertet oder abgewertet worden wäre, wäre das Ergebnis in beiden Berichtsjahren um rd. 1,0 Mio. EUR höher oder niedriger gewesen.

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-Konzern unterhält Geschäftsbeziehungen nur zu Finanzpartnern, die über ein definiertes Rating verfügen und für die eine objektive Risikoeinstufung des Kapitalmarkts vorliegt.

Der ÖBB-Konzern betreibt ein Kontrahentenrisiko-Management, bei dem die Limitermittlung und -vergabe primär auf der Auswertung von Credit-Default-Swap-Daten der Finanzpartner basiert. Hierdurch ist eine schnelle Reaktion auf sich verändernde Risikoeinschätzungen des Kapitalmarkts hinsichtlich der Finanzpartner sichergestellt. Die jeweils aktuellen Limits und deren Ausnutzung werden täglich überwacht, um auf Marktstörungen zeitnah und risikoorientiert reagieren zu können.

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

Die finanziellen Vermögenswerte des ÖBB-Konzerns umfassen hauptsächlich Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie Forderungen aus Finanzierungsleasing und Wertpapiere. Diese Positionen stellen die maximale Gefährdung des ÖBB-Konzerns durch das Ausfallsrisiko im Verhältnis zu den finanziellen Vermögenswerten dar. Dieses Kreditrisiko macht somit im Extremfall den Gegenwert aller Vermögenswerte abzüglich der Sachanlagen, immateriellen Vermögenswerte, der Anteile an assoziierten Unternehmen, der Vorräte und sonstiger Forderungen, die keine Finanzinstrumente sind, aus.

Dieses Kreditrisiko setzt sich wie folgt zusammen:

Kreditrisiko aus Finanzinstrumenten	Bruttoexposition (Buchwert zuzüglich Wertberichtigungen) in Mio. EUR	abzüglich Sicherheiten (FV) in Mio. EUR	Netto-Exposure in Mio. EUR
Gesamtexposure 2017			
Finanzielle Vermögenswerte	346,0	0,0	346,0
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	594,5	-1,7	592,8
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	96,0	0,0	96,0
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	112,6	0,0	112,6
Risiko lang- und kurzfristige Vermögenswerte	1.149,1	-1,7	1.147,4
<i>davon weder überfällig noch wertberichtigt</i>			963,4
<i>davon nicht überfällig, aber wertberichtigt</i>			11,6
<i>davon überfällig und nicht wertberichtigt</i>			135,3
<i>davon überfällig und wertberichtigt</i>			37,1
Haftungen aus Leasingverhältnissen	54,3	0,0	54,3
Sonstige Eventualverbindlichkeiten	33,8	0,0	33,8
Kreditrisiko aus übernommenen Haftungen	88,1	0,0	88,1
Gesamtkreditrisiko 31.12.2017	1.237,2	-1,7	1.235,5
Gesamtexposure 2016			
Finanzielle Vermögenswerte	563,6	0,0	563,6
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	568,7	-12,0	556,7
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	65,2	-0,8	64,4
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	145,8	0,0	145,8
Risiko lang- und kurzfristige Vermögenswerte	1.343,3	-12,8	1.330,5
<i>davon weder überfällig noch wertberichtigt</i>			1.152,5
<i>davon nicht überfällig, aber wertberichtigt</i>			35,1
<i>davon überfällig und nicht wertberichtigt</i>			97,4
<i>davon überfällig und wertberichtigt</i>			45,5
Haftungen aus Leasingverhältnissen	237,7	0,0	237,7
Sonstige Eventualverbindlichkeiten	28,0	0,0	28,0
Kreditrisiko aus übernommenen Haftungen	265,7	0,0	265,7
Gesamtkreditrisiko 31.12.2016	1.609,0	-12,8	1.596,2

Hinsichtlich der Fälligkeiten wird auf Erläuterung 20 verwiesen.

29.1.d. Liquiditätsrisiko

Das übergeordnete Ziel im Bereich Finanzen im ÖBB-Konzern ist die Sicherstellung des notwendigen Liquiditätsspielraums für alle Gesellschaften des ÖBB-Konzerns. Liquiditätsrisiko für den ÖBB-Konzern bedeutet zudem jede Einschränkung der Verschuldungs- und Kapitalaufnahmefähigkeit (z. B. 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	Cashflows 2018 zu zahlungswirksamen Buchwerten		Cashflows 2019-2022 zu zahlungswirksamen Buchwerten		Cashflows 2023 ff. zu zahlungswirksamen Buchwerten	
		Buchwerte 31.12.2017	Zinsen *) 2018	Tilgung *) 2018	Zinsen 2019-2022	Tilgung 2019-2022	Zinsen 2023 ff.	Tilgung 2023 ff.
Originäre finanzielle Verbindlichkeiten								
Anleihen	14.256,2	45,7	487,8	0,0	1.628,3	5.386,3	1.897,4	8.824,2
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	5.056,7	0,0	125,0	224,3	464,8	686,7	935,8	4.145,7
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing, Sublease und CBL	350,8	90,5	11,9	8,6	37,6	107,3	25,8	144,5
übrige Finanzverbindlichkeiten	3.769,5	40,4	60,2	433,1	180,8	1.144,1	697,5	2.151,8
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	726,6	0,0	0,0	703,9	0,0	22,7	0,0	0,0
Sonstige Verbindlichkeiten	141,6	0,0	0,0	130,6	0,0	9,8	0,0	1,2

*) Die übrigen Finanzverbindlichkeiten enthalten Verbindlichkeiten aus abgegrenzten Zinszahlungen für Anleihen und Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten. Die tatsächlichen Zinszahlungen 2018 aus diesen abgegrenzten Verbindlichkeiten werden in der Zeile Anleihen und Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten und nicht bei den übrigen Finanzverbindlichkeiten dargestellt.

in Mio. EUR	Buchwert 31.12.2017	Cashflows 2018		Cashflows 2019-2022		Cashflows 2023 ff.	
		Zinsen 2018	Tilgung 2018	Zinsen 2019-2022	Tilgung 2019-2022	Zinsen 2023 ff.	Tilgung 2023 ff.
Derivative finanzielle Forderungen							
Sonstige Derivate ohne Hedge-Beziehung	22,2	0,0	51,2	0,0	5,2	0,0	0,0
Stromderivate mit Cashflow Hedges	6,3	0,0	8,4	0,0	13,5	0,0	0,0
<i>Auszahlungen</i>		<i>0,0</i>	<i>8,4</i>	<i>0,0</i>	<i>13,5</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>
Derivative finanzielle Verbindlichkeiten							
Zinsderivate ohne Hedge-Beziehung	4,0	0,8	0,0	3,3	0,0	0,0	0,0
Zinsderivate – Cashflow Hedges	101,9	24,9	0,0	67,5	0,0	36,3	0,0
Stromderivate – Cashflow Hedges	0,0	0,0	0,3	0,0	0,0	0,0	0,0
Sonstige Derivate ohne Hedge-Beziehung	10,2	0,0	80,0	0,0	38,2	0,0	3,9
Finanzgarantien							
Haftung aus Cross-Border-Lease	54,3	3,9	2,7	13,3	13,3	4,9	38,3
Sonstige Eventualverbindlichkeiten	33,8	0,0	14,4	0,0	11,1	0,0	8,3

in Mio. EUR	Buchwert 31.12.2016	nicht zahlungs-wirksame	Cashflows 2017 zu zahlungswirksamen Buchwerten		Cashflows 2018-2021 zu zahlungswirksamen Buchwerten		Cashflows 2022 ff. zu zahlungswirksamen Buchwerten	
		Buchwerte 31.12.2016	Zinsen *) 2017	Tilgung *) 2017	Zinsen 2018-2021	Tilgung 2018-2021	Zinsen 2022 ff.	Tilgung 2022 ff.
Originäre finanzielle Verbindlichkeiten								
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	4.523,7	65,5	117,9	249,2	445,7	602,3	940,5	3.606,7
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing, Sublease und CBL	464,3	212,2	11,9	6,7	42,9	102,5	38,9	143,0
übrige Finanzverbindlichkeiten	3.519,0	58,8	45,9	1.105,5	119,3	1.317,5	15,4	804,7
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	925,6	0,0	0,0	899,6	0,0	26,0	0,0	0,0
Sonstige Verbindlichkeiten	70,0	0,0	0,0	68,5	0,0	1,5	0,0	0,0

*) Die übrigen Finanzverbindlichkeiten enthalten Verbindlichkeiten aus abgegrenzten Zinszahlungen für Anleihen und Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten. Die tatsächlichen Zinszahlungen 2017 aus diesen abgegrenzten Verbindlichkeiten werden in der Zeile Anleihen und Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten und nicht bei den übrigen Finanzverbindlichkeiten dargestellt.

in Mio. EUR	Buchwert 31.12.2016	Cashflows 2017		Cashflows 2018-2021		Cashflows 2022 ff.	
		Zinsen 2017	Tilgung 2017	Zinsen 2018-2021	Tilgung 2018-2021	Zinsen 2022 ff.	Tilgung 2022 ff.
Derivative finanzielle Forderungen							
Sonstige Derivate ohne Hedge-Beziehung	13,7	0,0	58,9	0,0	26,5	0,0	0,0
Zinsderivate mit Cashflow Hedges	0,1	-0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Stromderivate mit Cashflow Hedges	2,2	0,0	12,4	0,0	9,9	0,0	0,0
<i>Auszahlungen</i>		<i>0,0</i>	<i>12,4</i>	<i>0,0</i>	<i>9,9</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>
Derivative finanzielle Verbindlichkeiten							
Zinsderivate ohne Hedge-Beziehung	3,4	0,3	0,0	1,3	0,0	0,3	0,0
Zinsderivate – Cashflow Hedges	130,1	27,6	0,0	81,8	0,0	45,2	0,0
Stromderivate – Cashflow Hedges	0,1	0,0	3,2	0,0	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
Finanzgarantien							
Haftung aus Cross-Border-Lease	237,7	11,3	175,9	16,3	14,0	8,9	47,8
Sonstige Eventualverbindlichkeiten	28,0	0,0	8,8	0,0	9,8	0,0	9,4

Einbezogen wurden alle Finanzinstrumente, die am Abschlussstichtag im Bestand waren und für die bereits Zahlungen vertraglich vereinbart waren. Planzahlen für zukünftige neue Verbindlichkeiten wurden bei den dargestellten künftigen Zahlungsströmen nicht berücksichtigt. Fremdwährungsbeträge wurden jeweils mit dem Stichtagskurs umgerechnet. Die variablen Zinszahlungen aus den Finanzinstrumenten wurden unter Zugrundelegung der an den Abschlussstichtagen bestehenden Zinssätze ermittelt.

Haftungen des Bundes

Wie in Erläuterung 25 angeführt, bestehen Haftungen des Bundes für Anleihen, für bestimmte Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten und für Verbindlichkeiten gegenüber EUROFIMA.

29.2. Sicherungsmaßnahmen

Hedge Accounting

Der ÖBB-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 Konzern-Gewinn- und-Verlust-Rechnung. Nach Art des abgesicherten Grundgeschäfts ist zwischen Fair Value Hedge und Cashflow Hedge zu unterscheiden. Der ÖBB-Konzern wendet nur Cashflow Hedge an.

Mit einem Cashflow Hedge werden künftige, erwartete Zahlungsströme aus in der Bilanz angesetzten finanziellen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten sowie aus geplanten Transaktionen gegen Schwankungen abgesichert. Liegt ein Cashflow Hedge vor, wird der effektive Teil der Wertänderung des Sicherungsinstruments bis zum erfolgswirksamen Eintritt des aus dem gesicherten Grundgeschäft resultierenden Zahlungsstroms über das sonstige Ergebnis im Eigenkapital (Cashflow-Hedge-Rücklage) erfasst; der ineffektive Teil der Wertänderung des Sicherungsinstruments ist in der Konzern-Gewinn- und-Verlust-Rechnung zu erfassen.

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 Konzern-Gewinn- und-Verlust-Rechnung umgebucht.

Bei der Absicherung von Fremdwährungsrisiken variabel verzinsten Vermögenswerten und Verbindlichkeiten wendet der ÖBB-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 Konzern-Gewinn- und-Verlust-Rechnung gleichzeitig mit den Gewinnen und Verlusten aus den als Sicherungsinstrumente eingesetzten Derivaten ausgewiesen werden. Bei Absicherungen fix verzinsten Grundgeschäfte 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-Konzern wie folgt erfüllt:

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

Der ÖBB-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-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 der bestehenden Cashflow Hedges:

31.12.2017 Laufzeitende	Anzahl Swaps	Nominalvolumen in Mio. EUR
Bestand	27	720,8
<i>davon Laufzeitende 2018</i>	4	77,0
<i>davon Laufzeitende 2019</i>	1	100,0
<i>davon Laufzeitende 2020</i>	6	93,9
<i>davon Laufzeitende 2021</i>	2	200,0
<i>davon Laufzeitende 2022 ff.</i>	14	249,9

31.12.2016 Laufzeitende	Anzahl Swaps	Nominalvolumen in Mio. EUR
Bestand	34	867,3
<i>davon Laufzeitende 2017</i>	7	146,5
<i>davon Laufzeitende 2018</i>	4	77,0
<i>davon Laufzeitende 2019</i>	1	100,0
<i>davon Laufzeitende 2020</i>	6	93,9
<i>davon Laufzeitende 2021 ff.</i>	16	449,9

Die Wirksamkeit der Sicherungsbeziehung wird prospektiv mit der Critical-Terms-Match-Methode 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 Erfassung der Wertveränderung der Sicherungsgeschäfte (inkl. der Cashflow-Hedges aus Stromderivaten) im sonstigen Ergebnis resultieren in der Cashflow-Hedge-Rücklage erfasste Beträge von rd. 25,9 Mio. EUR (Vj: rd. 13,0 Mio. EUR). Diesbezüglich wird auch auf Erläuterung 24 verwiesen.

Änderungen des beizulegenden Zeitwerts von Zinsswaps, die Sicherungsgeschäfte für künftige Zinszahlungen variabel verzinsten Verbindlichkeiten darstellen, werden über das sonstige Ergebnis im Eigenkapital (vgl. Aufstellung der Veränderung des Eigenkapitals) erfasst. Diese Beträge werden in jener Periode als Finanzierungsaufwand gebucht, in der die entsprechenden Zinszahlungen aus dem Grundgeschäft erfolgswirksam werden (rd. 29,7 Mio. EUR [Vj: rd. 30,2 Mio. EUR Aufwand]). Des Weiteren wurden ineffektive Teile bei Hedge-Accounting-Beziehungen in Höhe von rd. 0,3 Mio. EUR (Vj: rd. 0,2 Mio. EUR) ertragswirksam erfasst. Aus der Beendigung von Sicherungsinstrumenten (Cashflow Hedges) sind zum Berichtsstichtag rd. 1,2 Mio. EUR (Vj: rd. 1,4 Mio. EUR) über das sonstige Ergebnis im Eigenkapital erfasst, die sich nachfolgend auflösen: 2018: rd. 0,1 Mio. EUR, 2019 bis 2021: rd. 0,6 Mio. EUR, 2022 ff.: rd. 0,5 Mio. EUR.

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 Verkaufsverträge 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	Nominal- volumen in Mio. EUR	Anzahl Swaps	Nominal- volumen in Mio. EUR	
Bestand	17	20,8	Bestand	21	23,8
<i>davon Laufzeitende 2018</i>	<i>7</i>	<i>7,7</i>	<i>davon Laufzeitende 2017</i>	<i>11</i>	<i>14,4</i>
<i>davon Laufzeitende 2019</i>	<i>6</i>	<i>6,8</i>	<i>davon Laufzeitende 2018</i>	<i>4</i>	<i>4,0</i>
<i>davon Laufzeitende 2020</i>	<i>4</i>	<i>6,3</i>	<i>davon Laufzeitende 2019</i>	<i>5</i>	<i>4,1</i>
<i>davon Laufzeitende 2021</i>	<i>0</i>	<i>0,0</i>	<i>davon Laufzeitende 2020</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 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 -verkaufsforwards zum Bilanzstichtag erfolgt auf Basis von European Energy Exchange (EEX) 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>
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>

Darüber hinaus werden in einem geringen Umfang Diesel-Hedges abgeschlossen.

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 in der Konzern-Gewinn-und-Verlust-Rechnung 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 and 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 vom ÖBB-Konzern zur Absicherung der aus Finanztransaktionen resultierenden Zins-, Kredit- und Währungsrisiken eingesetzt. Gemäß IAS 39 werden alle derivativen Finanzinstrumente in der Bilanz als Vermögenswert oder Verbindlichkeit angesetzt und zum beizulegenden Zeitwert bewertet. Änderungen des beizulegenden Zeitwerts von als Sicherungsinstrumente gemäß IAS 39 designierten derivativen Finanzinstrumenten werden erfolgswirksam in der Konzern-Gewinn-und-Verlust-Rechnung oder im sonstigen Ergebnis (als Cashflow-Hedge-Rücklage) gebucht, 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 sonstige finanzielle Forderungen haben überwiegend kurze Restlaufzeiten. Daher entsprechen deren Buchwerte zum Abschlussstichtag näherungsweise dem beizulegenden Zeitwert. Die beizulegenden Zeitwerte von sonstigen langfristigen Forderungen entsprechen den Barwerten der mit den Vermögenswerten verbundenen Zahlungen unter Berücksichtigung der jeweils aktuellen Zinsparameter.

Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie sonstige finanzielle Verbindlichkeiten haben in der Regel kurze Restlaufzeiten; die bilanzierten Werte stellen näherungsweise die beizulegenden Zeitwerte dar. Die beizulegenden Zeitwerte von Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten und sonstigen finanziellen Verbindlichkeiten werden als Barwerte der künftigen Zinszahlungen und Tilgungen unter Zugrundelegung der jeweils gültigen Zinskurve ermittelt. In der untenstehenden Überleitungsrechnung werden die Non Financial Instruments und die Finanzinstrumente aus Hedge Accounting in einer eigenen Spalte dargestellt, um eine Überleitung zum Buchwert des Bilanzpostens zu ermöglichen.

Die bei den jeweiligen Bilanzposten angegebenen beizulegenden Zeitwerte in den nachstehenden Tabellen beziehen sich nur auf die Finanzinstrumente 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 zu beobachten sind. Bei langfristigen Finanzinstrumenten findet die Bewertung aufgrund abgezinster Zahlungsströme statt.

Für die angegebenen beizulegenden Zeitwerte der emittierten Anleihen mit ISIN 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 Mio. EUR) ein Bewertungsmodell, das auf Marktpreisen basiert, herangezogen wurde. Level-1-Bewertungen sind solche, die sich aus notierten Preisen (unangepasst) auf aktiven Märkten für identische finanzielle Vermögenswerte oder Schulden ergeben. Die Quelle für die Notierungen ist Reuters. Die Anleihen wurden über die Börsen in Luxemburg und Wien begeben. Der beizulegende Zeitwert der Anleihen mit CUSIP-Nummern, die 2015 erstmals vergeben wurden, beträgt rd. 48,1 Mio. EUR (Vj: rd. 84,4 Mio. EUR). Diese wurden nach Eingangsparameter gemäß Level 2 bewertet.

Finanzielle Vermögenswerte 31.12.2017 in Mio. EUR	Buchwert	abzüglich Non Financial Instru- ments	Financial Instruments	Available for Sale (at Fair Value)	Available for Sale (at Cost)	At Fair Value through Profit and Loss (Held for Trading)	Loans and Receiv- ables	Cash	Hedge Accou- nting	Fair Value
Langfristige Vermögenswerte										
Finanzielle Vermögenswerte	310,5	0,0	310,5	69,5	11,0	0,0	225,6	0,0	4,4	332,9
Sonstige Forderungen u. Vermögenswerte	156,6	147,0	9,6	0,0	0,0	0,0	9,6	0,0	0,0	9,6
Kurzfristige Vermögenswerte										
Finanzielle Vermögenswerte	35,5	0,0	35,5	0,0	0,0	22,2	11,4	0,0	1,9	35,5
Forderungen aus Lieferungen u. Leistungen	564,5	8,6	555,9	0,0	0,0	0,0	555,9	0,0	0,0	555,9
Sonstige Forderungen u. Vermögenswerte	309,5	223,7	85,8	0,0	0,0	0,0	85,8	0,0	0,0	85,8
Zahlungsmittel u. Zahlungsmitteläquivalente	112,6	0,0	112,6	0,0	0,0	0,0	0,0	112,6	0,0	112,6
Summe Buchwert je Kategorie				69,5	11,0	22,2	888,3	112,6	6,3	

Finanzverbindlichkeiten 31.12.2017 in Mio. EUR	Buchwert	abzüglich Non-Financial Instruments	Financial Instruments	At Amortised Cost	At Fair Value through Profit and Loss (Held for Trading)	Hedge Accounting	Finance Lease	Fair Value
Langfristige Verbindlichkeiten								
Finanzverbindlichkeiten	22.839,4	0,0	22.839,4	22.643,8	6,2	77,7	111,7	26.393,5
Sonstige Verbindlichkeiten	51,2	40,2	11,0	1,3	0,0	0,0	9,7	11,0
Kurzfristige Verbindlichkeiten								
Finanzverbindlichkeiten	709,9	0,0	709,9	666,7	8,0	24,2	11,0	716,6
Verbindlichkeiten aus Lieferungen u. Leistungen	748,5	21,9	726,6	726,6	0,0	0,0	0,0	726,6
Sonstige Verbindlichkeiten	997,3	866,7	130,6	130,6	0,0	0,0	0,0	130,6
Summe Buchwert je Kategorie				24.169,0	14,2	101,9	132,4	

Finanzielle Vermögenswerte 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 Accou- nting	Fair Value
Langfristige Vermögenswerte										
Finanzielle Vermögenswerte	312,5	0,0	312,5	68,8	13,8	0,0	228,3	0,0	1,3	339,5
Sonstige Forderungen u. Vermögenswerte	149,7	146,5	3,2	0,0	0,0	0,0	3,2	0,0	0,0	3,2
Kurzfristige Vermögenswerte										
Finanzielle Vermögenswerte	241,3	0,0	241,3	104,8	0,0	13,7	121,8	0,0	1,0	241,3
Forderungen aus Lieferungen u. Leistungen	544,5	10,8	533,7	0,0	0,0	0,0	533,7	0,0	0,0	533,7
Sonstige Forderungen u. Vermögenswerte	306,4	245,3	61,1	0,0	0,0	0,0	61,1	0,0	0,0	61,1
Zahlungsmittel u. Zahlungsmitteläquivalente	145,8	0,0	145,8	0,0	0,0	0,0	0,0	145,8	0,0	145,8
Summe Buchwert je Kategorie				173,6	13,8	13,7	948,1	145,8	2,3	

Finanzverbindlichkeiten 31.12.2016 in Mio. EUR	Buchwert	abzüglich Non- Financial Instruments	Financial Instruments	At Amortised Cost	At Fair Value through Profit and Loss (Held for Trading)	Hedge Account- ing	Finance Lease	Fair Value
Langfristige Verbindlichkeiten								
Finanzverbindlichkeiten	20.550,6	0,0	20.550,6	20.331,4	6,8	103,3	109,1	24.597,2
Sonstige Verbindlichkeiten	62,6	61,1	1,5	1,5	0,0	0,0	0,0	1,5
Kurzfristige Verbindlichkeiten								
Finanzverbindlichkeiten	2.248,3	0,0	2.248,3	2.202,3	10,0	26,9	9,1	2.323,5
Verbindlichkeiten aus Lieferungen u. Leistungen	937,2	11,6	925,6	925,6	0,0	0,0	0,0	925,6
Sonstige Verbindlichkeiten	755,6	687,1	68,5	68,5	0,0	0,0	0,0	68,5
Summe Buchwert je Kategorie				23.529,3	16,8	130,2	118,2	

Saldierung von Finanzinstrumenten

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

per 31.12.2017 in Mio. EUR	Buchwerte brutto gebucht	potenzielle Aufrechnungsbeträge, die nicht in der Bilanz saldiert werden	Nettobeträge nach potenzieller Saldierung
Stromderivate Aktiv	22,2	-9,7	12,5
Stromderivate Passiv	-6,3	0,0 *)	-6,3

per 31.12.2016 in Mio. EUR	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

Nettofinanzergebnisse nach Bewertungsklassen

Das Nettoergebnis unterteilt nach Bewertungsklassen stellt sich wie folgt dar:

Ergebnis aus der Folgebewertung 31.12.2017 in Mio. EUR	Zinsergebnis	Bewertung zum Fair Value	Währungs- umrechnung	Ergebnis aus Wertberichtigung	Ergebnis aus dem Abgang	Ergebnis aus Beteiligungen
Loans and Receivables (LaR)	18,8	0,0	-20,0	0,0	0,0	0,0
Held-to-Maturity Investments (HtM)	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Available for Sale Financial Assets (AfS)	4,0	0,0	-6,0	-0,2	-7,9	0,3
Financial Instruments Held for Trading (FAHfT, FLHfT)	0,0	8,2	0,0	0,0	0,0	0,0
Financial Liabilities Measured at Amortised Cost (FLAC)	-621,9	0,0	28,7	0,0	7,9	0,0
Hedge Accounting	-25,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	0,0	0,0	-0,1	0,0	0,0	0,0

Ergebnis aus der Folgebewertung**31.12.2016****in Mio. EUR**

	Zinsergebnis	Bewertung zum Fair Value	Währungs-umrechnung	Ergebnis aus Wertberichtigung	Ergebnis aus dem Abgang	Ergebnis aus Beteiligungen
Loans and Receivables (LaR)	30,2	-0,1	9,4	0,0	-1,6	0,0
Available for Sale Financial Assets (AfS)	5,7	0,2	3,6	0,0	0,0	0,9
Financial Instruments Held for Trading (FAHfT, FLHfT)	0,0	12,6	0,2	0,0	0,0	0,0
Financial Liabilities Measured at Amortised Cost (FLAC)	-662,4	0,0	-12,5	0,0	0,0	0,0
Hedge Accounting	-31,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	0,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

Das Zinsergebnis aus finanziellen Verbindlichkeiten der Bewertungsklasse Financial Liabilities Measured at Amortised Cost (Aufwendungen in Höhe von netto rd. 621,9 Mio. EUR [Vj: rd. 662,4 Mio. EUR]) enthält im Wesentlichen Zinsaufwendungen aus Anleihen und Krediten. Ferner werden darunter auch Zinserträge aus der Auf- und Abzinsung von Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen subsumiert. Im Nettofinanzergebnis sind keine Aufwendungen aus Wertberichtigungen von Forderungen enthalten.

Im Rahmen der Erfassung der Wertänderungen von als Available for Sale klassifizierten finanziellen Vermögenswerten über das sonstige Ergebnis werden am Geschäftsjahresende Bewertungsverluste im Eigenkapital erfasst. Von den im Eigenkapital erfassten Beträgen wurden in beiden Berichtsjahren keine Ergebnisse in die Gewinn- und Verlust-Rechnung transferiert. Weitere Informationen zu diesen Finanzinstrumenten werden in Erläuterung 24 gegeben.

29.4. Derivative Finanzinstrumente

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

in Mio. EUR	Vermögenswerte		Eigenkapital und Schulden	
	Buchwerte 31.12.2017	Buchwerte 31.12.2016	Buchwerte 31.12.2017	Buchwerte 31.12.2016
Zinsswaps				
ohne Hedge-Beziehung	0,0	0,0	4,0	3,4
mit Cashflow Hedges	0,0	0,1	101,9	130,1
Strom-Forwards				
ohne Hedge-Beziehung	22,2	13,7	6,3	9,1
mit Cashflow Hedges	6,3	2,2	0,0	0,1
Sonstige Derivate				
Derivate ohne Hedge-Beziehung	0,0	0,0	3,9	4,3
Summe	28,5	16,0	116,1	147,0

Fair-Value-Hierarchie

Die nachfolgende Tabelle zeigt, wie die beizulegenden Zeitwerte jener Vermögenswerte und Schulden ermittelt wurden, die zum beizulegenden Zeitwert bilanziert werden, wobei eine Klassifizierung in eine dreistufige Hierarchie die Marktnähe der in die Ermittlung eingehenden Daten widerspiegelt.

31.12.2017	Level 1	Level 2	Summe
Derivate unter Hedge Accounting	0,0	6,3	6,3
Derivate Handelsbestand	0,0	22,2	22,2
Available for Sale	20,5	49,0	69,5
Finanzielle Vermögenswerte	20,5	77,5	98,0
Derivate Handelsbestand	0,0	14,2	14,2
Derivate unter Hedge Accounting	0,0	101,9	101,9
Finanzielle Schulden	0,0	116,1	116,1

31.12.2016	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
Finanzielle Vermögenswerte	119,8	69,8	189,6
Derivate Handelsbestand	0,0	16,8	16,8
Derivate unter Hedge Accounting	0,0	130,2	130,2
Finanzielle Schulden	0,0	147,0	147,0

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 29.3. verwiesen.

30. Leasingtransaktionen

30.1. Leasinggeber

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

Es gibt rd. 25.700 (Vj: rd. 26.000) Mietverträge, die überwiegend unbefristet sind und unter Einhaltung einer Kündigungsfrist von maximal sechs Monaten aufgelöst werden könnten. Diese beinhalten rd. 7.500 (Vj: 6.700) externe befristete Mietverträge, die zwischen 2018 und 2107 (Vj: 2017 und 2059) enden, wobei es sich bei den langfristigen Verträgen um eingeräumte Baurechte an Grund und Boden handelt. Die bedingten Mieterträge beziehen sich ausschließlich auf Mietverträge.

Da es sich bei den vermieteten Objekten mit Ausnahme der als Finanzinvestitionen gehaltenen Immobilien um nicht abtrennbare Teilflächen von Gebäuden wie z. B. Bahnhöfe handelt, ist eine Angabe der Buchwerte weder zielführend noch möglich.

Die Mindestleasingzahlungen aus den unkündbaren operativen Leasingverträgen zum 31.12.2017 betragen:

31.12.2017 in Mio. EUR	Gesamt	bis zu 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	mehr als 5 Jahre
Grundstücke und Bauten	264,3	26,3	51,7	186,3
Sonstige technische Anlagen und Maschinen	0,4	0,0	0,1	0,3
Andere Anlagen und Betriebs- u. Geschäftsausstattung	1,9	1,2	0,7	0,0
Fahrpark	5,2	3,9	1,1	0,2

31.12.2016 in Mio. EUR	Gesamt	bis zu 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	mehr als 5 Jahre
Grundstücke und Bauten	249,6	25,8	52,4	171,4
Sonstige technische Anlagen und Maschinen	0,5	0,0	0,1	0,4
Andere Anlagen und Betriebs- u. Geschäftsausstattung	1,7	1,1	0,6	0,0
Fahrpark	4,7	4,2	0,5	0,0

Bedingte Mietzahlungen wurden in der Berichtsperiode als Ertrag für Grundstücke und Bauten über rd. 2,7 Mio. EUR (Vj: rd. 2,2 Mio. EUR) und für Fahrpark über rd. 0,8 Mio. EUR (Vj: rd. 1,9 Mio. EUR) erfasst. Nähere Angaben zu den Cross-Border-Leasing-Transaktionen sind in Erläuterung 30.3. ersichtlich.

Der ÖBB-Konzern verleast Anlagen, die als operative Leasingverhältnisse eingestuft werden. Die Verträge haben je nach Leasinggegenstand unterschiedliche marktübliche Laufzeiten.

30.2. Leasingnehmer

Finanzierungsleasing

Der ÖBB-Konzern beschaffte bestimmte Teile seiner Sachanlagen im Rahmen von Finanzierungsleasingvereinbarungen. Zu den Bilanzstichtagen orientierte sich der durchschnittliche Effektivzinssatz am 6-Monats-EURIBOR inkl. eines vertraglich vereinbarten Aufschlags. Die Zinssätze werden bei Vertragsabschluss fest vereinbart. Alle Leasingverhältnisse basieren auf schriftlich festgelegten Vertragslaufzeiten.

Die Nettobuchwerte der Finanzierungsleasing-Anlagen je Gruppe von Vermögenswerten und deren Entwicklung können aus dem Anlagenspiegel (Erläuterung 14) ersehen werden. Zum Bilanzstichtag hatte der ÖBB-Konzern mit den Vermietern die folgenden Mindestleasingzahlungen aus den unkündbaren Leasingverträgen vertraglich vereinbart:

	Mindestleasing- zahlungen in Mio. EUR	Enthaltener Zinsaufwand in Mio. EUR
31.12.2017		
2018	28,7	12,3
2019 – 2022	165,8	38,0
nach 2022	173,7	25,2
Summe der Mindestleasingzahlungen	368,2	75,5
abzüglich Zinsenanteil	-75,5	
Barwert der Leasingzahlungen	292,7	

	Mindestleasing- zahlungen in Mio. EUR	Enthaltener Zinsaufwand in Mio. EUR
31.12.2016		
2017	26,7	12,5
2018 – 2021	170,4	43,4
nach 2021	182,8	32,0
Summe der Mindestleasingzahlungen	379,9	87,9
abzüglich Zinsenanteil	-87,9	
Barwert der Leasingzahlungen	292,0	

Bedingte Mietzahlungen wurden in Höhe von rd. 0,4 Mio. EUR (Vj: rd. 0,3 Mio. EUR) geleistet.

Operatives Leasing

In den jeweiligen Berichtsperioden wurden Zahlungen aus Mindestleasingzahlungen in Höhe von rd. 78,1 Mio. EUR (Vj: rd. 70,0 Mio. EUR) als Aufwand erfasst.

Die künftigen Mindestleasingzahlungen aufgrund unkündbarer operativer Leasingverträge 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
2017			
Grundstücke und Bauten	25,2	96,3	189,7
Fahrpark	32,1	44,6	0,0
Sonstige technische Anlagen und Maschinen	0,3	0,6	0,3
Gesamt	57,6	141,5	190,0

	bis zu 1 Jahr in Mio. EUR	1 bis 5 Jahre in Mio. EUR	mehr als 5 Jahre in Mio. EUR
2016			
Grundstücke und Bauten	23,2	76,6	185,6
Fahrpark	28,9	49,1	0,0
Sonstige technische Anlagen und Maschinen	0,0	0,1	0,0
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattungen	0,0	0,1	0,0
Gesamt	52,2	126,1	185,6

Bei den Operating-Leasing-Verträgen handelt es sich hauptsächlich um Gebäude, Fahrpark, Büro- und Geschäftsausstattung sowie EDV-Geräte. Bedingte Leasingzahlungen sind nicht angefallen. Die Leasingverträge haben eine Laufzeit bis 2040 (Betriebsführungszentrale). In den Berichtsjahren 2017 und 2016 gab es keine wesentlichen künftigen Mindestleasingzahlungen aus unkündbaren Untermietverhältnissen.

Sale-and-lease-back-Transaktionen

2014 wurde ein Sale-and-lease-back-Vertrag über 150 Güterwagen abgeschlossen. Daraus ergab sich ein Gewinn im Ausmaß von rd. 1,3 Mio. EUR. Davon werden rd. 1,2 Mio. EUR abgegrenzt und über die Restlaufzeit des Vertrags ergebniswirksam aufgelöst. Jährlich werden rd. 0,2 Mio. EUR ertragswirksam aufgelöst. Der Laufzeit des Vertrags endet 2020.

Es wurden im 4. Quartal 2015 1.066 Containertragwagen um rd. 26,3 Mio. EUR verkauft und davon im selben Zeitraum ein Rückanmietungsvertrag über 800 Wagen unterschrieben. Aus diesem Geschäft entsteht ein Sale-and-lease-back-Finanzierungsleasing. Die Leasingverbindlichkeit für die 800 Wagen beträgt per 31.12.2015 rd. 18,1 Mio. EUR. Der Verkaufsertrag in Höhe von rd. 19,8 Mio. EUR für die 800 Wagen wird über sechs Jahre, der Dauer des Mietvertrags, verteilt aufgelöst.

30.3. Cross-Border-Leasing-Verträge

Im Zeitraum von Mai 1995 bis Juni 2006 haben die Österreichischen Bundesbahnen (nunmehr ÖBB-Infrastruktur AG) zwei (Vj: vier) Cross-Border-Lease-Transaktionen (CBL-Transaktionen), die ÖBB-Produktion Gesellschaft mbH und die ÖBB-Personenverkehr AG jeweils eine (Vj: eine) CBL-Transaktion abgeschlossen, die per 31.12.2017 noch immer Gültigkeit haben.

Die beiden noch bestehenden CBL-Transaktionen der ÖBB-Infrastruktur AG sind über Subleases der ÖBB-Produktion GmbH sowie der ÖBB-Personenverkehr überbunden.

Bei allen vier CBL-Transaktionen handelt es sich um Sale-and-lease-back-Transaktionen. Dabei tritt der Vertragspartner als Käufer der Anlagen auf und vermietet diese an die jeweiligen Gesellschaften des ÖBB-Konzerns zurück. Lease-and-lease-back-Transaktionen kommen nicht mehr zur Anwendung.

Teilweise wurden Zahlungsverpflichtungen – inkl. der bei Ausübung der Kaufoption nötigen Zahlungen – durch den Abschluss von Tilgungsträgern bei diversen Bank- und Leasinginstituten abgesichert. In den Verträgen haben sich die Bank- oder Leasinginstitute verpflichtet, die vertraglich vereinbarten Zahlungen zu den festgesetzten Zahlungsterminen für die ÖBB-Infrastruktur AG zu leisten. Mindestratings kommen nicht mehr zur Anwendung.

Das den CBL-Transaktionen unterworfenen Rollmaterial wird gemäß den in den Verträgen enthaltenen Vorschriften regelmäßig gewartet und darf grundsätzlich nicht veräußert, vermietet, verpfändet oder stillgelegt werden.

Auflösung von CBL-Transaktionen

Im Berichtsjahr 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“, der UniCredit Bank Austria mit Gewährträgerhaftung der Stadt Wien) von AA- auf BBB+ 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, welches der Investor nach der Einrichtung des Depots nicht mehr als Sicherheit benötigt, dient zur Rückzahlung des Kredits. Die Transaktion betrifft rechtlich im Außenverhältnis die ÖBB-Infrastruktur AG, wird aber 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-Konzern:** Die veräußerten und zurückgeleaste Sachanlagen werden aufgrund des unverändert fortbestehenden wirtschaftlichen Eigentums weiterhin in den Sachanlagen des ÖBB-Konzerns ausgewiesen.
- **Ratierliche Auflösung des erzielten Nettobarwertvorteils:** Der am Beginn der Transaktionen vereinnahmte Nettobarwertvorteil wird unter den sonstigen Verbindlichkeiten ausgewiesen und zeitanteilig über die Laufzeit ertragswirksam aufgelöst. Zum 31.12.2017 betrug der noch nicht aufgelöste Nettobarwertvorteil rd. 7,8 Mio. EUR (Vj: rd. 9,8 Mio. EUR). Die Erträge aus der Auflösung des Nettobarwertvorteils im Jahr 2017 in Höhe von rd. 2,0 Mio. EUR (Vj: rd. 7,7 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-Konzerns stehende finanzielle Vermögenswerte (Wertpapiere und Bankeinlagen) ebenso wie dazugehörige Leasingverbindlichkeiten mangels wirtschaftlichen Gehalts nicht die Kriterien eines Vermögenswerts oder einer Schuld erfüllen („verknüpfte Transaktionen“) und daher nicht bilanziert werden („off balance“). Im Konzernjahresabschluss ist folglich bei manchen Transaktionen eine (teilweise) Berücksichtigung in der Bilanz („on balance“) erforderlich („nicht verknüpfte Transaktionen“).

Hinsichtlich jener Vertragspartner, die ein Rating von zumindest AA+ aufweisen oder für deren Erfüllung subsidiär eine Gewährträgerhaftung der Öffentlichen Hand besteht und die Veranlagungen zugunsten des Investors verpfändet sind, wird das Ausfallrisiko weiterhin als äußerst gering eingestuft, sodass diesbezüglich nach derzeitiger Einschätzung kein Änderungsbedarf besteht und diese Transaktionen weiterhin „off balance“ dargestellt werden. Allerdings hat sich auch die Bonität (gemessen am Rating) von in der Vergangenheit als unbedenklich eingestuft Vertragspartnern zum Teil erheblich verschlechtert. Die Vertragsbestimmungen sehen für diesen Fall unter anderem vor, dass die betroffenen Depots und Payment Undertaking Agreements auszutauschen oder abzusichern sind. In diesem Zusammenhang wurde bei einer Tranche einer Transaktion der bestehende Tilgungsträger durch die Beschaffung von US-Treasuries abgesichert. Diese Transaktion betrifft die ÖBB-Infrastruktur AG im Außenverhältnis und wird im Innenverhältnis zur Gänze an die ÖBB-Personenverkehr AG und ÖBB-Produktion GmbH weiterverrechnet. Sämtliche Positionen sind in der Bilanz dargestellt.

Bilanzierung von Vermögenswerten und Leasingverbindlichkeiten (nicht verknüpfte Transaktionen)

Sofern eine bilanzielle Erfassung geboten ist, wurden die Wertpapiere 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 zur Sanierung des Rating Triggers 2014 und 2015 beschafften US-Treasuries wurden der Kategorie Available for Sale zugeordnet. Den finanziellen Vermögenswerten stehen zunächst Leasingverbindlichkeiten und im Fall der US-Treasuries zusätzlich eine Kreditfinanzierung gegenüber. Die Umrechnung der Fremdwährungsbeträge erfolgt zum jeweiligen Stichtagskurs. Allfälligen wechselkursbedingten Wertminderungen und Wertsteigerungen stehen gegengleiche Wechselkurseffekte bei den Leasingverbindlichkeiten sowie im Falle der Absicherung des Tilgungsträgers bezüglich einer der Tranchen bei einer Transaktion eine Kreditfinanzierung gegenüber.

Die gestiegenen Bonitätsrisiken wurden berücksichtigt, indem bei jenen Vertragspartnern, die bei Standard & Poor's ein Rating von unter AA aufweisen und für die keine zusätzlichen Sicherheiten in Form einer Gewährträgerhaftung oder durch Verpfändung von Wertpapieren bester Bonität (AAA) zugunsten des ÖBB-Konzerns bestehen, entsprechende Wertberichtigungen auf die Veranlagungen vorgenommen wurden. Die Höhe der Wertberichtigung wird dabei neben der Berücksichtigung von individuellen Umständen grundsätzlich in Form von Portfoliowertberichtigungen in Abhängigkeit von historischen Ausfallwahrscheinlichkeiten, gemessen am Rating der Vertragspartner und der

Restlaufzeit der Transaktion, ermittelt. Zum 31.12.2017 bestehen insgesamt Wertberichtigungen auf Veranlagungen in Höhe von rd. 0,1 Mio. EUR (Vj: rd. 0,1 Mio. EUR).

Im Konzernabschluss zum 31.12.2017 betragen die finanziellen Vermögenswerte im Zusammenhang mit nicht verknüpften Leasingtransaktionen rd. 194,8 Mio. EUR (Vj: rd. 314,0 Mio. EUR). Die damit im Zusammenhang stehenden Finanzverbindlichkeiten betragen zum 31.12.2017 rd. 295,2 Mio. EUR (Vj: rd. 416,1 Mio. EUR). In diesen Leasingverbindlichkeiten sind Verbindlichkeiten mit Finanzierungscharakter in Höhe von rd. 168,8 Mio. EUR (Vj: rd. 173,8 Mio. EUR) enthalten.

Behandlung von Transaktionen ohne sonstigen wirtschaftlichen Gehalt (verknüpfte Transaktionen)

Gemäß SIC 27 wurden für diese Transaktionen keine Vermögenswerte und Verbindlichkeiten erfasst. Die Depotzahlungen und Wertpapiere, die im Zusammenhang mit den Payment Undertaking Agreements geleistet und erworben wurden und die im Rahmen des Hauptleasingvertrags erhaltenen Vorauszahlungen werden daher in der Bilanz nicht berücksichtigt. Die zivilrechtlichen Verpflichtungen aus den Leasingverhältnissen für den Fall, dass die Bank- bzw. Leasinginstitute ihren gegen Erhalt einer Einmalzahlung für die jeweiligen Gesellschaften des ÖBB-Konzerns übernommenen Zahlungsverpflichtungen gegenüber den Investoren nicht nachkommen, werden als Eventualverbindlichkeiten erfasst. Zum 31.12.2017 betragen die Eventualverbindlichkeiten aus CBL-Transaktionen rd. 54,3 Mio. EUR (Vj: rd. 237,7 Mio. EUR). Die zugrunde liegenden Veranlagungen weisen allesamt ein Rating von zumindest AA+ auf oder sind durch eine Gewährträgerhaftung der Öffentlichen Hand abgesichert und haben keinen Zusammenhang mit Absicherungen von bestehenden Tilgungsträgern.

31. Vereinbarungen von Dienstleistungslizenzen (SIC 29)

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

Konzession Liechtenstein

Vereinbarungen von Dienstleistungslizenzen im Sinne des SIC 29 betreffen den Bereich Schieneninfrastruktur.

Am 13.06.1977 wurde der 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 31.12.2067; und für die Strecke Buchs SG – Grenze (– Feldkirch) für die Dauer von fünf Jahren, d. h. bis zum 31.12.2022 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 ÖBB-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-Holding AG).

Mit Gesellschaften, an denen die Republik Österreich direkt oder indirekt Beteiligungen hält (z. B. Österreichische Bundes- und Industriebeteiligungen GmbH, OMV Aktiengesellschaft, Telekom Austria AG, Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft, Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH, Verbund AG) und die ebenfalls als nahestehende Unternehmen gemäß IAS 24 einzustufen sind, bestehen Geschäftsbeziehungen innerhalb des Leistungsspektrums des ÖBB-Konzerns zu fremdüblichen Bedingungen. Die in beiden Berichtsjahren mit diesen Unternehmen im Sinne von IAS 24 durchgeführten Transaktionen betrafen alltägliche Geschäfte des operativen Geschäftsbereichs, waren insgesamt von untergeordneter Bedeutung und lagen unter 0,5% der Aufwendungen für Material und bezogene Leistungen oder unter 2,0% der Umsatzerlöse. Die zum Bilanzstichtag offenen Posten dieser Unternehmen werden in den Forderungen und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen ausgewiesen und an dieser Stelle nicht mehr gesondert behandelt.

Einkäufe wurden zu Marktpreisen abzüglich handelsüblicher Mengenrabatte sowie sonstiger auf Basis des Umfangs der Geschäftsbeziehungen gewährter Rabatte getätigt. Das Volumen der Transaktionen im Geschäftsjahr zwischen den in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen der Gruppe einerseits und diesen nahestehenden Unternehmen und Personen andererseits und die aus diesen Transaktionen offenen Forderungen und Verbindlichkeiten zum Geschäftsjahresende stellen sich wie folgt dar:

in Mio. EUR gerundet	Mitglieder der Organe des Konzerns und denen nahestehende Personen oder Unternehmen			Assoziierte Unternehmen		Verbundene nicht vollkonsolidierte Unternehmen	
	2017		2016	2017	2016	2017	2016
	nur Quehenberger-Gruppe	2017 übrige					
Verkauf von Waren/ Dienstleistungen (Gesamterträge)	15,4	0,1	0,0 *)	32,0	38,9	2,5	12,8
Erwerb von Waren/ Dienstleistungen (Gesamtaufwendungen)	23,4	0,1	0,1	35,0	38,4	7,0	28,6
Forderungen 31.12.	1,6	0,0	0,0	1,8	4,3	0,2	0,4
Schulden 31.12.	2,5	0,0	0,0 *)	2,2	6,9	0,3	0,6

*) Kleinstbetrag

Bei den Transaktionen mit den Organen des Konzerns und denen nahestehenden Personen sowie Unternehmen handelt es sich vor allem um Transaktionen mit Unternehmen, an denen Mitglieder des Aufsichtsrats oder Geschäftsführer einen beherrschenden Einfluss haben. Die Transaktionen mit der Quehenberger-Gruppe müssen im Berichtsjahr erstmals berichtet werden und werden gesondert dargestellt, um einen Vergleich mit den Vorjahreswerten zu ermöglichen.

Es gab an nicht vollkonsolidierte verbundene Unternehmen weder Garantien oder Investitionszuschüsse noch wurden von diesen Garantien oder Investitionszuschüsse angenommen. In beiden Geschäftsjahren gab es keine berichtspflichtigen Transaktionen mit Vorständen. An assoziierte Unternehmen wurden in beiden Berichtsjahren keine Garantien gegeben. Die Haftungen und Garantien, die seitens der Republik Österreich oder der Österreichischen Kontrollbank AG übernommen wurden, werden in Erläuterung 25 ausgewiesen.

Transaktionen und Leistungsbeziehungen mit der Republik Österreich, Rahmenplan für Infrastruktur-Investitionen und die Haftung der Republik Österreich

Teilkonzerne ÖBB-Personenverkehr und Rail Cargo Austria

Entsprechend dem Bundesbahnstrukturgesetz werden mit der Republik Österreich gemeinwirtschaftliche Leistungsverträge für den Personennah- und -fernverkehr auf der Schiene geschlossen. Dementsprechend werden von der ÖBB-Personenverkehr AG gemeinwirtschaftliche Leistungen erbracht. Die dafür der Republik Österreich verrechneten Leistungen betragen rd. 685,1 Mio. EUR (Vj: rd. 660,7 Mio. EUR). Auf Basis von Verkehrsdienstverträgen werden für die Bundesländer und Gemeinden Leistungen erbracht, für die im Geschäftsjahr rd. 360,7 Mio. EUR (Vj: rd. 339,7 Mio. EUR) verrechnet wurden.

Die Rail Cargo Austria AG wie auch alle anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen, die Leistungen in den Produktionsformen Einzelwagenverkehr, unbegleiteter kombinierter Verkehr und Rollende Landstraße erbringen, erhalten Förderungen nach dem von der Republik Österreich bei der Europäischen Kommission notifizierten Beihilfeprogramm für den Schienengüterverkehr. Die von der Republik Österreich dafür der Rail Cargo Austria AG gewährten Förderungen betragen für das Jahr 2017 rd. 91,1 Mio. EUR (Vj: rd. 80,6 Mio. EUR).

Teilkonzern ÖBB-Infrastruktur

Allgemein

Die ÖBB-Infrastruktur AG ist ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen, dessen Aufgaben im öffentlichen Interesse liegen und in § 31 Bundesbahngesetz näher bestimmt sind. Die Grundlage für die Finanzierung der Gesellschaft bildet § 47 Bundesbahngesetz, wonach der Bund dafür zu sorgen hat, dass der ÖBB-Infrastruktur AG die zur Erfüllung ihrer Aufgaben und zur Aufrechterhaltung ihrer Liquidität und des Eigenkapitals erforderlichen Mittel zur Verfügung stehen, soweit die Aufgaben vom Geschäftsplan gemäß § 42 (6) Bundesbahngesetz umfasst sind. Die in dieser Bestimmung vom Bund gesetzlich normierte Zusage findet in den Zuschussverträgen nach § 42 (1) und (2) Bundesbahngesetz ihre konkrete Umsetzung.

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

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

- gemäß § 42 (1) Bundesbahngesetz über deren Ersuchen insbesondere für den Betrieb der Schieneninfrastruktur und deren Bereitstellung an die Nutzer insoweit und so lange einen Zuschuss, als die unter den jeweiligen Marktbedingungen von den Nutzern der Schieneninfrastruktur zu erzielenden Erlöse die bei sparsamer und wirtschaftlicher Geschäftsführung anfallenden Aufwendungen nicht abdecken, und
- gemäß § 42 (2) Bundesbahngesetz Zuschüsse zur Instandhaltung, zur Planung und zum Bau von Schieneninfrastruktur.

Über die Zuschüsse gemäß § 42 (1) und (2) Bundesbahngesetz sind zwischen dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Finanzen (BMF) und der ÖBB-Infrastruktur AG zwei gesonderte Verträge mit jeweils sechsjähriger Laufzeit abzuschließen, in denen der Zuschussgegenstand, die Höhe der dafür zu gewährenden Zuschüsse, die allgemeinen und besonderen Zuschussbedingungen und die Zahlungsmodalitäten festzulegen sind.

Die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH (SCHIG) überwacht die Einhaltung der von der ÖBB-Infrastruktur AG in den Zuschussverträgen gemäß § 42 Bundesbahngesetz übernommenen Verpflichtungen. Die Überwachung bezieht sich auf eine sparsame, wirtschaftliche und zweckmäßige Mittelverwendung bei der Planung, dem Bau, der Instandhaltung, der Bereitstellung und dem Betrieb einer bedarfsgerechten und sicheren Schieneninfrastruktur.

Der Rahmenplan 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 wurden 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 (BMVIT) 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. 1.109,8 Mio. 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 im Ausmaß 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
Umsatzerlöse	1.336,4	-271,6	1.064,8
§ 42 (2) Erweiterungs- und Reinvestitionen	785,8	-32,5	753,3
Sonstiger betrieblicher Ertrag	785,8	-32,5	753,3
Summe	2.122,2	-304,1	1.818,1

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
Umsatzerlöse	1.300,9	-191,1	1.109,8
§ 42 (2) Erweiterungs- und Reinvestitionen	767,6	-76,0	691,6
Sonstiger betrieblicher Ertrag	767,6	-76,0	691,6
Summe	2.068,5	-267,1	1801,4

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 werden von den Bundesländern und Gemeinden regelmäßig Kostenbeiträge im Zusammenhang mit Investitionsvorhaben an die ÖBB-Infrastruktur AG geleistet, welche sich im Berichtsjahr auf rd. 30,1 Mio. EUR (Vj: rd. 34,9 Mio. EUR) (Bundesländer) und rd. 19,7 Mio. EUR (Vj: rd. 23,3 Mio. EUR) (Gemeinden) belaufen. 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-Holding AG besteht am Bilanzstichtag aus zwei Mitgliedern. Die Vorstandsbezüge in der ÖBB-Holding AG beliefen sich für die in den Berichtsjahren aktiven Vorstandsmitglieder gemäß § 266 Z 2 UGB auf rd. 1.285 TEUR (Vj: rd. 1.468 TEUR). Darin enthalten sind Ansprüche aus Vorperioden und Sachbezüge. Darüber hinaus fielen im Berichtsjahr Zahlungen an gesetzlichen Beiträgen an die Mitarbeitervorsorgekasse über rd. 9 TEUR (Vj: rd. 14 TEUR) und Zahlungen an eine Pensionskasse über rd. 40 TEUR (Vj: rd. 52 TEUR) an. Urlaubsrückstellungen sind gegenüber dem Vorjahr von rd. 62 TEUR um rd. 30 TEUR auf rd. 92 TEUR gestiegen. 2017 wurden Abfertigungen in Höhe von rd. 382 TEUR ausbezahlt, die in den eingangs erwähnten Vorstandsbezügen enthalten sind. Die aktuellen Anstellungsverträge sehen keine Abfertigungsverpflichtungen vor. Die Rückstellungen betreffend Zielvereinbarungen betragen zum 31.12.2017 rd. 388 TEUR (Vj: rd. 317 TEUR).

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

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

Die Vorstände der ÖBB-Holding AG nehmen an einem beitragsorientierten außerbetrieblichen Pensionskassenmodell teil, außer es handelt sich bei den Vorständen um MitarbeiterInnen, die in einem für die Zeit der Vorstandstätigkeit karenzierten definitiven ÖBB-Dienstverhältnis nach den allgemeinen Vertragsbedingungen für Dienstverhältnisse bei den Österreichischen Bundesbahnen (AVB) stehen. Eine Pensionszusage seitens des Unternehmens gibt es nicht.

Bezüge der Mitglieder des Aufsichtsrats

Gemäß der Geschäftsordnung für den Aufsichtsrat der ÖBB-Holding AG kann den Aufsichtsratsmitgliedern eine Vergütung zuerkannt werden. In den ordentlichen Hauptversammlungen 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 des Aufsichtsrats, des Präsidiums oder eines Ausschusses ein Sitzungsgeld in der Höhe von 200 EUR. Der Vorsitzende des Aufsichtsrats erhält die doppelte, ein Stellvertreter des Vorsitzenden in der ÖBB-Holding AG erhält die eineinhalbfache Basisvergütung. Für die Tätigkeit in einem weiteren Aufsichtsrat im ÖBB-Konzern erhält das Mitglied weitere 50% der oben angeführten Werte. Bei Kumulation von mehreren Funktionen darf eine Höchstgrenze von 27 TEUR (zuzüglich Sitzungsgeldern) nicht überschritten werden. Mitglieder des Aufsichtsrats, die Vorstandsmitglieder, BelegschaftsvertreterInnen, GeschäftsführerInnen oder DienstnehmerInnen im ÖBB-Konzern sind, erhalten keine Aufsichtsratsvergütungen.

Die Bezüge der Kapitalvertreter des Aufsichtsrats für ihre Tätigkeit im ÖBB-Holding-Konzern betragen rd. 130 TEUR (Vj: rd. 127 TEUR). Die Bezüge der weiteren Aufsichtsratsmitglieder bei den Konzerngesellschaften machten rd. 79 TEUR (Vj: rd. 63 TEUR) aus.

33. Segmentberichterstattung

Ein Geschäftssegment ist ein Unternehmensbestandteil, der eine Geschäftstätigkeit entfaltet, mit der Umsatzerlöse erwirtschaftet werden, bei der Aufwendungen anfallen und dessen Betriebsergebnisse regelmäßig vom Hauptentscheidungsträger des Unternehmens im Hinblick auf Entscheidungen über die Allokation von Ressourcen zu diesem Segment und die Bewertung seiner Ertragskraft überprüft werden. Ein Geschäftssegment ist eine Gruppe von Vermögenswerten und betrieblichen Aktivitäten, welche Produkte oder Dienstleistungen bereitstellt, die bezüglich ihrer Risiken und Chancen unterschiedlich zu denen anderer Geschäftssegmente sind und für die einschlägige Finanzinformationen vorliegen.

Informationen zu den Segmenten

Für die Segmentberichterstattung wird die Struktur der ÖBB-Teilkonzerne gemäß der Managementstruktur herangezogen. Daneben gibt es noch den Bereich Sonstiges, in dem die direkten Tochterunternehmen der ÖBB-

Holding AG dargestellt werden. Diese Bereiche bilden die Grundlage für die Segmentberichterstattung nach Geschäftssegmenten.

Folgende Segmente (= Teilkonzerne) werden im ÖBB-Konzern geführt:

ÖBB-Personenverkehr

In diesem Teilkonzern werden alle Aktivitäten des Bereichs Transport- und Serviceleistungen im Personenverkehr zusammengefasst. Die Geschäftsfelder betreffen den Schienenfern-, den Schienennah- und den Busverkehr sowie die Reisebüroaktivitäten der Rail Tours Touristik GmbH.

Rail Cargo Austria

Damit der Teilkonzern Rail Cargo Austria sich den Kunden bedarfs- und marktorientiert präsentieren und neben verbindlichen Leistungsversprechen auch maßgeschneiderte Lösungen anbieten kann, gliedern sich die Geschäftsgegenstände in fünf sich ergänzende, länderübergreifende Bahngeschäfte.

- Spedition: Rail Cargo Logistics (RCL) – Bahnspeditionen mit Branchenkompetenz
- Operator: Rail Cargo Operator (RCO) – für hochfrequente Long Haul Shuttles (Intermodal, konventionell, Mix) zwischen Wirtschaftsregionen
- Carrier: Rail Cargo Carrier (RCC) – EVU (Eisenbahnverkehrsunternehmen = Carrier-Leistung) für Eigentraktion (z. B. Grundlast, Einzelwagenverkehr)
- Wagen: Rail Cargo Wagon (RCW) – Wagenvermieter
- TS: Technische Services (TS) – Instandhalter Rollmaterial

Infrastruktur

Die Aufgaben des Teilkonzerns ÖBB-Infrastruktur sind

- Planung und Bau von Schieneninfrastruktur einschließlich Hochleistungsstrecken, Planung und Bau von damit im Zusammenhang stehenden Projekten sowie Zurverfügungstellung von Schieneninfrastruktur samt Anlagen und Einrichtungen
- Zurverfügungstellung, Betrieb und Erhaltung von bedarfsgerechter und sicherer Schieneninfrastruktur (Wartung, Inspektion, Instandsetzung, Betriebsplanung und Vershub).

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

Holding/Sonstige Tätigkeiten

In diesem Segment werden die zahlreichen Leitungs-, Finanzierungs- und Servicefunktionen der ÖBB-Holding AG, ihrer übrigen Beteiligungen (z. B. ÖBB-Business Competence Center GmbH, ÖBB-Finanzierungsservice GmbH, ÖBB-Werbung GmbH) und die ÖBB-Produktion Gesellschaft mbH (Erbringung von Traktionsleistungen) zusammengefasst. Mit der Q Logistics GmbH wird auch der Bereich der Lager- und Kontraktlogistik (Stückgutverkehre und Nahrungsmittellogistik) in diesem Segment ausgewiesen.

Die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden der Segmentberichterstattung entsprechen den IFRS-Regelungen, die für die Erstellung des Konzernabschlusses angewandt werden. Als Leistungsmessung kommt das Betriebsergebnis zur Anwendung. Zinserträge und Zinsaufwendungen werden zugeordnet.

Die Rechnungslegungsgrundlagen für Transaktionen zwischen den berichtspflichtigen Segmenten sind für alle einheitlich und entsprechen der Erläuterung 3.

2017 in Mio. EUR	Personen- verkehr	Rail Cargo Austria	Infra- struktur	Sonstige	Überleitung	Summe
Gesamterträge						
Gesamterträge unkonsolidiert	2.213,8	3.443,6	3.465,4	1.477,4		10.600,2
<i>davon Umsatzerlöse</i>	<i>2.178,0</i>	<i>3.395,9</i>	<i>2.366,4</i>	<i>1.462,4</i>		<i>9.402,6</i>
<i>davon andere Erträge</i>	<i>35,8</i>	<i>47,7</i>	<i>1.099,0</i>	<i>15,0</i>		<i>1.197,6</i>
Ertragseliminierung im Segment	-41,0	-1.202,9	-263,8	-39,2	-2.298,5	-3.845,4
<i>davon Umsatzerlöse</i>	<i>-40,4</i>	<i>-1.196,1</i>	<i>-265,0</i>	<i>-38,5</i>	<i>-2.340,8</i>	<i>-3.880,8</i>
<i>davon andere Erträge</i>	<i>-0,6</i>	<i>-6,8</i>	<i>1,2</i>	<i>-0,7</i>	<i>42,3</i>	<i>35,4</i>
Segmentgesamterträge	2.172,8	2.240,7	3.201,6	1.438,2	-2.298,5	6.754,8
<i>davon Umsatzerlöse</i>	<i>2.137,6</i>	<i>2.199,8</i>	<i>2.101,4</i>	<i>1.423,9</i>	<i>-2.340,8</i>	<i>5.521,8</i>
<i>davon andere Erträge</i>	<i>35,2</i>	<i>40,9</i>	<i>1.100,2</i>	<i>14,3</i>	<i>42,3</i>	<i>1.233,0</i>
Ertragseliminierung zwischen den Segmenten	-39,7	-470,2	-735,7	-1.052,9	2.298,5	0,0
<i>davon Umsatzerlöse</i>	<i>-35,9</i>	<i>-454,0</i>	<i>-732,5</i>	<i>-1.118,4</i>	<i>2.340,8</i>	<i>0,0</i>
<i>davon andere Erträge</i>	<i>-3,8</i>	<i>-16,2</i>	<i>-3,2</i>	<i>65,5</i>	<i>-42,3</i>	<i>0,0</i>
Gesamterträge gegenüber Dritten	2.133,1	1.770,5	2.465,9	385,4	0,0	6.754,9
<i>davon Umsatzerlöse</i>	<i>2.101,7</i>	<i>1.745,8</i>	<i>1.368,9</i>	<i>305,4</i>	<i>0,0</i>	<i>5.521,8</i>
<i>davon andere Erträge</i>	<i>31,4</i>	<i>24,7</i>	<i>1.097,0</i>	<i>79,9</i>	<i>0,0</i>	<i>1.233,1</i>
Aufwand für Material und bezogene Leistungen						
	-1.325,4	-1.537,7	-411,8	-620,3	1.968,8	-1.926,4
Personalaufwand	-389,0	-402,1	-1.126,3	-625,8	0,0	-2.543,2
Abschreibungen	-144,9	-70,9	-751,6	-67,1	1,2	-1.033,3
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-204,7	-172,7	-316,3	-108,7	340,5	-461,9
Betriebsergebnis (EBIT)	108,9	57,3	595,6	16,3	12,0	790,1
Ergebnis aus nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmen						
	13,7	10,6	1,5	0,0	-22,8	3,0
Zinserträge	10,2	1,1	18,2	17,1	-16,5	30,1
Zinsaufwendungen	-47,7	-27,2	-575,2	-20,6	16,6	-654,1
Übriges Finanzergebnis	1,6	0,6	7,0	-14,7	12,7	7,2
Ergebnis vor Ertragsteuern (EBT)	86,7	42,4	47,1	-1,9	2,0	176,3
Ertragsteuern	-10,0	-18,6	14,6	-3,3	8,2	-9,1
31.12.2017						
in Mio. EUR	Personen- verkehr	Rail Cargo Austria	Infra- struktur	Sonstige	Überleitung	Summe
Vermögen	3.470,2	1.890,3	23.155,0	5.397,2	-5.561,7	28.351,0
Nach der Equity-Methode bilanzierte Unternehmen	337,3	218,3	49,2	0,6	-544,1	61,3
Schulden						
Schulden unkonsolidiert	2.596,5	1.912,7	21.915,7	1.600,8	0,0	28.025,7
Schuldeneliminierung im Segment	-38,7	-170,2	-98,5	-182,9	-1.490,3	-1.980,6
Segmentenschulden	2.557,8	1.742,5	21.817,2	1.417,9	-1.490,3	26.045,1
Schuldeneliminierung zwischen den Segmenten	-173,0	-499,8	-252,3	-565,2	1.490,3	0,0
Schulden gegenüber Dritten	2.384,8	1.242,7	21.564,9	852,7	0,0	26.045,1
2017						
in Mio. EUR	Personen- verkehr	Rail Cargo Austria	Infra- struktur	Sonstige	Überleitung	Summe
Andere Informationen						
Investitionen (Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte)	558,4	54,5	1.808,2	58,2	0,0	2.479,3

2016 in Mio. EUR	Personen- verkehr	Rail Cargo Austria	Infrastruktur	Sonstige	Überleitung	Summe
Gesamterträge						
Gesamterträge unkonsolidiert	2.108,3	3.176,1	3.405,1	1.359,5	0,0	10.049,0
<i>davon Umsatzerlöse</i>	<i>2.080,7</i>	<i>3.120,1</i>	<i>2.357,3</i>	<i>1.342,8</i>	<i>0,0</i>	<i>8.900,9</i>
<i>davon andere Erträge</i>	<i>27,6</i>	<i>56,0</i>	<i>1.047,8</i>	<i>16,7</i>	<i>0,0</i>	<i>1.148,1</i>
Ertragseliminierung im Segment	-44,1	-1.052,1	-250,3	-40,5	-2.246,2	-3.633,2
<i>davon Umsatzerlöse</i>	<i>-43,4</i>	<i>-1.041,1</i>	<i>-249,5</i>	<i>-39,8</i>	<i>-2.280,3</i>	<i>-3.654,1</i>
<i>davon andere Erträge</i>	<i>-0,7</i>	<i>-11,0</i>	<i>-0,8</i>	<i>-0,7</i>	<i>34,1</i>	<i>20,9</i>
Segmentgesamterträge	2.064,2	2.124,0	3.154,8	1.319,0	-2.246,2	6.415,8
<i>davon Umsatzerlöse</i>	<i>2.037,3</i>	<i>2.079,0</i>	<i>2.107,8</i>	<i>1.303,0</i>	<i>-2.280,3</i>	<i>5.246,8</i>
<i>davon andere Erträge</i>	<i>26,9</i>	<i>45,0</i>	<i>1.047,0</i>	<i>16,0</i>	<i>34,1</i>	<i>1.169,0</i>
Ertragseliminierung zwischen den Segmenten	-34,4	-479,5	-721,7	-1.010,6	2.246,2	0,0
<i>davon Umsatzerlöse</i>	<i>-33,4</i>	<i>-452,9</i>	<i>-719,6</i>	<i>-1.074,4</i>	<i>2.280,3</i>	<i>0,0</i>
<i>davon andere Erträge</i>	<i>-1,0</i>	<i>-26,6</i>	<i>-2,1</i>	<i>63,8</i>	<i>-34,1</i>	<i>0,0</i>
Gesamterträge gegenüber Dritten	2.029,8	1.644,5	2.433,1	308,4	0,0	6.415,8
<i>davon Umsatzerlöse</i>	<i>2.003,9</i>	<i>1.626,1</i>	<i>1.388,2</i>	<i>228,6</i>	<i>0,0</i>	<i>5.246,8</i>
<i>davon andere Erträge</i>	<i>25,9</i>	<i>18,4</i>	<i>1.044,9</i>	<i>79,8</i>	<i>0,0</i>	<i>1.169,0</i>
Aufwand für Material und bezogene Leistungen						
	-1.262,2	-1.467,9	-378,7	-531,8	1.910,2	-1.730,4
Personalaufwand	-390,0	-378,6	-1.110,9	-599,0	0,0	-2.478,5
Abschreibungen	-121,5	-60,9	-725,7	-65,8	6,2	-967,7
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-187,3	-156,4	-312,9	-90,4	319,2	-427,8
Betriebsergebnis (EBIT)	103,2	60,2	626,6	32,0	-10,6	811,4
Ergebnis aus nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmen						
	17,0	10,9	1,1	0,0	-26,5	2,5
Zinserträge	14,8	1,7	29,2	19,4	-18,4	46,7
Zinsaufwendungen	-43,8	-31,0	-618,1	-24,1	18,4	-698,6
Übriges Finanzergebnis	-9,3	2,5	10,8	7,2	-7,0	4,2
Ergebnis vor Ertragsteuern (EBT)	81,9	44,3	49,6	34,5	-44,1	166,2
Ertragsteuern	4,1	2,0	7,7	-7,2	-11,8	-5,2

31.12.2016 in Mio. EUR	Personen- verkehr	Rail Cargo Austria	Infra- struktur	Sonstige	Überleitung	Summe
Vermögen	2.952,6	1.840,7	22.654,3	5.325,5	-5.429,0	27.344,1
Nach der Equity-Methode bilanzierte Unternehmen	330,2	206,8	49,2	0,6	-525,6	61,2
Schulden						
Schulden unkonsolidiert	2.179,9	1.885,3	21.484,3	1.528,6	0,0	27.078,1
Schuldeneliminierung im Segment	-48,2	-166,7	-98,6	-139,6	-1.374,0	-1.827,1
Segmentenschulden	2.131,7	1.718,6	21.385,7	1.389,0	-1.374,0	25.251,0
Schuldeneliminierung zwischen den Segmenten	-150,1	-566,3	-136,2	-521,4	1.374,0	0,0
Schulden gegenüber Dritten	1.981,6	1.152,3	21.249,5	867,6	0,0	25.251,0

2016 in Mio. EUR	Personen- verkehr	Rail Cargo Austria	Infra- struktur	Sonstige	Überleitung	Summe
Andere Informationen						
Investitionen (Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte)	420,3	93,9	1.859,8	25,3	0,0	2.399,4

Die Investitionen werden vor Abzug eventuell gewährter Kostenbeiträge dargestellt.

Die Verrechnung von Leistungen zwischen den Segmenten erfolgt zu marktüblichen Konditionen.

Die ÖBB-Produktion GmbH wurde in den Segmenten Personenverkehr und Rail Cargo Austria als Gemeinschaftsunternehmen eingestuft und unter den nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmen ausgewiesen. Ansonsten ist die ÖBB-Produktion GmbH dem Bereich „Sonstige“ zugeordnet.

Informationen zu den geografischen Märkten

Die folgende Tabelle enthält nach Sitz des Kunden im Ausland eine Gliederung der Konzernumsätze nach geografischen Märkten, ungeachtet der Herkunft der Waren und Dienstleistungen:

Gesamterträge 2017 in Mio. EUR	Personen verkehr	Rail Cargo Austria	Infrastruktur	Sonstige/ Überleitung	Gesamt
Inland	1.271,4	2.162,6	1.245,2	1.354,1	6.033,4
Ausland	221,1	1.142,2	56,4	108,2	1.527,9
<i>davon Deutschland</i>	<i>109,2</i>	<i>292,2</i>	<i>26,8</i>	<i>47,4</i>	<i>475,6</i>
<i>davon Ungarn</i>	<i>15,1</i>	<i>309,5</i>	<i>2,5</i>	<i>10,8</i>	<i>337,9</i>
<i>davon Schweiz</i>	<i>20,7</i>	<i>38,8</i>	<i>22,9</i>	<i>8,1</i>	<i>90,5</i>
<i>übrige Märkte</i>	<i>76,1</i>	<i>501,7</i>	<i>4,2</i>	<i>41,9</i>	<i>623,9</i>
Summe unkonsolidiert	1.492,5	3.304,8	1.301,6	1.462,3	7.561,3
Verkehrsdienstbestellungen/gemeinwirtschaftliche Leistungsaufträge Bund	685,5	91,1	0,0	0,0	776,6
Beitrag des Bundes gemäß § 42 Bundesbahngesetz	0,0	0,0	1.064,8	0,0	1.064,8
abzüglich Innenumsatz	-40,4	-1.196,1	-265,0	-2.379,3	-3.880,8
Segmentumsatz	2.137,6	2.199,8	2.101,4	-917,0	5.521,9
Sonstige betriebliche Erträge inkl. andere aktivierte Eigenleistungen	35,2	40,9	1.100,2	56,7	1.233,0
Segmentgesamterträge	2.172,8	2.240,7	3.201,6	-860,3	6.754,9

Gesamterträge 2016 in Mio. EUR	Personen verkehr	Rail Cargo Austria	Infrastruktur	Sonstige/ Überleitung	Gesamt
Inland	1.235,8	2.023,8	1.193,7	1.253,6	5.706,9
Ausland	184,2	1.015,7	53,7	89,2	1.342,8
<i>davon Deutschland</i>	<i>85,9</i>	<i>257,2</i>	<i>27,8</i>	<i>35,7</i>	<i>406,6</i>
<i>davon Ungarn</i>	<i>12,9</i>	<i>300,7</i>	<i>1,5</i>	<i>10,6</i>	<i>325,7</i>
<i>davon Schweiz</i>	<i>18,3</i>	<i>35,7</i>	<i>20,4</i>	<i>10,6</i>	<i>85,0</i>
<i>übrige Märkte</i>	<i>67,1</i>	<i>422,1</i>	<i>4,0</i>	<i>32,4</i>	<i>525,6</i>
Summe unkonsolidiert	1.420,0	3.039,5	1.247,4	1.342,8	7.049,7
Verkehrsdienstbestellungen/gemeinwirtschaftliche Leistungsaufträge Bund	660,7	80,6	0,0	0,0	741,3
Beitrag des Bundes gemäß § 42 Bundesbahngesetz	0,0	0,0	1.109,8	0,0	1.109,8
abzüglich Innenumsatz	-43,4	-1.041,1	-249,4	-2.320,1	-3.654,0
Segmentumsatz	2.037,3	2.079,0	2.107,8	-977,3	5.246,8
Sonstige betriebliche Erträge inkl. andere aktivierte Eigenleistungen	26,9	45,0	1.046,9	50,2	1.169,0
Segmentgesamterträge	2.064,2	2.124,0	3.154,7	-927,1	6.415,8

Informationen zu den Segmentvermögenswerten

In der folgenden Tabelle werden die Buchwerte der Segmentvermögenswerte und die Zugänge zu den Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten, gegliedert nach geografischen Gebieten, in denen sich die Vermögenswerte befinden, aufgeführt. Das Segmentvermögen umfasst die Sachanlagen und die immateriellen Vermögenswerte.

in Mio. EUR	Buchwert der Segmentvermögenswerte		Zugänge zu Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	
	31.12.2017	31.12.2016	31.12.2017	31.12.2016
Segment ÖBB-Personenverkehr				
Inland	2.504,0	2.116,8	552,2	416,4
Ausland	10,5	10,0	3,9	3,9
<i>davon Osteuropa</i>	<i>10,5</i>	<i>10,0</i>	<i>3,9</i>	<i>3,9</i>
Gesamt	2.514,5	2.126,8	556,1	420,3
Segment Rail Cargo Austria				
Inland	524,1	511,1	57,2	47,4
Ausland	399,7	416,1	14,5	46,6
<i>davon Ungarn</i>	<i>346,4</i>	<i>360,0</i>	<i>10,2</i>	<i>15,1</i>
<i>davon Italien</i>	<i>10,4</i>	<i>10,3</i>	<i>0,7</i>	<i>0,5</i>
<i>davon Osteuropa</i>	<i>15,6</i>	<i>8,4</i>	<i>3,3</i>	<i>0,2</i>
<i>Übriges Europa</i>	<i>27,3</i>	<i>37,4</i>	<i>0,3</i>	<i>30,7</i>
Gesamt	923,8	927,2	71,7	94,0
Segment ÖBB-Infrastruktur				
Inland	22.050,7	21.235,0	1.808,2	1.859,7
Ausland	27,1	14,7	12,9	0,1
<i>Übriges Europa</i>	<i>27,1</i>	<i>14,7</i>	<i>12,9</i>	<i>0,1</i>
Gesamt	22.077,8	21.249,7	1.821,1	1.859,8
Sonstige Konzernunternehmen/Überleitung				
Inland	804,0	800,6	30,4	25,2
Ausland	0,2	0,1	0,1	0,1
<i>davon Osteuropa</i>	<i>0,2</i>	<i>0,1</i>	<i>0,1</i>	<i>0,1</i>
Gemäß Konzernabschluss	26.320,3	25.104,4	2.479,3	2.399,4
<i>davon Inland</i>	<i>25.882,8</i>	<i>24.663,5</i>	<i>2.447,9</i>	<i>2.348,7</i>
<i>davon Ausland</i>	<i>437,5</i>	<i>440,9</i>	<i>31,4</i>	<i>50,7</i>

34. Erläuterungen zur Geldflussrechnung

Die Geldflussrechnung zeigt, wie sich die Zahlungsmittel des ÖBB-Konzerns im Laufe des Berichtsjahres durch Mittelzu- und -abflüsse verändert haben. Innerhalb der Geldflussrechnung wird zwischen Zahlungsströmen aus der Geschäftstätigkeit, der Investitionstätigkeit und der Finanzierungstätigkeit unterschieden. Die Darstellung der operativen Teile der Geldflussrechnung erfolgt nach der indirekten Methode.

Der Fonds der liquiden Mittel setzt sich neben Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten auch aus kurzfristigen übrigen Finanzverbindlichkeiten sowie aus Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten in Höhe von rd. 7,9 Mio. EUR (Vj: rd. 10,0 Mio. EUR) zusammen. Jener Teil der Zinszahlung, der nach IAS 23 als Teil der Herstellungskosten von qualifizierten Vermögenswerten aktiviert wird, wird im operativen Cashflow ausgewiesen. Die in dem Zusammenhang erhaltenen Bundeszuschüsse in Höhe von rd. 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 Auszahlungen für den Erwerb von konsolidierten Unternehmen über rd. 11,5 Mio. EUR setzen sich zusammen aus der Teilzahlung des Kaufpreises für die Anteile an der Rail Cargo Carrier - PCT GmbH über rd. 5,0 Mio. EUR, aus dem Kaufpreis für die Anteile an der Rail Cargo Logistics d.o.o. über rd. 0,2 und aus dem Kaufpreis für die Anteile an der ÖBB STADLER Service GmbH über rd. 9,4 Mio. EUR abzüglich dem Kassenstand des Unternehmens in Höhe von rd. 3,3 Mio. EUR.

Die wesentlichen Non-Cash-Transaktionen betreffen in beiden Berichtsjahren hauptsächlich die bilanzielle Erfassung und die Ausbuchung von Veranlagungen und Verpflichtungen aus CBL-Transaktionen sowie die Auflösung von passiven Rechnungsabgrenzungen aufgrund von Finanzierungsleasingtransaktionen. Hinsichtlich der Einzahlungen und Auszahlungen aus oder für den Erwerb von konsolidierten Unternehmen wird auf Erläuterung 35 und die dortigen Klammerausdrücke verwiesen.

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. 5,2 Mio. EUR und am Periodenbeginn um rd. 7,1 Mio. EUR 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. 2,0 Mio. EUR 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
Langfristige Finanzverbindlichkeiten						
Anleihen	13.860,9	0,0	-6,9	402,2	0,0	14.256,2
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	4.209,0	676,3	-9,2	-43,7	0,0	4.832,4
Finanzverbindlichkeiten Leasing	339,4	0,0	-0,1	-5,0	0,0	334,3
Übrige Finanzverbindlichkeiten	2.141,3	1.470,3	-6,6	-188,5	0,0	3.416,5
Gesamt langfristige Finanzverbindlichkeiten	20.550,6	2.146,6	-22,8	165,0	0,0	22.839,4
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten						
Anleihen	431,0	0,0	0,0	-431,0	0,0	0,0
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	306,5	-71,9	0,0	-14,1	0,0	220,5
Finanzverbindlichkeiten Leasing	124,9	-13,7	0,0	-94,7	0,0	16,5
Übrige Finanzverbindlichkeiten	1.375,9	-1.085,5	0,0	175,6	-1,0	465,0
Gesamt ohne Finanzverbindlichkeiten, die Teil des Fonds der liquiden Mittel sind	2.238,3	-1.171,1	0,0	-364,2	-1,0	702,0
kurzfristige Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten, die Teil des Fonds der liquiden Mittel sind	8,2	0,0	0,0	-4,4	0,0	3,8
kurzfristige übrige Finanzverbindlichkeiten, die Teil des Fonds der liquiden Mittel sind	1,8	0,0	0,0	2,3	0,0	4,1
Gesamt kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	2.248,3	-1.171,1	0,0	-366,3	-1,0	709,9

Bei den im Vorjahr als kurzfristig eingestufteten Anleihen mit einem Volumen von 400,0 Mio. EUR haben die Investoren vom vorzeitigen Kündigungsrecht im Jahr 2017 keinen Gebrauch gemacht, sodass anstatt einer Rückzahlung eine Umgliederung zu den langfristigen Anleiheverbindlichkeiten erfolgt ist.

35. Konzernunternehmen

Angaben über die zum 31.12.2017 bestehenden Tochterunternehmen, assoziierten Unternehmen, Beteiligungen, sonstigen Anteile sowie Veränderungen des ÖBB-Konzerns im Geschäftsjahr 2017:

Veränderungen des Konsolidierungskreises

Im Berichtsjahr wurden nachstehende Gesellschaften erstkonsolidiert:

Teilkonzern ÖBB-Infrastruktur

- ÖBB-Güterzentrum Wien Süd Betriebsgesellschaft m.b.H. (Vj: Neugründung)
- ÖBB-Güterzentrum Wien Süd Betriebsgesellschaft m.b.H. & Co KG (Vj: Neugründung)
- Mariannengasse 16-20 Projektentwicklung GmbH & Co KG (Vj: V0)

Teilkonzern Rail Cargo Austria Group

- Rail Cargo Logistics d.o.o. (bis Februar 2017: INTEREUROPA-FLG, d.o.o., Erwerb von 24%) (Vj: E)
- Rail Cargo Carrier - Croatia d.o.o. (Vj: V0)
- ÖBB STADLER Service GmbH (Erwerb von 60% im Juli 2017)

Sonstige Tochterunternehmen

- European Contract Logistics (podjetje za specijalno, prevoznistvo in trgovino) d.o.o. (Vj: V0)

Übrige Veränderungen des Beteiligungsspiegels

Weitere Zukäufe, Neugründungen und Veränderungen von Konsolidierungsarten sind im untenstehenden Beteiligungsspiegel durch Klammerausdrücke angemerk.

Rail Cargo Austria-Konzern	Land, Sitz	Konsolidierungsart
Löschung nach Liquidation 2017		
ELATEC Metallverwertungs GmbH i. L. (gelöscht im Juni 2017)	A-1010 Wien	E0

Abkürzungen und Fußnoten

- V0 verbundenes, aufgrund untergeordneter Bedeutung nicht vollkonsolidiertes Unternehmen
 E0 Beteiligungsunternehmen aufgrund untergeordneter Bedeutung nicht nach der Equity-Methode bilanziert
 0 sonstiges Beteiligungsunternehmen

An folgenden Unternehmen hielt die ÖBB-Holding AG zum Bilanzstichtag direkt oder indirekt über andere verbundene Unternehmen Beteiligungen (ohne Beteiligungen an kurzfristigen Arbeitsgemeinschaften):

Konzernmutter	Land, Sitz	Konsolidierungsart
100% Österreichische Bundesbahnen-Holding Aktiengesellschaft	A-1100 Wien	V

ÖBB-Personenverkehr-Konzern	Land, Sitz	Konsolidierungsart
100% ÖBB-Personenverkehr Aktiengesellschaft	A-1100 Wien	V
└▶ 100% ÖBB-Postbus GmbH	A-1100 Wien	V
└▶ 100% ČSAD AUTOBUSY České Budějovice a.s.	CZ-37001 České Budějovice	V
└└▶ 10% (100%) ÖBB-Fernbus GmbH	A-1100 Wien	V
└▶ 100% Österreichische Postbus Aktiengesellschaft	A-1100 Wien	V
└▶ 100% Rail Tours Touristik Gesellschaft m.b.H.	A-1100 Wien	V
└▶ 98,57% FZB Fahrzeugbetrieb GmbH	A-1100 Wien	V
└▶ 90% (100%) ÖBB-Fernbus GmbH	A-1100 Wien	V
└▶ 50% (100%) ÖBB-Produktion Gesellschaft mbH	A-1100 Wien	E *)
└▶ 49,9% City Air Terminal Betriebsgesellschaft m.b.H.	A-1300 Wien-Flughafen	E
└▶ 49% (100%) ÖBB-Technische Services-Gesellschaft mbH	A-1110 Wien	E *)
└└▶ 100% Technical Services Hungria Járnyújtó Kft.	HU-3527 Miskolc	0 *)
└└▶ 60% ÖBB STADLER Service GmbH (Erwerb im Juli 2017)	A-4030 Linz	0 *)
└└▶ 51% Technical Services Slovakia, s.r.o.	SK-91701 Trnava	0 *)
└└▶ 51% TS-MÁV Gépészeti Services Kft.	HU-1097 Budapest	0 *)
└▶ 10% Railteam B.V.	NL-1012 AB Amsterdam	0
└└▶ 6,71% (7,38%) Bureau central de clearing s.c.r.l.	B-1060 Bruxelles	0

*) Auf Gesamtkonzernebene werden diese Tochterunternehmen vollkonsolidiert.

Rail Cargo Austria-Konzern	Land, Sitz	Konsolidierungsart
100% Rail Cargo Austria Aktiengesellschaft	A-1100 Wien	V
└▶ 100% Rail Cargo Logistics - Austria GmbH	A-1100 Wien	V
└▶ 100% Rail Cargo Terminal - Sindos Societe S.A.	GR-57400 Thessaloniki	V
└▶ 100% Rail Cargo Logistics - Bulgaria EOOD	BG-1113 Sofia	V
└▶ 100% Rail Cargo Logistics - Croatia d.o.o.	HR-10000 Zagreb	V
└▶ 100% Rail Cargo Logistics - Czech Republic s.r.o.	CZ-61400 Brno	V
└▶ 100% Rail Cargo Logistics - Environmental Services GmbH	A-1100 Wien	V
└▶ 50% AUL Abfallumladelogistik Austria GmbH	A-2344 Maria Enzersdorf	E0
└▶ 50% HAELA Abfallverwertung GmbH	A-4470 Enns	E0
└▶ 100% Rail Cargo Logistics - Germany GmbH	D-60329 Frankfurt am Main	V
└▶ 100% Rail Cargo Logistics - Hungaria Kft.	HU-1037 Budapest	V
└▶ 100% Rail Cargo Logistics - Italy S.r.l.	I-20832 Desio	V
└▶ 100% Rail Cargo Terminal - Desio S.r.l.	I-20832 Desio	V
└▶ 100% Rail Cargo Terminal - S. Stino S.r.l.	I-30029 Santo Stino di Livenza	V
└▶ 100% Rail Cargo Logistics - Poland Sp.z o.o.	PL-02-796 Warszawa	V
└▶ 100% Rail Cargo Logistics - Romania Solutions SRL	RO-75100 Otopeni	V
└▶ 100% ooo "Rail Cargo Logistics - RUS"	RU-620014 Yekaterinburg	V
└▶ 100% Rail Cargo Logistics Uluslararası Tasimacilik Lojistik ve Ticaret Limited Sirketi	TR-34303 Halkali-Istanbul	V
└▶ 51% Rail Cargo Logistics - BH d.o.o.	BiH-71000 Sarajevo	V
└▶ 74% (Vj: 50%) Rail Cargo Logistics d.o.o. (bis Februar 2017: INTEREUROPA-FLG, d.o.o., Erwerb 24 % Dezember 2016)	SLO-1000 Ljubljana	V (Vj: E)
└▶ 49% Rail Cargo Logistics - Goldair SA	GR-19300 Athen/Aspropyrgos	E

Rail Cargo Austria-Konzern (Fortsetzung)	Land, Sitz	Konsolidierungsart
└▶ 100% Rail Cargo Carrier Kft.	HU-1133 Budapest	V
└▶ 100% Rail Cargo Carrier - PCT GmbH	DE-85283 Wolnzach	V
└▶ 100% Rail Cargo Carrier d.o.o.	SLO-1000 Ljubljana	V
└▶ 100% Rail Cargo Carrier - Bulgaria EOOD	BG-1303 Sofia	V
└▶ 100% Rail Cargo Carrier - Croatia d.o.o.	HR-10000 Zagreb	V (Vj: V0)
└▶ 100% Rail Cargo Carrier - Czech Republic s.r.o.	CZ 130 00 Praha 3	V
└▶ 100% Rail Cargo Carrier - Germany GmbH	D-51105 Köln	V
└▶ 100% Rail Cargo Carrier - Italy s.r.l.	I-15067 Novi Ligure	V
└▶ 100% RAIL CARGO CARRIER - ROMANIA SRL.	RO-75100 Otopeni	V
└▶ 100% Rail Cargo Carrier - Slovakia s.r.o.	SK-82105 Bratislava	V0
└▶ 100% Rail Cargo Operator - ČSKD s.r.o.	CZ-13000 Praha 3	V
└▶ 100% Rail Cargo Operator - Austria GmbH	A-1100 Wien	V
└▶ 100% Rail Cargo Operator - Hungaria Kft.	HU-1133 Budapest	V
└▶ 100% Rail Cargo Operator-Port/Rail Services GmbH	D-28195 Bremen	V0
└▶ 100% Rail Cargo Terminal - Praha s.r.o.	CZ-13000 Praha 3	V
└▶ 100% Rail Cargo Terminal - BILK	HU-1239 Budapest	V
└▶ 100% LOGISZTÁR Kft.	HU-2364 Ócsa	V0
└▶ 45% Kelenföld Konténer Depo Kft.	HU-1239 Budapest	EO
└▶ 33,33% boxXagency Kft.	HU-1239 Budapest	EO
└▶ 29,39% RAILPORT ARAD SRL	RO-315200 Judentul Arad	E
└▶ 33,07% Terminal Brno, a.s.	CZ-61900 Brno	EO
└▶ 32,56% ADRIA KOMBI d.o.o., Ljubljana	SLO-1000 Ljubljana	E
└▶ 100% Rail Cargo Wagon-Austria GmbH	A-1100 Wien	V
└▶ 99,99% Rail Cargo Hungaria Zrt.	HU-1133 Budapest	V
└▶ 30% Agrochimtranspack Kft.	HU-4623 Tuszér	EO
└▶ 0,67% (7,38%) Bureau central de clearing s.c.r.l.	B-1060 Bruxelles	0
└▶ 66% Rail Cargo Logistics GmbH	A-1100 Wien	V
└▶ 100% Rail Cargo Logistics s.r.o.	CZ-619 00 Brno	V
└▶ 47,5% VADECO SRL	RO-900733 Constanta	E
└▶ 51% (100%) ÖBB-Technische Services Gesellschaft mbH	A-1110 Wien	V
└▶ 100% Technical Services Hungaria Járműjavító Kft.	HU-3527 Miskolc	V
└▶ 60% ÖBB STADLER Service GmbH (Erwerb im Juli 2017)	A-4030 Linz	V
└▶ 51% Technical Services Slovakia, s.r.o.	SK-91701 Trnava	V
└▶ 51% TS-MÁV Gépészet Services Kft.	HU-1097 Budapest	V
└▶ 50% (100%) ÖBB-Produktion Gesellschaft mbH	A-1100 Wien	E *)
└▶ 37,08% ICA Romania s.r.l. i. L.	RO-020572 Bucuresti	EO
└▶ 18,4% Xrail S.A.	B-1000 Bruxelles	0
└▶ 3,53% Intercontainer-Interfrigo (ICF) SA i. L.	B-1060 Bruxelles	0
└▶ KD-Anteil Kombiverkehr Deutsche Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co. Kommanditgesellschaft	D-60486 Frankfurt am Main	0

*) Auf Gesamtkonzernebene wird dieses Tochterunternehmen vollkonsolidiert.

ÖBB-Infrastruktur-Konzern	Land, Sitz	Konsolidierungsart
100% ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft	A-1020 Wien	V
└▶ 100% Austrian Rail Construction & Consulting GmbH	A-1020 Wien	V0
└▶ 100% Austrian Rail Construction & Consulting GmbH & Co KG	A-1020 Wien	V0
└▶ 100% Güterterminal Werndorf Projekt GmbH	A-1020 Wien	V
└▶ 100% Mungos Sicher & Sauber GmbH	A-1150 Wien	V
└▶ 100% Mungos Sicher & Sauber GmbH & Co KG	A-1150 Wien	V
└▶ 100% Netz- und Streckenentwicklung GmbH	A-1020 Wien	V0
└▶ 100% ÖBB-Güterzentrum Wien Süd Betriebsgesellschaft m.b.H. (Neugründung 2016)	A-1020 Wien	V (Vj: V0)
└▶ 100% ÖBB-Güterzentrum Wien Süd Betriebsgesellschaft m.b.H. & Co KG (Neugründung 2016)	A-1020 Wien	V (Vj: V0)
└▶ 100% ÖBB-Immobilienmanagement Gesellschaft mbH	A-1020 Wien	V
└▶ 100% ÖBB-Projektentwicklung GmbH	A-1020 Wien	V
└▶ 100% ÖBB-Realitätenbeteiligungs GmbH & Co KG	A-1020 Wien	V
└▶ 100% Businesscenter Linz Entwicklungs- und Verwertungs GmbH & Co KG	A-1020 Wien	V0
└▶ 100% Elisabethstraße 7 Projektentwicklung GmbH & Co KG	A-1020 Wien	V
└▶ 100% Elisabethstraße 9 Projektentwicklung GmbH & Co KG	A-1020 Wien	V
└▶ 100% Europaplatz 1 Projektentwicklung GmbH & Co KG	A-1020 Wien	V0
└▶ 100% Gauer mann gasse 2-4 Projektentwicklung GmbH & Co KG	A-1020 Wien	V
└▶ 100% Mariannengasse 16-20 Projektentwicklung GmbH & Co KG	A-1020 Wien	V (Vj: V0)
└▶ 100% Modul Office Hauptbahnhof Graz GmbH & Co KG	A-1020 Wien	V0
└▶ 100% Operrgasse 16 Projektentwicklung GmbH & Co KG	A-1020 Wien	V
└▶ 100% ÖBB-Stiftungs Management Gesellschaft mbH	A-1020 Wien	V0
└▶ 100% Rail Equipment GmbH	A-1040 Wien	V
└▶ 100% Rail Equipment GmbH & Co KG	A-1040 Wien	V
└▶ 51% WS Service GmbH	A-3151 St. Georgen am Steinfeld	V
└▶ 50% Galleria di Base del Brennero - Brenner Basistunnel BBT SE	I-39100 Bozen	E
└▶ 43,05% Weichenwerk Wörth GmbH	A-3151 St. Georgen am Steinfeld	E
└▶ 25% Breitspur Planungsgesellschaft mbH	A-1010 Wien	E0
└▶ 8% HIT Rail B.V.	NL-3500 HA Utrecht	0
└▶ stille Einlage „Am Hafen“ Garagenerrichtungs- und Betriebs GmbH & Co KG	A-6900 Bregenz	0
└▶ KG-Anteil Tiefgarage Stuben Gesellschaft m.b.H. & Co. KG	A-6762 Stuben/Arlberg	0

Sonstige	Land, Sitz	Konsolidierungsart
100% (Vj: 49,9%) iMobility GmbH (Erwerb von 50,1% im August 2017)	A-1040 Wien	V0 (Vj: E0)
100% ÖBB-Business Competence Center GmbH	A-1030 Wien	V
↳ 34% Wellcon Gesellschaft für Prävention und Arbeitsmedizin GmbH	A-1030 Wien	E
100% ÖBB-Finanzierungsservice GmbH	A-1100 Wien	V
100% ÖBB-Werbung GmbH	A-1100 Wien	V
60% (bis Mai 2017: 100%) Q Logistics GmbH (Tausch von 40% der Anteile gegen einen Teilbetrieb der Quehenberger Logistics GmbH)	A-1120 Wien	V
↳ 100% European Contract Logistics - Czech Republic s.r.o.	CZ-50002 Hradec Králové	V
↳ 100% European Contract Logistics (podjetje za specijijo, prevoznistvo in trgovino) d.o.o.	SLO-2000 Maribor	V (Vj: V0)
↳ 100% European Contract Logistics - Slovakia s.r.o. „v likvidácii“	SK-83104 Bratislava	V0
↳ 95% European Contract Logistics - Serbia d.o.o.	SRB-11070 Novi Beograd	V0
↳ 45% logMAStEr Kft.	HU-1139 Budapest	E
26% Verkehrsauskunft Österreich VAO GmbH	A-1150 Wien	E0
2% EUROFIMA Europäische Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmaterial AG	CH-4001 Basel	0

Anteile in % in Klammern weisen jenen Beteiligungsansatz aus, der innerhalb des gesamten ÖBB-Konzerns von mehreren Gesellschaften gehalten wird. Sollte die Angabe mit Vj; gekennzeichnet sein, beziehen sich die Angaben auf das Vorjahr.

Abkürzungen

V	verbundenes vollkonsolidiertes Unternehmen
V0	verbundenes, aufgrund untergeordneter Bedeutung nicht vollkonsolidiertes Unternehmen
E	Beteiligungsunternehmen nach der Equity-Methode bilanziert (assoziiertes Unternehmen)
E0	Beteiligungsunternehmen aufgrund untergeordneter Bedeutung nicht nach der Equity-Methode bilanziert
0	sonstiges Beteiligungsunternehmen
i. L.	in Liquidation

Nachfolgend werden Eigenkapital und Jahresergebnis jener Tochterunternehmen dargestellt, die nicht in den Konzernabschluss einbezogen wurden und an denen zumindest 20% der Anteile gehalten werden. Die Angaben zum Eigenkapital und zum Jahresergebnis wurden aus den Jahresabschlüssen gemäß dem jeweiligen nationalen Bilanzierungsrecht übernommen, Ausnahmen wurden mit entsprechenden Fußzeilen gekennzeichnet.

Rail Cargo Austria-Konzern	Eigenkapital in TEUR		Jahresergebnis in TEUR	
	31.12.2017	31.12.2016	2017	2016
AUL Abfallumladelogistik Austria GmbH	384	387	-3	-60 ²⁾
HAELA Abfallverwertung GmbH	581	556	25	37
Rail Cargo Carrier - Slovakia s.r.o.	376	174	-61	7
Rail Cargo Operator-Port/Rail Services GmbH	11	13	-2	-48
LOGISZTÁR Kft.	785	848	-63	-41
Kelenföld Konténer Depo Kft.	1.477	1.463	162	47
boxXagency Kft.	122	98	82	77
Terminal Brno, a.s.	2.889	2.606	118	76 ¹⁾
ICA Romania s.r.l. i. L.	i. L.	i. L.	i. L.	i. L.
Agrochimtranspack Kft.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.

Abkürzungen und Fußnoten

i. L.	in Liquidation
k. A.	keine Angaben
1)	vorläufige Werte 2017
2)	Werte per 30.09.

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

Sonstige	Eigenkapital in TEUR		Jahresergebnis in TEUR	
	31.12.2017	31.12.2016	2017	2016
European Contract Logistics - Slovakia s.r.o. „v likvidácii“ (i. L.)	i. L.	64	i. L.	-68
European Contract Logistics - Serbia d.o.o.	k. A.	200	k. A.	24
Verkehrsauskunft Österreich VAO GmbH	1.747	1.397	-776	-918
iMobility GmbH	184	-716	-1.899	-1.319

Angaben zu den Geschäftsgegenständen der Teilkonzerne sind in Erläuterung 33 (Segmentberichterstattung) enthalten.

Das Eigenkapital ausländischer Gesellschaften ist zum Stichtagskurs auf EUR umgerechnet. Das Jahresergebnis ist zum Durchschnittskurs auf EUR umgerechnet. Die Werte wurden gemäß den jeweiligen nationalen Bilanzierungsrechten ermittelt.

Abkürzungen und Fußnoten

i. L. in Liquidation
k. A. keine Angaben

36. Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Die Vorstände der ÖBB-Holding AG haben den geprüften Konzernabschluss zum 31.12.2017 am 04.04.2018 zur Weitergabe an den Aufsichtsrat freigegeben. Der Aufsichtsrat hat die Aufgabe, den Konzernabschluss zu prüfen und zu erklären, ob er den Konzernabschluss billigt.

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.

Darüber hinaus gibt es keine berichtspflichtigen Ereignisse nach dem Bilanzstichtag, die eine wesentliche Auswirkung auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage haben.

37. Die Organe der Muttergesellschaft des ÖBB-Konzerns

Im Geschäftsjahr 2017 (bis zum Zeitpunkt der Aufstellung des Konzernabschlusses) waren folgende Personen als Mitglieder des Vorstands oder als Mitglieder des Aufsichtsrats der ÖBB-Holding AG bestellt:

Vorstandsmitglieder

Ing. Mag. (FH) Andreas Matthä	Vorsitzender des Vorstandes
Mag. Josef Halbmayr MBA	

Aufsichtsratsmitglieder

Mag. Arnold Schiefer	ab 09.02.2018	Vorsitzender
Mag. Brigitte Ederer	bis 09.02.2018	Vorsitzende
Dr. Kurt Weinberger		1. Stellvertreter der Vorsitzenden
DI Herbert Kasser	bis 09.02.2018	2. Stellvertreter der Vorsitzenden
Mag. Andreas Reichardt	ab 09.02.2018	2. Stellvertreter des Vorsitzenden (ab 28.02.2018)
Roman Hebenstreit		3. Stellvertreter der Vorsitzenden/Belegschaftsvertreter
Herbert Willerth	bis 09.02.2018	
Dr. Gertrude Tumpel-Gugerell	bis 09.02.2018	
Dr. Leopold Specht	bis 18.01.2018	
Lic.rer.pol. Paul Blumenthal	bis 09.02.2018	
Dr. Norbert Gugerbauer	ab 09.02.2018	bis 13.03.2018
Dr. Barbara Kolm	ab 09.02.2018	
Karl Ochsner	ab 09.02.2018	
Dr. Cattina Leitner	ab 09.02.2018	
DI Dr. Monika Forstinger	ab 09.02.2018	
Mag. Andreas Martinsich		Belegschaftsvertreter
Günter Blumthaler		Belegschaftsvertreter
Mag. Olivia Janisch	ab 10.04.2017	Belegschaftsvertreter

Eine Darstellung über im Berichtszeitraum gewährte Vergütungen ist in Erläuterung 32 („Transaktionen mit nahestehenden Unternehmen und Personen“) ersichtlich.

Wien, am 04.04.2018

Der Vorstand

Ing. Mag. (FH) Andreas Matthä

Mag. Josef Halbmayr MBA

Bestätigungsvermerk*

Bericht zum Konzernabschluss

Prüfungsurteil

Wir haben den Konzernabschluss der **Österreichische Bundesbahnen-Holding Aktiengesellschaft, Wien**, und ihrer Tochtergesellschaften (der Konzern), bestehend aus der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2017, 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 und Zahlungsströme des Konzerns für das an diesem Stichtag endende Geschäftsjahr in Übereinstimmung mit den International Financial Reporting Standards, wie sie in der EU anzuwenden sind (IFRS), und den zusätzlichen Anforderungen des § 245a UGB.

Grundlage für das Prüfungsurteil

Wir haben unsere Abschlussprüfung in Übereinstimmung mit den österreichischen Grundsätzen ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführt. Diese Grundsätze erfordern die Anwendung der International Standards on Auditing (ISA). Unsere Verantwortlichkeiten nach diesen Vorschriften und Standards sind im Abschnitt „Verantwortlichkeiten des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses“ unseres Bestätigungsvermerks weitergehend beschrieben. Wir sind vom Konzern unabhängig in Übereinstimmung mit den österreichischen unternehmensrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften und in Übereinstimmung mit allfälligen anderen vereinbarten Regeln bzw. Vorschriften, und wir haben unsere sonstigen beruflichen Pflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen.

Verantwortlichkeiten der gesetzlichen Vertreter für den Konzernabschluss

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Konzernabschlusses und dafür, dass dieser in Übereinstimmung mit den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den zusätzlichen Anforderungen des § 245a UGB ein möglichst getreues Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig erachten, um die Aufstellung eines Konzernabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist.

Bei der Aufstellung des Konzernabschlusses sind die gesetzlichen Vertreter dafür verantwortlich, die Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu beurteilen, Sachverhalte im Zusammenhang mit der Fortführung der Unternehmenstätigkeit – sofern einschlägig – anzugeben, sowie dafür, den Rechnungslegungsgrundsatz der Fortführung der Unternehmenstätigkeit anzuwenden, es sei denn, die gesetzlichen Vertreter beabsichtigten, entweder den Konzern zu liquidieren oder die Unternehmenstätigkeit einzustellen, oder haben keine realistische Alternative dazu.

Der Prüfungsausschuss ist verantwortlich für die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses des Konzerns.

Verantwortlichkeiten des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses

Unsere Ziele sind, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der Konzernabschluss als Ganzes frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist, und einen Bestätigungsvermerk zu erteilen, der unser Prüfungsurteil beinhaltet. Hinreichende Sicherheit ist ein hohes Maß an Sicherheit, aber keine Garantie dafür, dass eine in Übereinstimmung mit den österreichischen Grundsätzen ordnungsmäßiger Abschlussprüfung, die die Anwendung der ISA erfordern, durchgeführte Abschlussprüfung eine wesentliche falsche Darstellung, falls eine solche vorliegt, stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus dolosen Handlungen oder Irrtümern resultieren und werden als wesentlich angesehen, wenn von ihnen einzeln oder insgesamt vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie die auf der Grundlage dieses Konzernabschlusses getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Nutzern beeinflussen.

Als Teil einer Abschlussprüfung in Übereinstimmung mit den österreichischen Grundsätzen ordnungsmäßiger Abschlussprüfung, die die Anwendung der ISA erfordern, üben wir während der gesamten Abschlussprüfung pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung.

Darüber hinaus gilt:

- ▶ Wir identifizieren und beurteilen die Risiken wesentlicher – beabsichtigter oder unbeabsichtigter – falscher Darstellungen im Abschluss, planen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken, führen sie durch und erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen. Das Risiko, dass aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist höher als ein aus Irrtümern resultierendes, da dolose Handlungen betrügerisches Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen oder das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.
- ▶ Wir gewinnen ein Verständnis von dem für die Abschlussprüfung relevanten internen Kontrollsystem, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit des internen Kontrollsystems des Konzerns abzugeben.
- ▶ Wir beurteilen die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte in der Rechnungslegung und damit zusammenhängende Angaben.
- ▶ Wir ziehen Schlussfolgerungen über die Angemessenheit der Anwendung des Rechnungslegungsgrundsatzes, der Fortführung der Unternehmenstätigkeit durch die gesetzlichen Vertreter sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die erhebliche Zweifel an der Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen kann. Falls wir die Schlussfolgerung ziehen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, in unserem Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Konzernabschluss aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch die Abkehr des Konzerns von der Fortführung der Unternehmenstätigkeit zur Folge haben.
- ▶ Wir beurteilen die Gesamtdarstellung, den Aufbau und den Inhalt des Konzernabschlusses einschließlich der Angaben sowie ob der Konzernabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse in einer Weise wiedergibt, dass ein möglichst getreues Bild erreicht wird.
- ▶ Wir erlangen ausreichende geeignete Prüfungsnachweise zu den Finanzinformationen der Einheiten oder Geschäftstätigkeiten innerhalb des Konzerns, um ein Prüfungsurteil zum Konzernabschluss abzugeben. Wir sind verantwortlich für die Anleitung, Überwachung und Durchführung der Konzernabschlussprüfung. Wir tragen die Alleinverantwortung für unser Prüfungsurteil.

Wir tauschen uns mit dem Prüfungsausschuss unter anderem über den geplanten Umfang und die geplante zeitliche Einteilung der Abschlussprüfung sowie über bedeutsame Prüfungsfeststellungen, einschließlich etwaiger bedeutsamer Mängel im internen Kontrollsystem, die wir während unserer Abschlussprüfung erkennen, aus.

Sonstige gesetzliche und andere rechtliche Anforderungen

Bericht zum Konzernlagebericht

Der Konzernlagebericht ist auf Grund der österreichischen unternehmensrechtlichen Vorschriften darauf zu prüfen, ob er mit dem Konzernabschluss in Einklang steht und ob er nach den geltenden rechtlichen Anforderungen aufgestellt wurde.

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Konzernlageberichts in Übereinstimmung mit den österreichischen unternehmensrechtlichen Vorschriften.

Wir haben unsere Prüfung in Übereinstimmung mit den Berufsgrundsätzen zur Prüfung des Konzernlageberichts durchgeführt.

Urteil

Nach unserer Beurteilung ist der Konzernlagebericht nach den geltenden rechtlichen Anforderungen aufgestellt worden und steht in Einklang mit dem Konzernabschluss.

Erklärung

Angesichts der bei der Prüfung des Konzernabschlusses gewonnenen Erkenntnisse und des gewonnenen Verständnisses über den Konzern und sein Umfeld wurden wesentliche fehlerhafte Angaben im Konzernlagebericht nicht festgestellt.

Sonstige Informationen

Die gesetzlichen Vertreter sind für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen beinhalten alle Informationen im Geschäftsbericht, ausgenommen den Konzernabschluss, den Konzernlagebericht und den Bestätigungsvermerk.

Unser Prüfungsurteil zum Konzernabschluss deckt diese sonstigen Informationen nicht ab, und wir werden keine Art der Zusicherung darauf geben.

In Verbindung mit unserer Prüfung des Konzernabschlusses ist es unsere Verantwortung, diese sonstigen Informationen zu lesen und zu überlegen, ob es wesentliche Unstimmigkeiten zwischen den sonstigen Informationen und dem Konzernabschluss oder mit unserem während der Prüfung erlangten Wissen gibt oder diese Informationen sonst wesentlich falsch dargestellt erscheinen. Falls wir, basierend auf den durchgeführten Arbeiten, zur Schlussfolgerung gelangen, dass die sonstigen Informationen wesentlich falsch dargestellt sind, müssen wir dies berichten. Wir haben diesbezüglich nichts zu berichten.

Wien, am 4. April 2018

BDO Austria GmbH

Wirtschaftsprüfungs- und Steuerberatungsgesellschaft

Mag. Christoph Achzet

Mag. Peter Bartos

Wirtschaftsprüfer

Wirtschaftsprüfer

*) Die Veröffentlichung oder Weitergabe des Konzernabschlusses mit unserem Bestätigungsvermerk darf nur in der von uns bestätigten Fassung erfolgen. Dieser Bestätigungsvermerk bezieht sich ausschließlich auf den deutschsprachigen und vollständigen Konzernabschluss samt Konzernlagebericht. Für abweichende Fassungen sind die Vorschriften des § 281 Abs. 2 UGB zu beachten.

GLOSSAR

AVB	Allgemeine Vertragsbedingungen für Dienstverhältnisse bei den Österreichischen Bundesbahnen
BMF	Bundesministerium für Finanzen
BMVIT	Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
Capital Employed	= Anlagevermögen + betriebliches Working Capital aktivseitig + betriebliches Working Capital passivseitig
CBL	Cross-Border-Leasing
CETA	Comprehensive Economic and Trade Agreement
COSO	Committee of Sponsoring Organisations of the Treadway Commission
CSR	Corporate Social Responsibility
Definitivstellung	„MitarbeiterInnen mit Definitivstellung“ sind ÖBB Angestellte, die den „Allgemeinen Vertragsbedingungen für Dienstverträge bei den Österreichischen Bundesbahnen“ (AVB) unterliegen, vor dem 01.01.1995 eingetreten und aufgrund der Bestimmungen der AVB unkündbar sind.
EBIT	Earnings before Interests and Taxes. Das EBIT entspricht dem Betriebsergebnis (ohne Ergebnis aus nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmen) der Konzern-Gewinn-und-Verlust-Rechnung.
EBITDA	= EBIT + Abschreibungen
EBIT-Marge	= EBIT / Gesamterträge
EBT	Earnings before Taxes
Eigenkapitalquote	= Eigenkapital / Gesamtkapital
Eigenkapitalrentabilität	= EBT / Eigenkapital
EMTN	European Medium Term Note
ERTMS	European Rail Traffic Management System
ETCS	European Train Control System
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
EZB	Europäische Zentralbank
F&E	Forschung und Entwicklung
Free Cashflow	= Cashflow aus der betrieblichen Tätigkeit + Cashflow aus der Investitionstätigkeit
FTE	Full Time Equivalent
GBTkm	Gesamtbruttotonnenkilometer (= Frachtgewicht + Eigengewicht des Wagensuges x Zugkilometer)
Gesamterträge pro MitarbeiterIn	Gesamterträge / durchschnittliche Mitarbeiteranzahl (Köpfe)
Gesamtkapitalrentabilität	= EBIT / Gesamtkapital
GWh	Gigawattstunde
GWL	Gemeinwirtschaftliche Leistung

IASB	International Accounting Standards Board
IFAC	International Federation of Accounts
IFRS/IAS	International Financial Reporting Standards
IFRIC	International Financial Reporting Interpretations Committee
IKS	Internes Kontrollsystem
Interoperabilität	Eignung des transeuropäischen Eisenbahnsystems für den sicheren und durchgehenden Zugverkehr
ISAs	International Standards on Auditing
Modal Split	Aufteilung der Transportleistung auf die verschiedenen Verkehrsträger bzw. -mittel
Net Debt	= Verzinsliches Fremdkapital - verzinsliches Vermögen
Net Gearing	= Net Debt / Eigenkapital
OeNB	Oesterreichische Nationalbank
Personalintensität	= Personalaufwand / Gesamterträge
PKM	Personenkilometer (= beförderte Personen x gefahrene Kilometer)
RCC	Rail Cargo Carrier
RCG	Rail Cargo Group
RCO	Rail Cargo Operator
ROCE	= EBIT / Capital Employed
Sachanlagedeckungsgrad	= Eigenkapital / Sachanlagevermögen
Sachanlagedeckungsgrad II	= (Eigenkapital + langfristiges Fremdkapital) / Sachanlagevermögen
Sachanlagenintensität	= Sachanlagevermögen / Gesamtvermögen
SCHIG	Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft
SIC	Standards Interpretation Committee
SLF	Schüler- und Lehrlingsfreifahrt
TKM	Tonnenkilometer (= beförderte Tonnen x gefahrene Kilometer)
Traktion	Antrieb von Zügen
TS	ÖBB-Technische Services GmbH
TSI	Technische Spezifikation für die Interoperabilität
TTIP	Transatlantische Handels- und Investitionspartnerschaft
WIFO	Österreichisches Institut für Wirtschaftsforschung
Working Capital	= Vorräte (exkl. Verwertungsobjekte und geleistete Anzahlungen auf Bestellungen) + Forderungen aus Lieferungen und Leistungen - Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen

Impressum

Herausgeber

ÖBB-Holding AG
Am Hauptbahnhof 2
1100 Wien
Tel.: +43 1 93000-0
E-Mail: holding@oebb.at
Web: oebb.at

Anfragen zum Geschäftsbericht

ÖBB-Holding AG
Konzernkommunikation & Public Affairs
Am Hauptbahnhof 2
1100 Wien
Tel.: +43 1 93000-44075
E-Mail: kommunikation@oebb.at
Web: oebb.at

ÖBB-Kundenservice

Rund um die Uhr erhalten Sie Auskünfte zu Bahn und Bus bei unserem ÖBB-Kundenservice.
Tel.: 05-1717 aus ganz Österreich ohne Vorwahl zum Ortstarif bzw. +43 5-1717 aus dem Ausland.

Projektleitung

Mag. Theresa Wirth

Projektteam & Redaktion

(Corporate Governance, Konzernlagebericht und -abschluss)
Mag. Harald Aschl & Konzernrechnungswesen
mit Unterstützung von firesys GmbH

Kreation & Gestaltung

Matthias Flödl & Sebastian Treytl (Imageteil)

Autoren

Andrea Kaufmann, Julia Kropik, Friedrich Ruhm
(Imageteil)

Fotos

APA-Fotoservice, Helge Bauer, Andreas Ebner, Alfred Eder, Harald Eisenberger, Maria Hollunder, Philipp Horak, Andreas Jakwerth, Marek Knopp, Christoph Meissner, Christoph Posch, Kurt Prinz, Andreas Scheiblecker, Dieter Steinbach, Max Wegscheider, Volker Weibold, Erich Wurst, Christian Zenger, Johannes Zinner, ÖBB

Produktion

ÖBB-Werbung GmbH, Produktionsnr. 111018-0061
Herbert Weiser (Druckvorstufe)

Druck & Herstellung

Gerin Druck GmbH, Vertragspartner der ÖBB

Hinweis

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wurde bei Personen nicht durchgängig die männliche und weibliche Form angeführt. Gemeint sind selbstverständlich immer beide Geschlechter.

Disclaimer

Dieser Bericht enthält auch zukunftsbezogene Einschätzungen und Aussagen, die wir auf Basis aller uns zum gegenwärtigen Zeitpunkt zur Verfügung stehenden Informationen getroffen haben. Diese zukunftsbezogenen Aussagen werden üblicherweise mit Begriffen wie „erwarten“, „schätzen“, „planen“, „rechnen“ etc. umschrieben. Wir weisen darauf hin, dass die tatsächlichen Gegebenheiten – und damit auch die tatsächlichen Ergebnisse – aufgrund verschiedenster Faktoren von den in diesem Bericht dargestellten Erwartungen abweichen können.

Die in diesem Bericht enthaltenen Angaben wurden nach bestem Wissen erstellt und mit großer Sorgfalt auf ihre Richtigkeit überprüft. Satz- und Druckfehler vorbehalten. Dieser Geschäftsbericht wird nur in elektronischem Format zur Verfügung gestellt: konzern.oebb.at/gb2017

OBB

POSTBUS

POSTBUS

BD 13023





GESCHÄFTSBERICHT 2017

ÖBB-HOLDING AG

ÖBB