



Wir
bringen
Österreich
weiter.

GESCHÄFTSBERICHT 2015
ÖBB-HOLDING AG

Finanzkennzahlen

Ertragskennzahlen nach IFRS (in Mio. EUR, gerundet)

	2015	2014	2013
Umsatzerlöse	5.172	5.270	5.239
Gesamterträge	6.345	6.355	6.248
Aufwendungen für Material und bezogene Leistungen	-1.751	-1.764	-1.793
Personalaufwand	-2.337	-2.408	-2.341
Sonstiger betrieblicher Aufwand	-451	-460	-530
EBITDA	1.806	1.723	1.584
Abschreibungen (inkl. Wertminderungen)	-949	-859	-829
EBIT	857	864	755
Finanzergebnis	-664	-692	-652
EBT	193	172	103
ROCE (in %)	3,7	3,9	3,6

Bilanzkennzahlen nach IFRS (in Mio. EUR, gerundet)

Bilanzsumme	26.475	25.746	24.631
Langfristige Vermögenswerte	25.140	24.334	23.322
<i>davon Sachanlagen</i>	23.453	22.724	21.765
Kurzfristige Vermögenswerte	1.335	1.411	1.310
Eigenkapital	1.922	1.692	1.589
Eigenkapitalquote (in %)	7,3	6,6	6,5
Finanzverbindlichkeiten	22.317	21.811	20.778
Net Debt	21.306	20.839	20.024
Investitionen brutto	2.032	2.057	2.170
Net Debt/EBITDA (Ratio)	11,8	12,1	12,6
Net Gearing (Ratio)	11,1	12,3	12,6



19/01

Mitarbeiterbefragung kommt an

Die zweite große Mitarbeiterbefragung erfreut sich reger Teilnahme. Die Ergebnisse zwei Monate später zeigen, dass Fragen zu Gesundheitsthemen, das Forderungsausmaß und die Kollegialität am besten bewertet wurden. Verbesserungsbedarf gibt es bei Themen wie Bürokratie, Zeitdruck und Offenheit in der Kommunikation.

27/01

„Chris Gott“ in Prag

Mit einer Werbekampagne für die neue SparSchiene nach Prag starten die ÖBB ins neue Jahr. Die ÖBB-Testimonials Christoph Fälbl und Ciro De Luca werben gemeinsam mit Karel Gott für das beliebte 19-Euro-Ticket.



01/02

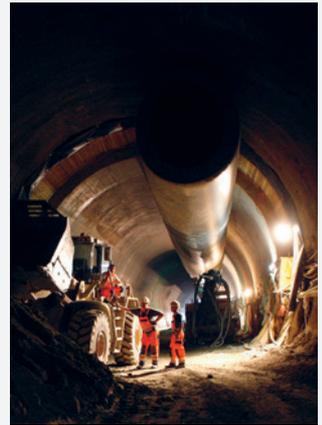
Projekt „Fehlerkultur“ startet

Unter dem Motto „Fehler vermeiden statt Fehler machen“ soll der Wandel zu einer Unternehmenskultur vollzogen werden, die es möglich macht, ganz offen mit Fehlern umzugehen, und damit so rasch wie möglich sinnvolle Änderungen herbeizuführen.

05/02

Brand im Koralmtunnel

Nachdem ein Notstromaggregat auf einer Tunnelvortriebsmaschine Feuer fängt, greift das mehrstufig aufgebaute Tunnelrettungskonzept. Einsatzkräfte mit Atemschutzgeräten fahren in den Tunnel ein. Im dichten Rauch können alle 40 Bauarbeiter mit Wärmebildkameras geortet und geborgen werden.



21/02

Brückeneinsturz Frohnleiten gemeistert

Ein über 850 Tonnen schweres Tragwerksteil einer neuen Autobahnbrücke stürzt auf die Gleise der Südstrecke. Es kommt zu einer der größten außerplanmäßigen Ersatzverkehre der jüngeren ÖBB-Geschichte, müssen doch werktags rund 10.000 Fahrgäste und zahlreiche Güterzüge umgeleitet werden.



01/03

Kunden finden ÖBB spitze

Sehr gute Bewertungen für Pünktlichkeit, Sicherheit und Komfort führten zum bisher besten Gesamtergebnis in der Kundenzufriedenheitsanalyse. Insbesondere das Personal im Zug, Bus und Bahnhof erhält durchwegs Topnoten.

Das war 2015

JAHRESRÜCKBLICK. Die Bahn rockt den Song Contest, der Wiener Hauptbahnhof geht in Vollbetrieb, neue Nahverkehrszüge kommen auf Schiene ...



03/04 Stürmische Nachbarschafts- hilfe für DB

Nach dem Sturmtief Niklas hilft ein ÖBB-Team den deutschen Kollegen, die Verbindung zwischen Rosenheim und München wieder flottzukriegen. ÖBB-Facharbeiter aus Tirol rücken samt zwei Motorturmwagen aus.

29/04 Weltweit erstes Bahn- Solarkraftwerk

In der Nähe von Bruck an der Leitha wird mit Sonnenenergie und 7.000 m² Solarpaneelen erstmals grüner Bahnstrom erzeugt. So entsteht Zugkraft, die für 200 Züge von Wien nach Salzburg reicht.



Mit einem Markenwert von 1,871 Mrd. Euro verbessert sich die Marke ÖBB vom 8. auf den 6. Platz der stärksten Marken Österreichs.

18/05 ÖBB rocken den Eurovision Song Contest

Building Bridges: Tausende Fahrgäste, die per Bahn staufrei an- und abreisen, eine logistische Meisterleistung – das ist der ESC 2015 in Wien. Dank ÖBB als offiziellem Mobilitäts- und Logistikpartner wird der ESC erstmals in seiner 60-jährigen Geschichte als Green Event ausgetragen.



08/06 Railjet im ÖFB-Trikot

Der erste vollständig gebrandete Railjet im Trikot der österreichischen Nationalmannschaft fährt durchs Land. In 500 Arbeitsstunden wurde der 206 Meter lange Premiumzug mit 1.660 m² Folie beklebt.



13/07 1. Elektro-Postbus in Tirol

Mit 100 Prozent Strom ist erstmals ein zwölf Meter langer Postbus im Testbetrieb auf den Linien im Großraum Innsbruck unterwegs. Mit einer vollen Akkuladung kommt der Bus bis zu 220 km weit.



08/07

Starke Marke ÖBB

Mit einem Markenwert von 1,871 Mrd. Euro verbessert sich die Marke ÖBB vom 8. auf den 6. Platz der stärksten österreichischen Marken – und ist mit 5,5 Prozent Markenzuwachs die am zweitschnellsten wachsende Marke.

23/07

Baubeginn Semmering-Basistunnel

Nach den abgeschlossenen Vorarbeiten entstehen im steirischen Fröschnitzgraben jetzt zwei Schächte, über die der Tunnelbau rund 13 km in Richtung Gloggnitz und Mürzzuschlag vorangetrieben wird.



06/08

Kraftakt mit Feingefühl

In einem intensiven Nachteinsatz wird mit zwei mobilen Autokränen die 115 Tonnen schwere, in die Jahre gekommene Brücke über die Salzach bei Schwarzach-St. Veit ausgehoben, abgesenkt und abtransportiert.

21/08

Erfreuliche Ergebnisse bei VCÖ-Bahntest

Die über 13.600 befragten Fahrgäste finden, dass sich vieles verbessert hat, schätzen wie immer das freundlich-kompetente Zugpersonal, freuen sich über die renovierten Bahnhöfe, würden sich (noch) mehr Zugverbindungen wünschen und verlangen besseren Handyempfang im Zug.



31/08

Rasch und unbürokratisch

Als die Flüchtlingswelle aus dem Nahen Osten so richtig einsetzt, kommen täglich Tausende über die ungarische, später auch über die slowenische Grenze. Die ÖBB agieren menschlich, sorgen für Übernachtungsmöglichkeiten auf den Bahnhöfen und die zu jeder Zeit sichere Weiterreise der flüchtenden Menschen nach Deutschland. Der außergewöhnliche Einsatz vieler Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie die Haltung der ÖBB werden von der Öffentlichkeit gewürdigt.

22/09

RCG kauft deutsches EVU

Mit dem Kauf des deutschen Güterbahnunternehmens EBM Cargo per 22. September und der Umfirmierung in Rail Cargo Carrier-Germany wurde das Eigentraktionsportfolio der Rail Cargo Group (RCG) erweitert. Die Güterverkehrssparte der ÖBB setzt damit den Ausbau der Eigenproduktionsaktivitäten zwischen Nordsee, Mittelmeer und Schwarzem Meer fort.



23/09

Cityjet-Montage startet

Nach intensiven Vorbereitungen beginnt der Zusammenbau des neuen Premiumzuges für den Nahverkehr in der TS-Werkstätte Jedlersdorf. Bis Ende 2017 werden von den TS-Technikern dort 80 Cityjet-Garnituren zusammengebaut.

04/10

Koralmbahn – Glück auf für den 3. Megabohrer

Kärnten und die Steiermark rücken einander täglich näher: Eine dritte Tunnelbohrmaschine gräbt Meter um Meter – 10.000 PS stark und mit einem Bohrkopf-Durchmesser von zehn Metern.



09/10

Breitbandoffensive geht los

Surfen bei Tempo 230: Bis 2018 werden ab sofort 1.500 Bahnstreckenkilometer so ausgerüstet, dass Handy- und Internetempfang im Zug ohne Unterbrechung und bei Höchstgeschwindigkeit mit High-speed funktionieren.

14/10

Neuer Rahmenplan

Rund 14,6 Mrd. Euro werden bis 2021 in den Ausbau, die Verbesserung und die Erweiterung des österreichischen Bahnnetzes investiert. Damit soll die Bahn noch mehr Menschen und Güter auf die Schiene bringen.



01/12

Güterzug entgleist

Nachdem auf der Ghega-Strecke in einem Tunnel ein Güterzug entgleist ist, gestalten sich die Aufräumarbeiten schwierig. Unter allergrößter Anstrengung wird die Strecke rechtzeitig zum Fahrplanwechsel wieder befahrbar gemacht.



13/12

Hauptbahnhof Wien geht in Vollbetrieb

Österreichs Bahnherz beginnt zu schlagen. Der gesamte Fernverkehr von und nach Wien führt ab sofort über das neue Bahnhofssystem Wien Meidling/Wien Hauptbahnhof. Alle Züge halten in beiden Bahnhöfen, am Hauptbahnhof sind das täglich 1.100.

14/12

Service Design Center auf Schiene

Das neue Service Design Center schafft eine konzernübergreifende Plattform für alle Kundeninitiativen und den Rahmen, um kreative Ideen rasch umzusetzen. Vorhandene Kompetenzen der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sollen durch Kreativmethoden verstärkt werden.



22/10

Strategieprogramm Fokus 2020

Auf den vier Säulen Verantwortung, Wirtschaftlichkeit, Team und Kunden baut die neue Strategie der ÖBB auf. Das zentrale Ziel: europäischer Qualitätsführer im Bahnsektor zu werden. Das heißt, das Unternehmen für die Anforderungen der Zukunft zu rüsten, die Stärke des ÖBB-Konzerns auf einem sich stark verändernden Mobilitätsmarkt zu verteidigen und weiter auszubauen. Umgesetzt wird die Strategie konkret in knapp 200 operativen Konzernprojekten.

Bis 2021 investieren die ÖBB 14,6 Mrd. Euro, um noch mehr Menschen und Güter auf die umweltfreundliche Schiene zu bringen.

Inhalt

KOMMENTAR DES VORSTANDES	3	KONZERNABSCHLUSS	100
KOMMENTAR DER AUF SICHTSRATSVORSITZENDEN	6	Konzern-Gewinn-und-Verlust-Rechnung 2015	100
ÖSTERREICH BEWEGEN	10	Gesamtergebnisrechnung 2015	101
CORPORATE-GOVERNANCE-BERICHT	46	Konzern-Bilanz 31.12.2015	102
KONZERNLAGEBERICHT	54	Konzern-Geldflussrechnung 2015	103
A. Struktur und Beteiligungen	54	Aufstellung der Veränderung des Konzern-Eigenkapitals 2015	104
B. Rahmenbedingungen und Marktumfeld	56	ERLÄUTERUNGEN ZUM KONZERNABSCHLUSS ZUM 31.12.2015	105
C. Wirtschafts- und Prognosebericht	62	A. Grundlagen und Methoden	105
D. Nicht finanzielle Leistungsindikatoren	86	B. Erläuterungen zur Konzern-Bilanz und Konzern-Gewinn-und-Verlust-Rechnung	124
E. Chancen-/Risikobericht	92	C. Sonstige Angaben zum Konzernabschluss	150
F. Vorgänge von besonderer Bedeutung, die nach Abschluss des Wirtschaftsjahres eingetreten sind	96	BESTÄTIGUNGSVERMERK	188
G. Anmerkungen zum Lagebericht	96	GLOSSAR	190
		AUSZEICHNUNGEN	192

GESCHÄFTSBERICHT 2015

KOMMENTAR DES VORSTANDES



ÖBB-HOLDING-VORSTAND. Mag. Christian Kern (CEO), Mag. Josef Halbmayr MBA (CFO)

Verantwortung für Österreich. Das abgelaufene Geschäftsjahr war für die ÖBB von zwei völlig unterschiedlichen Ereignissen geprägt. Einerseits war das Unternehmen durch die Flüchtlingsbewegung gefordert, andererseits stellte die Entwicklung im internationalen Schienengüterverkehr, der nicht zuletzt aufgrund des niedrigen Ölpreises und der damit verbundenen Konkurrenz durch den Güterverkehr auf der Straße europaweit unter Druck gekommen ist, den Konzern vor herausfordernde Aufgaben. Trotz dieser Rahmenbedingungen verzeichnet der ÖBB-Konzern 2015 mit einem EBT von 192,8 Mio. Euro das beste Ergebnis der Geschichte und beförderte auf der Schiene mehr Fahrgäste als je zuvor.

Mit dem Geschäftsjahr 2015 haben die ÖBB auch das Strategieprogramm „FIT 2015“ abgeschlossen. Oberstes Ziel war es, wirtschaftlich so stark zu werden, dass die ÖBB wieder aus eigener Kraft in die Zukunft des Konzerns investieren können. Dieses Ziel wurde 2014 ein Jahr früher als geplant erreicht. 2015 konnte eine erneute Steigerung des EBT – ein Plus von rd. 21 Mio. Euro gegenüber 2014 – erzielt werden.

Mehr Kunden denn je auf Schiene

In den Zügen der ÖBB fuhren im letzten Jahr auch mehr Kundinnen und Kunden als je zuvor. So verzeichnete der Nahverkehr einen Anstieg von 2,3 Mio. Fahrgästen und beförderte insgesamt rd. 203,7 Mio. Fahrgäste. Besonders erfreulich war der Zuwachs im Fernverkehr von gut zwei Prozent. Insgesamt nutzten ca. 34,3 Mio. Fahrgäste Railjet, IC & Co.

Einen Fahrgastrückgang gab es hingegen erneut im Bereich des Busverkehrs. Dies ist einerseits der demografischen Entwicklung und den damit verbundenen sinkenden Schüler- und Lehrlingszahlen und andererseits dem Ausschreibungswettbewerb geschuldet. Rund 220,9 Millionen Kundinnen und Kunden nutzten im Jahr 2015 die Angebote von ÖBB-Postbus.

Hauptbahnhof Wien – Systemumstellung gelungen

Mit Ende des abgelaufenen Geschäftsjahres setzten die ÖBB mit der Vollinbetriebnahme des Wiener Hauptbahnhofs eine der größten Systemumstellungen im heimischen Bahnverkehr um. Sämtliche Fernverkehrszüge der ÖBB verkehren seither über die beiden Knotenbahnhöfe Wien Meidling und Wien Hauptbahnhof. Gleichzeitig wurden damit alle Landeshauptstädte direkt mit dem Flughafen Wien verbunden und die Fahrzeiten nochmals verkürzt. Besagte Gesamtumstellung ist insgesamt ohne Probleme gelungen und wurde von den Kundinnen und Kunden gut angenommen. Vereinzelt Kritikpunkte in der Anlaufphase wurden im laufenden Betrieb des Folgejahres bereits behoben bzw. werden aktuell bearbeitet.

Es gilt, als Konzern sämtliche Möglichkeiten der Digitalisierung auszuschöpfen, um Kundenbedürfnisse noch besser abdecken zu können.

Rail Cargo Group gibt weiterhin den Takt vor

2015 war für den Schienengüterverkehr europaweit ein schwieriges Jahr. Zur anhaltend schwächelnden Konjunktur und dem damit verbundenen Rückgang der Gütermengen gesellte sich der niedrige Ölpreis, der die Konkurrenzsituation mit dem Straßengüterverkehr zusätzlich verschärft hat. Wie in den vergangenen Jahren kann die Rail Cargo Group aber auch 2015 auf ein erfolgreiches Geschäftsjahr zurückblicken. Mit einem EBT von rund 57,2 Mio. Euro behauptet die Güterverkehrssparte der ÖBB ihren Spitzenplatz unter den europäischen Schienengüterverkehrsunternehmen und sowohl Rail Cargo Austria als auch Rail Cargo Hungaria blieben in ihren Heimatländern jeweils klare Marktführer.

Österreich nachhaltig verändert

Mit insgesamt knapp 250 umgesetzten Projekten hat die ÖBB-Infrastruktur AG in den letzten Jahren das Erscheinungsbild der Bahn nachhaltig verändert und viel zum Erfolg des österreichischen Schienenverkehrs beigetragen. Hunderte neue oder sanierte Verkehrsstationen ermöglichen unseren Kundinnen und



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

Kunden seither einen sicheren und komfortablen Aufenthalt auf den Bahnhöfen und den barrierefreien Zugang zu unseren Zügen.

Leuchtturmprojekte – wie die Hauptbahnhöfe in Wien, Salzburg oder Graz oder der Bahnhof am Flughafen Wien – wurden dabei ebenso im Zeit- wie im Kostenplan umgesetzt wie viele regionale Bahnhöfe in ganz Österreich.

Dazu kamen Schlüsselprojekte für den Güterverkehr wie der Umbau des Terminals in Ludesch und substanzielle Baufortschritte bei den Großterminals in Inzersdorf und Wolfurt und die Fortsetzung der Tunnel-Großprojekte am Brenner, entlang der Koralmstrecke und am Semmering.

Durch den Beschluss des neuen ÖBB-Rahmenplans für die Jahre 2016 bis 2021 durch die österreichische Bundesregierung und das Parlament ist sichergestellt, dass das Modernisierungsprogramm auch in den nächsten Jahren in unvermindertem Tempo fortgesetzt werden kann.

Ambitionierte Ziele

Im abgelaufenen Geschäftsjahr wurde mit „Fokus 2020“ eine neue Konzernstrategie verabschiedet, die – abseits der aufrechten Ergebnisziele – den Kunden noch stärker in den Mittelpunkt sämtlicher Maßnahmen stellt.

Wie bereits bei der Strategie FIT 2015 sind auch bei Fokus 2020 die Ziele klar definiert: Die ÖBB wollen bis 2020 insgesamt 500 Millionen Fahrgäste befördern und 150 Millionen Tonnen Güter transportieren. Erreicht werden sollen diese Ziele durch eine Ausweitung der Geschäftsfelder im Personenverkehr – Stichwort Einstieg Fernbus, Carsharing etc. – sowie durch weitere Internationalisierungsschritte im Güterverkehr.

Und es gilt, als Konzern sämtliche Möglichkeiten der Digitalisierung auszuschöpfen, um Kundenbedürfnisse noch besser abdecken zu können und Produktionsabläufe zu optimieren.



MAG. CHRISTIAN KERN. Vorstand ÖBB-Holding (CEO)

An dieser Stelle möchten wir sowohl den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des Unternehmens als auch den Belegschaftsvertreterinnen und Belegschaftsvertretern danken, ohne deren konstruktive und konsequente Mitarbeit bei der Umsetzung der definierten Ziele weder die Erfolge der Vergangenheit möglich gewesen wären, noch die Ziele der Zukunft zu erreichen sind.

Die bekannte Geschlossenheit im Unternehmen lässt uns – so wie in den letzten Jahren – optimistisch in die Zukunft blicken.

Mag. Christian Kern
Vorstandsvorsitzender
ÖBB-Holding AG

Mag. Josef Halbmayr MBA
Mitglied des Vorstandes
ÖBB-Holding AG

KOMMENTAR DER AUFSICHTSRATSVORSITZENDEN

Starkes Fundament. Diese Bilanz schreibt eine Erfolgsgeschichte weiter, wieder gewinnt das Unternehmen neue Stärke. Diese Stärke brauchen die ÖBB für herausfordernde Jahre: Geringes Wachstum und massiver Wettbewerb beschreiben das schwierige Umfeld. Ich bin überzeugt, dass die ÖBB dafür gut gerüstet und richtig aufgestellt sind.



MAG. BRIGITTE EDERER.
Vorsitzende des Aufsichtsrates der ÖBB-Holding

Einen Kommentar zum Geschäftsbericht mit einem gesellschaftlichen Thema zu beginnen, ist ungewöhnlich, aber im Rückblick auf 2015 richtig: Die Leistungen der ÖBB in der Flüchtlingskrise haben gezeigt, was in diesem Unternehmen steckt: die Kraft, wirklich Großes zu schaffen, gepaart mit einer beeindruckenden Krisenfestigkeit. Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind bis an ihre Grenzen und oft darüber hinweg gegangen. Der Kraftakt rund um die Versorgung von Aber-tausenden Menschen, die sprichwörtlich über Nacht gekommen sind, war eine Meisterleistung. Menschlich und logistisch.

Damit die Kräfte des Unternehmens wirken können, braucht es ein solides wirtschaftliches Fundament. Die aktuellen Zahlen zeigen: Die ÖBB bleiben ein robustes Unternehmen. Nach der massiven Steigerung beim EBT im letzten Jahr noch einmal nachzulegen, war schwer. Es ist trotzdem gelungen. Nicht viele große Unternehmen können

in diesen Tagen Erfolgsbilanzen vorlegen. Umso erfreulicher und beachtlicher ist der Erfolg der ÖBB – ein klarer Leistungsbeweis der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und eines vorausschauenden Managements. Diese Ergebnisse stärken das Unternehmen. Diese Stärke braucht es, um unter schwierigen Bedingungen zu bestehen und investitionsfähig zu bleiben.

Massiver Beitrag zum Bruttoinlandsprodukt

Das wirtschaftliche Umfeld wird rauer. Es ist auf längere Sicht mit schwachen Wachstumsraten zu rechnen, das ist ein globales Phänomen. Selbst der einstige Wachstumsgigant China schwächelt. In einer globalisierten Wirtschaft trifft das auch die ÖBB – sowohl in ihrem Geschäft in Österreich als auch auf ihren Auslandsmärkten im Güterverkehr.

Der Ölpreis bleibt niedrig. Das ist kurzfristig ein Vorteil, mittelfristig eine Last für Weltwirtschaft und globales Wachstum und damit wiederum für das Aufkommen im Güterverkehr. Hohe Benzinpreise waren lange ein Argument für das Umsteigen auf die Bahn, das fällt weg. Umso wichtiger sind Maßnahmen, die Bahnfahren zur besseren Alternative im Personenverkehr machen statt zur billigeren.

Stichwort schwaches Wirtschaftswachstum:
Die Investitionen der ÖBB leisten einen massiven Beitrag zum Bruttoinlandsprodukt. Das Unternehmen ist

Die größte Stärke des Unternehmens ist ein Asset, das in seinem Wert unschätzbar ist: die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

ein Leitbetrieb und ein stabiler Wachstumsmotor bei schwacher Konjunktur. Nicht nur die Industrie und die KMU profitieren von den Investitionen der ÖBB – die Aufträge gehen zu rund 80 Prozent an heimische Klein- und Mittelbetriebe. Die Volkswirtschaft gewinnt in ihrer Gesamtheit: Eine hochmoderne, gut ausgebaute Infrastruktur ist ein entscheidender Vorteil im globalen Wettbewerb der Standorte.

Die ÖBB stehen mit ihrem gesamten Leistungsspektrum auf den Verkehrsmärkten – Personenverkehr, Güterverkehr und Postbus – im Wettbewerb, der immer schärfer wird. Die öffentliche Debatte in Österreich dreht sich vor allem um den Wettbewerb im Personenverkehr auf der Weststrecke – relevanter wäre eine europäische Debatte über den massiven Verdrängungswettbewerb im Güterverkehr. Eine überhastete, regellose Liberalisierung geht vor allem auf Kosten der großen Staatsbahnen, die sich im Kampf auf dem Markt wiederum gegenseitig massive Konkurrenz machen. Das ist eine große Herausforderung. Die ÖBB-Güterverkehrssparte nimmt sie offensiv an: mit neuen Lösungen für Verkehre durch ganz Europa.

Kompetenz und Leidenschaft

Die neue Konzernstrategie schreibt die richtigen Leitlinien und Schwerpunkte fest, an der Spitze der Zielpyramide stehen die Kundinnen und Kunden. Der Grundsatz „Vom Carrier zum Kunden“ ist auch ein wichtiges Signal der Unternehmenskultur: Die ÖBB wollen Kompetenz und Leidenschaft optimal übersetzen – Begeisterung der Kundinnen und Kunden für die Angebote von Bus und Bahn ist das große Ziel. Die Basis ist gut: gute Noten bei der Kundenzufriedenheit, des Weiteren Spitzenwerte bei der Pünktlichkeit, offensive Angebote im Güterverkehr, Investitionen in die WLAN-Ausrüstung und in neues Wagenmaterial.

Die ÖBB sind kein Unternehmen wie andere, wir haben einen gemeinwirtschaftlichen Auftrag. Dieser Auftrag geht auch dort weiter, wo die gewinnbringenden Strecken aufhören. Der Verdrängungswettbewerb im Güterverkehr dreht sich um die profitablen Ganzzugverkehre. In der Fläche, beim wenig einträglichen Einzelwagenverkehr, gibt es nur mehr die ÖBB. Wir bieten dieses Transportnetzwerk an, weil die Industrie es für ihre Produktionsstandorte braucht. Fazit: Eisenbahn ist kein „Business“, es ist auch eine öffentliche Aufgabe mit öffentlicher Finanzierung. Dazu gehört die Pflicht zur Effizienz. So schafft das Unternehmen nicht nur bessere Abläufe und sparsames Wirtschaften. Effizienz zahlt auch auf die öffentliche Reputation ein.

Die größte Stärke des Unternehmens ist ein Asset, das in seinem Wert unschätzbar ist: die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Wir erleben bei der Belegschaft einen großen Wandel, die Demografie wird ein stärkerer Faktor. Die ÖBB werden durch entsprechende Programme die Erfahrung der älteren Beschäftigten im Unternehmen halten, sie sollen gesund bleiben und ihre Kompetenz weiterbringen. Auf der anderen Seite werden verstärkt Lehrlinge aufgenommen, die ÖBB bleiben der größte Ausbilder technischer Lehrlinge in Österreich und machen wichtige Punkte im Wettbewerb um junge Talente. Verbindung ist das leitende Motiv für die ÖBB, sie verbinden Generationen im Unternehmen genauso wie Regionen und Märkte.

Das Unternehmen kann alle großen Herausforderungen schaffen – denn die ÖBB haben, was man dafür braucht: wirtschaftliche Stärke, Kompetenz und Leidenschaft.



Mag. Brigitte Ederer

Vorsitzende des Aufsichtsrates der ÖBB-Holding AG

»Zugfahren
ist für mich
immer ein
Erlebnis.«

Österreich bewegen

Moderne Mobilität. Die ÖBB bieten mit Bahn und Bus eine flächendeckende Mobilitätsversorgung für ganz Österreich. Doch die Verantwortung des Unternehmens geht weit darüber hinaus.

O-TÖNE. In diesem Bericht kommen unsere Fahrgäste zu Wort. Die Kundenstatements auf der nebenstehenden und den folgenden Seiten sind Zitate aus Interviews, die im März 2016 in Zügen der ÖBB geführt wurden. Eine Auswahl davon finden Sie auch als Video unter konzern.oebb.at/gb2015

Wir machen Österreich

BAHNFAHREN ist heute „in“ und die Österreicher sind nicht nur die fleißigsten Bahnfahrer der EU, sondern zählen auch weltweit zur Spitze.

Der Zug der Zeit fährt Bahn. So einfach ist das und so wahr. Denn die Bahn macht mobil. Und das ist wesentlich in Tagen wie diesen. In den Ballungszentren verliert das Auto zusehends seinen Nimbus und damit seine Bedeutung. Gerade unter den Jüngeren ist es heute nicht mehr so wichtig, einen Wagen sein Eigen zu nennen, als vielmehr das passende Verkehrsmittel zu jeder Anforderung zur Wahl zu haben. Da sind zum einen die öffentlichen Angebote, das Netz der Schnellbahnen, die U-Bahn, die Straßenbahn, der Bus, dann sind da zum anderen das Fahrrad und auch das Auto, welches immer öfter einfach nur geteilt wird. Multimodal, so bewegt man sich heute in den wachsenden Ballungszentren. Multimodal, ökonomisch und ökologisch. Im Grunde ist es eine stille Revolution, die sich da abspielt, die unseren Mobilitätsalltag nachhaltig verändert. Dass diese Revolution so möglich ist,

dass sie sich für die BenutzerInnen wie eine sanfte Evolution anfühlt, das ist gerade und in erster Linie der Bahn zu verdanken. Das ist ihr Wesen, zugleich ihr Auftrag, ihre Bestimmung. Die ÖBB sind Österreichs größter und wichtigster Mobilitätsdienstleister. Und noch ein wenig mehr: Die Bahn ist ein essenzieller Bestandteil der Infrastruktur eines jeden Landes. Sie ist gleichsam in seiner DNA festgeschrieben. Denn sie ist mehr als „nur“ ein Mobilitätsdienstleister, sie ist, seit es sie gibt, seit bald 200 Jahren also, ein Schrittmacher des Fortschritts, des Wandels in jeder Hinsicht, wirtschaftlich wie letztlich auch gesellschaftlich. Die Bahn, das lässt sich so sagen, treibt Österreich voran, sie macht Österreich mobil. In jeder Hinsicht. Es wäre die industrielle Revolution des 19. Jahrhunderts ohne die Bahn schlichtweg undenkbar; es wäre die Landnahme der jungen Vereinigten Staaten gänzlich anders verlaufen; es hätte der Tourismus, das Erleben der Ferne, die zur Nähe wird, nicht Fuß gefasst. Nicht in den ehemals unwegsamen Gegenden und Regionen, irgendwo im Innergebirg.

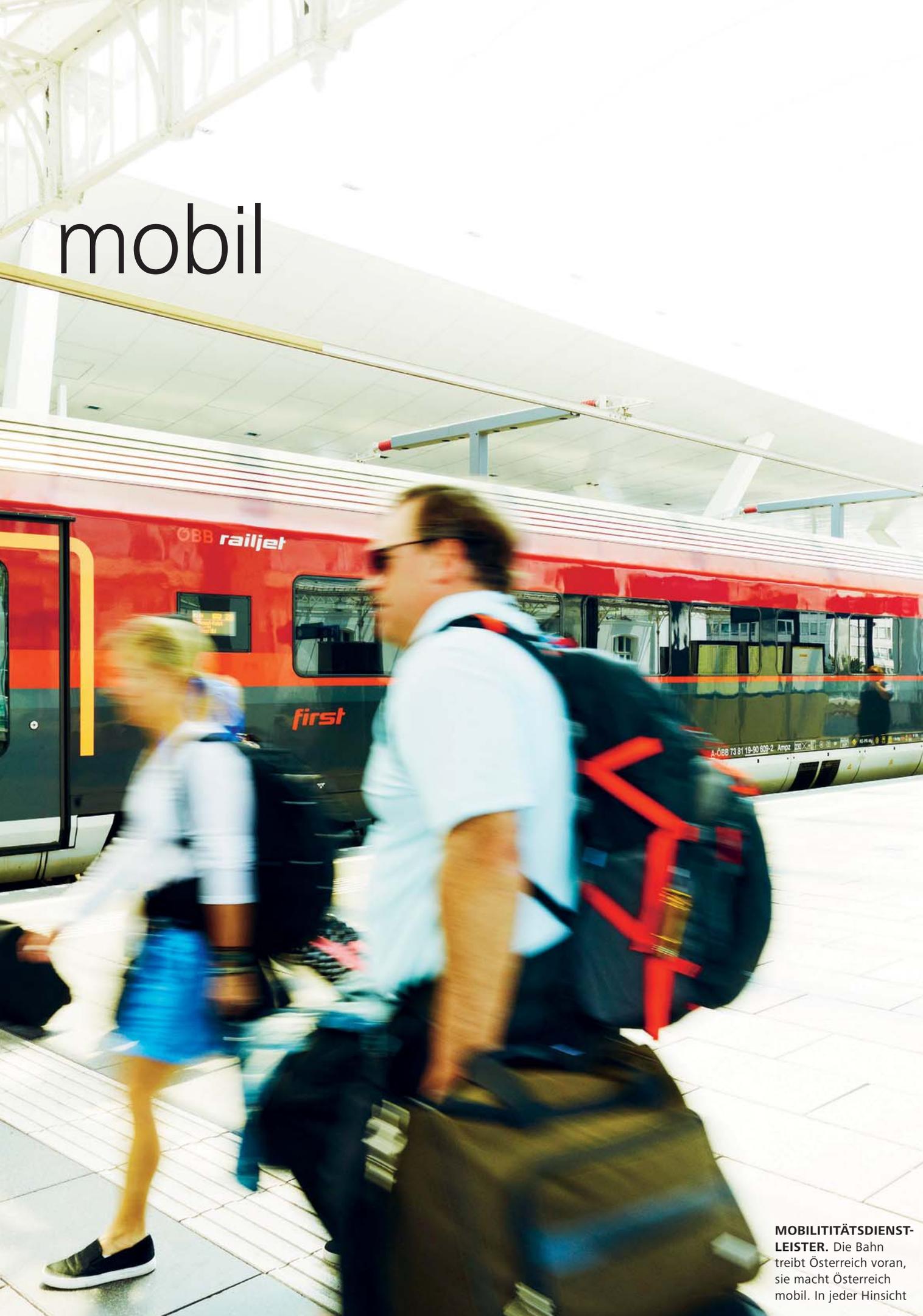
Verbindungen bis in die entferntesten Täler

Auch aus dem hintersten Winkel der Republik führt eine Verbindung, und sei es mit dem ÖBB-Postbus,

»Das Autofahren habe ich für viele Strecken schon lange aufgegeben. So schnell, wie der Railjet fährt, kann ich nicht fahren.« **HELMUT KRENN**



mobil



Österreich bewegen

MOBILITÄTSDIENSTLEISTER. Die Bahn treibt Österreich voran, sie macht Österreich mobil. In jeder Hinsicht

zu einem Bahnhof und von dort aus weiter, und sei es eingleisig, zum nächsten Knotenpunkt, zu einer größeren, schnelleren Strecke, zu einem Bahnhof in die Welt.

Das ist der Dreiklang der Bahn, der Dreiklang aus Nah- und Regionalverkehr, aus Fernverkehr und Bus. Erst diese Verwobenheit der Systeme ermöglicht es den ÖBB, große Strecken zu bewältigen, die Ballungsräume in hoher Frequenz und Kapazität zu bedienen, selbst die abgelegensten Täler in dünn besiedelten Gebieten zu erschließen.

Sie ist einfach da. Im Frühverkehr als Schnellbahn, um Tausende verlässlich in die Zentren der Städte zu bringen; als Regionalzug, um für die besten Anbindungen auf dem Land zu sorgen; als ÖBB-Postbus, um selbst dort, wo keine Schienen hinführen, Mobilität anzubieten.

Exakt das ist die Verlässlichkeit der Bahn, dass sie ein Land durchzieht wie Adern einen Körper, wie ein Nervensystem, wie ein Netz aus Bächen und Flussläufen. Dass sie eben dadurch immer vor Ort ist. Um voranzukommen, um mobil zu sein, um von A nach B zu gelangen, einerlei wo A und wo B auch liegen, wie weit sie voneinander entfernt sein mögen. Tatsache ist, dass selbst vom kleinsten Bahnhof Österreichs, von einem Warthäuschen auf offener Flur aus, ein ganzes Land, ein ganzer Kontinent erreichbar, erfahrbar ist.

»Investitionen sind in jedem Fall wichtig. Es ist gut, wenn der öffentliche Verkehr ausgebaut wird.« **CORNELIA POSCH**



VERKEHRSDREHSCHIBE. 45 Züge pro Stunde, alle eineinhalb Minuten eine Verbindung

Mobilität im Fluss

HAUPTBAHNHOF WIEN. Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2015 ging der Hauptbahnhof in Vollbetrieb, zugleich wurden die größten Fahrplanänderungen der letzten 25 Jahre umgesetzt.

Kaum wo sind das vielschichtige Wesen der Bahn und ihre Charakteristika manifester als am neuen Wiener Hauptbahnhof. Nein, das ist keine Selbstverständlichkeit, denn exakt hier, am Beispiel des neu errichteten Bahnhofs in einer rasch wachsenden europäischen Metropole, lässt sich der Bedeutungswandel der Bahn im 21. Jahrhundert geradezu idealtypisch nachvollziehen.

Am 13. Dezember 2015 ist er eröffnet worden. Genauer gesagt, ist nach einem Jahr Teilbetrieb der Vollbetrieb aufgenommen worden. Seither fließt der Bahnverkehr durch Wien, von Nord nach Süd, von Ost nach West. Drei transeuropäische Netze werden hier gleichsam gebündelt, verknüpft und verwoben mit dem österreichischen Nah- und Fernverkehr. Mit unmittelbaren Auswirkungen auf die Qualität des Reisens, vor allem in seiner zeitlichen Dimension. Der Fahrplanwechsel des 13. Dezember

2015 markiert die größte Änderung innerhalb der ÖBB in 25 Jahren. 1.100 Züge täglich halten am Hauptbahnhof Wien. Im Schnitt sind das mehr als 45 Züge pro Stunde, alle eineinhalb Minuten eine Verbindung, einerlei ob es sich um Schnellbahn, Regionalbahn, Intercity oder Railjet handelt. Das ist ein pulsierendes, ein starkes Herz.

Eines, das ein Mobilitätskonzept ermöglicht, welches nicht nur die Ostregion positiv beeinflusst, sondern den gesamten Zugverkehr Österreichs und Europas. Es rückt München näher an Budapest, Prag näher an Graz, Salzburg näher an Bratislava und Linz näher an den Flughafen Wien. Und erstmals sind alle Landeshauptstädte Österreichs mit der Bundeshauptstadt verbunden – ohne Umsteigen und von einem Bahnhof aus. Nicht geografisch, wohl aber zeitlich.

Taktverkehr mit Quantensprung

Konkret sieht das folgendermaßen aus: Jeweils zur vollen und zur halben Stunde fährt seit dem 13. Dezember 2015 ein Fernverkehrszug

mit Anschlüssen zwischen den Achsen West-Ost und Nord-Süd sowie zum Flughafen. Sämtliche Fernverkehrszüge der ÖBB von und nach Wien, Railjets, Intercitys, Eurocitys, ICEs und Euronight-Züge verkehren über den Hauptbahnhof und nutzen auch den Bahnhof Wien Meidling als zweiten Umsteigehub. Somit ist jedes Fernreiseziel der ÖBB aus allen Himmelsrichtungen mit maximal einmal Umsteigen erreichbar. Ein Quantensprung.

In den Westen geht es stündlich mit dem Railjet und dem IC, der ICE startet im Zweistundentakt. In den Süden verkehren die Züge stündlich nach Graz und alle zwei Stunden nach Klagenfurt. So wie auch nach Prag der Railjet alle zwei Stunden abfährt, dito nach Budapest, dreimal täglich geht es mittels IC/EC nach Ostrava, zwei davon verkehren weiter nach Warschau. Drehkreuz Wien. Ein europäischer Knotenpunkt.

Einfacher, übersichtlicher, bequemer. Das ist die eine Seite. Die andere ist die Geschwindigkeit. 20 Minuten musste man einplanen, wollte man vor dem 13. Dezember 2015 von Salzburg aus am Westbahnhof ankommend weiter zum alten Südbahnhof oder schon zum Hauptbahnhof. 20 Minuten – mindestens.

Jetzt ist man vom Salzburger Hauptbahnhof in zwei Stunden und 22 Minuten am Wiener Hauptbahnhof, und steht beim Aussteigen oft gleich dem Anschlusszug am selben Bahnsteig

1.100

Züge halten täglich am Wiener Hauptbahnhof, der neue Durchgangsbahnhof und die zentrale Verkehrsdrehscheibe im Osten Österreichs. **Im Schnitt sind das mehr als 45 Züge pro Stunde, alle eineinhalb Minuten eine Verbindung – Railjets, Intercitys, Regionalzüge und S-Bahnen.**

gegenüber. Wer von St. Pölten nach Klagenfurt will, steigt in Wien Meidling nur noch einmal um, so wie Reisende von Bruck an der Mur nach Budapest am Hauptbahnhof umsteigen. Aber eben nur einmal. Ebenso wie die Reisenden von Innsbruck

nach Wiener Neustadt, die diese Strecke in gerade einmal vier Stunden bewältigen (mit dem Auto wären dafür fünf Stunden und 27 Minuten zu veranschlagen, so es keine Behinderungen durch Baustellen oder Staus gibt).

Und noch eine Handvoll Beispiele: 30 Minuten schneller ist man seit dem 13. Dezember zwischen St. Pölten und Wiener Neustadt, zwischen Linz und Budapest sowie zwischen Klagenfurt

und Budapest unterwegs. Von Graz nach Amstetten erspart man sich gleich 42 Minuten Fahrzeit. Es ist also alles auf Schiene.

Verkehrsdrehscheibe Österreichs und Mitteleuropas

Gut, nicht alles. Die ÖBB sind ein Mobilitätsdienstleister. Und als ein solcher einem weiteren Blickwinkel, der großen Perspektive, verpflichtet. Weswegen der neue Hauptbahnhof im Verbund mit dem neuen Fahrplan auch für optimale Anschlüsse an den internationalen Flugverkehr sorgt. Fünf Landeshauptstädte im Westen sind seit Dezember gleichsam direkt mit dem Flughafen Wien verbunden – via Wien Meidling und Wien Hauptbahnhof. Allein zwischen Salzburg und dem Flughafen verkehren täglich 32 ÖBB-Intercity- und 27 ÖBB-Railjet-Verbindungen.



HAUPTBAHNHOF. Offen, durchdacht und kundenorientiert repräsentiert er das neue Bild der Bahn

Somit braucht man von Innsbruck nur noch vier Stunden 35 Minuten, von Salzburg zwei Stunden 49 Minuten und von Linz aus nur noch eine Stunde 42 Minuten. Pro Stunde erreichen zwei Fernverkehrszüge die Station Vienna Airport. Dazu zählen auch die Intercity-Züge, die Attnang-Puchheim, Vöcklabruck, Wels, St. Valentin, Amstetten und Tullnerfeld mit dem Wiener Flughafen verbinden.

Und was für den Westen gilt, das gilt auch für den Süden. Von Klagenfurt aus sind nur noch vier Stunden 18 Minuten nach Wien-Schwechat einzuplanen (mit einmal Umsteigen am Hauptbahnhof Wien), von Graz aus sind es drei Stunden zwei Minuten, von Wiener Neustadt und Baden je 55 Minuten, von Mödling 48 Minuten.

Einfach, schnell und bequem, das ist das frische Angebot der ÖBB an ihre Gäste. Wobei gerade anhand dieses Angebots sich auch das Selbstverständnis der ÖBB beschreiben lässt. Sie erfüllen einen Versorgungsauftrag, indem sie ganz Österreich untereinander und miteinander verbinden. Auch jene Regionen, die ein wenig abseits der großen Verkehrswege, der Rennstrecken liegen, die gemeinhin als profitabel gelten. Diese Regionen eben nicht im Eck liegen zu lassen, das ist ein Auftrag, den die ÖBB vonseiten der Republik erhalten, indem die öffentliche

»Der Komfort ist über die letzten Jahre besser geworden und auch die Züge sind spürbar sauberer geworden.« **CHRISTINE WADITZER**



DIENSTLEISTER FÜR MOBILITÄT. Zufriedene Kunden, ihre Eindrücke und positiven Erlebnisse sind die

Hand bei den ÖBB Verkehrsdienstleistungen bestellt, um so vielen Menschen Teilhabe am wirtschaftlichen, sozialen oder kulturellen Leben zu ermöglichen. Dazu müssen Investitionen getätigt werden – in den Ausbau und den Erhalt von Strecken, Bauten und Gebäuden. Kurz, in eine leistungsfähige Infrastruktur, die der Allgemeinheit zugutekommt. Die Bahn, kann man sagen, ist mithin ein Gemeinschaftsprojekt, die finanziellen Mittel, die dafür bereitgestellt werden, sind eine gesellschaftspolitische Entscheidung. Eine mit volkswirtschaftlichen Effekten.

Vom Nutzen der Leistung

INVESTITIONEN. Die Infrastruktur-Investitionen sind ein volkswirtschaftlicher Wachstumstreiber, so wie es auch Investitionen in Bildung und Innovation sind.

Investitionen in die Infrastruktur sind Eckpfeiler langfristiger Wohlfahrts-effekte. Nicht nur: Die Bahninfrastrukturinvestitionen haben kurzfristig einen Wachstumseffekt von 0,6 Prozent des BIP. In Zeiten flauer Konjunktur ein essenzieller Faktor. Anders ausgedrückt: Ohne die Investitionen der öffentlichen Hand in den Ausbau der Bahninfrastruktur wäre die Republik in den letzten Jahren in eine Rezession abgeglitten. Mit allen damit einhergehenden Folgewirkungen wie erhöhte Arbeitslosigkeit und geringere Steuereinnahmen und Einbußen im Export. Denn durch die gezielten Maßnahmen der letzten Jahre und Jahrzehnte hingegen wurde auch jene unabdingbare Basis an Wissen, Technologie und Expertise geschaffen, auf der die österreichische Bahnzulieferindustrie sich erfolgreich zu einem globalen



tägliche Herausforderung, aber auch die beste Werbung

Champion entwickeln konnte. Das ist langfristig angelegte Industriepolitik. Und doch nur ein Aspekt, wenngleich ein wichtiger. Indem die ÖBB Verkehrsdienstleistungen im Auftrag der Republik erbringen, tragen sie ihren Teil zur Reduktion von Treibhausgasemissionen bei. Je attraktiver und umfassender das Angebot öffentlichen Verkehrs formuliert wird, desto eher sind die Menschen bereit, auf ihr Auto zu verzichten. Die Bahn und ihre Mobilitätsdienstleistungen sind angesichts des Zwei-Grad-Ziels, wie es die UN-Klimaschutzkonferenz in Paris 2015 formulierte, als klimafreundliche Alternative unverzichtbar. Eine Alternative freilich, die nur dann wirksam wird, wenn ihre Angebote und Leistungen auch gefragt sind und angenommen werden. In dieser Hinsicht stellt die Kommission der Europäischen Union Österreich ein hervorragendes Zeugnis aus. Österreich weist innerhalb der Union die mit Abstand fleißigsten und zufriedensten BahnfahrerInnen auf, auch weil die ÖBB den Spitzenrang in Sachen Pünktlichkeit einnehmen.

Die Eisenbahn aus Kundensicht

KUNDENZUFRIEDENHEIT. Für einen Mobilitätsdienstleister wie die ÖBB hat die Zufriedenheit der Kunden höchste Priorität. In den Umfragen erhalten die ÖBB durchwegs gute Werte, Tendenz steigend.

Die ÖBB sind ein Dienstleistungsunternehmen, ein Mobilitätsanbieter. Ihr Erfolg ruht auf der Zufriedenheit, auf dem Vertrauen, welches ihr von den Reisenden entgegengebracht wird, einerlei ob es sich um PendlerInnen handelt oder um Fernreisende, um tägliche NutzerInnen oder seltene Gäste.

Jedes Jahr im Herbst veröffentlicht der Verkehrsclub Österreich seinen Test der Bahnunternehmen dieses Landes, eine umfangreiche, detaillierte Erhebung zu Kundenzufriedenheit, Mobilitätsverhalten und Motivation der NutzerInnen. Auch 2015 wurden 13.600 Fahrgäste befragt. Den ÖBB wird dabei ein durchwegs gutes Zeugnis ausgestellt.

Im Durchschnitt sind die ÖsterreicherInnen mit 1.425 Bahnkilometern pro Jahr und Kopf die fleißigsten BahnfahrerInnen innerhalb der Europäischen Union. Lediglich in der Schweiz werden pro Kopf und Jahr noch einmal rund 1.000 Kilometer mehr zurückgelegt. Wobei die AutorInnen der VCÖ-Erhebung festhalten, dass dieser Wert auch in Österreich erreichbar ist. Binnen

zehn Jahren. Der Trend liegt auf der Hand: 38 Prozent der Fahrgäste fahren häufiger mit der Bahn. Im Fall der unter 30-Jährigen sind es sogar 44 Prozent.

Ein Unternehmen lebt von der Zufriedenheit seiner KundInnen. Ihre Eindrücke, ihre positiven Erlebnisse sind die beste Werbung. Die besten Bewertungen erhält das Zugpersonal, gute Noten erhalten Sauberkeit und Sitzplatzangebot, je 55 Prozent der Befragten gaben an, dass die Bahn pünktlicher wird, die Wag-

gons komfortabler, dass Information und Service verbessert wurden. Das ist das Erleben, der Komfort, der erwartet wird. Nicht minder wichtig sind das Angebot an Verbindungen und die Reisezeiten. Jeder bzw. jedem zweiten Reisenden ist aufgefallen, dass Züge häufiger fahren.

Sechs von zehn BahnkundInnen stellen zudem eine verbesserte Gesamtreisezeit fest. Bessere Verbindungen und kürzere Reisezeiten sind ein schlagendes Argument für den Umstieg vom Auto auf die Schiene: 55 Prozent der Bahnfahrenden legen Wege, die sie zuvor im Pkw bewältigt haben, nun mit der Bahn zurück.

1.425

Kilometer legt jeder Österreicher im Durchschnitt mit der Bahn zurück. Damit sind die Österreicher die fleißigsten Bahnfahrer der EU und an dritter Stelle weltweit hinter den Schweizern mit 2.430 Kilometern und den Japanern mit in etwa 1.900 Kilometern pro Jahr.

Um noch mehr Menschen zum Umstieg zu animieren, um innerhalb eines Jahrzehnts mit der Schweiz gleichziehen zu können, dazu braucht es ein Bündel an gezielten, sozusagen an getakteten Maßnahmen: häufigere Verbindungen, auch und gerade an Abenden und Wochenenden (um den flexibleren Arbeitszeiten und damit sich ändernden Bedürfnissen entgegenzukommen); einen Taktfahrplan; ein einfaches, modernes Ticketsystem.



GUTE NOTEN. Bei einer jährlich durchgeführten Studie erhält das Zugpersonal beste Bewertungen

Mobil sein und Zeit für sich selbst gewinnen

MODERNE MOBILITÄT. Verkehrsmittel werden immer öfter kombiniert. In dieser neuen Reisestrategie bildet die Bahn oft das Rückgrat. Der Vorteil liegt auf der Hand: Man gewinnt Zeit.

Auch das ist ein Zug der Zeit: Es wird nicht mehr nur ein Verkehrsmittel genutzt, sondern es werden viele verschiedene sinnvoll miteinander kombiniert. Die Bahn und ihre Mobilitätsangebote stellen in diesem Zusammenhang gleichsam das Rückgrat des Verkehrsangebots dar. Ältere Reisende legen zudem Wert auf den direkten Kontakt von Mensch zu Mensch, also darauf, dass sowohl am Schalter als auch im Zug Ansprechpersonen zu finden sind. Wichtig sind dieser Gruppe auch ein Taktfahrplan und ein dichteres Bahnnetz sowie ein barrierefreier Einstieg – 60 Prozent der über 74-Jährigen legen darauf besonderes Augenmerk. Den jüngeren KundInnen wiederum sind schnelle Bahnfahrten und ein guter Empfang für mobiles Internet und Mobiltelefonie wichtig. Nicht zu vergessen die Steckdose beim Sitz-

platz. Samt und sonders Anregungen, Wünsche und Bedürfnisse, an deren Umsetzung die ÖBB bereits arbeiten. Mithin nicht so sehr Zukunftsmusik als vielmehr Programm.

Personal, Taktfrequenz, Geschwindigkeit, das sind nicht die einzigen Kriterien, die positiv wahrgenommen werden. Es gibt da auch noch die Bahnhöfe. Sozusagen den Empfang für die Reisenden. Zwei Drittel der Befragten stellen eine starke Verbesserung der Qualität bei Österreichs Bahnhöfen fest. Die Hauptbahnhöfe von Klagenfurt, Linz und Salzburg zählen in dieser Kategorie zu den Spitzenreitern. An erste Stelle reihen die Bahnfahrenden Österreichs allerdings den Hauptbahnhof Wien. Wegen seiner Architektur, seiner Barrierefreiheit, seiner Sauberkeit.

Großer Bahnhof für eine neue Stadt

So schließt sich in gewisser Weise der Kreis. Der Hauptbahnhof Wien ist mehr als „nur“ ein Bahnhof. Er verkörpert das neue Bild der Bahn. Er ist offen, freizügig, durchdacht

»Es ist absolut richtig, dass ausgebaut wird. Es kann nur positiv sein, wenn man gute Verbindungen schafft.« **HANS CHRISTIAN FELLINGER**





HAUPTBAHNHOF. Eingang in ein modernes Wien und Portal für Reisen nach ganz Europa

und kundenorientiert. Er ist modern, schnell und multimodal. Er ist ein Drehkreuz, er verbindet und führt zusammen. Er ist in alledem kein Palast, wie Bahnhöfe es einst einmal waren, er setzt seine Zeichen anders, unauffälliger. Subtiler. Er fügt sich in die Stadt ein, nimmt ihre Linien auf, führt sie weiter, erweitert sie, ergänzt sie, beschleunigt sie. Er ist zugleich ein Schrittmacher, ein Impulsgeber. Selten ergibt sich für eine Metropole die Gelegenheit, in ihrem Zentrum etwas Neues zu schaffen. Einen Raum für die Stadt und ihre BewohnerInnen zu gewinnen, der bisher abgeschlossen war. Exakt dies ist mit dem Hauptbahnhof Wien eingetreten. Es ist nicht nur ein Verkehrsbauwerk errichtet worden, es entsteht rund um diesen Bahnhof ein ganzer neuer Stadtteil. Komplet mit Wohnhäusern, Schulen, Unternehmenszentralen und Hotels.

Da, wo Reisende aus ganz Europa mit dem Zug ankommen, zeigt sich das moderne Wien. Eine Stadt, die wieder ihre Lage, ihre Position auf diesem Kontinent gefunden hat. Und mitten in diesem neuen Quartier ist der Hauptbahnhof zu finden, jener Ort, der Wien mit ganz Österreich, mit Europa verbindet. Ganz selbstverständlich. Das zusammengekommen beschreibt den Erfolg der Bahn in diesem jungen Jahrhundert an sich sehr gut. Kaum ein Unternehmen hat sich im Laufe der Zeit so passgenau immer wieder auf neue Erfordernisse, auf neue Herausforderungen eingestellt. Zum einen ist sie ein Unternehmen, welches mit und durch die Industrie immer wieder Innovationen hervorbringt. In Technik und Technologie, punkto Materialien

38

Prozent der Fahrgäste fahren häufiger mit der Bahn. Im Fall der unter **30-Jährigen sind es sogar 44 Prozent.** Und 55 Prozent der Bahnfahrenden legen Wege, die sie zuvor im Pkw bewältigt haben, nun mit der Bahn zurück.

und Motoren. Das ist ein Kapital an Wissen und Know-how, das in einer Informationsgesellschaft wie der unseren mehr und mehr an Bedeutung erfährt. Gleichzeitig sorgen die ÖBB durch ihre Aufträge, aber auch durch ihre eigenen Werkstätten für einen steten Strom an Ausbildung, für Wissen, das weitergegeben wird. Ergänzt, erneuert, stets auf dem neuesten Stand. Bereit, den nächsten Sprung zu wagen, auch auf diesem Feld mobil zu bleiben.

Zum anderen sind die ÖBB ein Unternehmen, das wie kaum ein anderes sein Ohr am Puls der Zeit hat. Wer seine KundInnen gewinnen, halten und binden will, der muss auf sie achten, ihre Bedürfnisse erfragen, kennen und die entsprechenden Schritte setzen. Es ist nicht alleine damit getan, von A nach B zu fahren. Vielmehr geht es darum, aus der Fahrt, so alltäglich sie auch sein

sollte, eine angenehme, eine positiv erlebte Zeitspanne zu schaffen.

Und letztlich kommt auf die ÖBB, kommt auf alle Eisenbahngesellschaften, ebenso wie auf unsere Gesellschaft eine weitere große Herausforderung zu. Um

den Treibhauseffekt so gering wie möglich zu halten, innerhalb erträglicher Grenzen, muss der Ausstoß an Treibhausgasen reduziert werden. Einmal mehr findet sich die Bahn dadurch in der Rolle der Schrittmacherin wieder. Sie sorgt auch auf diesem Feld für Bewegung. Für dringend notwendige Mobilität. Der Zug der Zeit fährt Bahn. Wie wahr.

2020 im Fokus

STRATEGIE. Bis 2015 haben sich die ÖBB FIT gemacht. Nun gilt der Fokus 2020. Um eine Erfolgsgeschichte der vier Säulen Verantwortung, Wirtschaftlichkeit, Team und Kunden fortzuschreiben.

Es gibt Fahrpläne und Fahrpläne. Die einen sind jene, nach denen sich Züge und Reisende richten. Sie geben Tag für Tag den Takt der Mobilität in unserem Land vor. Sie zählen daher zu den wichtigsten Informationsmedien der Bahn, sie geben Auskunft über das Wann, das Wie und das Wohin. Sie bieten Orientierung. Und dann gibt es noch andere Fahrpläne. Interne sozusagen, die das Was, Wann, Wie und Wohin des Konzerns beschreiben und – vorgeben. Unerlässlich für das Vorankommen eines Unternehmens. Bekannt sind diese Fahrpläne unter der Bezeichnung Strategieprogramm. 2010 wurde das Strategieprogramm „FIT 2015“ beschlossen. Das Ziel lautete, die Weichen der Österreichischen Bundesbahnen in Richtung Gesun-

dung und Wachstum zu stellen. Mit der konsequenten Orientierung des gesamten Konzerns an Wettbewerbsfähigkeit und Qualität sollten die ÖBB wirtschaftlich so stark werden, dass das Unternehmen wieder aus eigener Kraft in die Zukunft investieren kann. Somit war ausnahmslos jeder Bereich von dem Programm betroffen. Allen voran der Güterverkehr, wo Kosten eingespart und die Auslastung der Züge verbessert wurden. Dazu kamen Standortoptimierungen und neue Produkte sowie eine Bündelung von Dienstleistungen in einem Shared Service Center. Die umfassenden Maßnahmen machten sich rasch und nachhaltig bemerkbar, sodass alle Teilkonzerne der ÖBB bereits im ersten Jahr von FIT 2015 ein positives operatives Ergebnis (EBIT) erzielen konnten.

Ein erster Erfolg, der durch den Einsatz und die Bereitschaft der ÖBB-MitarbeiterInnen, die Veränderungen voranzutreiben und mit aller Kraft zu unterstützen, nachhaltig wurde. Neben notwendigen Reduktionen konnte durch den Einsatz und das Engagement der MitarbeiterInnen die Produktivität der ÖBB deutlich gesteigert werden. Einen wichtigen Beitrag leistete vor-

allem die Bereitschaft, sich dem Zug der Zeit anzupassen und auch neue Aufgaben oder Funktionen innerhalb des Unternehmens zu übernehmen. Mit „Fokus 2020“, der neuen Strategie der ÖBB, wird der Erfolg der letzten Jahre in allen Bereichen weitergeführt und weiterentwickelt. Vor allem wird mit Fokus 2020 auf die absehbaren Veränderungen, die vor Österreich nicht haltmachen, mit den entsprechenden Angeboten reagiert – bevor alle anderen es tun. Kurz, mit Fokus 2020 soll die erreichte Marktstärke nicht nur verteidigt, sondern ausgebaut werden. Und zwar so erfolgreich, dass im Jahr 2020 die Österreichischen Bundesbahnen 500 Millionen Fahrgäste bewegen, 150 Millionen Tonnen Fracht befördern, zu den Top-10-ArbeitgeberInnen Österreichs zählen und so profitabel wirtschaften, dass sie verstärkt in die eigene Zukunft investieren können.

1,871

Milliarden Euro beträgt der Wert der Marke ÖBB. Damit liegen die ÖBB auf Platz sechs der wertvollsten Marken Österreichs und mit **5,5% Markenzuwachs im Vergleich zum vergangenen Jahr** sind die ÖBB die am zweitschnellsten wachsende Marke Österreichs.

Die Bahn ist „in“

Damit haben die ÖBB den Turnaround geschafft und schreiben heute schwarze Zahlen. Mindestens ebenso wichtig wie der wirtschaftliche Erfolg war aber auch, dass die ÖBB ihre Reputation – den buchstäblichen guten Ruf – wiederherstellen konnten. Bahnfahren ist heute „in“. Das zeigt sich daran, dass die ÖsterreicherInnen nicht nur die fleißigsten BahnfahrerInnen der EU sind, sondern auch weltweit zur Spitze zählen: Im Schnitt ist jede/r

»Ich bin unlängst nach Innsbruck gefahren. Es wird toll, wenn es auf der Südstrecke dann auch so schnell geht.« **MARTIN KOHNLECHNER**



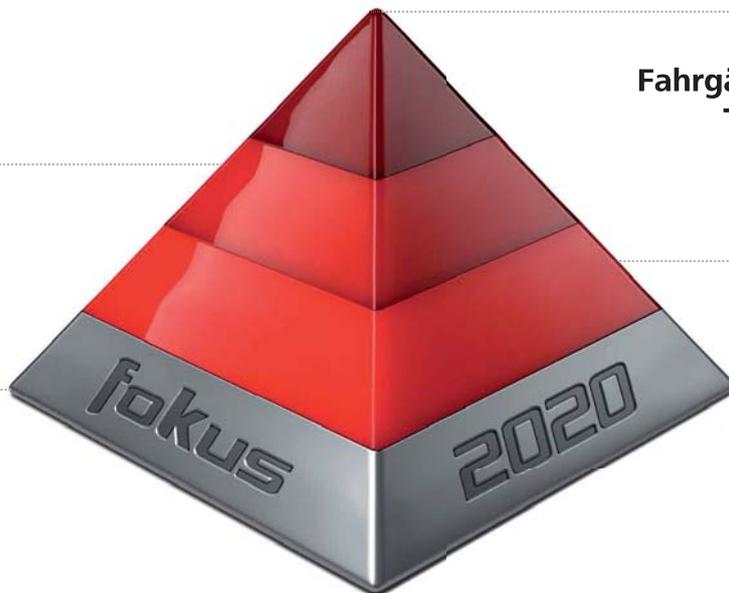
Unsere Ziele

Team

Wir sind unter den **Top-10-Arbeitgeber**ern.

Verantwortung

Wir schaffen **Vertrauen** durch **Nachhaltigkeit** und **Sicherheit**.



Kunden

Wir bewegen **500 Mio. Fahrgäste** und liefern **150 Mio. Tonnen Fracht** in Europa.

Wirtschaftlichkeit

Wir **verdienen unsere Kapitalkosten** und investieren in unsere Zukunft.

STRATEGIE-PYRAMIDE. Verantwortung ist das Fundament und der Kunde natürlich an der Spitze



KUNDE. Wir begeistern Menschen für die Bahn. Mit einem Angebot, das einfach und digital verfügbar ist

ÖsterreicherIn 1.425 Kilometer jährlich mit der Bahn unterwegs. Nur in der Schweiz (2.430 Bahnkilometer pro Person) und in Japan (1.912 Bahnkilometer) wird noch mehr Bahn gefahren.

Und: Die ÖsterreicherInnen sind mit ihrer Bahn zufrieden. Das bestätigt die bereits dritte Kundenzufriedenheitsanalyse, die im Frühjahr 2015 präsentiert wurde. Mit insgesamt 79 von 100 Punkten konnte dabei in allen befragten Gesellschaften (Personenverkehr, Infrastruktur und Postbus) erneut eine Verbesserung erzielt werden. Ein solches Image macht sich auch im Markenwert bemerkbar, der ebenfalls deutlich gesteigert werden konnte. Ganz genau um 596 Millionen Euro oder rund 47 Prozent gegenüber 2010, wie das European Brand Institute im Herbst 2015 ermittelte. Mit einem aktuellen Wert von 1,871 Milliarden Euro sind die ÖBB mittlerweile auf Rang sechs der wertvollsten Marken Österreichs.

Vier Säulen für 2020

FIT 2015 hat für Schwung und Erneuerung gesorgt. Diese positive Entwicklung gilt es, nun aktiv und konsequent weiteranzutreiben. Dazu dient das neue Strategieprogramm Fokus 2020. Diesmal lautet das Ziel, das Unternehmen für die Anforderungen der Zukunft zu rüsten, die Marktstärke des ÖBB-Kon-



VERANTWORTUNG. Wir leben unsere Verantwortung mit umweltbewusster Mobilität und schaffen

zerns nicht nur zu verteidigen, sondern auszubauen. Fokus 2020 baut auf den vier Säulen Kunde, Team, Wirtschaftlichkeit und Verantwortung auf. Insgesamt beinhaltet die Strategie rund 160 operative Konzernprojekte. Auf einen einfachen Nenner gebracht, lässt sich auch sagen: Die ÖBB sind ein Unternehmen, sie sind eine Marke und sie haben ein Ziel – als europäischer Qualitätsführer Verlässlichkeit und Sicherheit zu bieten und die Menschen für die Bahn zu begeistern. Ziele wie dieses sind wichtig. Sie emotionalisieren, sie fokussieren. Beides wird in den kommenden Jahren wichtig sein. Denn die Herausforderungen, denen sich die Österreichischen Bundesbahnen gegenübersehen, werden nicht geringer. Und das in einem Umfeld, das wirtschaftlich von einer

verhaltenen Konjunktur und gesellschaftlich von massiven Veränderungen geprägt ist.

Mehr Wettbewerb

Ganz konkret steht der Personenverkehr vor einem sich verschärfenden Wettbewerb. Mit dem vierten Eisenbahnpaket hat die EU den

nächsten Schritt in Richtung Liberalisierung der Eisenbahnmärkte in Europa gesetzt. Nach dem Güterverkehr und dem Busgeschäft wird damit auch der Schienenpersonenverkehr für neue Mitbewerber geöffnet. Die KundInnen der ÖBB müssen daher umso mehr und nachhaltig von den Produkten und Services überzeugt werden.

Den ÖBB kommen in diesem Zusammenhang die seit Jahren schon hohen Ansprüche an sich selbst zugute. Im Vergleich mit anderen

europäischen Bahnen liegen die ÖBB in vielen Bereichen an der Spitze, setzen die Benchmarks, etwa in der Zugsicherung oder bald auch in der Breitbandverfügbarkeit – Stichwort

Ein Umfeld,

das sich verändert, Chancen und Herausforderungen

- Liberalisierung und zunehmender Wettbewerb
- Internationalisierung und Wettbewerb im Güterverkehr
- Niedrige Treibstoffpreise
- Marktanteilsverluste in den Heimmärkten unausweichlich
- Notwendige Investitionen in Rollmaterial
- Steigender Kostendruck
- Synergiepotenziale
- Schwierige wirtschaftliche Rahmenbedingungen
- Schwache Wachstumsprognosen
- Wandel der Kunden- und Mobilitätsbedürfnisse

»Ich finde öffentliche Verkehrsmittel umweltfreundlich. Und warum sollte man sie nicht nutzen, wenn es dieses Angebot gibt?« **CHRISTINE MERKINGER**





Vertrauen durch Nachhaltigkeit und Sicherheit

WLAN im Zug.

Bereits in den letzten Jahren fokussierten sich viele Initiativen auf die KundInnen und deren Bedürfnisse, im Personen- wie im Güterverkehr. Näher an den Kunden zu rücken und vor allem an ihm dranzubleiben, heißt auch, sich als Unternehmen weiterzuentwickeln, neue Methoden und Arbeitsweisen zu implementieren, um schneller und flexibler zu werden.

Mobilität aus einer Hand

Das ist eine Grundvoraussetzung, um auf weitere Veränderungen richtig und vorausschauend reagieren zu können. Tatsächlich steht der gesamte Mobilitätsmarkt vor einem Umbruch. Die demografische Entwicklung, neue Technologien und insbesondere die weiter zunehmende Digitalisierung nahezu aller Lebensbereiche bringen mit sich, dass sich auch das Mobilitätsverhalten verändert. Für die ÖBB heißt das, auf ganz neue Marktteilnehmer und Mitbewerber ebenso vorbereitet zu sein wie auf neue Bedürfnisse der KundInnen. Denn diese werden in einem offenen Markt mehr Auswahl haben, müssen also von den Produkten und Services der ÖBB nachhaltig überzeugt werden. Die Bahnkundinnen und -kunden verlangen nach

Komplettlösungen, nach Angeboten aus einer Hand und aus einem Guss, die alle zur Verfügung stehenden Alternativen und Verkehrsträger miteinschließen. Und zwar so, dass diese Angebote leicht zu finden, transparent und – da digital – überall und jederzeit verfügbar sind. Sie wünschen sich ein einfaches, vernetztes Angebot mehrerer, am besten aller Verkehrsträger. Um in dieser neuen, deutlich dynamischeren Mobilitätswelt bestehen zu können, braucht es eine klare Positionierung und eine Ausrichtung des gesamten Unternehmens, die einen nachhaltigen Erfolg am Markt und bei den KundInnen zum Ziel hat. Das im Oktober 2015 gegründete Start-up ÖBB-Fernbus ist die Antwort der ÖBB auf die rasante Entwicklung des europäischen Fernbusmarkts. Unter einer eigenen Marke möchte die als GmbH geführte Tochtergesellschaft der ÖBB-Personenverkehr AG (90%) und der ÖBB-Postbus GmbH (10%) ein möglichst großes Stück des Kuchens „Wachstumsmarkt Busfernreisen“ erobern und so das bestehende Angebot der ÖBB abrunden. Im Sinne unserer KundInnen wollen die ÖBB mit der Fernbussparte das Schienenverkehrsangebot ergänzen. Der

ÖBB-Fernbus wird internationale Destinationen anbieten, die heute per Schiene schwer erreichbar sind, und somit das Reiseangebot der ÖBB insgesamt erweitern. Darüber hinaus können preissensible NeukundInnen mit attraktiven Angeboten erreicht werden.

Best place to work

Und so wie sich Fokus 2020 nach außen wendet, an die Kundinnen und Kunden, so wendet sich die Strategie auch nach innen, an die MitarbeiterInnen der ÖBB. Ein

bedeutendes Ziel ist die Positionierung der Bundesbahnen unter den Top-10-Arbeitgebern in Österreich. Die Vision dahinter ist klar definiert: Die ÖBB verbinden Leistung mit Leidenschaft und begeistern als Toparbeitgeber. Dabei kann die Arbeitgebermarke ÖBB auf den Erfolgen der letzten Jahre aufbauen. Im Rahmen der „CAREER'S BEST RECRUITERS“-Studie belegten die ÖBB in der Branche „Transport und Verkehr“ den 3. Rang. Bei der alljährlichen „The Best To Start“-Kampagne des Job- und Absolventen Netzwerks „absolventen.at“ belegten die ÖBB 2015 den 1. Platz. Und im Rahmen des jährlichen Universum Student Survey Austria wurde

Erfolg auf vier Säulen

Kunde

Wir begeistern Menschen für die Bahn. Mit einem Angebot, das einfach und digital verfügbar ist.

Das Ziel: Wir bewegen 500 Millionen Fahrgäste und 150 Millionen Tonnen Fracht.

Team

Wir verbinden Leistung mit Leidenschaft und begeistern als Toparbeitgeber.

Das Ziel: Top-10-Arbeitgeber – bei Lehrlingen, Technikern und Wirtschaftsabsolventen.

Wirtschaftlichkeit

Wir arbeiten effizient, profitabel und flexibel. So sichern wir den wirtschaftlichen Erfolg.

Das Ziel: Wir verdienen unsere Kapitalkosten und investieren in unsere Zukunft.

Verantwortung

Wir leben unsere Verantwortung – mit sicherer und umweltbewusster Mobilität.

Das Ziel: Wir schaffen gesellschaftliches Vertrauen durch Nachhaltigkeit und Sicherheit.

das Unternehmen unter die Top 50 der attraktivsten Arbeitgeber Österreichs gewählt.

In den kommenden Jahren wird eine im wahrsten Sinne des Wortes ZUGkräftige Maßnahme die ÖBB bei der Employer-Branding-Arbeit begleiten und unterstützen: der ÖBB-Karrierezug! Dieser Zug, ein Talent, visualisiert die Jobvielfalt des Unternehmens und macht auf verschiedenen Strecken in Niederösterreich und Wien Kundinnen und Kunden auf die ÖBB als Arbeitgeber aufmerksam. Die Vielseitigkeit der Joblandschaft und ein modernes Design, vereint mit einem zentralen Symbol des Unternehmens, stellen eine optimale Verbindung der attraktiven Dienstleistungen mit der Arbeitgebermarke ÖBB dar. Da über die Hälfte der Bahnfahrer weiblich sind, wird mit dieser Initiative die weibliche Zielgruppe angesprochen und ein Beitrag zur Erhöhung des Frauenanteils im Unternehmen geleistet.

Bis 2020 möchten sich die ÖBB unter den Top-10-Arbeitgebern in Österreich platzieren. 2015 wurde eine Arbeitgeberstudie in Auftrag gegeben, damit das Ziel nachhaltig messbar wird.

»Die Kunden sind zufriedener geworden. Sie sind freundlicher, sie grüßen öfter, es kommt ein Lächeln zurück.« **FABIAN TITZ, ZUGBEGLEITER**



WIRTSCHAFTLICHKEIT. Wir arbeiten effizient, profitabel und flexibel

Die vier Säulen im Überblick

FOKUS 2020. Eine Pyramide mit vier Ebenen steht für die neue Strategie der ÖBB. Das Fundament bildet die Verantwortung und an der Spitze steht der Kunde.

Schon in den letzten Jahren fokussierten sich viele Initiativen auf die KundInnen und deren Wünsche – im Personenverkehr wie im Güterverkehr. Neben modernen und zeitgemäßen Mobilitätslösungen ist die Digitalisierung dabei ein zentrales Thema. Nach dem erfolgreichen Testbetrieb an drei Bahnhöfen wird daher das WLAN-Angebot in den Zügen und am Bahnhof weiterausgebaut. Darüber hinaus arbeiten die ÖBB aktiv mit an neuen Lösungen für das veränderte Mobilitätsverhalten. Gemeinsam mit Partnern werden Plattformen entwickelt, die neben Zug und Bus auch Car- und Bikesharing miteinbeziehen. Ein Beispiel dafür ist das Projekt eMORAIL zur Verknüpfung von E-Mobility-Lösungen mit der Bahn, ein anderes SMILE, das die Nutzung unterschiedlicher Verkehrsmittel vereinfacht.

Team bauen und stärken

Näher an den Kunden zu rücken, heißt aber auch, sich als Unternehmen weiterzuentwickeln und neue Methoden sowie Arbeitsweisen zu implementieren. Dabei vertrauen die ÖBB als Arbeitgeber auf ein Team, das Leistung mit Leidenschaft verbindet. Um beides zu stärken, wird viel getan. Die ÖBB sind nicht nur einer der größten Lehrlingsausbilder des Landes, sie setzen auch im Bereich der Aus- und Weiterbildung Maßstäbe.

Ebenso wie in der speziellen Förderung von Talenten und Führungskräften für die Zukunft. Ein umfassendes Generationen- und Diversity-Management sowie die Förderung der Vereinbarkeit von Beruf und Familie sind weitere Maßnahmen, die dafür sorgen, dass die ÖBB für alle Menschen ein attraktiver Arbeitgeber sind und bleiben.

Wirtschaftlich bleiben

Bei allen Anstrengungen wird auch in der neuen Strategie der Fokus auf die Wirtschaftlichkeit gelegt. Die



Schwerpunkte

Kunde

Personenverkehr: Fahrgastzuwachs und Zufriedenheit: Verbesserung Service, Angebot und Flottenqualität, neue Geschäftsfelder (z. B. Fernbusse), innovatives internationales Produktangebot

Güterverkehr: Mengenzuwachs durch Internationalisierung: Markterweiterung Nordwesteuropa, Markterweiterung Südosteuropa, Restrukturierung Operator-Netzwerk, Ausbau Flächenpräsenz, Erneuerung Wagen und Triebfahrzeuge

Digitalisierung: WLAN und Mobilfunk in den Zügen und auf den Bahnhöfen, Reise-App Ticketshop 2.0

Team

Attraktiver Arbeitgeber: Wohlfahrtseinrichtungen und Soziales, Employer-Branding, Diversity, Performancemanagement Führungskräfte, Talent-Management, Ausbau Aus- und Weiterbildung. **Generationenmanagement:** Arbeitszeitmodelle, Betriebliche Wiedereingliederung, Karriere-/Laufbahnmodelle, strategische Personalplanung

Wirtschaftlichkeit

Effizienzsteigerung: Turnaround ECL, Optimierungen bei Serviceleistungen RCG, wettbewerbsfähige Kostenstrukturen, Shared Service und Overhead

Verantwortung

Umweltschutz: Ausbau erneuerbarer Energien, Verbesserung der Klimabilanz und Lärmreduktion, Sicherheit für KundInnen, Infrastruktur, Fahrzeuge

ÖBB wollen so effizient, so flexibel und so profitabel sein, dass sie wettbewerbsfähig bleiben und aus eigener Kraft in die Zukunft investieren können. Die Überprüfung der Kostenstruktur bleibt daher ein ständiger Begleiter. Große Einsparungspotenziale finden sich nach wie vor in der zu komplexen Bürokratie. Im Rahmen des Programms „Speed Up!“ wird diese daher noch einmal durchforstet, um die ÖBB noch schlanker und schneller zu machen. Dabei soll es aber nicht nur



TEAM. Wir verbinden Leistung mit Leidenschaft und begeistern als Toparbeitgeber

darum gehen, Kosten zu senken, vielmehr sollen alle Prozesse besser und kundenfreundlicher werden. Denn über dem Kostenziel steht für die ÖBB immer das Ziel der Qualitätsführerschaft.

Verantwortung leben

Wichtiger Teil der Qualitätsführerschaft ist schließlich auch die Verantwortung, mit der die ÖBB als nachhaltig orientiertes Unternehmen agieren wollen. Denn Mobilität ist der Motor einer modernen Gesellschaft und einer gesunden Wirtschaft. Und die ÖBB können einen wichtigen Beitrag dazu leisten, dass diese Mobilität ebenso umweltfreundlich wie für alle Menschen sicher und leistbar gestaltet wird. Um die Klimabilanz zu verbessern, wird der Einsatz von erneuerbarer Energie ebenso verstärkt wie der effiziente und sparsame Umgang mit

allen Ressourcen. Aber auch Themen wie Lärmschutz und Sicherheit im Betrieb ebenso wie in den Zügen und auf den Bahnhöfen gehören für die ÖBB zu einem Unternehmen, das Verantwortung übernimmt. Und zwar nachhaltig.

Die Infrastruktur der Zukunft

AUSBAU. Mit einem groß angelegten Investitionspaket errichten die ÖBB das Bahnnetzwerk des 21. Jahrhunderts. Mit mehr Komfort, kürzeren Reisezeiten und getakteten Fahrplänen.

Schneller, kürzer, besser, einfacher. Das soll die Bahn in Österreich werden. So lautet der Auftrag, der im Herbst 2015 von der Bundesregierung an die ÖBB erging. Zusammen mit einem Investitionsbudget über 14,6 Milliarden Euro für den Ausbau, die Erweiterung und die Verbesserung des österreichischen Bahnnetzes.

Das ist ein Statement. Mehr noch, das ist eine Grundsatzentscheidung, die weit in die Zukunft wirken wird. Zum einen zum Ausbau des öffentlichen Verkehrs – in Zeiten des Klimawandels eine grundnotwendige Maßnahme, um CO₂-Emissionen so weit wie nur möglich zu minimieren. Zum anderen, um dem Land und der Republik, Gesellschaft und Wirtschaft eine über Generationen hinweg höchst leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur zu bieten.

Doch der Reihe nach. Mit den Maßnahmen des Rahmenplans für die Jahre 2016 bis 2021 werden Wettbewerbsfähigkeit und Leistungsvermögen der Bahn noch weiter gestärkt, die – klimapolitisch – wichtige Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene forciert, das Angebot an die KundInnen, einerlei ob Reisende oder im Güterverkehr, qualitativ auf ein nachhaltig neues Niveau gehoben und der österreichischen Wirtschaft ein dringend notwendiger konjunktureller Impuls verliehen. Denn das ist das Wesen der ÖBB, was sie betrifft, betrifft in weiten Bereichen die Republik und ihre Menschen. Nur wenige Unternehmen sind so sehr in das Alltagsleben integriert wie die ÖBB. So sehr, dass dieser Umstand kaum wahrgenommen wird.

Qualität braucht Investitionen

Doch die Aufgaben, denen sich die ÖBB gegenüber sieht, verlangen nach Investitionen. Denn schneller, kürzer, besser und einfacher zu

werden, das lässt sich nicht allein durch perfekten Service und Strukturereformen bewältigen. Das verlangt nach Neu- und Ausbauten in der Infrastruktur, um das Schienennetz auszubauen und auf seine kom-

menden Anforderungen bestens vorzubereiten. Andererseits, um Bahnhöfe und Verkehrsstationen so funktionell und zeitgemäß auszustatten wie nur möglich. Dazu dienen die 14,6 Milliarden Euro, die die ÖBB von der Bundesregierung bis 2021 erhalten. Genau genommen erhalten sie diesen Betrag „treuhändisch“. Denn was immer im Namen und im Auftrag der Republik vonseiten der ÖBB investiert wird, es kommt im Endeffekt der Allgemeinheit wie auch den Mitbewerbern zugute. Unmittelbar und langfristig.

Alles im Rahmen

Ein Hauptaugenmerk des Rahmenausbaus liegt auf dem Ausbau der TEN-Strecken durch Österreich, vor allem auf den Strecken West und Süd. Mit spürbaren

Folgen. Wien–Graz in 1:50 statt 2:40 Stunden, Wien–Venedig in 6:00 statt in 8:00 Stunden, Wien–München in 3:45 statt in 4:10 Stunden oder Wien–Prag in 3:50 statt in 4:30 Stun-

Bestehende Projekte

Im Rahmenplan

Koralmbahn, Graz–Klagenfurt, Fertigstellung bis 2023, Kosten: rd. 5,4 Mrd. Euro

Brenner Basistunnel, Fertigstellung bis 2026, Kosten: rd. 5 Mrd. Euro

Semmering-Basistunnel, Fertigstellung bis 2025, Kosten: rd. 3,3 Mrd. Euro

Wien–Wiener Neustadt, viergleisig, Fertigstellung bis 2023, Kosten: rd. 0,66 Mrd. Euro

Linz–Marchtrenk, viergleisig, Fertigstellung bis 2025, Kosten: rd. 0,66 Mrd. Euro

Asten–Linz, viergleisig, Fertigstellung bis 2025, Kosten: rd. 0,54 Mrd. Euro

Ybbs–Amstetten, viergleisig, Fertigstellung bis 2019, Kosten: rd. 0,5 Mrd. Euro

Lückenschluss St. Pölten, Fertigstellung bis 2017, Kosten: rd. 0,4 Mrd. Euro

Güterzentrum Wien Süd, Fertigstellung bis 2017, Kosten: rd. 0,3 Mrd. Euro

Salzburg Hbf–Freilassing, dreigleisig, Fertigstellung bis 2016, Kosten: rd. 0,2 Mrd. Euro

Wels–Passau, Modernisierung, Fertigstellung bis 2019, Kosten: rd. 0,2 Mrd. Euro



»Wenn man viel mit öffentlichen Verkehrsmitteln fährt, hat man natürlich Interesse, dass die Verbindungen weiterausgebaut werden.« **THERESA STICKLER**



INVESTITIONEN. Die ÖBB investieren bis zum Jahr 2021 14,6 Milliarden Euro in den Ausbau, die Erweiterung und die Verbesserung des österreichischen Bahnnetzes

Infrastrukturprojekte ÖBB-Rahmenplan 2016–2021



RAHMENPLANPROJEKTE. Ein Auszug mit wichtigen Projekten des neuen Rahmenplans. Vorrangiges Ziel: Kapazitäten und Tempo erhöhen

den – diese Fahrzeiten werden Realität werden. Auf diesen Strecken (sofern sie in Österreich liegen) wird das bisherige Bauprogramm fortgeführt. Zum Beispiel die Fertigstellung der viergleisigen Weststrecke zwischen Wien und Wels, der Bau des Brenner Basistunnels und die Errichtung des Systems Südstrecke. In diesem sind neben dem neuen Wiener Hauptbahnhof der Ausbau der Pottendorfer Linie, der Semmering-Basistunnel, der neu gestaltete Grazer Hauptbahnhof, der Bau der Koralmbahn und der Streckenausbau zwischen Graz und Spielfeld zusammengefasst. Diese Investitionen und Ausbauten sind in Hinblick auf das Zielnetz 2025, welches die Basis für einen österreichweiten Taktfahrplan im Personenverkehr darstellt, unerlässlich.

Ausbau des mobilen Datennetzes

Neben den bekannten Projekten sind im Rahmenplan auch neue vorgesehen. Unter anderem der Ausbau des Marchegger Asts und der Schleife Ebenfurth, die Verbindungsbahn von Wien Hütteldorf nach Wien Meidling oder das länderübergreifende S-Bahn-Projekt FL.A.CH (Liechtenstein, Österreich, Schweiz). Darüber hinaus fließen Investitionen in Qualitätsverbesserungen des inzwischen in die Jahre gekommenen Bestandsnetzes sowie in kundenfreundliche Maßnahmen wie den Ausbau des mobilen Datennetzes. In ganz Österreich werden Bahnhöfe und Haltestellen umgebaut, modernisiert und barrierefrei gestaltet, ebenso wie Park & Ride- und Bike &

Ride-Anlagen errichtet oder erweitert werden.

Nicht weniger als eine Milliarde Euro sind in der Rahmenplanperiode 2016 bis 2021 für die Erhöhung der Sicherheit vorgesehen. Das betrifft sowohl Verbesserungen des Zugssicherungssystems ETCS wie auch die Auflassung oder verbesserte Sicherung von Eisenbahnkreuzungen. Die Dimensionen dieses Paketes lassen sich allerdings erst dann wirklich erkennen, hält man sich vor Augen, dass der Großteil des österreichischen Eisenbahnnetzes noch aus den Tagen der Monarchie stammt. Dieses System erfährt nun seine grundlegende Modernisierung, eine grundlegende Überarbeitung, die die Infrastruktur fit für das 21. Jahrhundert macht. Und die ein Werk für Generationen darstellt. Dieser Rahmenplan gibt gleichsam den Takt vor. Und das im wahrsten Sinne des Wortes.



»Ich würde mir wünschen, dass die Mobilfunk-Verbindungen im Zug besser werden.« **KAMIL KAPLAN**

Neue Projekte im Nahverkehr

Ausbau Marchegger Ast – die Strecke ist Teil des TEN-T-Kernnetzes. Der Ausbau schafft die Voraussetzung für die Aufnahme des Fernverkehrs zwischen Österreich und der Slowakei. Die Fahrzeit zwischen Wien und Bratislava wird von aktuell 65 Minuten auf 40 Minuten verkürzt.

Gesamtkosten: rd. 0,4 Mrd. Euro

Inbetriebnahme: 2022

Schleife Ebenfurth – das Projekt ermöglicht die Einführung des integrierten Taktfahrplans in Teilen des Burgenlandes und Niederösterreichs. Durch eine Schleife entsteht via Pottendorfer Linie eine Direktverbindung von Wien zum neuen Taktknotenpunkt Eisenstadt mit einer Fahrzeit von 45 Minuten.

Gesamtkosten: rd. 0,2 Mrd. Euro

Inbetriebnahme: 2025

Feldkirch-Staatsgrenze nächst Nenden, Nahverkehrsausbau – der Ausbau der Bahnstrecke Feldkirch–Buchs ermöglicht Nahverkehr im Halbstundentakt im Einklang mit dem Fernverkehr Wien–Zürich und soll mehr Menschen zum Umstieg auf die Bahn bewegen.

Gesamtkosten: rd. 0,1 Mrd. Euro

Inbetriebnahme: 2024

Verbindungsbahn Wien Hütteldorf–Wien Meidling – das Projekt schafft die infrastrukturellen Voraussetzungen für die Nahverkehrsverdichtung zwischen Hütteldorf und Meidling. Möglich wird dadurch auch eine West-Ost-Verbindung der S-Bahn durch Wien von Hütteldorf nach Aspern Nord. Teile des 12. und 13. Bezirks werden besser erschlossen, die innerstädtische Barrierewirkung der Bahn wird aufgehoben, da die neue Trasse zum Teil in Hochlage gebaut wird.

Gesamtkosten: rd. 0,3 Mrd. Euro

Inbetriebnahme: 2024

Bruck a. d. Mur–Graz, Bahnhofsumbauten – die Strecke ist Teil der Baltic-Adria-Achse des EU-Kernnetzes. Mit dem Projekt werden Kapazitätsengpässe am Verbindungsstück Semmering-Basistunnel–Koralmbahn beseitigt, um den Straßen- und Güterverkehr der Südachse vermehrt auf die Schiene zu bringen. Auch das Nahverkehrsangebot wird ausgebaut und verbessert. Bahnhöfe entlang der Strecke werden zeitgemäß umgebaut.

Gesamtkosten: rd. 0,2 Mrd. Euro

Inbetriebnahme: 2023



BOHRKOPF. 10 Meter im Durchmesser, 2.500 Tonnen schwer und 10.000 PS stark

Alles im Takt

INTEGRIERTER TAKTFAHRPLAN. Der Ausbau des heimischen Eisenbahnnetzes ist auch Voraussetzung für eine größere Partitur. Mit dem Taktfahrplan bekommt Bahnfahren für die Kunden durch einfache Planbarkeit eine ganz neue Qualität.

In der Schweiz wurde er bereits flächendeckend eingeführt, in Österreich wurde er auf den ersten Strecken implementiert – der integrierte Taktfahrplan. Mit dem Ausbau des heimischen Eisenbahnnetzes wird nun auch der integrierte Taktfahrplan etappenweise umgesetzt. Dahinter steht das Bekenntnis, dass möglichst viele Menschen für die Bahn als Verkehrsmittel begeistert werden sollen. Dazu bedarf es eines einfachen Zugangs. Mit dem österreichweiten Taktfahrplan, mit leicht zu merkenden, regelmäßigen Abfahrtszeiten und Anschlüssen in alle Richtungen schaffen die ÖBB die Grundlage dafür.

Durch den Streckenausbau werden die Züge schneller, an definierten

Taktknoten werden Schnell- und Regionalzüge so miteinander verknüpft, dass kaum mehr Wartezeiten entstehen. Die kürzeren Intervalle kombiniert mit einem einheitlichen und dichten Takt ergeben ein überzeugendes Angebot. Auch am Abend, in der Nacht und am Wochenende.

Die Bahn schafft solcherart eine verlässliche Grundstruktur, in die auch andere Verkehrsmittel wie etwa das Angebot des ÖBB-Postbus optimal integriert werden können.

Verlässlichkeit, Planbarkeit. Und das das gesamte Jahr über, eine einfachere Nutzung, schnellere Reisezeiten, die Entscheidung für die Bahn wird einfach fallen.

Im integrierten Taktfahrplan hat

jeder Railjet, Intercity, REX und jede S-Bahn zu jeder Stunde exakt immer die gleiche Abfahrts- und Ankunftszeit. Die Fahrgäste kennen „ihre“ Zeiten, sie können auf den Fahrplan, wie wir ihn heute noch kennen, schlichtweg verzichten. Im ländlichen Raum gibt es an allen Tagen der Woche zumindest stündlich eine Verbindung. In den Ballungszentren werktags sogar viertelstündlich. Rückgrat eines funktionierenden integrierten Taktfahrplans sind die sogenannten Taktknoten, Bahnhöfe, an denen mehrere Linien aus verschiedenen Richtungen zusammentreffen. Der Taktknoten entsteht nun zu bestimmten Zeitpunkten. Bei einem Knoten zur vollen Stunde treffen alle Züge der angebotenen Linien wenige Minuten vor der vollen Stunde ein und verlassen den Knoten wenige Minuten danach. So wird der Anschluss in alle Richtungen garantiert. Regelmäßig, stündlich, halbstündlich, viertelstündlich, je nachdem, aber eben im Takt. Die Hauptzentren der West- und der Südstrahlen haben heute schon einen Takt-Knoten und an zehn Fernverkehrsknoten begegnen sich die Züge nahezu minutengleich. Der integrierte Taktfahrplan wird nun Schritt für Schritt ausgebaut. Neben 26 Taktknoten im Fernverkehr werden immer mehr Nahverkehrsknoten in regionalen Zentren in Betrieb gehen oder verbessert.

»Es ist wichtig, dass investiert wird, wir brauchen den Nahverkehr. Es können nicht alle mit dem Auto fahren, schon gar nicht einzeln.« **THOMAS HUBRICH**



BAHNAUSBAU. Die Investitionen schaffen jährlich rund 40.000 Arbeitsplätze in Österreich

So gibt der Rahmenplan also tatsächlich den Takt vor, in dem sich Österreich ab 2025 mobil bewegen wird. Einfach und schnell. Das ist ein Effekt des Investitionsprogramms.

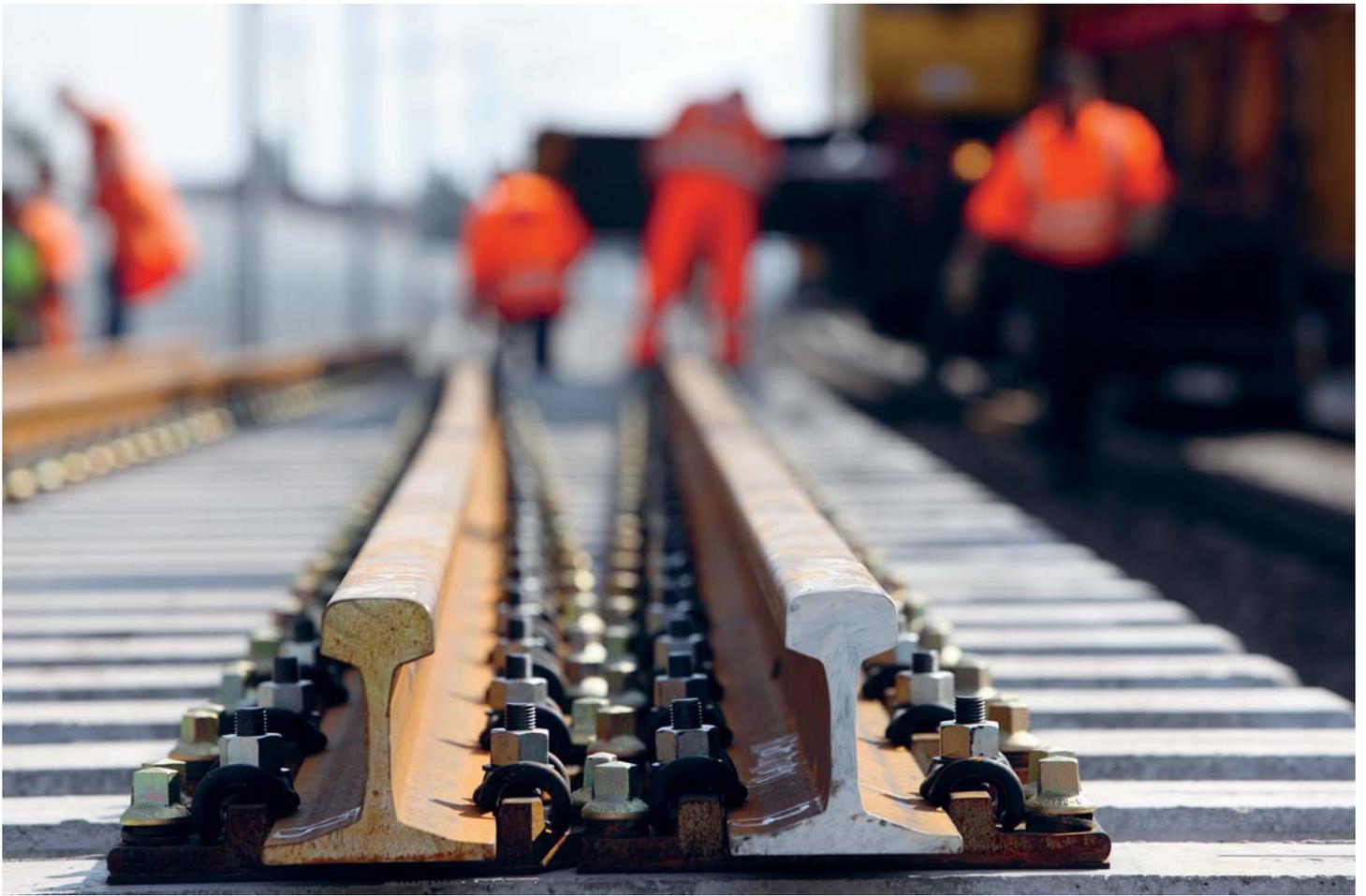
Ökonomischer Fußabdruck

Nicht der einzige. Die Investitionen der kommenden Jahre machen Österreich mobiler. Gleichzeitig schaffen die Investitionen jährlich rund 40.000 österreichische Arbeitsplätze. Eine Studie der Industriellenvereinigung hat den „Ökonomischen Fußabdruck des Systems Bahn“ untersucht. Und der kann sich sehen lassen.

So zeigt sich, dass österreichische Klein- und Mittelbetriebe (KMU) überproportional von den Infrastrukturinvestitionen der ÖBB profitieren. Rund 80 Prozent der Auf-

tragnehmer sind demzufolge KMU mit bis zu 250 MitarbeiterInnen. Primär wird der Bausektor ange-regt. Was nicht weiter verwundert, denn Generalunternehmer sind der großen Projektvolumina und langen Laufzeiten wegen meist große Bau-unternehmen, von denen wiederum Sublieferanten profitieren. Es sind vor allem die Vorleistungsverflechtungen des Baus, die einer Vielzahl an Branchen Aufträge zukommen lassen. Etwa Hersteller von Zement- und Betonerzeugnissen, freiberufliche DienstleisterInnen, Großhandel, Hersteller von Holzwaren, Metallerzeugnissen, elektrischer Ausrüstung sowie Gummi- und Kunststoffwaren. Gerade in diesen Sektoren ist der Anteil an KMU sehr hoch. Zudem entfalten die Infrastrukturinvestitionen der ÖBB eine hohe regionale Wirkung. Das ist einer der unmittelbaren, der sofort spür- und messbaren Effekte dieses Rahmenplans und der damit verbundenen Investitionen in die heimische Mobilitätsinfrastruktur. Es profitiert mithin die gesamte





INFRASTRUKTUR-AUSBAUTEN. Sie steigern den Wert und die Qualität des Wirtschaftsstandortes Österreich im Herzen Europas

österreichische Volkswirtschaft. Denn mit den Arbeitsplätzen gehen auch Ausbildungsplätze einher und damit berufliche Perspektiven auch und gerade für die Jungen. Es wird Wissen geschaffen, Know-how im Eisenbahnbau, in der Eisenbahnindustrie, die ein Schwergewicht innerhalb der österreichischen Exportwirtschaft darstellt. Es werden greifbare, sichtbare Best-Practice-Beispiele geboten, die unseren heimischen Unternehmen als Türöffner zu den Märkten außerhalb Österreichs dienen. Merke, Infrastrukturmaßnahmen sind nachhaltig in ihrer Wirkung. Sie schaffen die Basis für zukünftige Unternehmungen und Erfolge. Kürzer ausgedrückt: Sie steigern den Wert und die Qualität des Wirtschaftsstandortes Österreich im Herzen Europas.

Vorteile für alle

Was aber im Großen seine Wirkung entfalten will, baut auf Details auf. Auf wichtigen Details. Nicht zuletzt auf der Zufriedenheit der KundInnen. Und hier schaffen die Maßnahmen und die Umsetzung des Rahmenplans die besten Voraussetzungen für Tausende PendlerInnen und SchülerInnen, die tagtäglich mit der Bahn unterwegs sind, um ihren

Arbeitsplatz oder ihre Schule zu erreichen. Schnellere Verbindungen, einfachere Verbindungen, mehr Komfort, mehr Verlässlichkeit sind gerade für diese Zielgruppe essenziell. Für sie wird sich im Lauf der kommenden fünf Jahre durch die schrittweise Einführung des integrierten Taktfahrplans der Tagesablauf deutlich einfacher und angenehmer gestalten. Geschäftsreisende wiederum werden

noch bessere Arbeitsbedingungen in den Zügen sowie durch bessere und schnellere Anbindungen von Stadtzentrum zu Stadtzentrum eine veritable Alternative zu anderen Verkehrsmitteln, auch zum Flugzeug, vorfinden.

So stellt sich dieser Rahmenplan letztlich wie ein überdimensionales Puzzle dar, wie ein Mosaik, wo jeder Stein seinen Platz hat, wo alles ineinander übergreift, um letztlich ein großes Ganzes zu schaffen. Wobei selbst das große Ganze nicht der Endpunkt sein wird. Im Gegenteil. Eigentlich ist das wiederum die Basis für weiterführende Verbesserungen, für noch mehr Innovationen, Anpassungen, bessere Angebote, mehr Kundennähe. Die ÖBB denken heute schon über das Jahr 2021 und 2025 hinaus und überarbeiten und ergänzen das Zielnetz 2040.

Einfach im Takt

Mehr Takt – durch flächendeckende Anschlussknoten im Fernverkehr mit optimaler Verknüpfung zum Nahverkehr, ergänzt durch Schnittstellen zu Bahn, Bus etc.

Mehr Tempo – durch gezielte Ausbauten und Beschleunigungen steigt die durchschnittliche Reisegeschwindigkeit im Schnellzugverkehr von 88,5 auf 98,9 km/h.

Mehr Angebot – da der Regionalverkehr im Stundentakt fährt, in Ballungsräumen auch in kürzeren Intervallen, und weil die Schnellzüge aller nationalen Achsen im Stundentakt bedient werden.

Innovationen kommen von innen

AUSBILDUNG. 1.700 – das ist die Anzahl der Lehrlinge, die aktuell eine Ausbildung bei den ÖBB machen. Eine Lehre mit besten Aussichten auf einen Arbeitsplatz mit Zukunft.

Kaum ein anderes Unternehmen bietet mit 22 Lehrberufen eine derartige Vielfalt an Karrierechancen. Zudem genießen die ÖBB als Karrierestation einen hervorragenden Ruf: Über 98 Prozent der ÖBB-Lehrlinge schließen ihre Lehre positiv ab, mehr als 60 Prozent sogar mit Auszeichnung oder gutem Erfolg. Und bei fast jedem Berufswettbewerb räumen ÖBB-Lehrlinge Preise und Auszeichnungen ab. Kein Wunder, dass ein Ausbildungsplatz bei den ÖBB begehrt ist. Während andere Unternehmen und Branchen aktiv nach Lehrlingen suchen müssen, bewerben sich bei den ÖBB pro Jahr über 3.000 junge Menschen, 500 davon werden alljährlich im September neu aufgenommen. Die ÖBB sind damit insgesamt der zweitgrößte Ausbildungsbetrieb Österreichs und bei technischen Berufen sogar der größte. Von den 1.700 Lehrlingen werden rund 1.500

in technischen Berufen respektive in den ÖBB-Lehrwerkstätten ausgebildet. Weitere Lehrlinge erhalten eine Ausbildung im kaufmännischen Bereich oder in anderen Berufen. Insgesamt stehen diesen 140 AusbilderInnen zur Seite, die nicht nur dafür sorgen, dass die Lehrlinge fachlich bestens geschult werden, sondern im Laufe ihrer Ausbildung insbesondere auch soziale Kompetenzen erwerben können.

Mit einer 50 Mio. Euro schweren Lehrlings- und Fortbildungsoffensive des Konzerns wird die Ausbildung – insbesondere jene im technischen Bereich – noch einmal deutlich aufgewertet. Grund dafür ist, dass die ÖBB in Zukunft die meisten von ihr ausgebildeten Arbeitskräfte selbst brauchen. Heute sind es rund 60 Prozent der AbsolventInnen einer Lehre bei den ÖBB, die im Konzern bleiben, 2020 soll diese Quote bei beachtlichen 80 Prozent liegen. Denn 2020 werden über 1.000 MitarbeiterInnen vor der altersbedingten Pensionierung stehen, der Bedarf an qualifizierten Fachkräften wird also dementsprechend hoch sein. Dazu kommt ein erhöhter Bedarf in den technischen Berufssparten, der ausgeglichen werden muss und für den

in den letzten Jahren auch acht neue eisenbahnspezifische Lehrberufe ins Leben gerufen wurden.

Investiert wird vor allem in die Modernisierung und den Neubau von sechs Lehrwerkstätten. So werden in Wien, wo mit über 700 Lehrlingen rund 40 Prozent der zukünftigen Nachwuchskräfte ausgebildet werden, mehrere Lehrwerkstätten an einem neuen, modernen Standort zusammengefasst. Dazu haben die ÖBB 2014 in Favoriten um knapp 20 Mio. Euro das Gebäude einer ehemaligen Druckereimaschinenfabrik gekauft. Auf über 10.000 Quadratmeter Grundfläche wird nach Planung und Ausschreibung noch in diesem Jahr mit der Errichtung begonnen. Auf rund zehn

Millionen Euro werden die Investitionskosten für das dann größte Ausbildungszentrum in Österreich geschätzt. Erweiterungs- und Ausbaupläne gibt es aber auch für Innsbruck und Feldkirch in Vorarlberg. Bereits begonnen wurde zudem mit dem Neubau der Lehrwerkstätte

Knittelfeld. Auf einem 6.000 Quadratmeter großen Areal entstehen in der obersteirischen Eisenbahnerstadt bis 2018 hochwertige Ausbildungsplätze für bis zu 200 Lehrlinge.

Die Bahn wird immer weiblicher

Erfreulich positiv entwickelt sich der Anteil der weiblichen Lehrlinge. Während traditionell die Frauenquote unter den Mobilitätskaufleuten

1.700

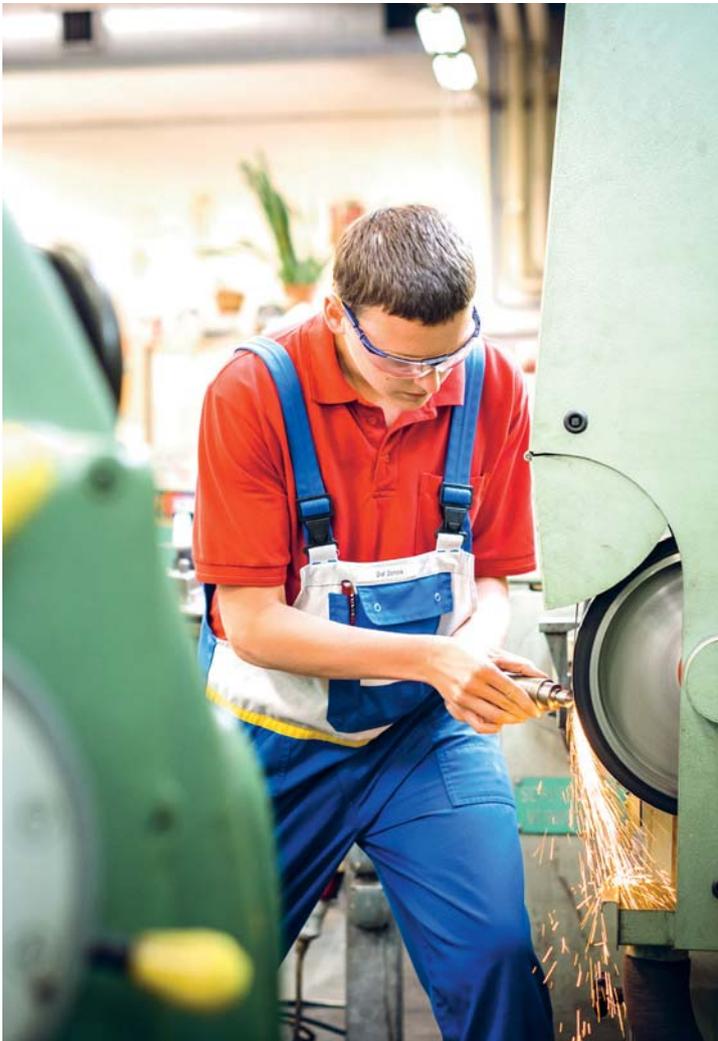
Lehrlinge sind bei den ÖBB in Ausbildung. Rund 1.500 von ihnen werden in den Lehrwerkstätten der ÖBB in technischen Berufen ausgebildet. Ihnen stehen in etwa **140 Ausbilder** zur Seite, die dafür sorgen, dass die Lehrlinge fachlich bestens geschult werden.



»Vor ein paar Jahren hatte man noch den Eindruck als Fahrgast ist man nur geduldet, das hat sich geändert.« **HUBERT WEBER**



LEHRE BEI DER BAHN.
Jedes Jahr bewerben sich über 3.000 junge Menschen bei den ÖBB. Rund 500 von ihnen werden aufgenommen



von Personenverkehr oder Postbus und den Speditionskaufleuten der RCG hoch ist, sieht man zunehmend auch unter den Gleisbautechnikern oder in der Maschinenbautechnik immer mehr junge Frauen. 16 Prozent der ÖBB-Lehrlinge sind weiblich und fast die Hälfte davon lässt sich mittlerweile in technischen Berufen ausbilden. Eine Quote, die bis 2020 auf 20 Prozent gesteigert werden soll.

ÖBB-Diversity Award

20 Prozent bei Neuaufnahmen ist auch das in der ÖBB-Diversity-Charta definierte Ziel bis 2020 für den Frauenanteil im ÖBB-Konzern. Mit gezieltem Recruiting, Laufbahnworkshops für Frauen und Männer im gesamten Konzern, Seminaren zum Gleichbehandlungsgesetz sowie Qualifizierungsangeboten in Gender- & Diversity-Management für Führungskräfte soll der Frauenanteil insgesamt erhöht werden. Außerdem organisieren die ÖBB regelmäßig eigene Schnuppertage für Mädchen in den Lehrwerkstätten und nehmen alljährlich an einschlägigen Veranstaltungen, etwa dem Girls' Day, teil. Ein Vorzeigeprojekt ist auch die sozialpädagogische Betreuung der Mädchen in der Lehrwerkstätte Floridsdorf. Im Herbst 2008 mit zwölf Mädchen gestartet, werden in Floridsdorf derzeit 51 weibliche Lehrlinge betreut. Dafür



MITARBEITERINNEN. Bis 2020 sollen 20 Prozent Frauen bei den ÖBB beschäftigt sein

wurde das Projekt auch beim ersten ÖBB-Diversity Award ausgezeichnet.

Apropos: Der ÖBB-Diversity Award ist eine weitere Maßnahme, die die Vielfalt an Menschen – alleine die Lehrlinge kommen aus 24 verschiedenen Nationen, 122 der Jugendlichen haben keine österreichische Staatsbürgerschaft – im ÖBB-Konzern sichtbar macht und fördern soll. Im Mai 2015 wurde dieser Preis (für das Jahr 2014) erstmals verliehen. Knapp 100 ÖBB-MitarbeiterInnen reichten fast 30 Konzepte für eine der fünf Kategorien – „Alter“, „Ethnischer Hintergrund“, „Gender“, „Ethische Unternehmensfüh-

rung“ und „Lehrlinge/Trainees/Talente“ – ein. Die besten davon wurden von einer Jury aus internen und externen ExpertInnen bestimmt. Prämiert wurde auch der erfolgreichste Diversity-Manager der ÖBB.

»Ich fahre fast immer mit dem Zug in die Stadt. Der neue Cityjet ist übrigens sehr cool, der gefällt mir.« **BIRGIT WAERDA**





REALITÄTSNAH. Am neuen Bildungscampus auf Fullcab-Simulatoren für den Einsatz trainieren

Am Weg zum Bildungscampus

BILDUNGSCAMPUS. In St. Pölten entsteht das Bildungszentrum Eisenbahn. Dort wird in Zukunft die eisenbahnerische Aus- und Weiterbildung für ganz Österreich gebündelt werden.

Aber, egal ob männlich oder weiblich: Wer Talent hat, etwas leistet und sich engagiert, findet bei den ÖBB ein umfangreiches Angebot für Weiterbildung und Weiterentwicklung vor. Im Bereich der konzernübergreifenden Personalentwicklung wird in den kommenden Jahren der Fokus auf der Steigerung der Führungsqualität liegen. Zusätzlich soll die Mobilität bei Managementfunktionen erhöht und die Feedback- und Leistungskultur gefördert werden. Damit soll die interne Besetzungsquote für Führungspositionen ausgebaut und der Frauenanteil bei Führungsfunktionen erhöht werden.

Aber auch was die eisenbahnspezifische Ausbildung betrifft, wurden im abgelaufenen Geschäftsjahr die Weichen Richtung Zukunft gestellt. Und die sieht eine konzernweite Bündelung der betrieblichen und technischen Ausbildung im ÖBB-Konzern vor. Bis 2019 soll dazu ein eigener Bildungscampus errichtet werden, der die in die Jahre gekommenen Bildungszentren Wien-Kundratstraße

und St. Pölten-Wörth ablösen und die Position der ÖBB als führender Ausbildungsprovider im heimischen Eisenbahnwesen weiterausbauen soll. Standort ist St. Pölten. Durch die bereits bestehende Lehrwerkstätte und eine enge Kooperation mit der Fachhochschule St. Pölten bestehen hier ideale Voraussetzungen, um die eisenbahnspezifische Bildung von der Lehre bis zur FH-Reife an einem Standort zu bündeln.

Damit gibt es im gesamten ÖBB-Konzern nur mehr einen zentral verantwortlichen Anbieter für die eisenbahnspezifische Bildung, einen Betreiber der Bildungszentren und einen Anbieter von Simulations-, Lehrstellwerksanlagen und sonstigen Lehrmitteln. Ein Angebot für interne und externe KundInnen wird dazu beitragen, das Bildungszentrum Eisenbahn für die eisenbahnspezifische betriebliche und technische Ausbildung als „One-Stop-Shop“ zu

etablieren. Der künftige Bildungscampus wird mit seinen ergänzenden Freizeit- und Sporteinrichtungen aber auch angehenden LokführerInnen, FahrdienstleiterInnen und anderen für die Zeit ihrer Ausbildung ein angenehmes Umfeld und das typische Campus-Feeling bieten.

Arbeitgeber für Generationen

Aber nicht nur jungen Menschen soll die Bahn ein attraktiver Arbeitgeber sein, für die ÖBB sind insbesondere auch ältere ArbeitnehmerInnen ein Thema. Ein ganz wichtiges. Denn die demografische Entwicklung und die Angleichung des Pensionsantrittsalters an gesetzliche Vorgaben führen auch im ÖBB-Konzern zu einer mar-

50

Mio. Euro investieren die ÖBB in den **neuen Bildungscampus** in St. Pölten und wollen damit alle ihre eisenbahnspezifischen, betrieblichen und technischen Ausbildungen sowie Schulungen an einem neuen, modernen Standort bündeln.

kant steigenden Anzahl an älteren MitarbeiterInnen und somit zu einem deutlich höheren Altersdurchschnitt. Mit einem eigenen Generationen-Management tragen die ÖBB dieser Entwicklung Rechnung und arbeiten an der Schaffung von Rahmenbedingungen,

die es älteren ArbeitnehmerInnen ermöglichen, länger und gesund im Beruf zu bleiben. Dabei geht es insbesondere um eine generationengerechte Gestaltung von Arbeitsplätzen und Arbeitsverfahren, um gesundheitsfördernde Maßnahmen und Prävention, aber auch um die Entwicklung flexibler Arbeitszeitmodelle, die sich an den einzelnen Lebensphasen der MitarbeiterInnen orientieren.



VIELFALT. Über 1.000 ÖBB-Mitarbeiter sind nicht österreichische Staatsbürger und kommen aus über 50 Nationen

Eine Kultur für ein Unternehmen

POTENZIALE NUTZEN. Programme wie Fehlerkultur, Speed Up! für weniger Bürokratie oder Service Design für ein professionelles Ideenmanagement stehen für eine neue Unternehmenskultur.

Um die Potenziale der MitarbeiterInnen des ÖBB-Konzerns ideal zur Entfaltung zu bringen, bedarf es auch einer entsprechenden Unternehmenskultur. Ein zentrales Thema dabei ist der positive Umgang mit Fehlern. Ziel des Konzernprogramms „Fehlerkultur“ ist es, präventiv Unfälle zu vermeiden, Beinahe-Unfälle und unsichere Zustände aufzuzeigen und damit die Sicherheit im Eisenbahnverkehr weiterzuerhöhen. Nicht Ziel ist es, MitarbeiterInnen an den Prän-

ger zu stellen. Maßgeblich für den Erfolg ist daher, wie das Werkzeug eingesetzt, wie auf Fehlermeldungen reagiert und wie mit gemeldeten Fehlern umgegangen wird. Dazu braucht es neben einer Fehlerkultur auch eine Vertrauenskultur.

Ideenmanagement mit Service Design

Eine neue Kultur soll auch im Bereich Ideenmanagement Einzug halten. Ein sichtbares Zeichen dafür

ist die „Ideenwerkstatt“, die seit März 2015 das Betriebliche Vorschlagswesen abgelöst hat. Mit der neuen Einrichtung sollen alle MitarbeiterInnen der ÖBB die Möglichkeit haben, die Weiterentwicklung des Unternehmens aktiv mitzugestalten. So können Ideen nicht mehr nur über das Intranet eingegeben werden, sondern auch über das Internet unter www.oebb.at/ideenwerkstatt. Zudem können MitarbeiterInnen nunmehr bereits ab Abgabe ihrer Idee den Bearbeitungsstatus jederzeit einsehen.

Besonders gefragt sind Ideen, die die ÖBB noch näher zu ihren KundInnen bringen, ein Ziel, dem sich der Konzern mit der Strategie „Fokus 2020“ konsequent verschrieben hat. Als konzernübergreifende Plattform für alle Kundeninitiativen wurde daher ein Service Design Center eingerichtet, dessen Aufgabe es ist, den Rahmen für kreative Ideen und deren rasche Umsetzung zu schaffen. Vor allem sollen vorhandene Kompetenzen und Erfahrungen der

»Die ÖBB sind für mich wie jedes Großunternehmen, auf der einen Seite starr und verkrustet, auf der anderen Seite mit guten Ideen.« **ROBERT HOLZER**





IDEEN MANAGEN. Durch ihr Wissen geben Mitarbeiter wichtige Anstöße für Entwicklungen

MitarbeiterInnen durch Kreativmethoden verstärkt werden, denn die MitarbeiterInnen, die täglich „an der Front sind“, bilden das größte und beste Innovationspotenzial, um das Produkt Bahn für ihre KundInnen laufend zu verbessern. Die Idee zum Projekt Service Design geht auf den 2012 ins Leben gerufenen Lehrgang „talents for action“ zurück. Mit der dort praktizierten Methode Service Design wird ein „Out of the Box“-Denken gefördert, das Probleme als spannende Herausforderungen sieht und neue, teilweise auch unkonventionelle Lösungswege entwickelt. Service Design ist mittlerweile zu einer gefragten Größe im Unternehmen herangewachsen. Die rund 60 AbsolventInnen des ÖBB-eigenen „Creative Labs“ werden zunehmend als KreativmoderatorInnen für interne Projekte wie beispielweise auch „Fehlerkultur“ oder „Speed Up! beauftragt.

Speed Up! Für weniger Bürokratie

Speed Up! ist das Ende 2014 gestartete Bürokratieabbauprogramm der ÖBB, das helfen soll, Arbeitsabläufe zu beschleunigen sowie Zeit und Ressourcen zu sparen, die weit besser in die immer größeren Anforderungen und Aufgaben im Bereich der wertschöpfenden und kundenrelevanten Tätigkeiten investiert werden sollen. Um alle MitarbeiterInnen der ÖBB einzubinden, geht Speed Up! seit

Herbst 2015 auch on tour. Die Projektleitung trifft dabei operative Führungskräfte in den Regionen, um diesen über den Status von Speed Up! zu berichten, um bisher umgesetzte Maßnahmen zu diskutieren und um Feedback zu den Änderungen in der Praxis einzuholen. Die dabei gewonnenen Erfahrungen und Verbesserungsvorschläge fließen in die Arbeit der jeweiligen „Speed Up!“-Teams ein.

Wie sich Speed Up! auswirkt, zeigt sich am Beispiel der internen Rechnungslegung. In Summe sind das ca. 250.000 Einzelrechnungen und ca. 1,7 Millionen Rechnungspositionen, die geprüft werden müssen. Durch die im Oktober 2015 umgesetzten Maßnahmen reduziert sich alleine der reine Prüfungsaufwand der Beteiligten um bis zu zwei Drittel. Ein weiteres „Speed Up!“-Projekt ist „PROCAT“. Mit PROCAT hat es sich der Konzerneinkauf zum Ziel gesetzt, den Beschaffungsprozess für alle MitarbeiterInnen zu vereinfachen und zu beschleunigen, um transparentere und kürzere Entscheidungswege zu schaffen. Dieses neue Tool ermöglicht MitarbeiterInnen, ihre Bedarfe selbstständig mittels einer onlinebasierten Plattform abzurufen.

Speed Up! Für weniger Bürokratie

In der ersten Phase von Speed Up! wurden insgesamt mehr als **400.000 Bürokratiestunden** identifiziert, die das Unternehmen pro Jahr einsparen kann. Die in der Folge definierten Maßnahmen wurden und werden in **mehr als 1.500 Einzelschritten** von Verantwortlichen in allen Gesellschaften kontinuierlich umgesetzt.

Das Bestellen erinnert sinngemäß an einen Einkauf bei Amazon. Mit einer E-Mail-Informationskampagne wird das Bewusstsein für den effizienten Einsatz von E-Mails geschärft und alternative und unbürokratische Kommunikationswege werden vorgestellt.

Speed Up!, das Konzernprogramm, das Bürokratiehürden abbaut und Prozesse beschleunigt, hat auch für die Online-Kommunikation im Konzern Tipps und Tools zusammengestellt, die den Arbeitsalltag erleichtern und eine große Zeitersparnis bringen. Ein Beispiel dafür E-Mail on Holiday: Während normalerweise der typische erste Arbeitstag nach dem Urlaub mit dem

Durchforsten von mehreren 100 neuen E-Mails beginnt kann er mit dem Abwesentheits-Assistenten deutlich produktiver verlaufen. Dann werden nämlich alle E-Mails, die an den Mitarbeiter adressiert sind, im Zeitraum Ihrer Abwesenheit automatisch gelöscht. Der Absender erhält eine

Notiz mit Hinweis auf den zuständigen Stellvertreter. Damit ist sicher gestellt, dass Anliegen rasch und unbürokratisch während der Abwesenheit erledigt werden und der Urlaubsrückkehrer ohne Ablenkungen in den ersten Arbeitstag starten kann.

Unterwegs auf neuen Schienen

INNOVATIONEN. Die ÖBB sind mit effizienten Technologien ein wichtiger Partner und Motor der österreichischen Bahnindustrie, die zu den innovativsten weltweit zählt.

gonges alles um mehr Komfort und höhere Effizienz dreht, geht es im Kundenservice vor allem um Digitalisierung und Vernetzung. Dabei vertrauen die ÖBB zum einen auf die eigene Innovationskraft und eine neue Unternehmenskultur, die Fehler nicht anprangert, sondern Ideen fördert. Zum anderen sind die ÖBB ein wichtiger Partner und Motor der österreichischen Bahnindustrie, die zu den innovativsten weltweit zählt.

E-Hybridlok für den Vershub

Das zeigt sich auch am Beispiel der E-Hybridlok für den Vershub. Bis dato kommen für das Auflösen, Zusammen- und Bereitstellen von Zügen – also die Rangierfahrten – überwiegend Dieselloks zum Einsatz, da insbesondere Abstellgleise meist nicht elektrifiziert sind. Neben der Umweltbelastung durch Dieselloks ist deren Energieverbrauch dreimal höher als der von Elektrolokomotiven und die Wartung viermal so teuer. Im Rahmen einer „innovationsfördernden öffentlichen Beschaffung“ haben die ÖBB daher gemeinsam mit dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (bmvit) die Entwicklung einer E-Hybridlok initiiert. Diese kombiniert einen Elektro- mit einem Wasserstoffantrieb und ist unter Betrieb mit Oberleitung aufladbar. Eine nachhaltige Lösung, mit der nicht nur

Mit dem Strategieprogramm „Fokus 2020“ haben sich die ÖBB klar deklariert: Sie wollen europäischer Qualitätsführer im Bahnsektor werden und ihre Position auf einem sich stark verändernden Mobilitätsmarkt nicht nur verteidigen, sondern weiter ausbauen. Um diese Ansage auf Schiene zu bringen, wurden knapp 160 Konzernprojekte definiert, die die ÖBB noch effizienter, noch schneller und noch besser machen sollen. Dazu braucht es aber auch neue Ideen und neue Lösungen im Bereich Forschung und Entwicklung – rund 95 Initiativen beschäftigen sich mit F&E.

Ja, es geht um Innovationen, die sich quer durch alle Bereiche vom rollenden Material bis zur Servicierung der KundInnen ziehen. Während sich bei den Zügen und Wag-

»Die ÖBB sind ein sehr modernes Unternehmen, das in der öffentlichen Meinung sehr an Zuspruch gewinnt.« **STEFAN SANGRIESSER**



HYBRID-LOK. Eine Kombination aus Elektro- und

Lärmemissionen und Abgase deutlich gesenkt werden, sondern auch Energie- und Wartungskosten. Mit der Abwicklung der mehrstufigen Ausschreibung im vorkommerziellen Bereich wurde die österreichische Forschungsförderungsgesellschaft mbH (FFG) beauftragt. Die Entwicklung des Prototyps hat im Oktober 2015 begonnen, Anfang 2017 soll die E-Hybridlok von der ÖBB-Infrastruktur AG angeschafft werden. Weitere Innovationsthemen im Bahnbereich sind für die ÖBB die Erhöhung der Verfügbarkeit bei gleichzeitiger Senkung der Erhaltungskosten ihrer Anlagen und Züge in Zukunft generell leiser, sicherer und effizienter zu machen. Um die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene beim Transport von Menschen und Gütern zu stärken, haben sich die ÖBB zudem im Rahmen des European Rail Operating community Consortium (EUROC) an „Shift2Rail“ beteiligt. Dabei handelt es sich um eine auf sieben Jahre ge-



Wasserstoffantrieb soll die Umweltbelastung auch bei Rangierfahrten drastisch senken

plante Bahntechnologie- und Innovationsinitiative der Europäischen Union mit einem Budget von knapp einer Milliarde Euro, der im Rahmen eines Public-private-Partnership neben Bahnen auch Industrieunternehmen und Forschungseinrichtungen angehören. Der Fokus der ÖBB-Beteiligung liegt im Bereich der Infrastruktur, wobei hier insbesondere eine Erhöhung der Verfügbarkeit der Anlagen, die Reduktion der Lebenszykluskosten und innovative Lösungen für Verkehrsstationen die Themen sind.

Kunden im Fokus

Aber nicht nur die Hardware der ÖBB verändert sich, auch ihre KundInnen. Und wie. Digitalisierung und Vernetzung sind zwei Megatrends, die alle Lebensbereiche erfassen und auch vor der Mobilität nicht haltmachen. Im Gegenteil: Wer heute von A nach B will, nutzt immer öfter dazu sein Smartphone. Von der Routenplanung über das Prüfen

von Angeboten und Preisen bis zur Buchung und Online-Administration der Reise und der Tickets wird immer mehr digital erledigt. Dazu schafft das Internet auch ganz neue Möglichkeiten der Mobilität – Stichwort Carsharing. Kein Wunder also, dass die ÖBB sich gleich in mehreren Projekten der neuen Mobilität und den damit einhergehenden neuen Kundenbedürfnissen stellen.

Das Ziel von „smile“ etwa, das gemeinsam mit den Wiener Stadtwerken und anderen Partnern aus Wissenschaft und Industrie realisiert wird, ist die Verknüpfung der Angebote des Individualverkehrs mit denen des öffentlichen Verkehrs. Über eine App können KundInnen ihre Reise von A nach B planen und dazu die Angebote unterschiedlichster Mobilitätsanbieter nutzen und auch miteinander kombinieren. Das Projekt „eMORAIL“ richtet sich vor allem an PendlerInnen und hat die

Innovationsmotor für das System Bahn

Gehen die ÖBB jetzt nach Katar?

Nicht direkt, indirekt sehr wohl. Denn bereits zum dritten Mal konnte der österreichische Baukonzern PORR Ende 2015 bei diesem Megaprojekt einen Großauftrag an Land ziehen: die Errichtung von 170 Kilometern „Fester Fahrbahn“ für den Schienenverkehr. Das schotterlose und nahezu wartungsfreie System wurde gemeinsam von PORR und ÖBB entwickelt und ist weltweit patentiert.

Diese Innovation ist aber nur eine von vielen, die Österreich zur Weltspitze punkto Bahninnovationen machen. So hat Österreich mit 45 Patenten pro einer Million EinwohnerInnen die höchste Zahl an ErfinderInnen im Bereich Eisenbahn – vor Deutschland und Frankreich. Gemessen an seiner Einwohnerzahl ist Österreich zudem weltweit die Nummer eins beim Export von Schienenfahrzeugen und -ausrüstung und absolut mit einem Marktanteil von rund 6,5 Prozent die Nummer fünf. Rund drei Milliarden Euro macht der Gesamtumsatz aus, den alleine die Mitgliedsunternehmen des Verbandes der Bahnindustrie mit Produkten und Dienstleistungen an Bahnbetreiber und deren Kunden erwirtschaften. In vielen Bereichen sind diese Unternehmen, die insgesamt rund 9.000 MitarbeiterInnen beschäftigen, zudem Markt- und Technologieführer.

Entwicklung eines Sharing-Modells mit E-Fahrzeugen zum Ziel. Das Pilotprojekt verknüpft das Angebot der Bahn mit E-Bike- und E-Carsharing zu einer innovativen und umweltschonenden Mobilitätslösung, die den Verzicht auf ein eigenes Auto ermöglichen soll. Um auch den Ticketkauf noch einfacher und schneller zu machen, haben die ÖBB zudem eine neue Reise-App entwickelt. Diese beinhaltet Fahrpläne, Tickets und Reiseplanung für Bahn, Bus und Straßenbahn und für alle Verkehrsverbünde in einer App. Der oder die UserIn muss nur Abfahrts- und Ankunftshaltestelle eingeben, um das passende Ticket angeboten zu bekommen. Der Kaufvorgang ist in weniger als fünf Sekunden erledigt. Das Ticket wird via App auf das Fahrgast-Smartphone zugestellt und kann später auch offline vorgezeigt werden.

100 Punkte für die Green Points

GRÜNE BAHN. Je mehr die Österreicher Bahn fahren, desto grüner wirds, denn wer mit der Bahn unterwegs ist, spart im Vergleich zu jedem anderen Verkehrsmittel massiv CO₂ ein. Die ÖBB-Green-Points sind Ausdruck dieses grünen Geschäftsmodells.

Gäbe es kein Corporate Design und wäre die Signalfarbe nicht Rot, man müsste die Züge der ÖBB von oben bis unten grün streichen. Denn kein anderes Verkehrsmittel passt besser in die Natur wie die Bahn. Während ein Flugzeug auf den Personenkilometer gerechnet mehr als 400 Gramm CO₂, ein Pkw 170 Gramm und ein Bus 75 Gramm CO₂ verursacht, sind es bei der Bahn lediglich 13,9 Gramm. Das heißt, Flugzeug und Pkw haben einen fast 29-mal bzw. 12-mal so hohen CO₂-Ausstoß.

Auch nach den Berechnungen des Umweltbundesamts sind die ÖBB der klimafreundlichste Mobilitätsanbieter Österreichs. Aber da geht noch mehr. Und das Jahr für Jahr.

Effizienzsteigerungen, der Einsatz neuer klimafreundlicher Techniken sowie energie- bzw. spritsparende Fahrweise der ÖBB-LokführerInnen und PostbuslenkerInnen sorgen dafür, dass die ÖBB ihre Treibhausgasemissionen kontinuierlich reduzieren. Ein Beispiel dafür ist der neue ÖBB-Cityjet, der nicht nur weit komfortabler ist als die derzeit eingesetzten 4020er-Züge, sondern auch leichter. Ganz genau um rund 130 Kilogramm pro Sitzplatz. Durch seine Alu-Leichtbauweise, dazu die Energierückspeisung bei Bremsvorgängen und zahlreiche andere Maßnahmen – wie beispielsweise die durchgängige LED-Beleuchtung – verbraucht der Cityjet um ca. 20 Prozent weniger Energie als die 4020er-Züge. Und das trotz Vollklimatisierung.

Der Umwelt zugutekommt dabei, dass die Züge der ÖBB – insbesondere auf den hoch frequentierten Strecken – zum überwiegenden Teil (mehr als 3/4) mit elektrischem Strom fahren. Und der kommt zu 92,1 Prozent aus erneuerbaren Energiequellen: 90,2 Prozent davon aus Wasserkraft, von denen wiederum 35 Prozent in acht ÖBB-eigenen Wasserkraftwerken erzeugt werden. Weitere 2,3 Prozent des ÖBB-Bahnstroms werden aus anderen erneuerbaren Energieträgern erzeugt, die verbleibenden 7,5 Prozent mit Erdgas. Und auch hier geht noch mehr. In



UMWELTBEWUSST. Sieben von zehn Bahnfahrern

Bruck an der Leitha in Niederösterreich (im Ortsteil Wilfleinsdorf) ging im April 2015 das weltweit erste Bahn-Solkraftwerk in Betrieb. 7.000 Quadratmeter Solarpaneele produzieren rund 1.100 MWh Strom pro Jahr oder eine elektrische Spitzenleistung von bis zu 1 MWp (Megawatt peak). Der erzeugte Strom wird unmittelbar in das Netz eingespeist. Übertragungsverluste werden damit minimiert, sodass die Anlage aus Sonnenkraft Zugkraft für 200 Züge von Wien nach Salzburg macht. Und das wiederum spart 400 Tonnen CO₂ pro Jahr ein.

Das Bahn-Solkraftwerk ist zusätzlich mit Wetterdatenerfassungs-, Überwachungs- und Auswertefunktionen ausgestattet, um das Verhalten der Anlage unter verschiedenen Wetterbedingungen, den Energieertrag und andere Parameter zu analysieren. Diese Erkenntnisse werden in die Planung weiterer Anlagen der ÖBB einfließen, die über Österreich verteilt entlang der Bahntrassen entstehen

»Grüne Bahn ist kein Marketing-Gag. Das kann sich jeder ausrechnen, dass der CO₂-Ausstoß mit der Bahn geringer ist.« **JOSEF GRABENWEGER**





geben an, mit dem Umstieg vom Auto auf die Bahn auch einen Beitrag für die Umwelt zu leisten

sollen. Beim Energiewirtschaftspreis EPCON AWARD 2015 wurde das Projekt bei mehr als zwei Dutzend Einreichungen als eines der innovativsten Energieprojekte mit dem dritten Platz ausgezeichnet.

Umso grüner werden die ÖBB, je mehr Bahn gefahren wird. Und das wird. Mit 1.425 Bahnkilometern pro BürgerIn pro Jahr sind die ÖsterreicherInnen die fleißigsten BahnfahrerInnen der EU. 55 Prozent von Österreichs Bahnfahrergästen fahren heute Strecken mit der Bahn, die sie früher mit dem Auto zurückgelegt haben. Grund dafür ist für zwei Drittel, dass sich das Bahnangebot verbessert hat und die Fahrzeiten kürzer geworden sind.

Laut einer Befragung, durchgeführt vom VCÖ, zählt für sieben von zehn BahnfahrerInnen aber auch, dass sie mit dem Umstieg vom Auto auf die Bahn einen Beitrag zum Umweltschutz zu leisten. Um diesen Beitrag sichtbar zu machen und spielerisch zu kommunizieren, haben die ÖBB

2014 die Green-Points-Kampagne ins Leben gerufen, mit dem Ziel, damit nicht weniger als die größte Umweltbewegung des Landes ins Rollen zu bringen.

CO₂-Ersparnis wird sichtbar

Ein Green Point steht für 0,156 Gramm eingespartes CO₂ für einen Personen-Kilometer mit der Bahn im Vergleich zum Auto. Was das bedeutet, wird deutlich, sobald man zu rechnen beginnt. Inklusiv der Güter, die mit der Bahn und nicht mit dem Auto oder Lkw transportiert werden, werden summa summarum sogar rund drei Millionen Tonnen CO₂ eingespart.

Gesammelt werden diese über die kostenlose Green-Points-App (www.green-points.at). Einmal geladen, kann jede Bahnfahrt in Green Points umgerechnet werden, mit denen Umweltprojekte unterstützt werden. Zum Start der Kampagne standen acht Projekte zur Auswahl, für deren

Realisierung ein Punkteziel vorgegeben war. Eines der Projekte („Flugbahn frei für den Uhu“) hat dieses Ziel bereits erreicht und wurde damit von den BahnfahrerInnen für die Umsetzung freigeschaltet. Aber nicht nur Einzelpersonen sammeln eifrig Green Points. Auf den Zug zur Umwelt sind mittlerweile auch Unternehmen aufgesprungen. Seit dem Sommer 2015 sammeln auch Businesskunden des Personenverkehrs Green Points gemeinsam mit MitarbeiterInnen, Partnern und KundInnen. Darunter finden sich Topunternehmen wie ADEG, A1, Bank Austria, Post oder SPAR, die in Summe bereits mehr als sechs Millionen grüne Punkte verbucht haben. Das Feedback der Unternehmen ist jedenfalls äußerst positiv, können sie doch ihr Engagement für die Umwelt – also ihre CO₂-Einsparungen – für die eigene Öffentlichkeitsarbeit nutzen.

Um den spielerischen Charakter zu verstärken und um so noch mehr BahnfahrerInnen zu Umweltaktivistinnen zu machen, wurde die Green-Points-App Anfang 2016 um neue Funktionalitäten wie Social Sharing, Sammeln im Team und Pendlerfunktion erweitert. In Summe wurden bisher mehr als 30 Millionen Green Points gesammelt, was wiederum einer CO₂-Einsparung von 4.680 Tonnen entspricht.

Ein Erfolg, der auch international aufhorchen lässt. So wurde die Green-Points-Kampagne im September 2015 in Berlin mit dem Digital Communication Award ausgezeichnet und in der Kategorie CSR (Corporate Social Responsibility) Communication geehrt.

Verantwortung für Österreich

VERBINDEND. Sicherheit und Umweltschutz, Hilfe und Unterstützung – die ÖBB nehmen viele Aufgaben wahr. Auch solche, die über die reine Mobilität hinausgehen. Ganz selbstverständlich.

Die Bahn verbindet. Das ist ja nun einmal ihre Aufgabe, also verbindet sie Orte, Länder, Regionen und Menschen mit anderen Orten, Ländern, Regionen und Menschen. Das ist ihr ureigenster Auftrag. Und doch ist es damit alleine nicht getan. Zumindest nicht im Selbstverständnis der ÖBB. In dieses spielt auch noch der Gedanke der Verantwortung hinein. Verantwortung gegenüber den Menschen, die die Bahn nutzen; Verantwortung gegenüber der Gesellschaft als solcher; Verantwortung gegenüber der Umwelt. Von alledem ist in Gesetzen keine Rede. Umso mehr ist es eine Selbstverständlichkeit, man könnte auch sagen, es liegt den ÖBB gleichsam im Blut, das mit dem Verantwortungsgefühl. Bisweilen geht es dabei scheinbar

nur um Details. Um Kleinigkeiten, die im Endeffekt dann einen Unterschied machen können. Zum Beispiel um die Sicherheit. Tagtäglich fahren Tausende SchülerInnen in ganz Österreich mit den ÖBB von ihrem Heimatort zur Schule und wieder zurück. Nun kann es gerade bei dieser Altersgruppe leicht dazu kommen, dass Gefahrenmomente rund um Bahnhöfe und ihre Gleisanlagen und Züge unterschätzt werden. Hier der Zeitdruck des Zuspätkommens oder ein Augenblick der Unachtsamkeit, da einer des Imponierens oder des Wetteiferns um ganz andere Aufmerksamkeiten, und es passiert, was nicht passieren soll, ein Unfall.

Die ÖBB setzen nun, denn mit Verbotsschildern alleine ist nichts erreicht, auf gezielte Maßnahmen, um die Jugendlichen im Alter zwischen zwölf und 14 Jahren zu erreichen. Indem an den Schulen Gefahrenpotenziale und das richtige Verhalten, also Sicherheitsbotschaften, vermittelt werden. Natürlich nicht im althergebrachten Frontalunterricht, sondern indem die Schülerinnen und Schüler in den Vortrag mit einbezogen werden. So, dass sie das richtige, das sichere Verhalten gleichsam spielerisch aufnehmen.

Sicherheit geben

Sicherheit ist ein vielfältiger Begriff. Sicher wollen, sicher müssen sich auch die Reisenden, die Kundinnen und Kunden der ÖBB fühlen. Um dieses Gefühl zu bestärken und zu verstärken, werden auf 175 Bahnhöfen Beleuchtungen getauscht, dunkle Ecken optisch aufgehellt, Wände und Decken freundlicher gestaltet und, wo sinnvoll und notwendig, auch Videoüberwachungen installiert. Vor allem aber werden mehr MitarbeiterInnen der ÖBB präsent sein. Denn nichts erhöht das Gefühl von Sicherheit mehr als Menschen, die man ansprechen, an die man sich wenden kann. Zumal wenn es sich um gut ausgebildete und motivierte Personen handelt. Aber, und das lehrt die Feierabend-TV-Quizshow „Die Millionenshow“, vertraut und in den Sprachgebrauch ist auch der Telefonjoker eingegangen. Den zieht man heute, wenn man einmal nicht mehr weiterweiß und wenn auch

Dr. Google keinen Rat zu geben in der Lage ist. Den Telefonjoker bieten die ÖBB nun ebenfalls an. Und zwar all jenen Passagieren, die angesichts eines Fahrkartenautomaten denn doch unsicher werden. Wie er denn zu bedienen sei, wo welche Taste, welches Feld auf dem Bildschirm zu berühren ist, wie man Fahrtziel und Bezahlung wählt. Das betrifft naturgemäß in erster Linie etwas ältere KundInnen, aber nicht nur. Der Telefonjoker am Kassenautomaten, der ist für alle da,

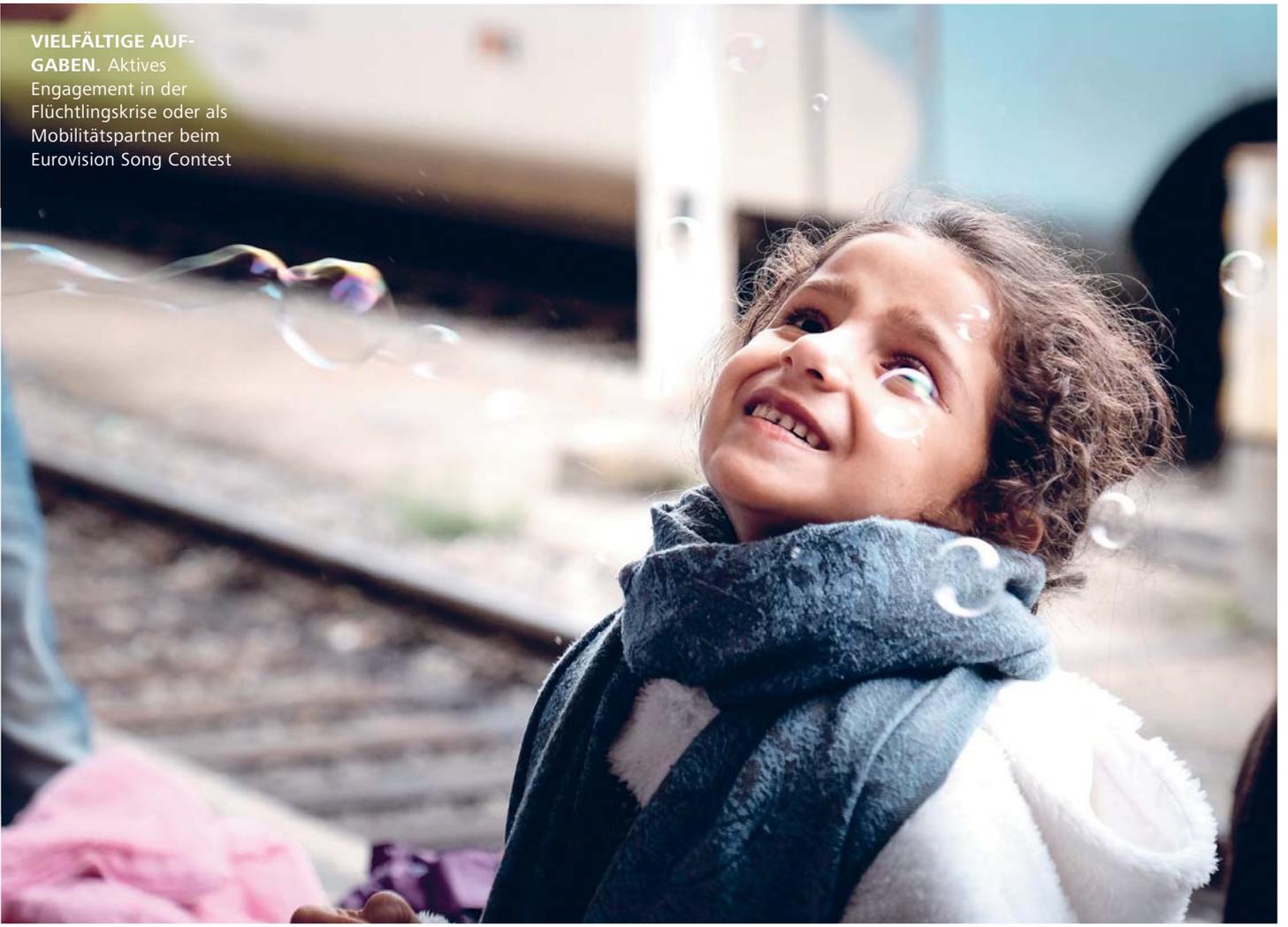
70.000

Menschen finden während der Flüchtlingskrise vorübergehend **Obdach in Gebäuden der ÖBB**. Insgesamt führen die ÖBB in dieser Zeit knapp 400 Sonderzüge und 1.300 Bustransporte, 300.000 Flüchtlinge werden transportiert.

»Das Geld wie auch die Ökologie haben mich zum Umstieg bewogen. Auch ärgere ich mich so nicht beim Autofahren.« **HANS WINKLER**



VIELFÄLTIGE AUFGABEN. Aktives Engagement in der Flüchtlingskrise oder als Mobilitätspartner beim Eurovision Song Contest



die da eine Frage haben, die eine Stimme brauchen, die ihnen durch das Menü zu navigieren hilft. Einfach, kompetent und unkompliziert. Es ist ja auch ein Telefonjoker, der immer hilft. Anders als in der Quizshow, wo er auch irren kann.

Barrierefrei und komfortabel

Hilfestellungen, kleine wie große, die sind essenziell für einen Mobilitätsdienstleister wie die ÖBB. Mobilität, die Möglichkeit, sich von A nach B zu bewegen, das ist ein wesentlicher Aspekt der Teilhabe am gesellschaftlichen Leben. Aus dieser Überlegung heraus ist es für ein Unternehmen wie die ÖBB geradezu eine innere Verpflichtung, so vielen Menschen wie möglich ihre Dienstleistungen zugänglich zu machen. Ohne Ausnahme.

Barrierefreiheit ist das Stichwort. Es ist nicht nur ein Stichwort. Barrierefreiheit ist ein Programm, das auch in Gesetzestexte, in klar definierte Bestimmungen eingeflossen ist. Es ist ein Prozess, der Zeit benötigt, um umgesetzt zu werden. Die ÖBB arbeiten seit Jahren daran, auch für Menschen mit Behinderungen zugänglicher zu werden. Indem in Bahnhöfen Lifte eingebaut werden, indem Zuggarnituren barrierefrei geplant und montiert werden. Allein in den letzten Jahren wurden 27 Millionen Euro in den Umbau des



BARRIEREFREI. Seit 2005 hat sich die Anzahl der Fahrgäste mit Beeinträchtigungen versechsfacht

bestehenden Wagenmaterials investiert, Neuanschaffungen sind a priori barrierefrei. Seit 2006 werden auch ausschließlich barrierefreie Busse angeschafft. Und wo auf Nahverkehrsrouten doch noch nicht ausschließlich barrierefrei Züge verkehren, dort bieten eigens bereitgestellte Taxis Abhilfe.

Die Verbesserungen werden wahr- und angenommen. Waren im Jahr 2005 lediglich 2.500 KundInnen der ÖBB Menschen mit Behinderungen, so erhöhte sich ihre Zahl bis 2015 auf 15.000. Wobei die Barrierefreiheit eigentlich viel weiter greift. Barrierefreie Bahnhöfe kommen letztlich allen zugute. Älteren Personen ebenso wie Familien mit Kindern, Personen mit Sportverletzungen ebenso wie Passagieren, die schwer an ihrem Gepäck tragen. Derzeit sind 180 Stationen und Bahnhöfen österreichweit barrierefrei. 2025 werden es 270 Stationen sein, die dann in jeder Hinsicht komfortabel sein werden. Um Mobilität ohne Einschränkung zu ermöglichen. So, wie es der Gesetzgeber vorsieht, wie es die ÖBB seit Jahren gezielt vorantreiben.

Nachhaltig umweltbewusst

Verantwortung gegenüber den Menschen, das bedeutet auch Verantwortung gegenüber der Umwelt. Das eine bedingt das andere. Nun sind die ÖBB an sich ein umweltfreundliches Unternehmen. Dafür steht allein schon die Tatsache, dass jährlich 459 Millionen Fahrgäste, und davon 238 Millionen mit der Bahn, befördert werden. Das trägt ganz wesentlich dazu bei, dass der österreichische Ausstoß an Treibhausgasen gesenkt wird. Das lässt sich auch beziffern: Jeder mit den ÖBB zurückgelegte Personenkilometer spart 0,156 Gramm CO₂ ein. Wenig? Mitnichten. Denn im Schnitt bewegen sich rund 350 Züge auf dem rund 4.900 Kilometer langen Schienennetz der ÖBB. Nimmt man nun Personen, Züge, Fahrten und Kilometer und kumuliert sie, dann ergibt das die stolze Summe von gut 10,7 Milliarden Personenkilometern pro Jahr.

Wesentlich ist, dass drei Viertel des ÖBB-Schienennetzes elektrifiziert sind, dass der Bahnstrom in Österreich zu 92,1 Prozent aus erneuerbaren Energieträgern gewonnen wird. Und vergleicht man nun die Leistung der Züge mit jener von Pkw und Lkw, dann werden mit allen Kilometern, die Personen oder Güter in einem Jahr mit der Bahn zurücklegen, rund drei Millionen Tonnen CO₂ eingespart. Die ÖBB machen diesen Effekt

»Ich greife auf das Auto nur zurück, wenn es nicht anders geht und die Entfernung so groß ist, dass ich nicht mit dem Rad fahren kann.« **RAFAEL SCHÖNBORN**





AKTIV. Ein Projekt der Caritas unterstützt Unterstandslose an Bahnhöfen in der kalten Jahreszeit

für ihre KundInnen greifbar. Mit den Green Points. Jede und jeder Bahnreisende kann auf jeder Fahrt mittels App diese Green Points sammeln.

Notquartier und Suppenküche

Es sind, wie man sieht, oftmals die kleinen Dinge, die viel bewegen können. Selbstverständlichkeiten also, die ohne großen Aufwand, aber mit nachhaltigem Effekt erreicht werden können. Für die Umwelt, für die Menschen.

In gewisser Weise sind auch Bahnhöfe Biotope. Die werden nicht nur von ankommenden, abfahrenden und von arbeitenden Menschen frequentiert, sie sind auch oft genug ein Ort, an dem sich obdachlose Menschen aufhalten. Zumal dann, wenn es kalt wird. Seit 2012 stellen die ÖBB im Winter beheizte Räume als Notquartiere für Obdachlose zur Verfügung. In Wien, Wiener Neustadt, Linz, St. Pölten, Graz, Salzburg und Innsbruck stehen solche Räumlichkeiten zur Verfügung, die von den Sozialhilfeorganisationen betreut werden und in

die wohnungslose Menschen einquartiert werden können. Wobei, mit einem Obdach alleine ist es oft nicht getan. So kommen auch Suppenküchen zum Einsatz. Ganz selbstverständlich und ohne großes Aufsehen aus dem Verantwortungsbewusstsein eines großen österreichischen Unternehmens gegenüber allen Teilen der Gesellschaft heraus. Das prägt und das lässt die ÖBB und ihre MitarbeiterInnen auch in Ausnahmesituationen zur Höchstform auflaufen. Als im August 2015 Tausende Flüchtlinge über Österreich weiter nach Deutschland streben, mobilisieren die ÖBB innerhalb kürzester Zeit alle verfügbaren Ressourcen und Kapazitäten, um die Flüchtlinge nicht nur zu transportieren, sondern auch gemeinsam mit Polizei, Rettungsdiensten, NGOs und ungezählten freiwilligen HelferInnen zu versorgen. Und dabei den Normalbetrieb der Bahn in gewohnter Qualität und in vollem

Umfang aufrechtzuerhalten. Insgesamt führen die ÖBB in dieser Zeit knapp 400 Sonderzüge und 1.300 Bustransporte, 300.000 Flüchtlinge werden transportiert und

179

Stationen und Bahnhöfe sind österreichweit barrierefrei. **2025 werden es 270 Stationen sein.** Um Mobilität ohne Einschränkung weiterzuverbessern, wurden allein in den letzten Jahren auch 27 Mio. Euro in den Umbau des bestehenden Wagenmaterials investiert.

70.000 Menschen finden vorübergehend ein Obdach in einem ÖBB-Gebäude. Die Leistungen der MitarbeiterInnen gingen weit über das hinaus, was im Rahmen des Normalen verlangt werden darf. Infrage stellten sie alle ihre Hilfe und ihr Engagement

nicht. „Rot-Weiß-Rot zeigt sich hier von der schönsten Seite“, sagt Bundespräsident Heinz Fischer bei seinem Besuch am Wiener Westbahnhof. Er ist bei Weitem nicht der Einzige, der Lob und Anerkennung äußert. Quer durch politische Parteien, Religionsgemeinschaften, NGOs, nationale und internationale Medien werden die Leistungen der HelferInnen und der ÖBB gewürdigt – die einmal mehr ihre Verantwortung gegenüber Österreich gelebt haben.

»Öffentlicher
Verkehr ist
ganz wichtig
für unsere
Gesellschaft.«

Corporate Governance

Transparenz. Der rechtliche und faktische Ordnungsrahmen für die Leitung und Überwachung der Geschäftstätigkeit des ÖBB-Konzerns.

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). Die letzte externe Evaluierung der Einhaltung der Regeln bzw. Abweichungen zum – damals noch – Österr. Corporate Governance Kodex datiert aus 2012.

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 – der Satzung und dem Gesetz 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 den Punkten 12 und 13 des B-PCGK sollen alle dem Kodex unterliegenden Unternehmen einen eigenen Corporate-Governance-Bericht erstellen und im Internet veröffentlichen. Der ÖBB-Konzern erstellt diesen Bericht 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. European Contract Logistics - Austria 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

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. ÖBB-Technische Services GmbH
 - f. ÖBB-Produktion GmbH
 - g. Rail Cargo Logistics-Czech Republic s.r.o.
 - h. Rail Cargo Logistics s.r.o.
 - i. Rail Cargo Operator-ČSKD s.r.o.
 - j. Rail Cargo Terminal-Praha s.r.o. (vormals RCA Terminal s.r.o.)
 - k. Rail Cargo Carrier-Czech Republic s.r.o.
 - l. Rail Cargo Carrier-Germany GmbH
 - m. Rail Cargo Hungaria Zrt
 - n. und weitere Gesellschaften im europäischen Ausland

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.

ENTSPRECHENSERKLÄRUNG/ ABWEICHUNGEN

Der B-PCGK wird im ÖBB-Konzern angewandt und nach Maßgabe der Ausführungen in diesem Bericht eingehalten. Bereits in den Vorjahren haben die ÖBB die Regeln des Österreichischen Corporate Governance Kodex freiwillig eingehalten.

Im Bereich der ÖBB-Infrastruktur AG haben die Elisabethstraße 9 Projektentwicklung GmbH & Co KG, die Gauer mannngasse 2-4 Projektentwicklung GmbH & Co KG und die WS Service GmbH den B-PCGK nicht implementiert. Dies insbesondere, da die beiden vorgenannten Projektgesellschaften lediglich zum Zweck der Liegenschaftsentwicklung gegründet wurden und dementsprechend Vermietungen und Projektentwicklungen durchführen. Dies erfolgt auch nicht durch eigenes Personal, sondern durch die beauftragte ÖBB-Immobilienmanagement GmbH. Bei der WS Service GmbH wurde die analoge Anwendung der „Governance-Struktur“ des Minderheitsgesellschafters vereinbart.

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 ist für 2016 ff. beabsichtigt, soweit dem nicht nationale Bestimmungen entgegenstehen.

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

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.

* Die nachfolgenden Seiten enthalten einen Auszug aus dem Corporate-Governance-Bericht. Der vollständige Bericht ist auf unserer Internetseite unter www.oebb.at/cg2015 verfügbar.

Regel	Beschreibung	L/C*	Konzerngesellschaft	Abweichung / Kommentierung
8.3.3.2	Ausschluss einer Haftpflichtversicherung für grobe Fahrlässigkeit und Vorsatz Selbstbehalt von mindestens 10% des Schadens bis zur Höhe des Eineinhalbfachen der jährlichen Vergütung des verantwortlichen Mitglieds der Geschäftsleitung Angemessener Selbstbehalt für Mitglieder des Überwachungsorgans	L C C	alle	Der ÖBB-Konzern hat für Organmitglieder und leitende Angestellte eine Haftpflichtversicherung abgeschlossen. Diese deckt neben leichter Fahrlässigkeit auch grobe Fahrlässigkeit ab (Vorsatz ist nicht versicherbar). Ein Selbstbehalt wurde nicht vereinbart. Der bestehende Umfang des Versicherungsschutzes soll derzeit nicht geändert werden. Diese Entscheidung basiert auf einer Expertenanalyse und kritischen Würdigung der Regel, auch unter Beachtung entsprechender Fachartikel.
11.2.1.2	Paritätische Zusammensetzung des Überwachungsorgans mit Frauen und Männern	C	Mungos Sicher und Sauber GmbH, ČSAD AUTOBUSY České Budějovice a.s. und einige ausländische Gesellschaften des Teilkonzerns Rail Cargo Austria	Bei Mungos Sicher und Sauber GmbH, ČSAD AUTOBUSY České Budějovice a.s. sowie einigen ausländischen Gesellschaften des Teilkonzerns Rail Cargo Austria wird dies 2015 nicht erfüllt.
11.2.1.3	Mitglieder des Überwachungsorgans sollen nicht mehr als 6 Mandate in Überwachungsorganen gleichzeitig wahrnehmen	C	ÖBB-Holding AG, ÖBB-Personenverkehr AG, Rail Cargo Austria AG	Ein Mitglied der Aufsichtsräte der genannten Gesellschaften hält mehr als 6 Mandate, eines davon auch bedingt durch mehrere Mandate im Konzern zur Ausübung einer zweckmäßigen Konzernüberwachung (aktienrechtlich gem. § 86 Abs. 3 AktG als sog. Öffnungsklausel zulässig).
11.6.7	Verbot für Mitglieder des AR, gleichzeitig Mitglied der Anteilseignerversammlung zu sein	L	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.
12.3.1	Die Gesamtvergütungen der Mitglieder der Geschäftsleitung sind nach Maßgabe der Regel 13.2 individualisiert, aufgeteilt nach erfolgsunabhängigen und erfolgsbezogenen Komponenten unter Namensnennung darzustellen.	L	alle	Eine individuelle Offenlegung der Vergütung jedes Mitglieds des Vorstandes/der Geschäftsführung erfolgt nicht, da in den laufenden Verträgen mit diesen Organmitgliedern keine Zustimmung hierfür enthalten ist. Angegeben werden die Gesamtvergütungen der Geschäftsleitungen.

* Der Kodex enthält zwingende Regeln, die mit L 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 IM ÜBERWACHUNGSORGAN 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 die Förderung der Chancengleichheit und der besseren Vereinbarkeit von Beruf und Betreuungspflichten durch spezielle Programme. Zehn regionale Gleichstellungsbeauftragte begleiten und unterstützen KollegInnen, wenn diese sich z. B. aufgrund des Geschlechts, der ethnischen Zugehörigkeit, der sexuellen Orientierung oder des Alters übervorteilt oder ungerecht behandelt fühlen. Ein Gleichstellungsgremium unterstützt die Arbeit der regionalen Gleichstellungsbeauftragten und sorgt für deren kontinuierliche Qualifizierung.

Um das strategische Ziel, die Vielfalt zu erhöhen und den Frauenanteil zum Beispiel bei Neuaufnahmen bis 2020 auf 20 Prozent zu heben, zu erreichen, 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 Berufs- und Privatleben wie das Audit „berufundfamilie“, Kinderbetreuung in betriebsnahen Kindergärten Timi's Mini MINTs mit Schwerpunkt in den Fächern Mathematik, Information, Naturwissenschaft und Technik oder die stundenweise Kinderbetreuung durch Flying Nannies beginnen zu greifen. Bei den Weiterbildungsprogrammen der ÖBB akademie beträgt der Frauenanteil inzwischen bereits über 25%.

ÖBB-HOLDING AG

VORSTAND

Name	Geburtsjahr	Erstbestellung	Ende Funktionsperiode
Mag. Christian Kern	1966	07.06.2010	30.06.2019
Mag. Josef Halbmayer MBA	1955	01.11.2008	31.10.2017

CURRICULUM VITAE

Mag. Christian Kern	Studium der Kommunikationswissenschaften an der Universität Wien; postgraduale Ausbildung et al., Managementzentrum St. Gallen (Schweiz). Seit 2010 CEO der ÖBB-Holding AG, davor Mitglied des Vorstandes der Österreichischen Elektrizitätswirtschaft AG (Verbund AG).
Mag. Josef Halbmayer MBA	Studium der Betriebswirtschaftslehre, Johannes Kepler Universität Linz; Absolvent Master of Business Administration an der University of Toronto (Kanada). Seit 2008 Mitglied des Vorstandes der ÖBB-Holding AG (CFO), davor Mitglied des Vorstandes der ÖBB-Personenverkehr AG, Mitglied des Vorstandes der Wiener Privatbank Immobilieninvest AG und der Österreichischen Post AG.

Externe Aufsichtsratsmandate oder vergleichbaren Funktionen, die in diesem Bericht nicht angeführt sind:

Mag. Christian Kern:

- Aufsichtsratsmitglied der FK Austria AG

Diese Funktion ist vom Aufsichtsrat genehmigt.

ARBEITSWEISE UND GESCHÄFTSVERTEILUNG

In der Geschäftsordnung sind die Geschäftsverteilung und die Zusammenarbeit des Vorstands geregelt. Die Geschäftsordnung beinhaltet darüber hinaus 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:

Mag. Christian Kern	Mag. Josef Halbmayer MBA
Konzernstrategie und Unternehmensentwicklung, strategisches Konzernpersonalmanagement, Konzernkommunikation und Public Affairs, Konzernrecht und Vorstandssekretariat, Systemtechnik und Konzernproduktion, strategischer Konzerneinkauf	Konzernrechnungswesen, -bilanzierung und Steuern, Konzerncontrolling, Konzernfinanzen, strategisches Konzern-IT-Management
Compliance, Konzernrevision	

Mag. Christian Kern 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 2015 gewährten variablen Bezüge für das Geschäftsjahr 2014.

Fixe Bezüge	Variable Bezüge	Gesamtbezüge
831	482	1.313

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 AUFSICHTSRATES

Name	Geburtsjahr	Erstbestellung	Ende Funktionsperiode
Mag. Brigitte Ederer Vorsitzende seit 11.09.2014	1956	28.02.2014	Hauptversammlung 2020
Dr. Kurt Weinberger erster Stellvertreter der Vorsitzenden	1961	29.06.2015	Hauptversammlung 2020
KR Mag. Dr. Ludwig Scharinger erster Stellvertreter der Vorsitzenden	1942	25.06.2012	29.06.2015
DI Herbert Kasser zweiter Stellvertreter der Vorsitzenden	1964	27.04.2007	Hauptversammlung 2020
KR Kurt Eder	1946	13.08.2008	29.06.2015
Herbert Willerth	1950	29.06.2015	Hauptversammlung 2020
Dr. Gertrude Tumpel-Gugerell	1952	18.08.2011	Hauptversammlung 2020
Dr. Leopold Specht	1956	27.04.2007	Hauptversammlung 2020
Lic. rer. pol. Paul Blumenthal	1955	18.01.2010	Hauptversammlung 2020
Roman Hebenstreit Belegschaftsvertreter, dritter Stellvertreter der Vorsitzenden	1971		Entsendung auf unbestimmte Zeit
Gottfried Winkler Belegschaftsvertreter	1956		Entsendung auf unbestimmte Zeit
Mag. Andreas Martinsich Belegschaftsvertreter	1964		Entsendung auf unbestimmte Zeit
Günter Blumthaler Belegschaftsvertreter	1968		Entsendung auf unbestimmte Zeit

Prüfungsausschuss:

Dr. Gertrude Tumpel-Gugerell (Vorsitzende)
 DI Herbert Kasser (Stellvertreter der Vorsitzenden)
 Mag. Brigitte Ederer
 Dr. Kurt Weinberger
 Roman Hebenstreit
 Mag. Andreas Martinsich

AUFSICHTSRATSVERGÜTUNG

Den KapitalvertreterInnen in Aufsichtsräten inländischer ÖBB-Konzernunternehmen, ausgenommen Mitgliedern der Geschäftsleitung und DienstnehmerInnen von ÖBB-Konzernunternehmen, gebührt gemäß Beschluss der ordentlichen Hauptversammlungen 2015 eine Vergütung im Ausmaß und Umfang der nachstehenden Ausführungen. Soweit Mitglieder des Aufsichtsrates BundesbeamtlInnen sind, werden deren Vergütungen auf das Konto des Bundesministeriums für Finanzen überwiesen. Die BelegschaftsvertreterInnen erhalten keine Aufsichtsratsvergütung.

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

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

Anzahl Sitzungen 2015 (Aufsichtsrat, Präsidium, Ausschüsse): 15

»Es ist einfach
die gemüt-
lichste Art
zu pendeln
für mich.«

Konzernlagebericht

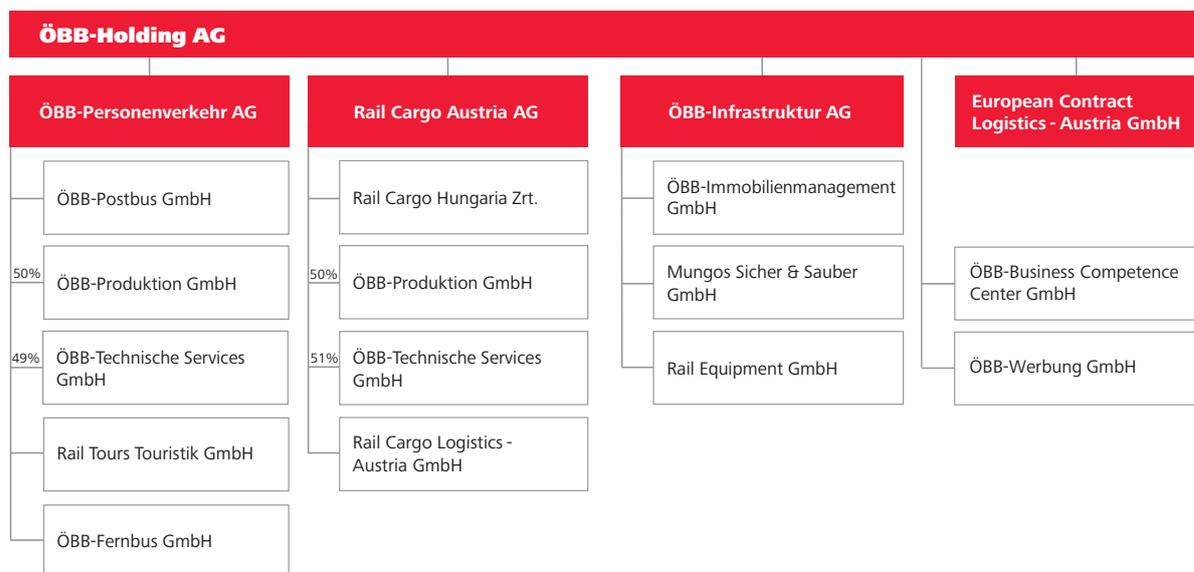
Einblick & Ausblick. Der Geschäftsverlauf des ÖBB-Konzerns samt seinen Teilkonzernen im Jahr 2015 sowie Ausblick und Entwicklungschancen.

Konzernlagebericht

Dieser Lagebericht ergänzt den gemäß § 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 31.12.2015 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, welche zum 31.12.2015 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 gem. § 245 (5) 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 Aktiengesellschaft wird zum Firmenbuch unter FN 71396 w beim Handelsgericht Wien eingereicht.

A. Struktur und Beteiligungen

ÖBB-Konzernstruktur



Stand: 31. Dezember 2015
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 (fortan „AG“), 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) verwaltet.

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 European Contract Logistics - Austria 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 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 Angebotes, 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. Um die Position der ÖBB als umfassender Mobilitätsdienstleister auszubauen, wurde im Oktober 2015 die Gründung der ÖBB-Fernbus GmbH beschlossen. Diese soll künftig Fernbusangebote optimal mit Zugangeboten verknüpfen und so neue KundInnen ansprechen. Der operative Start ist für Sommer 2016 geplant.

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 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-Gesellschaft mbH bieten Leistungen in den Bereichen Traktion und Instandhaltung von Schienenfahrzeugen an.

Der Teilkonzern **ÖBB-Infrastruktur** betreibt in Österreich 1.097 Verkehrsstationen (Güter- und Personenverkehr) sowie die Schieneninfrastruktur, die neben konzernfremden Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) insbesondere von Unternehmen der Teilkonzerne ÖBB-Personenverkehr und Rail Cargo Austria genützt werden.

Um den Informationsgehalt zu erhöhen, wird in einigen Abschnitten dieses Lageberichts auf die Entwicklungen und Aspekte der Teilkonzerne gesondert eingegangen.

Anzahl der Beteiligungen nach Teilkonzernen

	Teilkonzern			
	ÖBB-Personenverkehr	Rail Cargo Austria	ÖBB-Infrastruktur	ÖBB-Konzern inkl. sonst. G.*
Beteiligungen >50%	7	41	23	81
<i>davon im Ausland</i>	1	34	0	39
Beteiligungen 20–50%	3	16	3	23
<i>davon im Ausland</i>	0	12	1	14
Beteiligungen <20%	3	4	4	11
<i>davon im Ausland</i>	3	4	1	8
Summe	13	61	30	115
<i>davon im Ausland</i>	4	50	2	61

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

In der **Beteiligungsübersicht in den Erläuterungen zum Konzernabschluss** 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 61 Gesellschaften in 18 Ländern, die ihren Sitz in folgenden Staaten haben: Ungarn (13), Tschechien (8), Italien (6), Rumänien (5), Slowenien (4), Belgien (3), Deutschland (3), Niederlande (3), Slowakei (3), Bulgarien (2), Griechenland (2), Kroatien (2), Polen (2) sowie je eine Beteiligung in Bosnien-Herzegowina, Russland, Schweiz, Serbien und Türkei.

Bericht über Zweigniederlassungen

Die Zweigniederlassungen der Rail Cargo Austria AG in Slowenien, Tschechien und Bulgarien werden voraussichtlich im 1. Halbjahr 2016 ihre Tätigkeit beenden. 2015 wurde die Errichtung von Zweigniederlassungen für mobile Serviceteams für technisches Service in Slowenien und Kroatien beschlossen, die noch in Aufbau sind.

B. Rahmenbedingungen und Marktumfeld

B.1. Konjunkturelle Rahmenbedingungen

Wirtschaftsentwicklung weltweit (Änderungen gegenüber dem Vorjahr in % real)

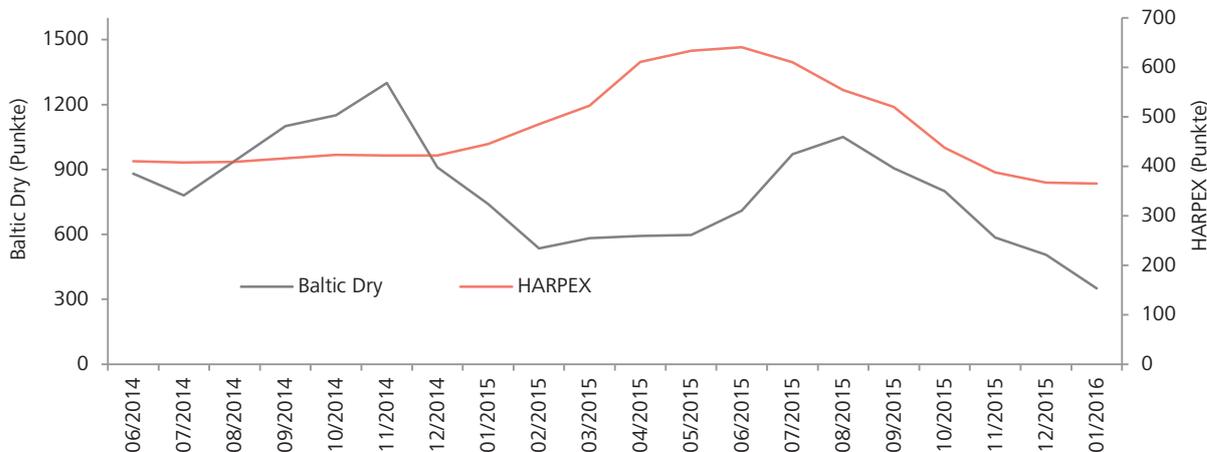
Brutto-Inlandsprodukt	2014	2015	2016
Eurozone	0,9	1,6	1,7
EU	1,4	1,9	1,9
USA	2,4	2,5	2,7
China	7,4	6,9	6,5
Welthandel	3,3	0,5	2,0

Quelle: EU-Kommission, Winterprognose 2015/16

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

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

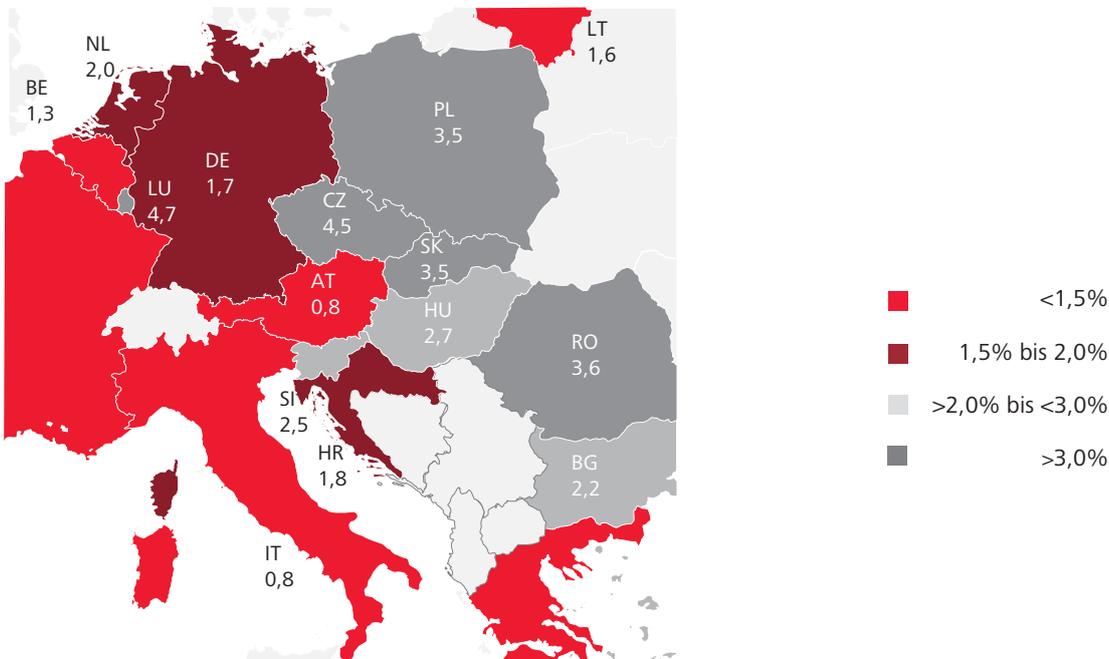
Schifffahrts-Indizes (Index-Punkte)



Quelle: Baltic Exchange, 13.01.2016 Harper-Pedersen, 13.01.2016

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

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



Quelle: EU-Kommission, Jänner 2016

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

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

Brutto-Inlandsprodukt	2014	2015	2016
RCG-Südosteuropa-Markt im Durchschnitt*	1,1	1,4	1,8
Bulgarien	1,5	2,2	1,5
Ungarn	3,3	2,7	2,1
Italien	-0,4	0,8	1,4
Slowenien	2,4	2,5	1,8
Tschechien	2,4	4,5	2,3
Rumänien	2,6	3,6	4,2

Quelle: EU-Winterprognose/Jänner 2016

*nach RCG-Transportleistungen gewichtet, inklusive Österreich

In den Märkten der Rail Cargo Group hat sich die wirtschaftliche Lage im Jahr 2015 gegenüber dem Vorjahr geringfügig verbessert. In Österreich, Deutschland, Italien, Slowenien, Serbien und Bulgarien sollte 2016 das BIP-Wachstum in der Größenordnung von 1,4 bis 2,0% liegen. In Tschechien, Kroatien und Ungarn wird mit Wachstumsraten zwischen 2,0% und 2,5% gerechnet. Über 3% Wirtschaftswachstum wird für die Slowakei, Polen, Rumänien und die Türkei erwartet.

Mit Ausnahme der Türkei (+7,5%) gab es im Jahr 2015 in den Märkten der Rail Cargo Group nur minimale und teilweise sogar negative Inflationsraten. Für 2016 werden überwiegend Inflationsraten von rd. 1% erwartet (Ausnahme: Türkei 8,2%). In Österreich wird eine Inflationsrate von 1,8% prognostiziert.

Die Konjunkturaussichten für Europa, die USA und China sind für 2016 verhalten positiv. Die Zentralbanken Japans, der USA und der Eurozone dürften auch 2016 ihre „Politik des billigen Geldes“ weiter verfolgen. Eine erste vorsichtige Abkehr erfolgte in den USA Mitte Dezember mit einer Anhebung des Leitzinssatzes um 0,25%-Punkte. Weiterhin niedrige Erdöl- und Rohstoffpreise dürften sich auch 2016 relativ wenig auf die europäische Wirtschaft auswirken. Positive Effekte werden durch geringere Nachfrage aus Schwellenländern weitgehend kompensiert.

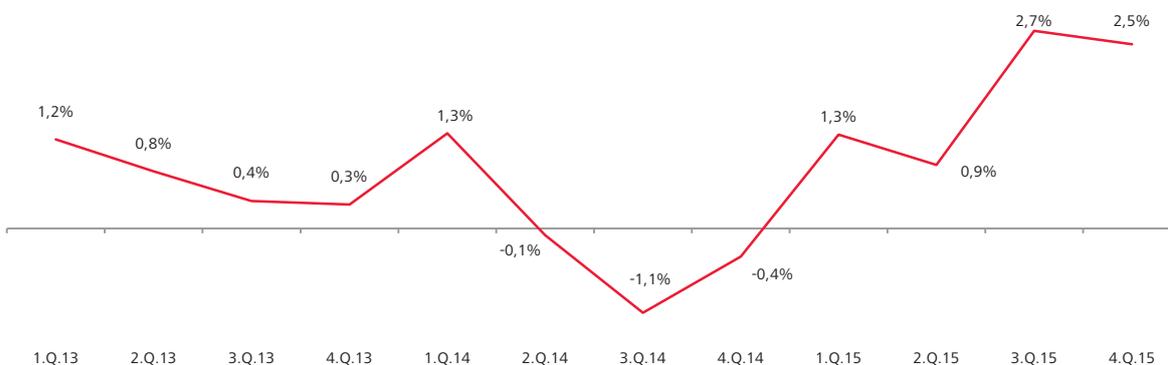
Kennzahlen und Prognosen zur Wirtschaftslage in Österreich

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

Quelle: WIFO, 13.01.2016, Konjunkturportal, Hauptergebnisse Dezember 2015
 *Veränderung der realen Importe der Partnerländer gewichtet mit österreichischen Exportanteilen

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

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



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

Kapitalmärkte und Staatshaushalt

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

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

¹ WIFO, Prognose für 2015 und 2016, 29.09.2015

B.2. Politische und regulatorische Rahmenbedingungen auf europäischer Ebene

Viertes Eisenbahnpaket

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

- **Weitere Öffnung des nationalen Eisenbahn-Personenverkehrsmarktes inklusive einer Änderung der Verordnung über gemeinwirtschaftliche Leistungsaufträge (1370/2007) (Public Service Obligation „PSO“):** Der derzeit vorliegende Kompromissvorschlag lässt verstärkt Direktvergaben zu. Außerdem regelt eine großzügige Frist (max. zehn, in Ausnahmefällen 15 Jahre nach Inkrafttreten) den Übergang vom alten zum neuen System. Überdies ist die Direktvergabe eine Dauermöglichkeit, sofern gewisse Leistungskennzahlen, wie die Steigerung der Qualität und/oder Kosteneffizienz im Vergleich zum Altvertrag, erfüllt werden können. Derzeit ist die Verordnung noch Gegenstand von Verhandlungen zwischen dem Europäischen Parlament, der Europäischen Kommission sowie den Mitgliedstaaten, sodass noch von Änderungen auszugehen ist. Diese Verordnung wird voraussichtlich 2017 in Kraft treten.
- **Richtlinie 2012/34/EU Unbundling von Bahninfrastruktur- und Eisenbahnverkehrsunternehmen („Governance“):** Der ursprüngliche Kommissionsentwurf ging von einer institutionellen Trennung des Infrastrukturbetreibers vom Eisenbahnverkehrsunternehmen aus. Der derzeit vorliegende Kompromissvorschlag lässt nunmehr sowohl getrennte Modelle als auch integrierte Unternehmen zu. Somit ist eine Beibehaltung der Struktur von integrierten Unternehmen weiterhin möglich (Holding-Struktur). Horizontale und vertikale Mandate hinsichtlich Vorstand und Aufsichtsrat sind eingeschränkt worden. Des Weiteren sind die sogenannten „chinese walls“ (massive Unabhängigkeitskriterien) auf die wesentlichen Funktionen (Trassenzuweisung und Benutzungsentgelthandhabung) reduziert worden. Als Kompromiss für die Aufrechterhaltung dieser Wahlmöglichkeit werden den Regulierungsbehörden mehr Kontrollrechte eingeräumt.
- **Weiterentwicklung der Rolle der Europäischen Eisenbahnagentur (ERA) hinsichtlich Vereinheitlichung der Fahrzeug-Zulassungen und Sicherheitsbestimmungen sowie Änderungen der Sicherheits- und Interoperabilitäts-Richtlinien:** Die technische Säule war in den Diskussionen relativ unstrittig. Vorgesehen sind als Neufassungen eine Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit und eine Richtlinie über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der EU sowie eine Verordnung über die Eisenbahnagentur der Europäischen Union (zwecks Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 881/2004). Mit diesen Maßnahmen sollen zum einen die Harmonisierung des Eisenbahnverkehrs in Europa weitergeführt und zum anderen Kompetenzen in Zulassungsfragen von Fahrzeugen vereinheitlicht und auf die Europäische Eisenbahnagentur (ERA) übertragen werden. Die Verhandlungen zwischen Europäischer Kommission, Europäischem Parlament und Europäischem Rat werden im Frühjahr 2016 einer Einigung zugeführt werden.

Überarbeitung des Weißbuches Verkehr

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

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

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

CER Chairmanship

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

Connecting Europe Facility (CEF Call)

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

B.3. Marktumfeld

Marktumfeld Personenverkehr

Nach einer vorläufigen Schätzung der Entwicklung des gesamten Bahn-Personenverkehrs in Österreich lässt sich das Wachstum im Jahr 2015 mit rd. 1,5% (Zuwachs in Personenkilometern) beziffern. Die Zahl der Fluggäste ist 2015 um 0,3% zurückgegangen. Der Pkw-Bestand hat ähnlich wie in den Vorjahren um etwas mehr als 1% zugenommen.

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

Personenverkehr	2013	2014	2015
alle Bahnunternehmen (Personenkilometer)	5,2	1,5	1,5 *
Luftverkehr (Fluggäste)	-0,9	2,2	-0,3 **
Pkw-Bestand	1,2	1,2	1,1

*vorläufige Schätzungen für 2015, **vorläufige Schätzung für 2015, ohne Transitpassagiere
Quelle: Statistik Austria, BMVIT, ÖBB-Personenverkehr, eigene Berechnungen

Der Wettbewerb auf dem Schienennetz der ÖBB blieb auch 2015 im Wesentlichen auf die Verbindung Wien–Salzburg beschränkt. Der Marktanteil der ÖBB ist nach eigenen Schätzungen 2015 von 88,2% auf etwa 87% des inländischen Bahn-Personenverkehrs (Personen-Kilometer) gesunken.

Durch die Liberalisierung des Linienverkehrs von Fernbussen in Deutschland hat sich der Wettbewerb durch Fernbusse deutlich verstärkt. Innerhalb Österreichs werden seitens privater Fernbus-Linien Verbindungen zwischen Wien–Graz (neun bis 13 Buskurse pro Richtung) und Linz–Graz (drei bis vier Buskurse pro Richtung) angeboten. Im grenzüberschreitenden Verkehr fokussiert sich der Wettbewerb bereits seit mehreren Jahren auf Verbindungen nach Ost- und Süd-Ost-Europa.

Mitfahrzentralen haben sich zu relevanten Wettbewerbern des Personenverkehrs entwickelt. In den vergangenen zehn Jahren ist die Mitgliederzahl der in Deutschland und Österreich führenden Mitfahrzentralen auf das Zwanzigfache – etwa sieben Millionen – gestiegen. Gleichzeitig hat die Anzahl der dort gebuchten Mitfahrten auf das Dreißigfache zugenommen. Zu den Mitfahrzentralen kommt eine wachsende Zahl von Facebook-Gruppen, über die Pkw-Mitfahrten auf bestimmten Strecken angeboten werden. Für 2015 kann die Verkehrsleistung, die durch organisiertes Mitfahren erbracht wird, auf etwa eine halbe Milliarde Personenkilometer geschätzt werden, was rd. 10% der Verkehrsleistung des Bahn-Fernverkehrs entspricht.

Marktumfeld Güterverkehr

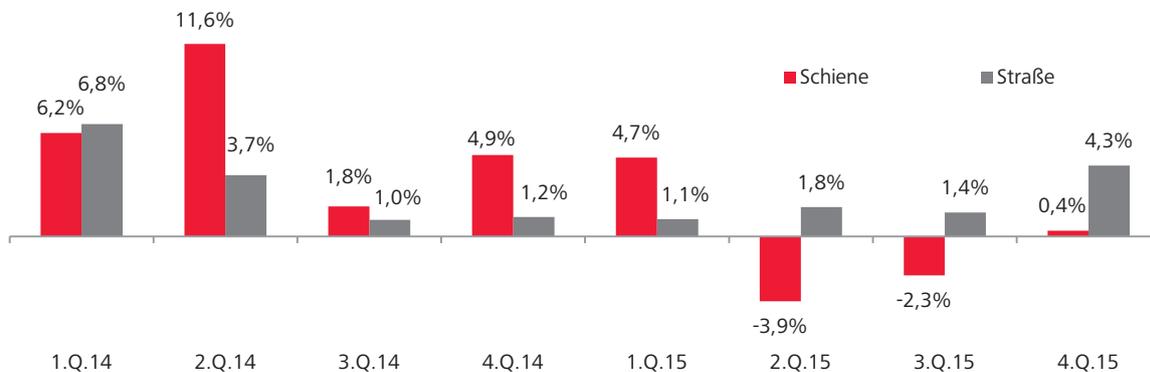
Kenngrößen des Güterverkehrs in Österreich (Änderung gegenüber dem Vorjahr in %)

Güterverkehr	2013	2014	2015*
alle Bahnunternehmen (Netto-Tonnenkilometer)	-1,1	4,6	-0,3
Straße (Tonnenkilometer)**	1,5	2,9	2,1
Lkw-Neuzulassungen	2,0	2,4	2,1
davon schwere Lkw***	-0,4	0,3	0,0

*vorläufige Schätzungen für 2015, **Abschätzung auf Basis von ASFINAG-Verkehrszählungsdaten, ***N2 + N3 + Sattelzugfahrzeuge
Quelle: Statistik Austria, BMVIT, ASFINAG, RCA

Nach vorläufigen Daten dürfte im Jahr 2015 die Güter-Transportleistung auf Straße und Schiene in Summe gegenüber 2014 um etwa 1,4% gestiegen sein. Wie angesichts des deutlich gesunkenen Dieselpreises nicht anders zu erwarten war, wurde Transportleistung von der Schiene auf die Straße verlagert. In Tonnenkilometern gemessen ist der Schienenverkehr geringfügig gesunken, während der Straßenverkehr um 2,1% gestiegen ist. Die Angaben für die Straße sind von Zählungen des Lkw-Verkehrs auf dem hochrangigen Straßennetz abgeleitet. Die Angaben für die Schiene beinhalten eine vorläufige Schätzung für die Entwicklung der Transportleistung privater Güterbahnen. Nach einem geringfügigen Anstieg im Jahr 2014 ist damit der Anteil der Bahnen am Güter-Landverkehr (ohne Rohrleitungen) im Jahr 2015 wieder leicht auf 31,4% zurückgefallen.

Entwicklung der Güter-Transportleistung auf Straße und Schiene im Jahr 2014 und 2015 in Österreich (Änderung gegenüber dem Vorjahresquartal)

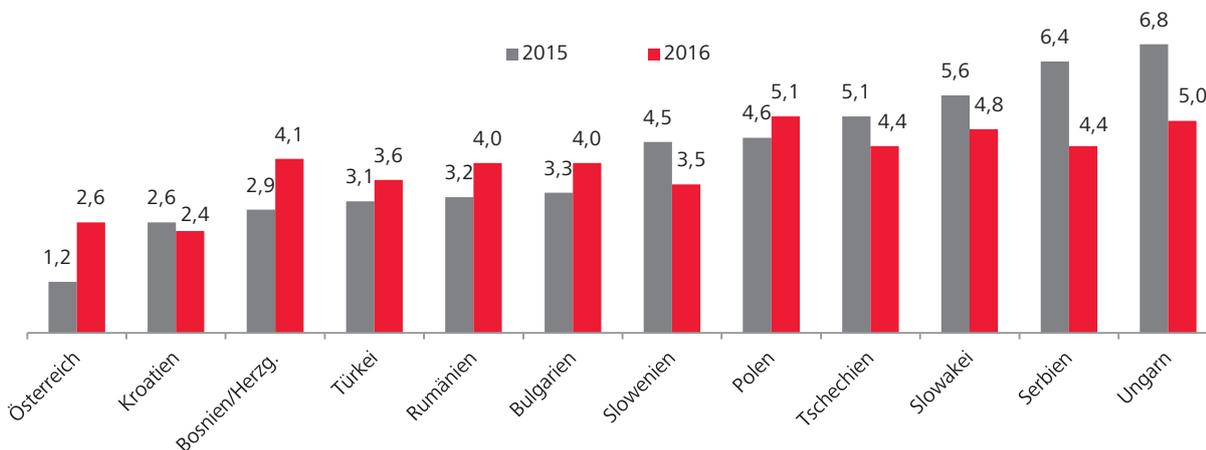


Quelle: ASFINAG, ÖBB/RCA, SCG, Statistik Austria, eigene Berechnungen und Schätzungen

In Italien, Ungarn und der Türkei war der Schienengüterverkehr 2015 gegenüber dem Vorjahr rückläufig. Stagnierend war er in Österreich, Deutschland und der Slowakei. Leichte Zuwächse gab es in Polen, Rumänien, Slowenien und Tschechien. Deutliche Zuwächse waren in Kroatien und Bulgarien zu verzeichnen.²

Der Marktanteil der Rail Cargo Group an der Güter-Transportleistung der Bahnen lag in Österreich im Jahr 2015 bei etwa 77,5%.³ In Ungarn kann der Anteil mit etwa 60% und in Slowenien mit etwa 12% beziffert werden. Noch relativ gering ist der RCG-Marktanteil in Tschechien mit etwa 2,5% und in Italien mit etwa 3,5%.⁴

Entwicklung und Prognose der Industrieproduktion in RCG-Märkten (Änderung gegenüber dem Vorjahr in %)



Quelle: Consensus Economics – Eastern Europe 1/2016, WIFO 1/2016

² Eurostat 2016, Railway transport – Goods transported, quarterly data (million tkm), vorläufige Zahlen bis einschließlich 3. Quartal

³ SCG Schienen Control Bericht 2014, eigene Schätzung für 2015

⁴ eigene Schätzung auf Basis von RCG-Transportleistungen und nationalen Bahn-Transportleistungen

Das Güter-Aufkommen der Bahn wird entscheidend von der industriellen Produktion beeinflusst. In Österreich ist die Industrieproduktion von Mitte 2013 bis zur Jahresmitte 2015 kaum gewachsen. Erst ab dem 3. Quartal setzte ein nennenswerter Anstieg gegenüber den Vorjahresquartalen ein. Wesentlich günstiger entwickelte sich die Industrie in anderen Märkten der Rail Cargo Group. In Ungarn, der Slowakei, Tschechien, Polen und Slowenien wurden 4% Wachstum überschritten⁵. Laut Vorhersagen sollte sich 2016 ein ähnliches Bild ergeben. Zudem sollte dann auch in Österreich das Wachstum der Industrieproduktion wieder über 2% liegen.

Im Jahr 2015 hat sich der Rückgang der Dieselpreise negativ auf den Marktanteil der Schiene ausgewirkt. Weil nicht von einer nennenswerten weiteren Änderung der Treibstoffpreise auszugehen ist, sollte die Schiene ihren Marktanteil im kommenden Jahr zumindest behaupten können.

Marktumfeld Teilkonzern ÖBB-Infrastruktur

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

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

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

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

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

C. Wirtschafts- und Prognosebericht

C.1. Umsatzentwicklung

Struktur der Umsatzerlöse nach Teilkonzernen	Veränderung			
in Mio. EUR	2015	2014	Veränderung	in %
Teilkonzern ÖBB-Personenverkehr	1.991,4	1.940,4	51,0	3%
Teilkonzern Rail Cargo Austria	2.058,6	2.073,1	-14,5	-1%
Teilkonzern ÖBB-Infrastruktur	2.044,0	2.176,1	-132,1	-6%
ÖBB-Holding AG und sonstige Gesellschaften	1.340,1	1.338,3	1,8	0%
Abzüglich Konsolidierung Teilkonzerne	-2.261,9	-2.257,8	-4,1	0%
Umsatzerlöse gem. Konzernabschluss	5.172,2	5.270,1	-97,9	-2%
Summe sonstiger Erträge (konsolidiert)	1.173,2	1.084,8	88,4	8%
Gesamterträge	6.345,4	6.354,9	-9,5	0%
Gesamterträge je MitarbeiterIn in TEUR	154	155	-1	-1%

⁵ Consensus Economics – Eastern Europe 1/2016, WIFO 1/2016

Trotz eines Anstieges des durchschnittlichen Personalstandes von 41.083 auf 41.150 MitarbeiterInnen blieb die Kennzahl Gesamterträge pro MitarbeiterIn⁶ mit rd. 154 TEUR (Vj: rd.155 TEUR) gegenüber dem Vorjahr nahezu konstant. Der Auslandsanteil an den konsolidierten Konzernumsatzerlösen beträgt mit rd. 1.162,6 Mio. EUR (Vj: rd. 1.168,2 Mio. EUR) wie im Vorjahr etwa 22%.

Umsatzentwicklung des Teilkonzerns ÖBB-Personenverkehr

Überblick	2015	2014	Veränderung	Veränderung in %
Umsatzerlöse in Mio. EUR	1.991,4	1.940,4	51,0	3%
<i>davon Verkehrsdienstbestellungen des Bundes</i>	<i>644,8</i>	<i>635,6</i>	<i>9,2</i>	<i>1%</i>
<i>davon Verkehrsdienstbestellungen der Länder und Gemeinden</i>	<i>285,8</i>	<i>290,5</i>	<i>-4,7</i>	<i>-2%</i>
Sonstige Erträge in Mio. EUR	46,5	53,7	-7,2	-13%
Gesamterträge in Mio. EUR	2.037,9	1.994,2	43,7	2%

Fahrgäste in Mio.	2015	2014	Veränderung	Veränderung in %
Fernverkehr Schiene	34,3	33,7	0,6	2%
Nahverkehr Schiene	203,7	201,4	2,3	1%
Summe Schiene	238,0	235,1	2,9	1%
Bus	220,9	230,5	-9,6	-4%
Summe	458,9	465,6	-6,7	-1%

Der Teilkonzern ÖBB-Personenverkehr konnte bei einer Steigerung der Fahrgastanzahl im Schienenverkehr auf rd. 238,0 Mio. Personen (Vj: rd. 235,1 Mio. Personen) die Gesamterträge um 2% steigern. Die Fahrgastzahlen im Unternehmensbereich Bus verzeichneten einen leichten Rückgang auf rd. 220,9 Mio. Personen (Vj: rd. 230,5 Mio. Personen). Dies ist einerseits der demografischen Entwicklung und der damit verbundenen sinkenden Schüler- und Lehrlingszahlen und andererseits dem Ausschreibungswettbewerb geschuldet.

Bei den Umsatzerlösen konnte im Geschäftsjahr 2015 ein Zuwachs um 3% auf rd. 1.991,4 Mio. EUR (Vj: rd. 1.940,4 Mio. EUR) verzeichnet werden. Der Auslandsanteil an den konsolidierten Umsatzerlösen betrug mit rd. 170,8 Mio. EUR (Vj: rd. 169,7 Mio. EUR) wie im Vorjahr etwa 9%. Die im Ausland generierten Umsatzerlöse stiegen damit um rd. 1,1 Mio. EUR oder 1%.

Rd. 644,8 Mio. EUR (Vj: rd. 635,6 Mio. EUR) der Umsatzerlöse resultieren aus Verkehrsdienstbestellungen des Bundes, rd. 285,8 Mio. EUR (Vj: rd. 290,5 Mio. EUR) aus Verkehrsdienstbestellungen von Ländern und Gemeinden.

Umsatzentwicklung des Teilkonzerns Rail Cargo Austria

Überblick	2015	2014	Veränderung	Veränderung in %
Beförderte Nettotonnen in Mio. Tonnen (konsolidiert)	109,2	110,1	-0,9	-1%
Umsatzerlöse in Mio. EUR	2.058,6	2.073,1	-14,5	-1%
<i>davon gemeinwirtschaftliche Leistungsaufträge des Bundes</i>	<i>81,9</i>	<i>82,0</i>	<i>-0,1</i>	<i>0%</i>
Sonstige Erträge in Mio. EUR	100,5	91,7	8,8	10%
Gesamterträge in Mio. EUR	2.159,1	2.164,8	-5,7	0%

Aufgrund der schwierigen Wirtschaftslage verzeichneten die Gesamterträge im Teilkonzern Rail Cargo Austria einen Rückgang auf rd. 2.159,1 Mio. EUR (Vj: rd. 2.164,8 Mio. EUR). Der Auslandsanteil an den konsolidierten Umsatzerlösen beträgt mit rd. 849,8 Mio. EUR (Vj: rd. 905,5 Mio. EUR) etwa 41% (Vj: 44%). Die im Ausland generierten Umsatzerlöse sanken damit um rd. 55,7 Mio. EUR oder 6%.

In Summe verzeichneten die Umsatzerlöse des Teilkonzerns Rail Cargo Austria einen Rückgang von 1% auf rd. 2.058,6 Mio. EUR (Vj: rd. 2.073,1 Mio. EUR). Rd. 81,9 Mio. EUR oder 4% der Umsatzerlöse (Vj: rd. 82,0 Mio. EUR oder 4%) entfielen auf die Abgeltung des Bundes für die Erfüllung von gemeinwirtschaftlichen Leistungsaufträgen. Dem Bereich Technische Services sind rd. 370,2 Mio. EUR (Vj: rd. 351,5 Mio. EUR) zuzuschreiben.

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

⁶ Gesamterträge pro MitarbeiterIn: Gesamterträge/durchschnittliche Mitarbeiteranzahl

Der Teilkonzern Rail Cargo Austria verzeichnete im Berichtsjahr einen leichten Rückgang des konsolidierten Güterverkehrsaufkommens gegenüber dem Vorjahr von rd. 110,1 Mio. auf rd. 109,2 Mio. Tonnen.

Beförderte Nettotonnen in Mio.	Konventioneller Wagenladungsverkehr		Unbegleiteter kombinierter Verkehr		Rollende Landstraße			Summe	
	2015	2014	2015	2014	2015	2014	2015*	2014	
Rail Cargo Austria AG exkl. Ausland	60,4	61,6	14,5	14,4	7,5	7,6	82,4	83,6	
Rail Cargo Austria AG im Ausland	7,6	6,7	6,2	5,2	1,1	1,1	14,9	13,0	
Rail Cargo Hungaria Zrt.	29,2	30,2	2,8	2,5	0,0	0,0	32,0	32,7	
Rail Cargo Carrier - Bulgaria EOOD	0,0	0,0	0,2	0,0	0,0	0,0	0,2	0,0	
Rail Cargo Carrier - Croatia	0,1	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,2	0,0	
Rail Cargo Carrier - Czech s.r.o.	1,8	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	1,9	0,0	
Rail Cargo Carrier - Germany	0,0	0,0	0,2	0,0	0,0	0,0	0,2	0,0	
Rail Cargo Carrier - Italy s.r.l.	1,0	1,0	0,8	1,1	0,5	0,0	2,3	2,1	
Rail Cargo Carrier - Romania s.r.l.	0,5	0,4	0,3	0,2	0,0	0,0	0,8	0,6	
Rail Cargo Carrier - Slovenia d.o.o.	1,0	0,0	0,5	0,0	0,0	0,0	1,5	0,0	
Rail Cargo Carrier Kft.	0,0	2,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2,8	
Summe nicht konsolidiert	101,6	102,7	25,7	23,4	9,1	8,7	136,4	134,8	
abzüglich konzerninterner Verkehre	-16,5	-16,9	-9,1	-6,7	-1,6	-1,1	-27,2	-24,7	
Summe konsolidiert	85,1	85,8	16,6	16,7	7,5	7,6	109,2	110,1	

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

Umsatzentwicklung des Teilkonzerns ÖBB-Infrastruktur

Überblick	2015	2014	Veränderung	Veränderung in %
Zugkilometerleistung in Mio.	145,4	145,1	0,3	0%
Gesamtbruttotonnenkilometer in Mio.	75.101,8	75.162,7	-60,9	0%
Eigenerzeugung Bahnstrom in ÖBB-Kraftwerken in GWh	801	668	133	20%
Bahnstrom ab Oberleitung in GWh	1.767	1.740	27	2%
Gebäudeflächen inkl. vermietbarer Außenflächen in Tausend m ²	2.705	2.672	33	1%
Umsatzerlöse in Mio. EUR	2.044,0	2.176,1	-132,1	-6%
Sonstige Erträge in Mio. EUR	1.007,4	938,6	68,8	7%
Gesamterträge in Mio. EUR	3.051,4	3.114,7	-63,3	-2%

Die Umsatzerlöse des Teilkonzerns erreichten rd. 2.044,0 Mio. EUR (Vj: rd. 2.176,1 Mio. EUR), wovon rd. 702,0 Mio. EUR (Vj: rd. 709,8 Mio. EUR) auf Gesellschaften anderer Teilkonzerne des ÖBB-Konzerns entfallen. Die Umsatzerlöse werden überwiegend in Österreich erzielt. Umsätze in der Höhe von rd. 61,2 Mio. EUR (Vj: rd. 17,5 Mio. EUR) wurden mit Unternehmen aus dem Ausland erwirtschaftet. Diese betreffen im Wesentlichen Energielieferungen und das Infrastrukturbenutzungsentgelt.

Im Vergleich zum Vorjahr stieg die Zugkilometerleistung auf rd. 145,4 Mio. Zkm (Vj: rd. 145,1 Mio. Zkm).

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

Im Geschäftsjahr 2015 sind die Gesamtbruttotonnenkilometer (GBTkm) um rd. 60,9 Mio. GBTkm zurückgegangen. Während im Geschäftsjahr 2014 rd. 11,5 Mrd. GBTkm oder 15% der Gesamtmenge auf externe Eisenbahnverkehrsunternehmen entfielen, belief sich dieser Wert für 2015 auf rd. 12,0 Mrd. GBTkm, was 16% der Gesamtmenge entspricht.

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

Des Weiteren werden Umsätze im Strom- und Immobilienbereich erzielt.

Der Strombereich entwickelte sich wie folgt:

Bahnstrom in GWh	2015	2014	Veränderung	Veränderung in %
Eigenerzeugung Bahnstrom in ÖBB-Kraftwerken	801	668	133	20%
Bahnstromverbrauch ab Oberleitung	1.767	1.740	27	2%

In Kraftwerken, die im Besitz des Teilkonzerns ÖBB-Infrastruktur stehen, wurden im Geschäftsjahr 2015 rd. 801 GWh (Vj: rd. 668 GWh) Bahnstrom produziert.

Die vermietbaren Flächen entwickelten sich wie folgt:

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

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

Die Grundfläche von Gebäuden inkl. der vermietbaren Außenflächen betrug wie im Vorjahr rd. 2,7 Mio. 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	644,8 <i>(Vj: 635,6)</i>	81,9 <i>(Vj: 82,0)</i>	-
Verkehrsdienstbestellungen der Länder und Gemeinden	285,8 <i>(Vj: 290,5)</i>	-	-
Betrieb Infrastruktur	-	-	597,1 <i>(Vj: 647,1)</i>
Instandhaltung und Investitionen	-	-	1.136,9 <i>(Vj: 1.083,3)</i>
Gesamtsumme	930,6 <i>(Vj: 926,1)</i>	81,9 <i>(Vj: 82,0)</i>	1.734,0 <i>(Vj: 1.730,4)</i>

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. 644,8 Mio. EUR (Vj: rd. 635,6 Mio. EUR) betragen sowie der Verkehrsdienstbestellungen der Länder und Gemeinden, die in Summe rd. 285,8 Mio. EUR (Vj: 290,5 Mio. EUR) betragen. Die gestiegene Leistungsabgeltung des Bundes ergab sich primär aus der Valorisierung der bestehenden Leistungen. Die Verkehrsdienstbestellungen der Länder und Gemeinden sind im Teilkonzern ÖBB-Personenverkehr aufgrund ausschreibungsbedingter Rückgänge im Postbus gesunken.

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. 81,9 Mio. EUR (Vj: rd. 82,0 Mio. EUR).

Die Steigerung der Beiträge des Bundes an die ÖBB-Infrastruktur AG ist auf die Investitionstätigkeit zurückzuführen. Die ÖBB-Infrastruktur AG betreibt im Auftrag der Republik Österreich bis 2024 ein Bauprogramm von historischer Dimension. Gemäß Zuschussvertrag 2014–2019 beträgt der durch den Bund zu übernehmende Anteil für Erweiterungsinvestitionen 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 2015 beträgt dieser Beitrag des Bundes rd. 634,5 Mio. EUR (Vj: rd. 576,9 Mio. EUR). Für die Instandhaltung (Inspektion/Wartung, Entstörung und Instandsetzung) der Infrastruktur leistet der Bund einen Zuschuss in Höhe von 502,4 EUR (Vj rd. 506,4 Mio. EUR).

Darüber hinaus leistet der Bund für den Betrieb der Infrastruktur einen Zuschuss in Höhe von rd. 597,1 Mio. EUR (Vj: rd. 647,1 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

Das Ergebnis (EBT) des ÖBB-Konzerns konnte gegenüber dem Vorjahr weiter gesteigert werden. Eine positive Entwicklung im Teilkonzern ÖBB-Personenverkehr und die konstante Entwicklung der Rail Cargo Group haben dazu beigetragen.

Überblick	2015	2014	Veränderung	Veränderung in %
EBIT ⁷ in Mio. EUR	856,6	864,1	-7,5	-1%
EBIT-Marge ⁸ in %	13,5%	13,6%	-0,1%	-1%
EBITDA ⁹ in Mio. EUR	1.805,5	1.722,8	82,7	5%
EBT in Mio. EUR	192,8	171,7	21,1	12%
Eigenkapitalrentabilität ¹⁰ in %	10,0%	10,1%	-0,1%	-1%
Gesamtkapitalrentabilität ¹¹ in %	3,2%	3,4%	-0,2%	-6%

⁷ Das EBIT entspricht dem Betriebsergebnis (ohne Ergebnis aus nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmen) der Konzern-Gewinn-und-Verlust-Rechnung.

⁸ EBIT-Marge: EBIT/Gesamterträge

⁹ EBITDA: EBIT + Abschreibungen

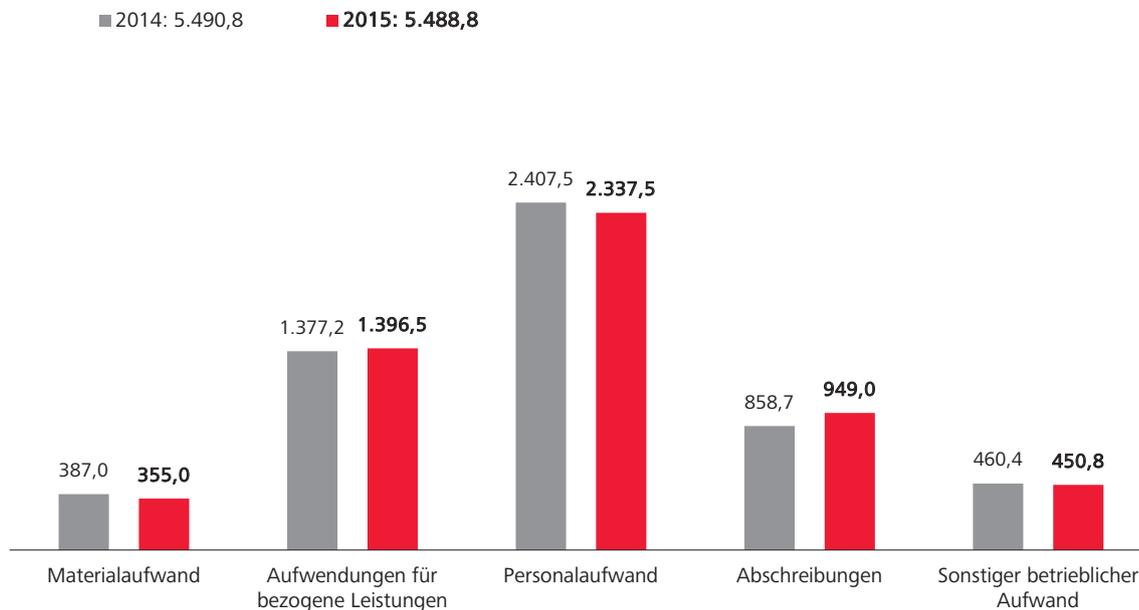
¹⁰ Eigenkapitalrentabilität: EBT/Eigenkapital

¹¹ Gesamtkapitalrentabilität: EBIT/Gesamtkapital

Struktur der Konzern-Gewinn- und-Verlustrechnung in Mio. EUR	2015	in % der Gesamterträge	2014	in % der Gesamterträge	Veränderung	Veränderung in %
Umsatzerlöse	5.172,2	82%	5.270,1	83%	-97,9	-2%
Andere aktivierte Eigenleistungen	372,6	6%	359,8	6%	12,8	4%
Sonstige betriebliche Erträge und Veränderung des Bestandes	800,6	13%	725,0	11%	75,6	10%
Gesamterträge	6.345,4	100%	6.354,9	100%	-9,5	0%
Materialaufwand	355,0	6%	387,0	6%	-32,0	-8%
Aufwendungen für bezogene Leistungen	1.396,5	22%	1.377,2	22%	19,3	1%
Personalaufwand	2.337,5	37%	2.407,5	38%	-70,0	-3%
Abschreibungen (inkl. Wertminderungen)	949,0	15%	858,7	14%	90,3	11%
Sonstiger betrieblicher Aufwand	450,8	7%	460,4	7%	-9,6	-2%
Gesamtaufwand	5.488,8	87%	5.490,8	86%	-2,0	0%
EBIT	856,6	13%	864,1	14%	-7,5	-1%
Finanzergebnis	-663,8	-10%	-692,4	-11%	28,6	4%
EBT	192,8	3%	171,7	3%	21,1	12%

Mit rd. 6.345,4 Mio. EUR (Vj: rd. 6.354,9 Mio. EUR) konnten die Gesamterträge gegenüber dem Vorjahr nahezu konstant gehalten werden. Das EBIT des ÖBB-Konzerns sank im Berichtsjahr um 1% auf rd. 856,6 Mio. EUR (Vj: rd. 864,1 Mio. EUR). Damit einhergehend verschlechterte sich die EBIT-Marge von 13,6% des Vorjahres auf 13,5%. Das EBITDA stieg im Berichtsjahr um 5% auf rd. 1.805,5 Mio. EUR (Vj: rd. 1.722,8 Mio. EUR). Nach einem Ergebnis von rd. 171,7 Mio. EUR im Vorjahr wird ein EBT von rd. 192,8 Mio. EUR ausgewiesen. Dies entspricht einer Steigerung von 12% gegenüber dem Vorjahr. Die Eigenkapitalrentabilität betrug 10,0% (Vj: 10,1%), die Gesamtkapitalrentabilität 3,2% (Vj: 3,4%).

Entwicklung der betrieblichen Aufwendungen in Mio. EUR



Die Gesamtaufwendungen sanken im Geschäftsjahr 2015 um rd. 2,0 Mio. EUR auf rd. 5.488,8 Mio. EUR (Vj: rd. 5.490,8 Mio. EUR).

Die Personalaufwendungen sanken im Vergleich zum Vorjahr um 3% auf rd. 2.337,5 Mio. EUR (Vj: rd. 2.407,5 Mio. EUR) und bilden unverändert die größte Aufwandskategorie. Der durchschnittliche Personalaufwand pro MitarbeiterIn beläuft sich auf rd. 57 TEUR (Vj: rd. 59 TEUR). Die Personalintensität¹² – sie misst den Anteil der Personalaufwendungen an den Gesamterträgen – ist mit 37% (Vj: 38%) leicht gesunken. Nähere Angaben zur Personalstruktur und Entwicklung der Mitarbeiteranzahl werden im Kapitel D.2. Personalbericht gemacht.

Die Materialaufwendungen verzeichneten einen Rückgang auf rd. 355,0 Mio. EUR (Vj: rd. 387,0 Mio. EUR). In diesem Posten enthalten sind Aufwendungen für extern bezogenen Traktionsstrom von rd. 76,1 Mio. EUR (Vj: rd. 101,5 Mio. EUR) sowie Aufwendungen für flüssige Treibstoffe in der Höhe von rd. 75,0 Mio. EUR (Vj: rd. 88,3 Mio. EUR).

Mit rd. 1.396,5 Mio. EUR (Vj: rd. 1.377,2 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 wie im Vorjahr bei 28%. Die Abschreibungsaufwendungen stiegen um rd. 90,3 Mio. EUR auf rd. 949,0 Mio. EUR (Vj: rd. 858,7 Mio. EUR).

Ein Rückgang konnte beim Miet-, Pacht-, Lizenz- und Leasingaufwand (-1% auf rd. 31,9 Mio. EUR), bei den Betriebskosten (-2% auf rd. 110,3 Mio. EUR) sowie beim übrigen sonstigen Aufwand (-6% auf rd. 221,3 Mio. EUR) erzielt werden. Ein Anstieg musste hingegen bei den Aufwendungen für Informationstechnologie und Büroerfordernisse (9% auf rd. 30,3 Mio. EUR), bei den Provisionen (4% auf rd. 12,1 Mio. EUR) sowie bei den Steuern und Abgaben (7% auf rd. 44,9 Mio. EUR) verzeichnet werden. In Summe sanken die sonstigen betrieblichen Aufwendungen um rd. 9,6 Mio. EUR oder 2% auf rd. 450,8 Mio. EUR (Vj: rd. 460,4 Mio. EUR).

Für das Geschäftsjahr 2015 weist der ÖBB-Konzern ein negatives Finanzergebnis in der Höhe von rd. 663,8 Mio. EUR (Vj: rd. 692,4 Mio. EUR) aus. Der Zinsaufwand beträgt rd. 718,9 Mio. EUR (Vj: rd. 731,6 Mio. EUR).

Ertragslage des Teilkonzerns ÖBB-Personenverkehr

Das Ergebnis (EBT) des Teilkonzerns ÖBB-Personenverkehr liegt aufgrund gesteigerter Gesamterträge und einer positiven Entwicklung im Finanzerfolg über dem Vorjahreswert.

Überblick	2015	2014	Veränderung	Veränderung in %
Umsatzerlöse in Mio. EUR	1.991,4	1.940,4	51,0	3%
Gesamterträge in Mio. EUR	2.037,9	1.994,2	43,7	2%
Gesamtaufwand in Mio. EUR	-1.945,0	-1.893,1	-51,9	-3%
EBIT in Mio. EUR	93,0	101,1	-8,1	-8%
EBIT-Marge in %	4,6%	5,1%	-0,5%	-10%
EBITDA in Mio. EUR	238,0	206,7	31,3	15%
Finanzergebnis in Mio. EUR	-15,7	-25,4	9,7	38%
EBT in Mio. EUR	77,3	75,7	1,6	2%
Eigenkapitalrentabilität in %	10,5%	11,6%	-1,1%	9%
Gesamtkapitalrentabilität in %	3,5%	3,6%	-0,1%	-3%

Der Teilkonzern ÖBB-Personenverkehr konnte im Berichtsjahr eine Steigerung der Umsatzerlöse um 3% auf rd. 1.991,4 Mio. EUR (Vj: rd. 1.940,4 Mio. EUR) erzielen.

Der Personalaufwand des Teilkonzerns verzeichnete im Geschäftsjahr 2015 mit rd. 376,6 Mio. EUR (Vj: rd. 377,4 Mio. EUR) einen Rückgang um rd. 0,8 Mio. EUR. Der durchschnittliche Personalaufwand pro MitarbeiterIn beträgt wie im Vorjahr rd. 55 TEUR. Der Anteil des Personalaufwands an den Gesamterträgen konnte mit rd. 18% (Vj: 19%) gegenüber dem Vorjahr gesenkt werden. Im Materialaufwand von rd. 119,5 Mio. EUR (Vj: rd. 127,1 Mio. EUR) sind unter anderem Aufwendungen für Traktionsstrom in der Höhe von rd. 36,6 Mio. EUR (Vj: rd. 37,5 Mio. EUR) sowie rd. 42,6 Mio. EUR (Vj: rd. 51,3 Mio. EUR) für flüssige Treibstoffe enthalten. Die bezogenen Leistungen erhöhten sich im Vorjahresvergleich um 2% auf rd. 1.114,7 Mio. EUR (Vj: rd. 1.097,8 Mio. EUR). In diesem Posten sind Entgelte für Fahrzeugmieten in der Höhe von rd. 36,4 Mio. EUR (Vj: rd. 30,9 Mio. EUR), Transportleistungen mit rd. 483,0 Mio. EUR (Vj: rd. 481,7 Mio. EUR) und Infrastrukturbenützungsentgelte an Drittbahnen im Ausmaß von rd. 316,5 Mio. EUR (Vj: rd. 302,0 Mio. EUR) erfasst. Der Anteil der Summe aus Aufwendungen für Material und für bezogene Leistungen an den Gesamterträgen machte wie im Vorjahr 61% aus.

¹² Personalintensität: Personalaufwand/Gesamterträge

Ertragslage des Teilkonzerns Rail Cargo Austria

Der Teilkonzern Rail Cargo Austria war 2015 einem schwierigen Marktumfeld ausgesetzt und hatte geringe Umsatzrückgänge zu verzeichnen. Durch stringentes Kostenmanagement und positive Effekte im Finanzerfolg konnte das Vorjahresniveau gehalten werden.

Überblick	2015	2014	Veränderung	Veränderung in %
Umsatzerlöse in Mio. EUR	2.058,6	2.073,1	-14,5	-1%
Gesamterträge in Mio. EUR	2.159,1	2.164,8	-5,7	0%
Gesamtaufwand in Mio. EUR	-2.082,5	-2.061,2	-21,3	-1%
EBIT in Mio. EUR	76,6	103,6	-27,0	-26%
EBIT-Marge in %	3,5%	4,8%	-1,3%	-27%
EBITDA in Mio. EUR	131,7	161,4	-29,7	-18%
Finanzergebnis in Mio. EUR	-19,4	-44,7	25,3	57%
EBT in Mio. EUR	57,2	58,9	-1,7	-3%
Eigenkapitalrentabilität in %	*	*	*	*
Gesamtkapitalrentabilität in %	4,3%	5,6%	-1,3%	-23%

* Kennzahl nicht aussagekräftig

Der Teilkonzern Rail Cargo Austria verzeichnete im Berichtsjahr einen Rückgang des EBIT auf rd. 76,6 Mio. EUR (Vj: rd. 103,6 Mio. EUR). Dies entsprach einer Verschlechterung um rd. 27,0 Mio. EUR. Bei einem Rückgang der Gesamterträge auf rd. 2.159,1 Mio. EUR (Vj: rd. 2.164,8 Mio. EUR) errechnet sich eine EBIT-Marge von 3,5% nach 4,8% im Vorjahr. Das Finanzergebnis verzeichnete eine Verbesserung von rd. -44,7 Mio. EUR des Vorjahres auf rd. -19,4 Mio. EUR. Damit einhergehend wird für 2015 ein EBT in Höhe von rd. 57,2 Mio. EUR (Vj: rd. 58,9 Mio. EUR) ausgewiesen. Die Gesamtkapitalrentabilität betrug 4,3% (Vj: 5,6%) und das EBITDA rd. 131,7 Mio. EUR (Vj: rd. 161,4 Mio. EUR).

Die Gesamtaufwendungen des Teilkonzerns Rail Cargo Austria waren mit rd. 2.082,5 Mio. EUR (Vj: rd. 2.061,2 Mio. EUR) um 1% höher als im Vorjahr. Die größte Aufwandskategorie bilden die Aufwendungen für bezogene Leistungen, die im Berichtsjahr um 2% auf rd. 1.331,5 Mio. EUR (Vj: rd. 1.311,2 Mio. EUR) gestiegen sind. In diesem Posten enthalten sind Aufwendungen für Transportleistungen, für Infrastrukturbenützung inklusive Gemeinschaftsdienst und Personalanmietung, Mieten für Schienen- und Straßenfahrzeuge und sonstige Leistungen. Der Personalaufwand sank im Berichtsjahr auf rd. 358,5 Mio. EUR (Vj: rd. 372,1 Mio. EUR). Bei einem gestiegenen Personalstand sank der durchschnittliche Personalaufwand pro MitarbeiterIn von rd. 46 TEUR des Vorjahres auf rd. 44 TEUR. Der Anteil des Personalaufwands an den Gesamterträgen betrug wie im Vorjahr 17%. Die Summe der Aufwendungen für Material und bezogene Leistungen entspricht 70% (Vj: 68%) der Gesamterträge.

Ertragslage des Teilkonzerns ÖBB-Infrastruktur

Die Erträge aus Immobilienverwertungen liegen wegen zeitlicher Verzögerungen in der Abwicklung unter dem Vorjahreswert. Durch eine Verbesserung der operativen Abläufe konnte die Produktivität gesteigert werden.

Überblick	2015	2014	Veränderung	Veränderung in %
Umsatzerlöse in Mio. EUR	2.044,0	2.176,1	-132,1	-6%
Gesamterträge in Mio. EUR	3.051,4	3.114,7	-63,3	-2%
Gesamtaufwand in Mio. EUR	-2.437,0	-2.479,5	42,5	2%
EBIT in Mio. EUR	614,4	635,1	-20,7	-3%
EBIT-Marge in %	20,1%	20,4%	-0,3%	-1%
EBITDA in Mio. EUR	1.304,8	1.279,9	24,9	2%
Finanzergebnis in Mio. EUR	-601,5	-600,5	-1,0	0%
EBT in Mio. EUR	12,8	34,6	-21,8	-63%
Eigenkapitalrentabilität in %	1,1%	2,9%	-1,8%	-62%

Die Gesamterträge des Teilkonzerns ÖBB-Infrastruktur beliefen sich im Berichtsjahr auf rd. 3.051,4 Mio. EUR (Vj: rd. 3.114,7 Mio. EUR), je MitarbeiterIn bedeutet das bei einem durchschnittlichen Mitarbeiterstand von 17.730 MitarbeiterInnen (Vj: 16.963 MitarbeiterInnen) einen Ertrag von rd. 172 TEUR (Vj: rd. 184 TEUR). Dies entspricht einem Rückgang der Gesamterträge um rd. 63,3 Mio. EUR oder 2% gegenüber dem Jahr 2014.

Der Teilkonzern ÖBB-Infrastruktur erzielte 2015 ein EBIT von rd. 614,4 Mio. EUR (Vj: rd. 635,1 Mio. EUR) mit einer EBIT-Marge von 20,1% (Vj: 20,4%).

Im Teilkonzern ÖBB-Infrastruktur wurde im Berichtsjahr ein negatives Finanzergebnis von rd. 601,5 Mio. EUR (Vj: rd. 600,5 Mio. EUR) erzielt. Das EBT 2015 betrug rd. 12,8 Mio. EUR (Vj: rd. 34,6 Mio. EUR).

Die Gesamtaufwendungen des Teilkonzerns verzeichneten 2015 einen Rückgang von 2% auf rd. 2.437,0 Mio. EUR (Vj: rd. 2.479,5 Mio. EUR). Den größten Aufwandsposten 2015 bildet der Personalaufwand, der um 4% auf rd. 1.036,5 Mio. EUR (Vj: rd. 1.074,7 Mio. EUR) zurückging. Der durchschnittliche Personalaufwand pro MitarbeiterIn betrug rd. 58 TEUR (Vj: rd. 63 TEUR). Daraus errechnet sich ein Anteil von 34% (Vj: 35%) der Personalaufwendungen an den Gesamterträgen des Teilkonzerns. Den zweitgrößten Aufwandsposten bilden aufgrund der operativen Zuständigkeit des Teilkonzerns die Abschreibungen. Aufgrund der verstärkten Investitionstätigkeit in den Vorjahren verzeichnete diese Position im Berichtsjahr einen Anstieg von 7% auf rd. 690,4 Mio. EUR (Vj: rd. 644,8 Mio. EUR). Auf Materialaufwendungen und Aufwendungen für bezogene Leistungen entfielen 13% (Vj: 14%) der Gesamterträge.

C.3. Vermögens- und Finanzlage

Vermögens- und Finanzlage des ÖBB-Konzerns

Überblick	31.12.2015	31.12.2014	Veränderung	Veränderung in %
Bilanzsumme in Mio. EUR	26.475,3	25.745,8	729,5	3%
Sachanlagenintensität ¹³ in %	89%	88%	1%	1%
Sachanlagendeckungsgrad ¹⁴ in %	8%	7%	1%	14%
Sachanlagendeckungsgrad II ¹⁵ in %	97%	101%	-4%	-4%
Working Capital ¹⁶ in Mio. EUR	-189,8	-107,9	-81,9	76%
Eigenkapitalquote ¹⁷ in %	7,3%	6,6%	0,7%	11%
Zahlungswirksame Veränderung der Fondsmittel in Mio. EUR	-68,5	179,0	-247,5	-138%

Struktur der Konzern-Bilanz in Mio. EUR	31.12.2013	31.12.2014	Struktur 2014	31.12.2015	Struktur 2015	Veränderung von 2014 auf 2015
Sachanlagen	21.765,5	22.723,9	88%	23.453,4	89%	729,5
Übrige langfristige Vermögenswerte	1.556,1	1.610,6	6%	1.686,7	6%	76,1
Kurzfristige Vermögenswerte	1.309,7	1.411,3	6%	1.335,2	5%	-76,1
Bilanzsumme	24.631,3	25.745,8	100%	26.475,3	100%	729,5
Eigenkapital	1.588,9	1.692,0	6%	1.921,9	7%	229,9
Finanzschulden	20.778,4	21.811,1	85%	22.317,0	84%	505,9
Übrige Schulden	2.264,0	2.242,7	9%	2.236,4	8%	-6,3

Vorwiegend bedingt durch die Investitionen in das Sachanlagevermögen erhöhte sich im Berichtsjahr die Bilanzsumme des ÖBB-Konzerns um 3% auf rd. 26.475,3 Mio. EUR (Vj: rd. 25.745,8 Mio. EUR).

¹³ Sachanlagenintensität: Sachanlagevermögen/Gesamtvermögen

¹⁴ Sachanlagendeckungsgrad: Eigenkapital/Sachanlagevermögen

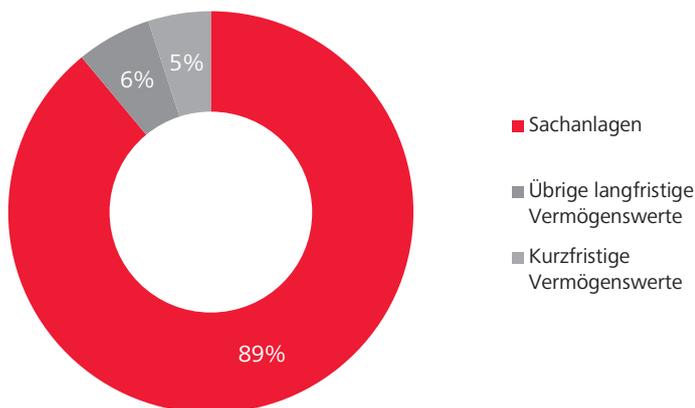
¹⁵ Sachanlagendeckungsgrad II: (Eigenkapital + langfristiges Fremdkapital)/Sachanlagevermögen

¹⁶ Working Capital: Vorräte (exkl. Verwertungsobjekte und geleistete Anzahlungen auf Bestellungen) + Ford. aus Lieferungen u. Leistungen – Verb. aus Lieferungen u. Leistungen

¹⁷ Eigenkapitalquote: Eigenkapital/Gesamtkapital

Aktiva

Bilanzstruktur Aktiva



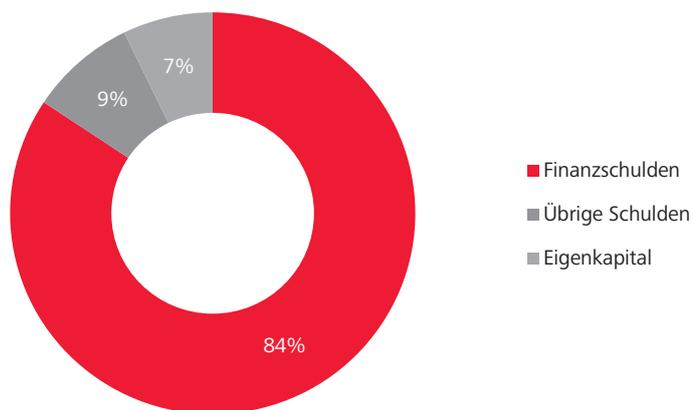
Der Anteil des Sachanlagevermögens am Gesamtvermögen (Sachanlagenintensität) betrug zum Bilanzstichtag 89% (Vj: 88%). Finanziert wurden diese Investitionen vorwiegend durch die Aufnahme von Fremdkapital in Form von Anleihenemissionen.

Der Sachanlagedeckungsgrad betrug per 31.12.2015 8% (Vj: 7%). Unter Berücksichtigung des langfristigen Fremdkapitals errechnet sich ein Sachanlagedeckungsgrad II von 97% (Vj: 101%).

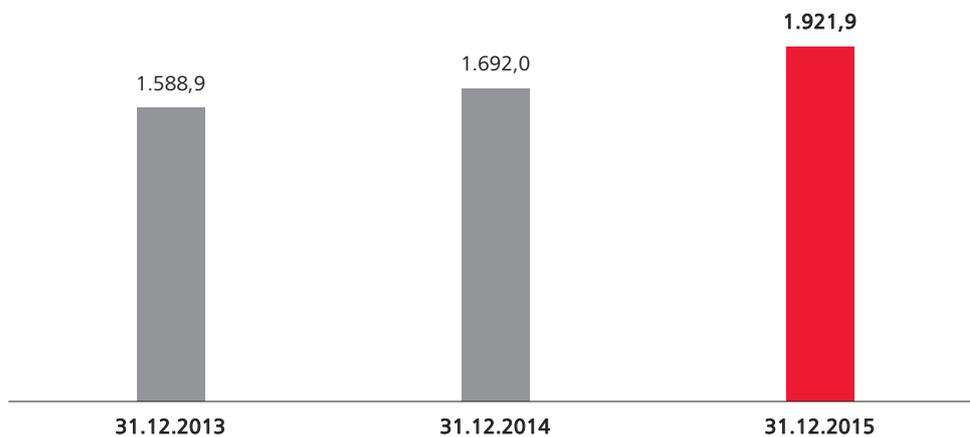
Das Working Capital beläuft sich auf rd. -189,8 Mio. EUR (Vj: rd. -107,9 Mio. EUR).

Passiva

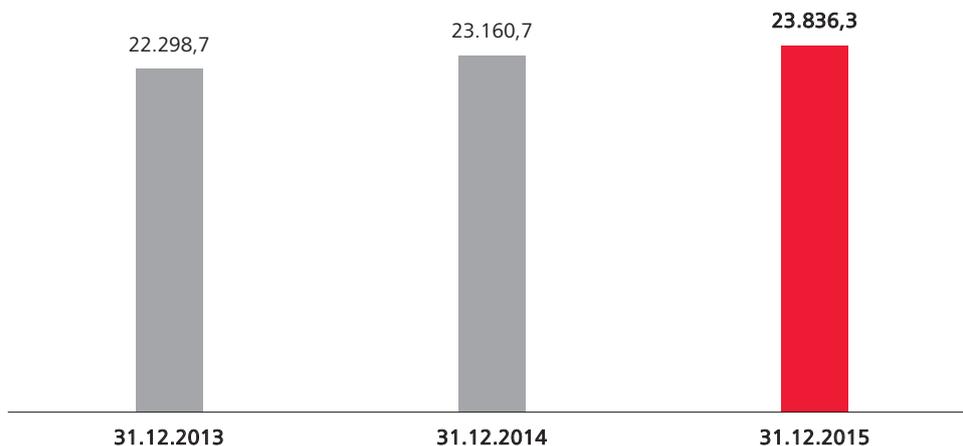
Bilanzstruktur Passiva



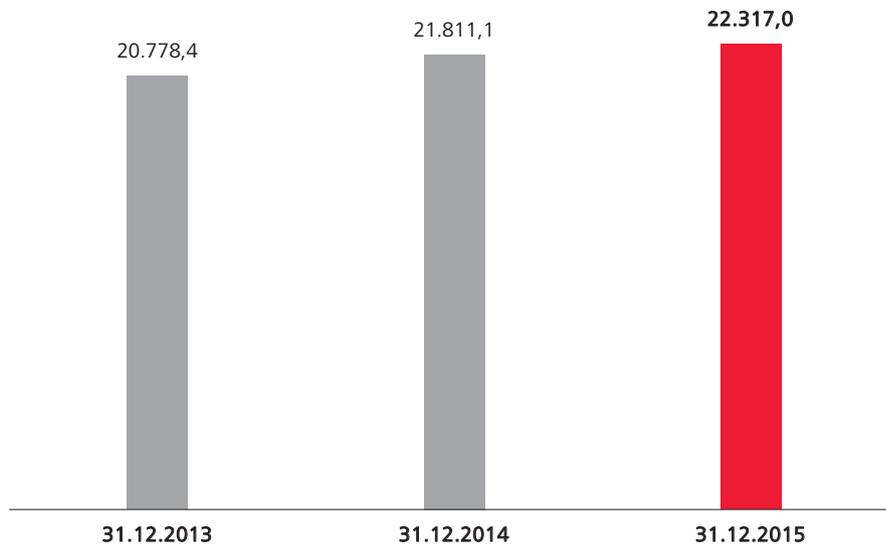
Der ÖBB-Konzern weist per 31.12.2015 eine Eigenkapitalquote von 7,3% (Vj: 6,6%) aus. Auf der Passivseite ist der Anstieg der Bilanzsumme vorwiegend auf Neuemissionen von Anleihen zurückzuführen.

Entwicklung des Eigenkapitals in Mio. EUR

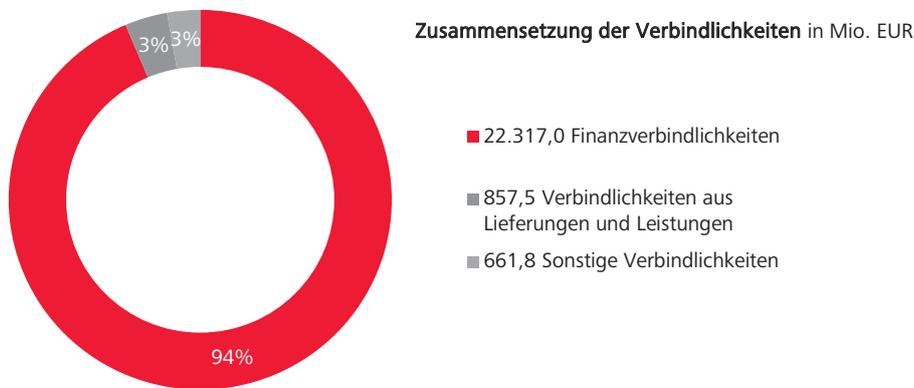
Die Verbindlichkeiten des ÖBB-Konzerns beliefen sich per 31.12.2015 auf rd. 23.836,3 Mio. EUR (Vj: rd. 23.160,7 Mio. EUR). Die Fremdfinanzierung des ÖBB-Konzerns erfolgt hauptsächlich über Anleihen. Diese Anleihen werden von der ÖBB-Infrastruktur AG in der Höhe von rd. 15.312,8 Mio. EUR bilanziert (Vj: rd. 15.208,2 Mio. EUR).

Verbindlichkeiten in Mio. EUR

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 2% oder 505,9 Mio. EUR auf rd. 22.317,0 Mio. EUR (Vj: rd. 21.811,1 Mio. EUR) an.

Finanzverbindlichkeiten in Mio. EUR

Die Zusammensetzung der Verbindlichkeiten des Berichtsjahres ist der folgenden Grafik zu entnehmen:



Die Fälligkeiten der Verbindlichkeiten sind der folgenden Tabelle zu entnehmen:

Fälligkeitsstruktur der Verbindlichkeiten in Mio. EUR	davon		davon		
	Gesamt	kurzfristig	in %	langfristig	in %
Finanzverbindlichkeiten	22.317,0	2.095,0	9%	20.222,0	91%
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	857,5	857,5	100%	0,0	0%
Sonstige Verbindlichkeiten	661,8	584,1	88%	77,7	12%

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

Erläuterungen zur Konzern-Geldflussrechnung

Der Free Cash Flow¹⁸ stieg im Berichtsjahr auf rd. -564,6 Mio. EUR (Vj: rd. -831,4 Mio. EUR). Die zahlungswirksame Veränderung der Fondsmittel entwickelte sich von rd. 179,0 Mio. EUR zu rd. -68,5 Mio. EUR.

¹⁸ Cash Flow aus der betrieblichen Tätigkeit + Cash Flow aus der Investitionstätigkeit

Auszug aus der Konzern-Geldflussrechnung

in Mio. EUR	31.12.2015	31.12.2014	Veränderung
Geldfluss aus der betrieblichen Tätigkeit	1.070,2	980,3	89,9
Geldfluss aus der Investitionstätigkeit	-1.634,8	-1.811,7	176,9
Free Cash Flow	-564,6	-831,4	266,8
Geldfluss aus der Finanzierungstätigkeit	496,1	1.010,4	-514,3
Zahlungswirksame Veränderung der Fondsmittel	-68,5	179,0	-247,5

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

Vermögens- und Finanzlage des Teilkonzerns ÖBB-Personenverkehr

Überblick	31.12.2015	31.12.2014	Veränderung	Veränderung in %
Bilanzsumme in Mio. EUR	2.640,0	2.777,3	-137,3	-5%
Sachanlagenintensität in %	70%	69%	1%	1%
Sachanlagendeckungsgrad in %	40%	34%	6%	18%
Sachanlagendeckungsgrad II in %	114%	110%	4%	4%
Eigenkapitalquote in %	28%	24%	4%	17%

Struktur der Konzern-Bilanz in Mio. EUR	31.12.2013	31.12.2014	Struktur 2014	31.12.2015	Struktur 2015	Veränderung von 2014 auf 2015
Langfristige Vermögenswerte	2.492,4	2.432,7	88%	2.344,0	89%	-88,7
Kurzfristige Vermögenswerte	296,6	344,6	12%	296,0	11%	-48,6
Bilanzsumme	2.789,0	2.777,3	100%	2.640,0	100%	-137,3
Eigenkapital	631,7	654,7	24%	735,8	28%	81,1
Langfristiges Fremdkapital	1.517,8	1.440,4	52%	1.365,2	52%	-75,2
Kurzfristiges Fremdkapital	639,5	682,2	25%	539,0	20%	-143,2

Die Bilanzsumme des Teilkonzerns ÖBB-Personenverkehr sank im Berichtsjahr um rd. 137,3 Mio. EUR auf rd. 2.640,0 Mio. EUR (Vj: rd. 2.777,3 Mio. EUR). Der Anteil des Sachanlagevermögens am Gesamtvermögen (Sachanlagenintensität) wurde zum Bilanzstichtag mit 70% (Vj: 69%) beziffert. Der Sachanlagendeckungsgrad lag zu diesem Zeitpunkt bei 40% (Vj: 34%), der Sachanlagendeckungsgrad II bei 114% (Vj: 110%). Das Working Capital belief sich auf rd. -82,7 Mio. EUR (Vj: rd. -137,2 Mio. EUR). Nach einer Erhöhung des Eigenkapitals um rd. 81,1 Mio. EUR auf rd. 735,8 Mio. EUR (Vj: rd. 654,7 Mio. EUR) errechnet sich eine Eigenkapitalquote von 28% (Vj: 24%).

Die Verbindlichkeiten des Teilkonzerns ÖBB-Personenverkehr verzeichneten in Summe einen Rückgang von 11% auf rd. 1.706,2 Mio. EUR (Vj: rd. 1.909,9 Mio. EUR). Die Finanzverbindlichkeiten sanken im Berichtsjahr um rd. 165,8 Mio. EUR oder 11% auf rd. 1.380,4 Mio. EUR (Vj: rd. 1.546,2 Mio. EUR).

Vermögens- und Finanzlage des Teilkonzerns Rail Cargo Austria

Überblick	31.12.2015	31.12.2014	Veränderung	Veränderung in %
Bilanzsumme in Mio. EUR	1.773,8	1.862,3	-88,5	-5%
Sachanlagenintensität in %	40%	37%	3%	8%
Sachanlagendeckungsgrad in %	11%	0%	11%	>100%
Eigenkapitalquote in %	4%	0%	4%	>100%

Struktur der Konzern-Bilanz in Mio. EUR	31.12.2013	31.12.2014	Struktur 2014	31.12.2015	Struktur 2015	Veränderung von 2014 auf 2015
Langfristige Vermögenswerte	1.263,7	1.075,2	58%	1.121,3	63%	46,1
Kurzfristige Vermögenswerte	672,9	787,1	42%	652,5	37%	-134,6
Bilanzsumme	1.936,6	1.862,3	100%	1.773,8	100%	-88,5
Eigenkapital	-28,5	2,3	0%	74,0	4%	71,7
Langfristiges Fremdkapital	1.174,7	984,4	53%	961,2	54%	-23,2
Kurzfristiges Fremdkapital	790,5	875,5	47%	738,6	42%	-136,9

Die Bilanzsumme des Teilkonzerns verringerte gegenüber dem Vorjahr um rd. 88,5 Mio. EUR oder 5% auf rd. 1.773,8 Mio. EUR (Vj: rd. 1.862,3 Mio. EUR). Der Anteil des Sachanlagevermögens am Gesamtvermögen (Sachanlagenintensität) lag zum Bilanzstichtag bei 40% (Vj: 37%). Der Sachanlagedeckungsgrad belief sich auf 11% (Vj: 0%). Das Working Capital betrug rd. 229,6 Mio. EUR (Vj: rd. 329,2 Mio. EUR). Nach einem Anstieg des Eigenkapitals um rd. 71,7 Mio. EUR auf rd. 74,0 Mio. EUR (Vj: rd. 2,3 Mio. EUR) errechnet sich eine Eigenkapitalquote per 31.12. von 4% (Vj: 0%).

Die Verbindlichkeiten des Teilkonzerns sanken in Summe um rd. 96,6 Mio. EUR oder 6% auf rd. 1.603,0 Mio. EUR (Vj: rd. 1.699,6 Mio. EUR). Die Finanzverbindlichkeiten sanken auf rd. 1.252,5 Mio. EUR (Vj: rd. 1.312,9 Mio. EUR).

Vermögens- und Finanzlage des Teilkonzerns ÖBB-Infrastruktur

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

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

Die Bilanzsumme des Teilkonzerns ÖBB-Infrastruktur weist per 31.12.2015 einen Anstieg von 4% auf rd. 22.100,2 Mio. EUR (Vj: rd. 21.341,0 Mio. EUR) aus. Die Sachanlagenintensität beläuft sich auf 91% (Vj: 90%). Der Sachanlagedeckungsgrad beträgt zum Bilanzstichtag wie im Vorjahr 6%. Unter Berücksichtigung des langfristigen Fremdkapitals errechnet sich ein Sachanlagedeckungsgrad II von 96% (Vj: 103%). Das Working Capital lag bei rd. -430,0 Mio. EUR (Vj: rd. -327,9 Mio. EUR). Nach einem Anstieg des Eigenkapitals um rd. 7,7 Mio. EUR auf rd. 1.206,2 Mio. EUR (Vj: rd. 1.198,5 Mio. EUR) errechnet sich eine Eigenkapitalquote von 5% (Vj: 6%).

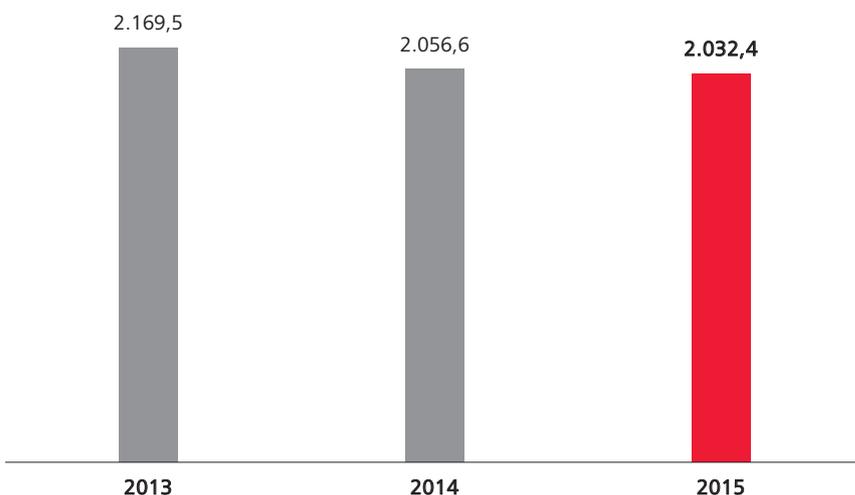
Die Verbindlichkeiten des Teilkonzerns ÖBB-Infrastruktur erhöhten sich im Berichtsjahr in Summe um 4% auf rd. 20.536,6 Mio. EUR (Vj: rd. 19.733,7 Mio. EUR). Nach einem Anstieg der Finanzverbindlichkeiten um 4% auf rd. 19.541,6 Mio. EUR (Vj: rd. 18.873,8 Mio. EUR) entfallen 95% (Vj: 96%) aller Verbindlichkeiten auf diese Kategorie.

C.4. Investitionen und Finanzierungsmaßnahmen

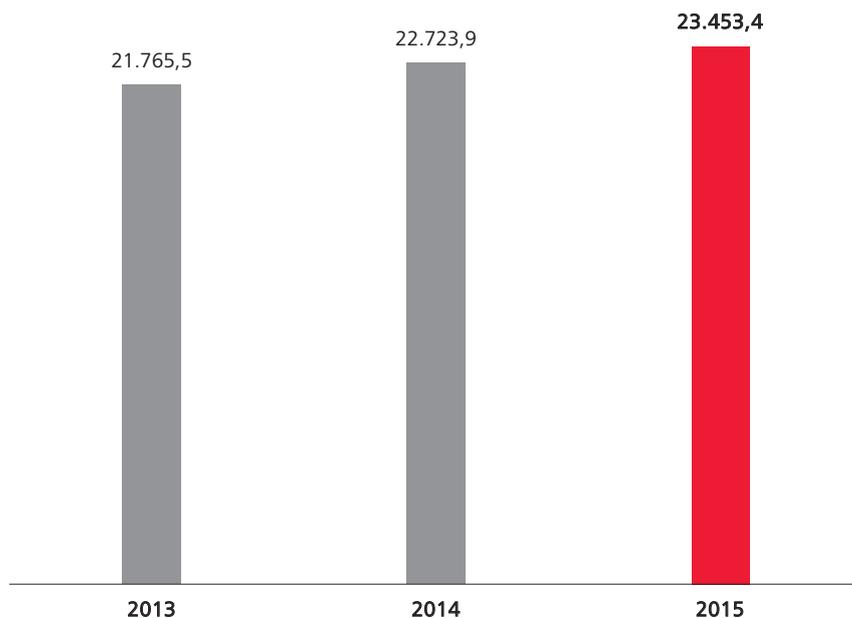
Überblick	2015	2014	Veränderung	Veränderung in %
Investitionen in Mio. EUR	2.032,4	2.056,6	-24,2	-1%
Sachanlageninvestitionsquote der Gesamterträge ¹⁹ in %	30%	31%	-1%	-3%
Sachanlageninvestitionsquote der Buchwerte ²⁰ in %	8%	9%	-1%	-11%

¹⁹ Sachanlageninvestitionsquote: Investitionen in das Sachanlagevermögen/Gesamterträge

²⁰ Sachanlageninvestitionsquote: Investitionen in das Sachanlagevermögen/Buchwert Sachanlagevermögen zum 01.01.

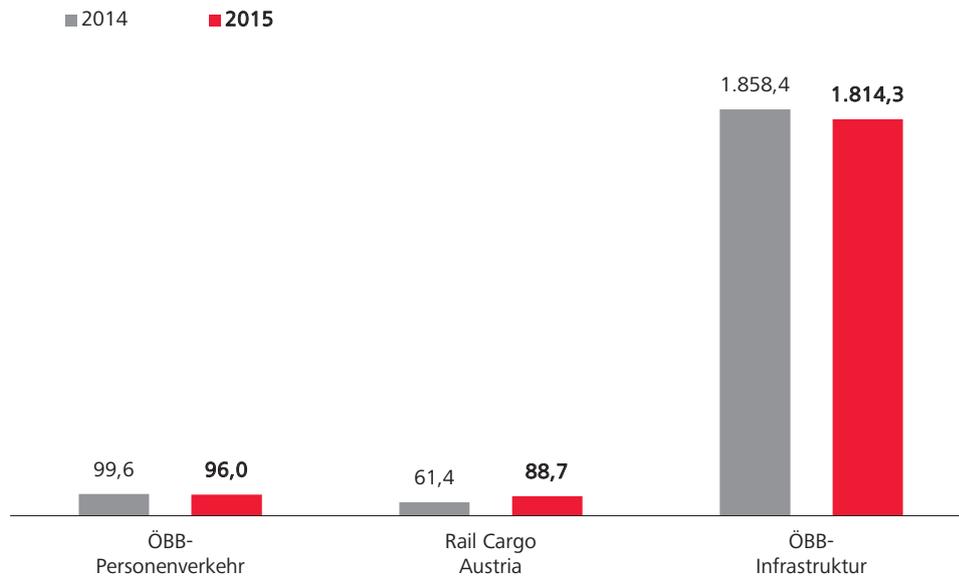
Investitionen in Mio. EUR

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. 2.032,4 Mio. EUR (Vj: rd. 2.056,6 Mio. EUR). Dieser Wert entspricht einer Sachanlageninvestitionsquote von 30% (Vj: 31%) der Gesamterträge bzw. 8% (Vj: 9%) gemessen an den Buchwerten zum 01.01. Die Berechnung erfolgt von den Brutto-Investitionen vor Abzug der Kostenbeiträge.

Sachanlagevermögen in Mio. EUR

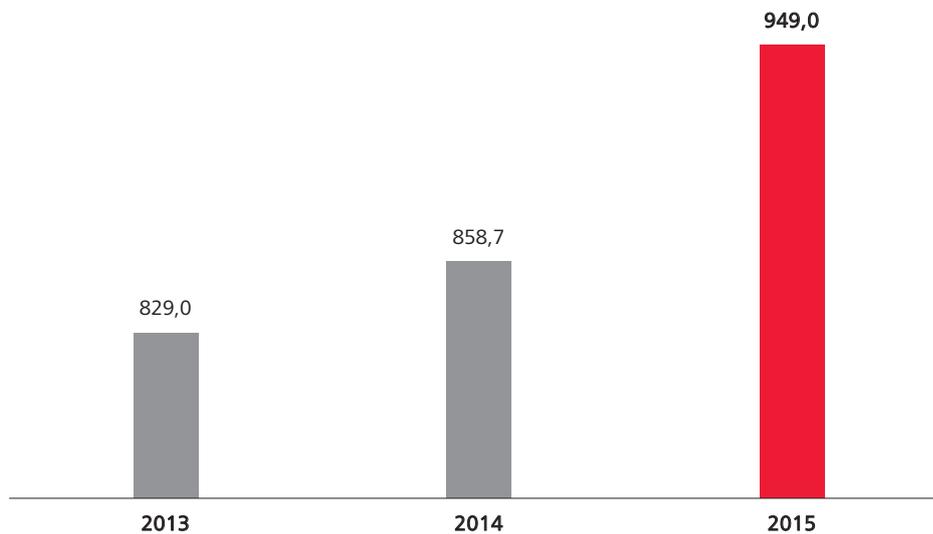
Von den Investitionen in Höhe von rd. 2.032,4 Mio. EUR (Vj: rd. 2.056,6 Mio. EUR) entfällt mit rd. 1.814,3 Mio. EUR (Vj: rd. 1.858,4 Mio. EUR) das Hauptvolumen der Investitions- und Finanzierungsmaßnahmen auf den Teilkonzern ÖBB-Infrastruktur. Das Sachanlagevermögen dieses Teilkonzerns mit seinen Buchwerten von rd. 20.075,3 Mio. EUR (Vj: rd. 19.270,7 Mio. EUR) beläuft sich auf etwa 86% (Vj: 85%) des gesamten Sachanlagevermögens des ÖBB-Konzerns, das in Summe rd. 23.453,4 Mio. EUR (Vj: rd. 22.723,9 Mio. EUR) beträgt.

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



Die Abschreibungsaufwendungen stiegen um rd. 90,3 Mio. EUR auf rd. 949,0 Mio. EUR (Vj: rd. 858,7 Mio. EUR).

Entwicklung der Abschreibungen des ÖBB-Konzerns in Mio. EUR



Investitionen des Teilkonzerns ÖBB-Personenverkehr

Überblick	2015	2014	Veränderung	Veränderung in %
Investitionen in Mio. EUR	96,0	99,6	-3,6	-4%
Sachanlageninvestitionsquote der Gesamterträge in %	5%	5%	0%	0%
Sachanlageninvestitionsquote der Buchwerte in %	5%	5%	0%	0%

Im Berichtsjahr wurden im Teilkonzern ÖBB-Personenverkehr Investitionen in das immaterielle Vermögen und Sachanlagevermögen im Ausmaß von rd. 96,0 Mio. EUR (Vj: rd. 99,6 Mio. EUR) getätigt. Dies entspricht wie im Vorjahr einer Sachanlageninvestitionsquote von 5% der Gesamterträge bzw. 5% gemessen an den Buchwerten zum 01.01.

Investitionen	Betrag in Mio. EUR
Nahverkehrsinvestitionen	66,4
Fernverkehrsinvestitionen	6,1
Technische Anlagen und Maschinen	15,6
Sonstige Sachanlageninvestitionen	7,7
Software	0,2
Summe Investitionen	96,0

Investitionen des Teilkonzerns Rail Cargo Austria

Überblick	2015	2014	Veränderung	Veränderung in %
Investitionen in Mio. EUR	88,7	61,4	27,3	44%
Sachanlageninvestitionsquote der Gesamterträge in %	4%	3%	1%	33%
Sachanlageninvestitionsquote der Buchwerte in %	13%	7%	6%	86%

Im Berichtsjahr tätigte der Teilkonzern Rail Cargo Austria Investitionen in das immaterielle Vermögen und Sachanlagevermögen in der Höhe von rd. 88,7 Mio. EUR (Vj: rd. 61,4 Mio. EUR). Dieses Volumen entspricht einer Sachanlageninvestitionsquote von 4% (Vj: 3%) der Gesamterträge bzw. 13% (Vj: 7%) gemessen an den Buchwerten zum 01.01.

Investitionen	Betrag in Mio. EUR
Sachanlagevermögen	86,1
Rollendes Material	50,9
Werkstätten	5,9
Sonstiges Sachanlagevermögen	29,3
Immaterielles Vermögen	2,6
Gesamt	88,7

Investitionen des Teilkonzerns ÖBB-Infrastruktur

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

In Summe investierte der Teilkonzern ÖBB-Infrastruktur im Berichtsjahr rd. 1.814,3 Mio. EUR (Vj: rd. 1.858,4 Mio. EUR), woraus sich eine Sachanlageninvestitionsquote von 55% (Vj: 57%) der Gesamterträge und 9% (Vj: 10%) der Buchwerte zum 01.01. errechnet.

Auf den Teilkonzern ÖBB-Infrastruktur entfallen mit einem Buchwert von rd. 20.075,3 Mio. EUR (Vj: rd. 19.270,7 Mio. EUR) etwa 86% (Vj: 85%) des gesamten Sachanlagevermögens des ÖBB-Konzerns.

Investitionsschwerpunkte 2015

Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern setzte im Jahr 2015 folgende Investitionsschwerpunkte:

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

Im Oktober 2015 wurden nach sechsjähriger Umbauphase die Arbeiten am Hauptbahnhof Graz abgeschlossen. Bei der Bahnhofsoffensive wurden mit dem Bahnhof Hallwang-Elixhausen im Oktober 2015 und dem Wiener Hauptbahnhof im Dezember 2015 die letzten (Groß-)Bahnhöfe entlang der Weststrecke in (Voll-)Betrieb genommen. Mit Fahrplanwechsel Dezember 2015 dient der neue Hauptbahnhof als Durchgangsbahnhof, der die Verkehrswege nach Norden, Süden, Osten und Westen an einer Station bündelt.

Bei der 130 km langen Koralmbahn zwischen Graz und Klagenfurt sind bereits mehr als 110 km in Bau oder fertiggestellt. Beim Semmering-Basistunnel befinden sich zwei der insgesamt drei Tunnel-Baulose in Bau. Beim Brenner Basistunnel laufen seit März 2015 in Österreich die Vortriebsarbeiten an den Haupttunnels. In Italien wurden die Haupttunnelröhren durch die Periadriatische Naht (Übergang zwischen afrikanischer und europäischer Kontinentalplatte) vorgetrieben.

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

Für den zweigleisigen Ausbau der Pottendorfer Linie erfolgten im Herbst die ersten Vorarbeiten.

Projekt		Investitionen 2015	Voraussichtliche bzw. erfolgte Fertigstellung
Bahnhofsum- und -neubauten	Hauptbahnhof Wien (inkl. Südtiroler Platz) Vollenbetriebnahme ¹⁾	54,9	2012/15
	Graz Hauptbahnhof	17,5	2015
	Bahnhof Aurachkirchen	1,0	2015
	Bahnhof Brixlegg	0,2	2015
	Bahnhof Bruck/Leitha	7,0	2015
	Bahnhof Gmunden	11,8	2015/17
	Bahnhof Gmünd	2,8	2015
	Bahnhof Hallwang-Elixhausen	7,3	2015
	Bahnhof Hollabrunn	6,0	2015
	Haltestelle Kammer-Schörfing	0,4	2015
	Haltestelle Klagenfurt Süd	1,4	2015
	Bahnhof Klosterneuburg-Kierling	1,4	2015
	Bahnhof Korneuburg	1,2	2015
	Bahnhof Ludesch	6,3	2015
	Bahnhof Marchegg	14,1	2015
	Bahnhof Neunkirchen	0,6	2015
	Bahnhof Neusiedl/See	7,4	2015
	St. Pölten Alpenbahnhof	5,1	2015
	Bahnhof Waidhofen/Ybbs	5,6	2015
	Bahnhof Wien Gersthof	0,3	2016
Bahnhof Wien Quartier Belvedere	5,8	2015	
Bahnhof Wien Süßenbrunn	2,0	2015	
Bahnhof Wieselburg a. d. Erlauf	1,7	2015	
Parkdecks	Parkdeck Baden	4,9	2016
	Parkdeck St. Pölten	6,6	2015
Großraum Wien	Güterzentrum Wien Süd	60,0	2016/17
	Pottendorfer Linie (Meidling–Blumental)	0,2	2023
	Ausbau Wien–Bratislava	1,4	2023
Weststrecke	St. Pölten–Loosdorf (Güterzugumfahrung)	74,3	2017
	Lückenschluss Ybbs–Amstetten ⁴⁾	24,4	2015/17
	Osteinfahrt Linz Hbf.	11,9	2018
	Nahverkehr Salzburg–Strecken ausbau Freilassing ⁵⁾	1,5	2013/17
Südstrecke	Pottendorfer Linie (Blumental–Münchendorf)	19,6	2023
	Gloggnitz–Mürzzuschlag: Semmering Bestandsstrecke	5,8	2015
	Semmering-Basistunnel	112,9	2026
	Bruck/Mur–Graz	3,7	2023
Pyhrn-Schober-Achse	Koralmbahn Graz–Klagenfurt	330,7	2023
	Wels–Passau ³⁾	17,7	2020/2021
Brennerachse	Linz–Selzthal ³⁾	7,2	2016
	Viergleisiger Ausbau Unterinntal (Kundl/Radfeld - Baumkirchen) ⁶⁾	9,9	2012/18
Arlbergachse	Brenner Basistunnel	106,3	2026
	Rheintalkonzept ³⁾	6,7	2017
Programme	St. Margrethen–Lauterach ³⁾	4,5	2020
	Lärmschutz	17,2	
Reinvestitionen in das Schienennetz	Park & Ride	15,8	
	Eisenbahnkreuzungen	17,9	
Sonstige (inkl. immaterieller Vermögenswerte)		264,7	
Gesamt Rahmenplan- und sonstige Investitionsprojekte		1.814,3	

¹⁾ Teilinbetriebnahme 2012

²⁾ Konjunkturpaket

³⁾ Etappenweise Inbetriebnahme der Teilprojekte

⁴⁾ Bf. Amstetten Fertigstellung 2019

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

⁶⁾ Inbetriebnahme Unterinntal im Jahr 2012 erfolgt, Restarbeiten bis 2018

C.5. Unternehmensstrategie

Strategie und Strategieumsetzung

FIT 2015 abgeschlossen

In den Jahren 2010–2015 prägte das Programm FIT 2015 die strategische Ausrichtung des ÖBB-Konzerns. Oberstes Ziel war es, wirtschaftlich so stark zu werden, dass die ÖBB wieder aus eigener Kraft in die Zukunft des Konzerns investieren können. Dieses Ziel wurde 2014 nicht nur ein Jahr früher als geplant erreicht, es wurde auch übererfüllt. Das Konzernergebnis hat sich in fünf Jahren um 500 Mio. Euro verbessert. Außerdem steht FIT 2015 auch für ein deutlich verbessertes Angebot, gestiegene Kundenzufriedenheit und für gesteigerte Mitarbeiterzufriedenheit. Mindestens ebenso wichtig ist aber, dass im selben Zeitraum die Reputation des Unternehmens, das Image und der Markenwert, wiederhergestellt bzw. deutlich gesteigert wurde. Somit schaffte FIT 2015 eine solide Basis, auf der die ÖBB weiterbauen können.

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

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

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

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

Fokus 2020 – Unsere Vision



Fokus 2020 – Ziele und wichtige Initiativen

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

Kunden

Ziel:

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

Wichtigste Initiativen:

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

- Ticketshop 2.0: Mit dem Ziel, den besten digitalen Reisebegleiter für den öffentlichen Verkehr in Österreich zu schaffen, wurde 2015 mit dem Test einer neuen ÖBB Ticket-App begonnen. Die offizielle Einführung ist für 2016 geplant. Der Ticketkauf wird in der neuen App nicht nur einfacher, sondern er wird in Zukunft auch über alle Vertriebskanäle gleich funktionieren. Das neue System bietet den KundInnen über alle Vertriebskanäle hinweg eine einheitliche Logik und Optik für den Verkaufsvorgang.

Team

Ziel:

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

Wichtigste Initiativen:

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

Wirtschaftlichkeit

Ziel:

- Wir verdienen unsere Kapitalkosten und investieren in unsere Zukunft.

Wichtigste Initiativen:

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

Verantwortung

Ziel:

- Wir schaffen Vertrauen durch Nachhaltigkeit und Sicherheit.

Wichtigste Initiativen:

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

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

C.6. Sonstige wichtige Vorgänge und Ausblick

Rahmenbedingungen und Herausforderungen

Disruptive Entwicklungen und Innovationen

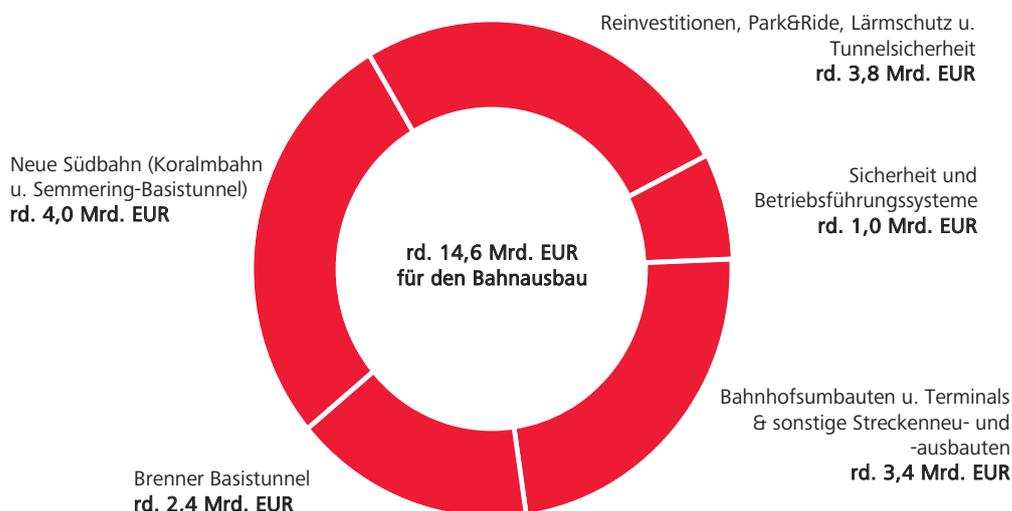
Die technologische Entwicklung der letzten Jahre stellt zunehmend Wertschöpfungsketten und Finanzierungsmodelle ganzer Branchen auf den Kopf. Selbst in traditionellen Industrien entstehen wie aus dem Nichts neue Geschäftsmodelle, die völlig destruktuierend wirken. Auch Verkehrs-, Logistik- und Mobilitätsdienstleister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

Erfreuliche Zunahme des Schienenpersonenverkehrs im internationalen Vergleich

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

Genehmigung des Rahmenplans 2016–2021

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



Ausblick ÖBB-Konzern

Mobilfunk-Netzabdeckung in den Zügen der ÖBB

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

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

Ausbau Südstrecke

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

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

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

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

Beförderungsmo­dell Güterverkehr

Der europäische Güterverkehr steht vor großen Herausforderungen betreffend die Transport- und Vertragsmodelle der Eisenbahnverkehrsunternehmen. Das traditionell von „Staatsbahnen“ genutzte Modell der aufeinanderfolgenden Beförderung bei grenzüberschreitenden Transporten sowohl im Ganzzugs- als auch im Einzelwagenverkehr wird durch das Modell der ausführenden Beförderung (Einkauf/Verkauf) abgelöst. Anstatt eines multilateralen Vertrags zwischen allen Eisenbahnverkehrsunternehmen tritt bei diesem Modell nur ein Eisenbahnverkehrsunternehmen in eine Vertragsbeziehung mit dem Kunden. Somit können wettbewerbsrechtliche Bedenken bezüglich einer Überschreitung des notwendigen Maßes an Informationsaustausch (Transportkosten, Kundendaten etc.) ausgeräumt werden. Die Rail Cargo Group hat 2013 begonnen, die Verträge entsprechend anzupassen, und wird bis Ende 2016 für alle Verkehre das Beförderungsmo­dell „Einkauf/Verkauf“ anwenden.

Weitere Herausforderungen für den europäischen Schienengüterverkehr bleiben die schwierigen Rahmenbedingungen durch Liberalisierung, unzureichende Interoperabilität der Ländersysteme sowie der anhaltende Verdrängungswettbewerb.

Ergebnisausblick

Die Budget- und Mittelfristplanung für den Zeitraum 2016–2021 ist unter den Rahmenbedingungen der neuen Konzernstrategie Fokus 2020 erstellt worden. Das Handeln des ÖBB-Konzerns in den kommenden sechs Jahren ist auf eine Angebotsausweitung mit dem Fokus auf Kundennutzen und ein wirtschaftlich nachhaltiges Wachstum ausgerichtet.

Der ÖBB-Konzern verfolgt das Ziel, trotz eines hohen geplanten Investitionsvolumens und einem herausfordernden Marktumfeld, die Ergebnisse in den nächsten Jahren konstant zu steigern sowie im Teilkonzern ÖBB-Personenverkehr und der Rail Cargo Group die Kapitalkosten zu verdienen. Darüber hinaus wird in diesen beiden Absatz-Teilkonzernen eine Reduktion der Net Debt/EBITDA-Ratio angestrebt.

Das gesamte geplante Investitionsvolumen in Sachanlagen und immaterielle Vermögensgegenstände beläuft sich in den nächsten sechs Jahren auf rd. 20 Mrd. EUR.

D. Nicht finanzielle Leistungsindikatoren

D.1. Immobilienmanagement

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

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

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

D.2. Personalbericht

Der ÖBB-Konzern zählt zu den größten Arbeitgebern Österreichs. Per 31.12.2015 waren konzernweit inklusive der Rail Cargo Hungaria-Gruppe 40.031 aktive MitarbeiterInnen (ohne Lehrlinge) beschäftigt. Dies bedeutet im Vergleich zum Vorjahr einen geringfügigen Anstieg des Personalstandes. Der ÖBB-Konzern zählt zu den größten Ausbildungseinrichtungen Österreichs, zum Jahresende 2015 wurden 1.572 Lehrlinge beschäftigt, zusätzlich waren im Berichtsjahr 128 Lehrlinge über die Allgemeine Privatstiftung für berufliche Bildung beschäftigt. Das Durchschnittsalter im Inland (exkl. Lehrlinge) lag bei rd. 45,6 Jahren. Zum 31.12.2015 betrug der Frauenanteil (inkl. Lehrlingen) 11,7%.

Die Mitarbeiterstruktur im ÖBB-Konzern

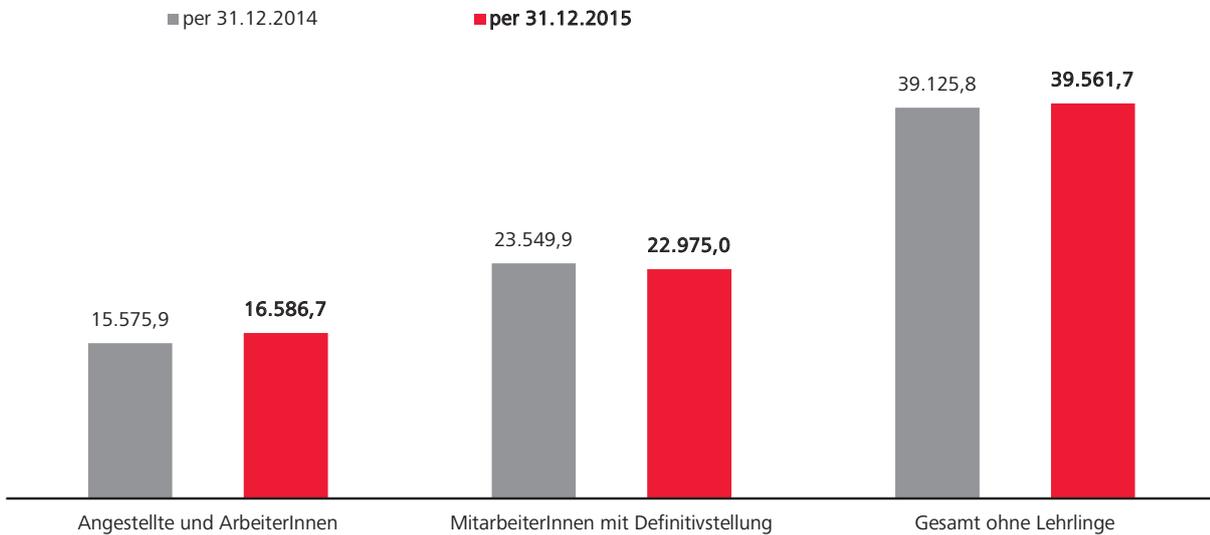
Anzahl MitarbeiterInnen Köpfe	31.12.2015	31.12.2014	Veränderung		Durchschnitt	
			Stichtag	in %	2015	2014
Angestellte	11.110	10.655	455	4%	10.884	10.593
ArbeiterInnen	5.733	5.130	603	12%	5.344	5.005
MitarbeiterInnen mit Definitivstellung	23.188	23.696	-508	-2%	23.448	23.968
Gesamt aktive MitarbeiterInnen	40.031	39.481	550	1%	39.676	39.566
Lehrlinge*	1.572	1.609	-37	-2%	1.474	1.517
Gesamt mit Lehrlingen	41.603	41.090	513	1%	41.150	41.083

*Zusätzlich waren im Geschäftsjahr 2015 über die Allgemeine Privatstiftung für berufliche Bildung 128 Lehrlinge beschäftigt.

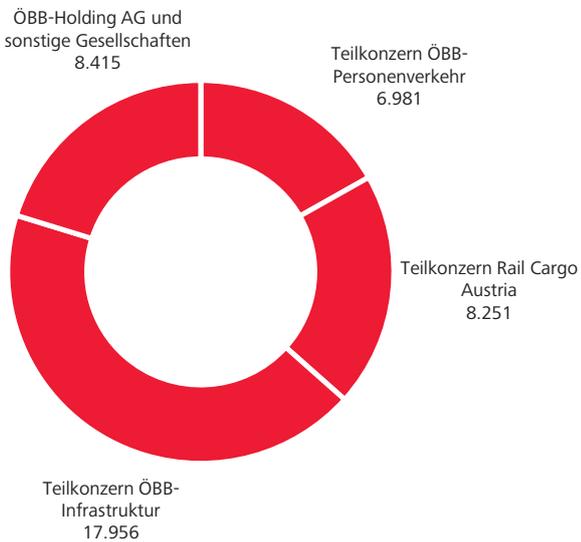
Anzahl MitarbeiterInnen FTE	31.12.2015	31.12.2014	Veränderung		Durchschnitt	
			Stichtag	in %	2015	2014
Angestellte	10.900,0	10.478,4	421,6	4%	10.674,3	10.442,7
ArbeiterInnen	5.686,7	5.097,5	589,2	12%	5.302,5	4.971,9
MitarbeiterInnen mit Definitivstellung	22.975,0	23.549,9	-574,9	-2%	23.260,0	23.826,4
Gesamt aktive MitarbeiterInnen	39.561,7	39.125,8	435,9	1%	39.236,8	39.241,0
Lehrlinge*	1.572,0	1.609,0	-37,0	-2%	1.475,2	1.517,0
Gesamt mit Lehrlingen	41.133,7	40.734,8	398,9	1%	40.712,0	40.758,0

*Zusätzlich waren im Geschäftsjahr 2015 über die Allgemeine Privatstiftung für berufliche Bildung 128 Lehrlinge beschäftigt.

Die Mitarbeiterstruktur nach FTE im ÖBB-Konzern



Verteilung der MitarbeiterInnen zum 31.12.2015



Die personalintensivste Unternehmenseinheit bildete zum 31.12.2015 der Teilkonzern ÖBB-Infrastruktur, auf den 43% aller MitarbeiterInnen entfielen.

Lehrlingsausbildung im ÖBB-Konzern

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

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

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

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

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

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

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

Aus- und Weiterbildung

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

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

Employer Branding

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

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

Gleichstellung im ÖBB-Konzern

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

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

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

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

Gesundheit, Arbeitssicherheit & Soziales

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

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

Arbeit und Alter

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

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

ÖBB-Mitarbeiterbefragung

Von 19. Jänner bis 6. Februar 2015 fand die zweite konzernweite ÖBB-Mitarbeiterbefragung statt. Insgesamt wurden 41.326 MitarbeiterInnen in Österreich, Ungarn und erstmals auch in den vollkonsolidierten Tochterunternehmen in ganz Europa befragt. 21.964 Personen nahmen an der Befragung teil, was einer Teilnahmequote von 53,2% entspricht. Dies bedeutet ein Plus von 6,6 Prozentpunkten im Vergleich zur Befragung 2013. Die Themen der Befragung umfassten die Bereiche Unternehmen, Arbeitsklima, Tätigkeit, Führung, Information, Perspektiven und Vereinbarkeit von Privat- und Berufsleben. Die Gesamt-Arbeitszufriedenheit erzielte den Wert 64 von 100 möglichen Punkten und konnte um zwei Punkte gesteigert werden.

D.3. Forschungsbericht

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

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

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

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

2015 befanden sich im ÖBB-Konzern 95 F&E-Projekte in Bearbeitung. Das aktuelle F&E-Projektportfolio hat ein Gesamtvolumen von rd. 22,8 Mio. EUR (über die gesamte Laufzeit der aktuell laufenden Projekte ohne Abzug von Förderungen). Die Aufwendungen für Forschung und Entwicklung betragen rd. 3,4 Mio. EUR (Vj: rd. 5,1 Mio. EUR).

D.4. Umweltbericht

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

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

Die ÖBB sind sich der Herausforderungen des Klimawandels bewusst und decken heute bereits ca. 90% ihres Bahnstrombedarfs mit klimafreundlicher Wasserkraft. Mit einer kontinuierlichen Reduktion der spezifischen CO₂-Emissionen von 168.549 t CO₂ seit 2006 haben die ÖBB im Jahr 2014 ihre Emissionen gegenüber 2006 um 32% gesenkt und sind damit weiterhin das umweltfreundlichste motorisierte Transportmittel. Ziel der ÖBB ist es, diesen Umweltvorteil in Zukunft auszubauen, indem systematisch weiter CO₂-Optimierungspotenziale erhoben und umgesetzt werden.

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

Die Tabelle zeigt, dass der Energieverbrauch und die damit verbundenen CO₂-Emissionen kontinuierlich sinken:

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

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

D.5. Barrierefreiheit

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

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. 2015 kamen im Nahverkehr 188 Talent-Garnituren, 60 Desiro-Garnituren und 67 Doppelstockwagen als barrierefreie Niederflurfahrzeuge zum Einsatz. Im Fernverkehr waren 51 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, und für den Blindenführhund ist ein eigener Platz vorgesehen. Mit dem Multifunktionswagen ist es auch für Reisende im Rollstuhl möglich, in einem Liegewagenabteil mit Begleitperson zu verreisen.

Postbus

Alle neu beschafften Niederflurfahrzeuge werden mit mechanischer bzw. elektrischer Klapprampe erworben. Die Ausstattung eines Sitzplatzes für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste gehört bereits zum Standard. Die Sondernutzungsfläche ist mit einem Rückhaltesystem ausgestattet. 2015 sind rd. 75% des Busfuhrparks barrierefrei.

Infrastruktur

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

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

D.6. Sicherheit

Die öffentliche Wahrnehmung des ÖBB-Konzerns ist eng mit dem Thema Sicherheit verbunden. Sicherheit ist das Ergebnis konsequenter und zielgerichteter Maßnahmen auf Basis standardisierter und systemisch unterstützter Trendmonitorings und Risikoanalysen.

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

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

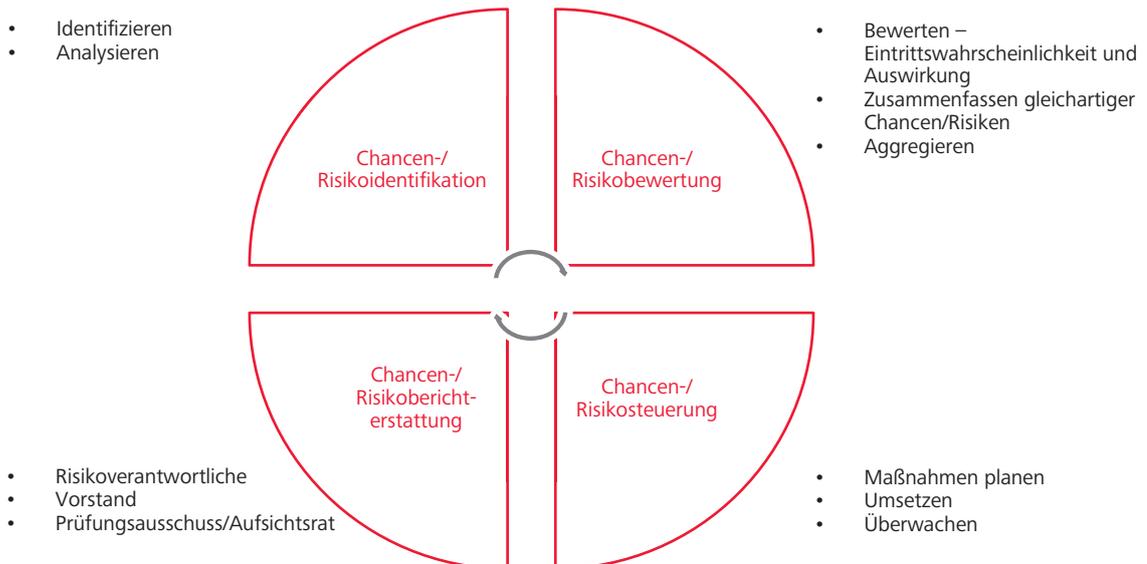
E. Chancen-/Risikobericht

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

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

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

Prozess Chancen-/Risikomanagement



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

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

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

Strategie

Um das Risiko einer Nichterreichung von Strategiezielen zu mindern, wird ein strenges Controlling umgesetzt.

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.

Absatz/Vertrieb

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

Personal/Führung/Organisation

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

Recht/Haftung

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

Einkauf/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.

Töchter/Beteiligungen

In diesem Risikofeld werden Töchter/Beteiligungen, die aufgrund ihres geringen Ergebnisbeitrages nicht vollinhaltlich im Risikomanagement eingebunden sind, betrachtet. Hier besteht das Risiko, dass Budgetwerte nicht erreicht werden und Anlagevermögen im Zuge von Werthaltigkeitstest abgewertet bzw. 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, z.B. im Bereich der Fahrlässigkeits-, Umwelt- und Korruptionstatbestände, der Ist-Stand bewertet und Maßnahmen zur Risikovermeidung gesetzt. Vorsorgemaßnahmen wurden auch mit der Einführung von Kontroll- und Berichtssystemen sowie der Erlassung allgemeiner Verhaltensanweisungen durch den Code of Conduct getroffen. Mit entsprechenden Schulungen und der Schaffung klarer Verantwortungsbereiche 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. 95% [Vj: 94%] nach Nominale) sind nicht-strukturierte Standardabsicherungsgeschäfte (Plain Vanilla Zinsswaps bzw. Cross Currency Interest Rate Swaps). Ein Anteil von 5% (Vj: 6%) des Nominales entfällt auf strukturierte Derivate. Diese zwei (Vj: vier) strukturierten Derivate haben ein Gesamtnominale von rd. 50,0 Mio. EUR (Vj: rd. 70,0 Mio. EUR) mit Laufzeiten bis 2016 und 2022.

Risikodefinition und Risikomanagement in Bezug auf Finanzinstrumente

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

Liquiditätsrisiko

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

Zinsänderungsrisiko

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

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

Währungsrisiko

Die Gesellschaften des ÖBB-Konzerns unterliegen nahezu keinen Fremdwährungsrisiken. Die Finanzierungen sind überwiegend in Euro denominated. 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 volumens- und fristenkongruente Veranlagungen und Forderungen in der gleichen Höhe gegenüberstehen.

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

Kontrahentenrisiko

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

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

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

Internes Kontrollsystem

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

Kontrollumfeld

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

Es orientiert sich am international bewährten Rahmenkonzept COSO (Committee of Sponsoring 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/kritischen Geschäftsprozessen vollständig und nachvollziehbar dokumentiert sind, dass die Aufbauorganisation nachvollziehbar dokumentiert ist (Organigramm, Arbeitsplatzbeschreibung, Funktionsbeschreibung etc.), regelmäßig angepasst wird und dass die anzuwendenden Regelwerke und internen Vorgaben umfassend bekannt und verfügbar sind.

Risikobeurteilung und Kontrollaktivitäten

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

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

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

Information und Kommunikation

Der dezentralen Konzernstruktur entsprechend weist jeder Teilkonzern ein angemessenes, wirksames IKS nach; die Einrichtung und Aufrechterhaltung erfolgt somit eigenverantwortlich ebendort.

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

Rechnungslegung

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

Was die Vorprozesse zur Rechnungslegung betrifft, wurde eine weitreichende Vereinheitlichung erzielt, indem die betreffenden Abläufe in eine konzernweit tätige Financial-Shared-Service-Einheit, die übergreifend agierende ÖBB-Business Competence Center GmbH, übergeführt wurden.

Geschäftsfälle werden im ÖBB-Konzern grundsätzlich unter Einsatz der Software SAP R/3 gebucht; bei manchen ausländischen Tochterunternehmen kommen z.T. auch andere Softwarelösungen zur Anwendung. Somit erfolgt die Datenübertragung im Konzern weitgehend automatisiert bzw. 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), wo wesentliche IFRS-basierte Bilanzierungserfordernisse konzernweit vorgegeben und kommuniziert werden. Die MitarbeiterInnen des Rechnungswesens werden laufend in Hinblick auf Neuerungen in der Rechnungslegung geschult, um den Risiken einer unbeabsichtigten Fehlberichterstattung vorbeugen zu können.

Für die Angaben in den Erläuterungen zum Konzernabschluss kommt eine 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-Gruppe) liefern alle Tochterunternehmen für die Erstellung des Konzernabschlusses umfangreiche Reporting Packages 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. Vorgänge von besonderer Bedeutung, die nach Abschluss des Wirtschaftsjahres eingetreten sind

Angaben zu diesem Kapitel werden in den Erläuterungen zum Konzernabschluss in Erläuterung 36 gemacht.

G. 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 05.04.2016

Der Vorstand

Mag. Christian Kern e.h.

Mag. Josef Halbmayr MBA e.h.

»Ich spare
mir einfach
viel Zeit im
Vergleich
zum Auto.«

Konzernabschluss

Konzernjahresabschluss. Der ÖBB-Konzernabschluss für das Jahr 2015 inklusive Bestätigungsvermerk des Wirtschaftsprüfers.

Konzernabschluss

Konzern-Gewinn-und-Verlust-Rechnung 2015

	Erläuterung	2015 in TEUR	2014 in TEUR
Umsatzerlöse	4	5.172.235,2	5.270.086,9
Bestandsveränderungen		2.348,4	851,1
Andere aktivierte Eigenleistungen	5	372.554,8	359.810,2
Sonstige betriebliche Erträge	6	798.237,2	724.163,5
Gesamterträge		6.345.375,6	6.354.911,7
Aufwendungen für Material und bezogene Leistungen	7	-1.751.498,4	-1.764.134,4
Personalaufwand	8	-2.337.467,3	-2.407.463,2
Abschreibungen	9	-948.956,0	-858.742,7
Sonstige betriebliche Aufwendungen	10	-450.898,7	-460.470,4
Betriebsergebnis (EBIT ohne Ergebnis aus nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmen)		856.555,2	864.101,0
Ergebnis aus nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmen	17	2.322,5	381,0
Zinserträge	11	44.005,2	46.621,0
Zinsaufwendungen	11	-718.905,8	-731.596,3
Sonstiger Finanzertrag	12	62.076,4	62.648,1
Sonstiger Finanzaufwand	12	-53.273,1	-70.486,4
Finanzergebnis inkl. Ergebnis aus nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmen		-663.774,8	-692.432,6
Ergebnis vor Ertragsteuern (EBT)		192.780,4	171.668,4
Ertragsteuern	13	12.760,0	-4.890,6
Konzernjahresergebnis		205.540,4	166.777,8
Konzernjahresergebnis anteilig zugerechnet:			
dem Aktionär des Mutterunternehmens		204.932,3	165.923,8
den nicht beherrschenden Gesellschaftern		608,1	854,0

Gesamtergebnisrechnung 2015

	Erläuterung	2015 in TEUR	2014 in TEUR
Konzernjahresergebnis		205.540,4	166.777,8
Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste	24	3.163,0	-9.092,4
Posten, die in künftigen Perioden nicht in die Gewinn-und-Verlust-Rechnung umgegliedert werden		3.163,0	-9.092,4
Cash Flow Hedges	24	18.671,8	-43.132,8
Available for Sale Rücklage	24	-2.223,4	1.706,2
Unrealisiertes Ergebnis aus der Währungsumrechnung	24	-266,4	-15.508,7
Posten, die in künftigen Perioden in die Gewinn-und-Verlust-Rechnung umgegliedert werden		16.182,0	-56.935,3
Sonstiges Ergebnis		19.345,0	-66.027,7
Konzerngesamtergebnis		224.885,4	100.750,1
Konzerngesamtergebnis anteilig zugerechnet:			
dem Aktionär des Mutterunternehmens		224.277,3	99.896,1
den nicht beherrschenden Gesellschaftern		608,1	854,0

Konzern-Bilanz 31.12.2015

Vermögen	Erläuterung	31.12.2015 in TEUR	31.12.2014 in TEUR
Langfristige Vermögenswerte			
Sachanlagen	14	23.453.390,4	22.723.912,7
Immaterielle Vermögenswerte	15	588.241,3	594.969,8
Als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien	16	126.668,7	129.752,6
Nach der Equity-Methode bilanzierte Unternehmen	17	66.856,2	59.245,4
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	18	655.777,2	586.552,8
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	20	158.561,8	171.949,1
Latente Steueransprüche	13	90.619,2	68.058,4
		25.140.114,8	24.334.440,8
Kurzfristige Vermögenswerte			
Vorräte	21	202.963,3	216.752,9
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	20	491.358,2	501.501,1
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	20	269.362,9	297.532,6
Forderungen aus Ertragsteuern	13	415,7	343,1
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	18	95.641,1	55.507,5
Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte	19	880,7	1.836,4
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	22	274.580,0	337.857,9
		1.335.201,9	1.411.331,5
		26.475.316,7	25.745.772,3
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	-146.305,9	-162.488,0
Erwirtschaftetes Ergebnis	24	-98.258,8	-312.217,7
dem Aktionär des Mutterunternehmens zurechenbares Eigenkapital		1.916.247,5	1.686.106,5
Anteile nicht beherrschender Gesellschafter	24	5.671,0	5.915,0
		1.921.918,5	1.692.021,5
Langfristige Schulden			
Finanzverbindlichkeiten	25	20.221.985,3	20.812.799,4
Rückstellungen	26	439.508,8	460.538,9
Sonstige Verbindlichkeiten	27	77.689,2	69.508,7
Latente Steuerschulden	13	12.765,7	5.216,9
		20.751.949,0	21.348.063,9
Kurzfristige Schulden			
Finanzverbindlichkeiten	25	2.094.974,1	998.276,7
Rückstellungen	26	264.795,7	427.322,5
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	27	857.483,5	774.786,0
Sonstige Verbindlichkeiten	27	584.195,9	505.301,7
		3.801.449,2	2.705.686,9
		26.475.316,7	25.745.772,3

Konzern-Geldflussrechnung 2015

	Erläuterung	2015 in TEUR	2014 in TEUR
Ergebnis vor Ertragsteuern (EBT)		192.780	171.668
Unbare Aufwendungen und Erträge			
+ Abschreibung auf Sachanlagen, immaterielle Vermögenswerte und als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	9	1.137.033	1.049.504
+ Abschreibung / - Zuschreibung auf langfristige finanzielle Vermögenswerte		365	978
- Auflösung von Kostenbeiträgen von Dritten	9	-188.077	-190.761
+ Verluste / - Gewinne aus dem Abgang von Sachanlagen, immateriellen Vermögenswerten und als Finanzinvestition gehaltene Immobilien		-2.879	-22.772
+ Verluste / - Gewinne aus dem Abgang von finanziellen Vermögenswerten		-1.663	-4.443
- wechselkursbedingte Gewinne / + wechselkursbedingte Verluste		1.241	6.901
- sonstige zahlungsunwirksame Erträge / + sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen		-437	-7.549
+ Zinsaufwand	11	718.906	731.596
- Zinsertrag	11	-44.005	-46.621
Veränderungen der Vermögenswerte und Schulden			
- Zunahme / + Abnahme von Vorräten	21	-1.649	14.124
- Zunahme / + Abnahme der Forderungen aus L+L sowie anderer Vermögenswerte		46.723	44.281
+ Zunahme / - Abnahme der Verbindlichkeiten aus L+L sowie anderer Schulden und Abgrenzungen		127.250	-178.680
+ Zunahme / - Abnahme von Rückstellungen	26	-183.557	145.276
- gezahlte Zinsen		-736.108	-739.288
+ erhaltene Zinsen		10.896	13.403
- gezahlte Ertragsteuern	13	-6.580	-7.289
Geldfluss aus der betrieblichen Tätigkeit a)		1.070.239	980.329
+ Einzahlungen aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten		74.344	92.766
- Auszahlungen für Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	14, 15	-1.889.042	-2.014.069
+ Einzahlungen aus dem Abgang von finanziellen Vermögenswerten		44.445	2.980
- Auszahlungen für Investitionen in finanzielle Vermögenswerte		-107.324	-55.440
+ Einzahlungen / -Rückzahlungen von Kostenbeiträgen von Dritten	14, 15	242.136	157.591
+ Einzahlungen aus dem Verkauf von konsolidierten Unternehmen und sonstigen Geschäftseinheiten		2.312	2.293
- Auszahlungen für den Erwerb von konsolidierten Unternehmen und sonstigen Geschäftseinheiten		-3.310	0
+ Erhaltene Dividenden		1.586	2.127
+ Tilgung von gewährten Krediten / - Gewährung von Krediten (aus Investitionstätigkeit)		1	-3
Geldfluss aus der Investitionstätigkeit b)		-1.634.852	-1.811.755
+ Einzahlungen aus Eigenkapitalzuführungen von nicht beherrschenden Gesellschaftern		179	0
- Auszahlungen an nicht beherrschende Gesellschafter		-1.021	0
+ Einzahlungen aus der Begebung von Anleihen und Aufnahme von Finanzkrediten	25	1.060.712	2.197.827
- Auszahlungen für die Tilgung von Anleihen und Finanzkrediten		-320.612	-1.142.730
- Auszahlungen für Finance-Lease-Finanzierungen		-180.021	-50.663
+ Einzahlung aus Gewährung / - Auszahlung für Tilgung von sonstigen Darlehen		-63.098	5.950
Geldfluss aus der Finanzierungstätigkeit c)		496.139	1.010.384
Geldfluss aus der betrieblichen Tätigkeit a)		1.070.239	980.329
Geldfluss aus der Investitionstätigkeit b)		-1.634.852	-1.811.755
Free Cash Flow (a+b)		-564.613	-831.426
Liquide Mittel zum Periodenbeginn		330.278	149.605
konsolidierungskreisbedingte Änderungen		16	0
Foreign currency translation		-606	1.715
Veränderungen der liquiden Mittel aus den Geldflüssen (Cash Flow) (a+b+c)		-68.474	178.958
Liquide Mittel zum Periodenende		261.214	330.278

Hinsichtlich der Zusammensetzung des Fonds wird auf Erläuterung 34 verwiesen.

Aufstellung der Veränderung des Konzern-Eigenkapitals 2015

dem Aktionär des Mutterunternehmens zurechenbares Eigenkapital									
Andere Rücklagen									
in TEUR	Grundkapital	Kapitalrücklagen	Cash-Flow-Hedge-Rücklage	Available-for-Sale-Rücklage	Währungs-differenzen	Erwirtschaftetes Ergebnis	Summe	Anteile nicht beherrschender Gesellschafter	Gesamtes Eigenkapital
Stand 01.01.2014	1.900.000,0	260.812,2	-83.243,8	8.962,4	-31.271,3	-471.578,1	1.583.681,4	5.199,5	1.588.880,9
Konzernjahresergebnis						165.923,8	165.923,8	854,0	166.777,8
Sonstiges Ergebnis			-43.132,8	1.706,2	-15.508,7	-9.092,4	-66.027,7		-66.027,7
Konzerngesamtergebnis			-43.132,8	1.706,2	-15.508,7	156.831,4	99.896,1	854,0	100.750,1
Übrige Veränderungen						2.529,0	2.529,0	-138,5	2.390,5
Stand 31.12.2014	1.900.000,0	260.812,2	-126.376,6	10.668,6	-46.780,0	-312.217,8	1.686.106,5	5.915,0	1.692.021,5

dem Aktionär des Mutterunternehmens zurechenbares Eigenkapital									
Andere Rücklagen									
in TEUR	Grundkapital	Kapitalrücklagen	Cash-Flow-Hedge-Rücklage	Available-for-Sale-Rücklage	Währungs-differenzen	Erwirtschaftetes Ergebnis	Summe	Anteile nicht beherrschender Gesellschafter	Gesamtes Eigenkapital
Stand 01.01.2015	1.900.000,0	260.812,2	-126.376,6	10.668,6	-46.780,0	-312.217,8	1.686.106,5	5.915,0	1.692.021,5
Konzernjahresergebnis						204.932,3	204.932,3	608,1	205.540,4
Sonstiges Ergebnis			18.671,8	-2.223,4	-266,4	3.163,0	19.345,0		19.345,0
Konzerngesamtergebnis			18.671,8	-2.223,4	-266,4	208.095,3	224.277,3	608,1	224.885,4
Veräußerung von Anteilen an Tochterunternehmen						5.863,7	5.863,7	58,7	5.922,4
Übrige Veränderungen							0,0	-910,8	-910,8
Stand 31.12.2015	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

Die Anzahl der Aktien beträgt unverändert 190.000 Stück.

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

Erläuterungen zum Konzernabschluss zum 31.12.2015

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 idF BundesbahnstrukturG 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 § 245 (5) UGB verpflichtet, einen Teilkonzernabschluss gemäß IFRS zu erstellen, da von ihr ausgegebene Anleihen am geregelten Markt an der Börse von Wien zum Handel zugelassen sind. Der Teilkonzernabschluss der ÖBB-Infrastruktur AG wird zum Firmenbuch unter FN 71396 w beim Handelsgericht Wien eingereicht.

1. Rechnungslegungsgrundsätze

Die ÖBB-Holding AG ist gem. § 244 Unternehmensgesetzbuch (UGB) verpflichtet, einen Konzernabschluss zu erstellen. Der Konzernabschluss zum 31.12.2015 wurde gem. § 245a (2) UGB iVm der „IFRS-Verordnung“ in Übereinstimmung mit den vom International Accounting Standards Board („IASB“) verabschiedeten International Financial Reporting Standards („IFRS“, „IAS“) und den Interpretationen des International Financial Reporting Interpretation Committee („IFRIC“, „SIC“), welche zum 31.12.2015 in Geltung und von der Europäischen Union übernommen waren, sowie den zusätzlichen Anforderungen des § 245a UGB erstellt. Mit diesem Konzernabschluss nach IFRS stellt die ÖBB-Holding AG gem. § 245a UGB einen befreienden Konzernabschluss nach international anerkannten Rechnungslegungsgrundsätzen auf.

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

Erläuterungen zu den geänderten oder neuen IFRS-Regelungen

Gegenüber dem Konzernabschluss zum 31.12.2014 haben sich folgende Standards und Interpretationen geändert beziehungsweise waren aufgrund der Übernahme in das EU-Recht oder des Inkrafttretens der Regelung 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⁾	Auswirkungen auf den Konzernabschluss
IFRIC 21	Abgaben	17.06.2014	nein
AIP 2011–2013	Verbesserungen zu IFRS, Zyklus 2011–2013	01.01.2015	nein

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

Ausblick auf zukünftige IFRS-Änderungen

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

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

1) anzuwenden auf Geschäftsjahre, die am oder nach dem angegebenen Datum beginnen
2) von EU noch nicht übernommen
3) wird derzeit nicht in EU-Recht übernommen

IFRS 15 enthält ein Fünf-Schritte-Modell, das auf Umsatzerlöse aus Verträgen mit Kunden (mit wenigen Ausnahmen) anzuwenden ist. Die Art der Transaktion oder die Branche des Unternehmens spielen dabei keine Rolle. IFRS 15 enthält zusätzliche qualitative und quantitative Angabepflichten. Diese sollen es den Abschlussadressaten ermöglichen, die Art, die Höhe, den zeitlichen Anfall sowie die Unsicherheit von Umsatzerlösen und resultierenden Zahlungsströmen aus Verträgen mit Kunden nachvollziehen zu können. Die Auswirkungen von IFRS 15 im Konzern werden derzeit im Rahmen von Arbeitsgruppen evaluiert. Bei den Umsatzerlösen und sonstigen betrieblichen Erträgen wird keine signifikante Änderung der Höhe und des Ertragsrealisierungszeitpunktes erwartet. Für die Umsatzerlöse aus dem Stromhandel, aus Verwertungsobjekten und aus bestimmten Leistungserbringungen für Dritte, welche rd. 4% (Vj: rd. 5%) der Gesamterträge (Umsatzerlöse und sonstige betriebliche Erträge) betragen, wird derzeit eine detaillierte Analyse durchgeführt.

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

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

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

2. Konsolidierung und Konsolidierungskreis

Konsolidierungsgrundsätze

Bilanzstichtag

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

Währungsumrechnung

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

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

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	
	31.12.2015	31.12.2014	2015	2014
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)	7,638	7,658	7,614	7,634
Neue Türkische Lire (TRY)	3,177	2,832	3,026	2,907
Polnische Zloty (PLN)	4,264	4,273	4,184	4,184
Rumänische Leu (RON)	4,524	4,483	4,445	4,444
Russische Rubel (RUB)	80,674	72,337	68,072	50,952
Tschechische Kronen (CZK)	27,023	27,735	27,279	27,536
Ungarische Forint (HUF)	315,980	315,540	310,000	308,710
US-Dollar (USD)	1,089	1,214	1,110	1,329

Konsolidierung

Tochterunternehmen

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

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

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

Unternehmenszusammenschlüsse

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

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

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

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

Assoziierte Unternehmen

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

Anteile an assoziierten Unternehmen werden im Konzernabschluss unter Anwendung der Equity-Methode einbezogen, soweit diese nicht als zur Veräußerung gehalten klassifiziert werden. Die erstmalige Erfassung erfolgt zu Anschaffungskosten, die um Veränderungen des Anteils des ÖBB-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 (d.h. ein Abschlag beim Erwerb), wird der Unterschiedsbetrag in der Periode des Erwerbs ertragswirksam erfasst.

Gemeinschaftsunternehmen

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

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

Schuldenkonsolidierung

Im Rahmen der Schuldenkonsolidierung werden Forderungen mit den korrespondierenden Verbindlichkeiten und Rückstellungen zwischen den in den Konzernabschluss einbezogenen Tochterunternehmen aufgerechnet. Insgesamt wurden konzerninterne Vermögenswerte und Schulden in Höhe von rd. 1,9 Mrd. EUR (Vj: rd. 2,4 Mrd. EUR) konsolidiert.

Aufwands- und Ertragskonsolidierung

Sämtliche konzerninterne Aufwendungen und Erträge werden im Zuge der Aufwands- und Ertragskonsolidierung eliminiert. Im Falle von Anlagenerstellungen im ÖBB-Konzern werden die darauf entfallenden Umsatzerlöse unter Berücksichtigung der Zwischenergebniseliminierung in aktivierte Eigenleistungen umgegliedert. Innerhalb des EBIT wurden konzerninterne Gesamterträge in Höhe von rd. 3,6 Mrd. EUR (Vj: rd. 3,5 Mrd. EUR) mit den entsprechenden Aufwendungen verrechnet.

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 60 (Vj: 56) weitere vollkonsolidierte sowie 9 (Vj: 8) assoziierte Unternehmen und ein (Vj: ein) Gemeinschaftsunternehmen, die nach der Equity-Methode einbezogen werden, somit insgesamt 71 (Vj: 66) 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 2014 und 2015

Der Konsolidierungskreis hat sich wie folgt entwickelt:

Konsolidierungskreis	Vollkonsolidierung	Konsolidierung nach der Equity-Methode	Gesamt
Stand 01.01.2014	57	10	67
<i>davon ausländische Gesellschaften</i>	28	5	33
Verschmelzungen	-2	0	-2
Erstkonsolidierung	4	1	5
Änderung des Konsolidierungskreises	0	-2	-2
Abgang (Verkauf)	-2	0	-2
Stand 31.12.2014	57	9	66
<i>davon ausländische Gesellschaften</i>	26	6	32
Neugründung	2	0	2
Änderung des Konsolidierungskreises	1	1	2
Zugang (Kauf)	1	0	1
Stand 31.12.2015	61	10	71
<i>davon ausländische Gesellschaften</i>	28	7	35

In Erläuterung 32 bzw. 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 bzw. von Anteilen an Tochterunternehmen sind im sonstigen betrieblichen Ertrag, im sonstigen betrieblichen Aufwand bzw. im Ergebnis aus nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmen ertragswirksam erfasst.

Veränderung an der Beteiligungsquote von Beteiligungen des Konzerns

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

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

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

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

Mit Anteilskauf- und Abtretungsvertrag vom 12.02.2015 wurden alle Anteile der Rondo Leasing GmbH durch die ÖBB-Personenverkehr AG erworben und anschließend per 31.12.2014 rückwirkend upstream in die ÖBB-Personenverkehr AG verschmolzen. Mit dem Erwerb der Rondo Leasing GmbH um rd. 41 TEUR wurden bis dahin geleaste Triebfahrzeuge im Wert von rd. 102,4 Mio. EUR gegen Übernahme von Schulden im Ausmaß von rd. 102,4 Mio. EUR erworben. Im Konzernabschluss wurden die Vermögenswerte lediglich innerhalb der Sachanlagen vom Posten „Leasing Fahrpark“ in den Posten „Fahrpark“ umgegliedert, nachdem es sich um eine Finance-Lease-Transaktion gehandelt hat.

Zwecks Intensivierung des Ausbaus der Eigenproduktionsaktivitäten in den Zielmärkten zwischen Nordsee, Mittelmeer und Schwarzem Meer wurde im Oktober 2015 die deutsche Privatbahn EBM Cargo GmbH, nunmehr Rail Cargo Carrier - Germany GmbH, erworben. Damit kann auch in Deutschland eine durchgehende Produktion aus einer Hand sichergestellt werden. Das Unternehmen wird dem Geschäftsbereich Carrier zugeordnet.

Dem Kaufpreis von 2.200 TEUR stand zum 31. Dezember 2015, dem Zeitpunkt der Erstkonsolidierung, ein Eigenkapital von 234 TEUR gegenüber. Der beizulegende Zeitwert wurde aufgrund der finalen Verteilung des Kaufpreises auf die Vermögenswerte und Schulden ermittelt.

Der daraus resultierende Unterschiedsbetrag von 1.966 TEUR kann wie folgt aufgeteilt werden:

Ableitung Firmenwert	in TEUR
Kaufpreis 100%	2.200
Eigenkapital 31.12.2015	-234
Unterschiedsbetrag	1.966
stille Reserven Fahrpark	-989
Latente Steuern	322
Unterschiedsbetrag nach Zeitwertanpassungen	-667
Firmenwert	1.299

Im Zuge der Transaktion fielen Transaktionskosten in Höhe von rd. 0,1 Mio. EUR an, die in den sonstigen betrieblichen Aufwendungen enthalten sind. Es wurden keine Eventualverbindlichkeiten übernommen. Hätte der Unternehmenserwerb zu Jahresbeginn stattgefunden, hätte das Unternehmen rd. 7,0 Mio. EUR zu den Umsatzerlösen und rd. 0,2 Mio. EUR zum EBIT beigetragen. Der verbleibende Firmenwert spiegelt im Wesentlichen den Vorteil aus der signifikanten Stärkung der Marktposition in Deutschland bzw. erwartete Synergieeffekte wider. Der Firmenwert ist steuerlich nicht nutzbar.

3. Zusammenfassung der wesentlichen Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Grundlagen der Erstellung des Abschlusses

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

Sachanlagen und als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien

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

Abschreibungen auf Sachanlagen und auf als Finanzinvestitionen 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.

Die wirtschaftliche Nutzungsdauer beträgt unverändert zum Vorjahr für:

	Jahre
Bauten	
Unterbau	20–150
Hochbau	10–50
Oberbau	25–40
Fahrpark	5–50
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.

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

Kostenbeiträge zu Vermögenswerten

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 Vermögenswertes 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 bzw. 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	4–20
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 20 Jahre.

Kostenbeiträge werden grundsätzlich über die Nutzungsdauer des bezuschussten Vermögenswertes abgeschrieben.

Wertminderung von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten

Methodischer Aufbau

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

Wenn Änderungen der Verhältnisse darauf hindeuten, dass der Buchwert eines Vermögenswertes über dem beizulegenden Zeitwert liegt, wird im Rahmen der Werthaltigkeitsprüfung der Nutzungswert berechnet. Der Nutzungswert entspricht den geschätzten künftigen Netto-Zahlungsströmen der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten auf Basis der Geschäftspläne, die aus bisherigen Ergebnissen und den besten Schätzungen des Vorstandes bezüglich künftiger Entwicklungen abgeleitet wurden. Die in den Geschäftsplänen (Budget 2016 und Mittelfristplanung 2017–2021) angenommenen Wachstumsraten spiegeln die gewichteten durchschnittlichen Wachstumsraten auf Basis der Marktschätzungen wider. Zahlungsstromprognosen, die über den Zeitraum des Geschäftsplanes hinausgehen, werden auf Basis einer konstanten Wachstumsrate für die nachfolgenden Jahre ermittelt und übersteigen nicht die langfristige gewichtete durchschnittliche Wachstumsrate der Branche und des Landes, in 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- bzw. 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 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 bzw. Geschäftstätigkeiten. Eine kurze Beschreibung dieser Geschäftsfelder wird in Erläuterung 33 getätigt. Die ÖBB-Produktion GmbH wird anteilig beim Segment Rail Cargo Austria und beim Segment ÖBB-Personenverkehr mitgerechnet.

Zahlungsmittelgenerierende Einheiten der ÖBB-Personenverkehr:

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

Es konnten zum 31.12.2015 keine Indikatoren für eine mögliche Wertminderung oder Wertaufholung festgestellt werden, womit kein Wertminderungstest durchgeführt wurde. Hinsichtlich in 2015 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“ verwiesen.

Zahlungsmittelgenerierende Einheiten der Rail Cargo Austria:

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

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 Eigentraktion (z.B. Grundlast, Einzelwagenverkehr)
- Wagen: Rail Cargo Wagon (RCW) - Wagenvermieter
- TS: Technische Services (TS) - Instandhalter Rollmaterial

Die mit dieser Organisationsstruktur verfolgten Ziele sind:

- Fokus auf die Kernkompetenz Bahnlogistik
- Transparenz durch Vereinfachung, fünf überschneidungsfreie Geschäfte mit eigenen Geschäftsmodellen und Märkten (intern, extern)
- Zusammenführung von Kompetenz, Ressourcen und Verantwortung
- Benchmarkfähigkeit
- Konsistente Markenarchitektur

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

Für die Cash-Flow-Prognosen nach dem Planungszeitraum (Ansatz einer ewigen Rente) für 2014 wurden der Wertminderungsprüfung Wachstumsraten unterstellt, die einer realistischen Einschätzung der spezifischen Marktentwicklung entsprechen. In der ewigen Rente für 2014 wurde ein Wachstumsfaktor iHv 1,33% (2/3 der Inflationsrate) gleichbleibend angesetzt. Dies beruht auf der Annahme, dass inflationsbedingte Preissteigerungen zu zwei Dritteln an Endkunden weitergegeben werden können.

Für die Cash-Flow-Prognosen nach dem Planungszeitraum (Ansatz einer ewigen Rente) für 2015 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 ersehen Sie aus der nachfolgenden Tabelle.

Folgende Diskontierungssätze wurden angewendet:

Für die zahlungsmittelgenerierenden Einheiten der Rail Cargo Austria	Spedition (RCL)	Operator (RCO)	Carrier (RCC)	Wagen (RCW)	TS *)
zum 31.12.2015					
Österreich					
Vor Steuern					
Zinssatz 2016–2021	7,7%	7,5%	7,9%	5,3%	7,5%
Zinssatz ewige Rente	6,5%	6,3%	6,7%	4,5%	6,5%
<i>Wachstum ewige Rente</i>	<i>1,2%</i>	<i>1,2%</i>	<i>1,2%</i>	<i>0,8%</i>	<i>1,1%</i>
Nach Steuern					
Zinssatz 2016–2021	5,9%	5,8%	6,0%	4,0%	5,4%
Zinssatz ewige Rente	4,7%	4,6%	4,8%	3,2%	4,3%
Ungarn					
Vor Steuern					
Zinssatz 2016–2021	10,2%	10,2%	9,9%	5,6%	9,8%
Zinssatz ewige Rente	8,5%	8,5%	8,2%	4,6%	8,2%
<i>Wachstum ewige Rente</i>	<i>1,7%</i>	<i>1,7%</i>	<i>1,6%</i>	<i>1,0%</i>	<i>1,6%</i>
Nach Steuern					
Zinssatz 2016–2021	8,4%	8,2%	8,2%	5,0%	8,0%
Zinssatz ewige Rente	6,7%	6,6%	6,5%	4,0%	6,4%

*) Slowakei – eigener Zinssatz nicht angeführt, da unwesentlich

Für die zahlungsmittelgenerierenden Einheiten der Rail Cargo Austria	Spedition (RCL)	Operator (RCO)	Carrier (RCC)	Wagen (RCW)	TS *)
zum 31.12.2014					
Österreich					
Vor Steuern					
Zinssatz 2015–2020	9,2%	9,0%	9,2%	9,5%	7,1%
Zinssatz ewige Rente	7,8%	7,6%	7,9%	8,2%	5,8%
<i>Wachstum ewige Rente</i>	<i>1,3%</i>	<i>1,3%</i>	<i>1,3%</i>	<i>1,3%</i>	<i>1,3%</i>
Nach Steuern					
Zinssatz 2015–2020	7,3%	7,3%	7,3%	7,3%	5,7%
Zinssatz ewige Rente	6,0%	6,0%	6,0%	6,0%	4,3%
Ungarn					
Vor Steuern					
Zinssatz 2015–2020	10,6%	10,7%	10,6%	10,5%	8,6%
Zinssatz ewige Rente	9,3%	9,4%	9,2%	9,2%	7,3%
<i>Wachstum ewige Rente</i>	<i>1,3%</i>	<i>1,3%</i>	<i>1,3%</i>	<i>1,3%</i>	<i>1,3%</i>
Nach Steuern					
Zinssatz 2015–2020	9,0%	9,0%	9,0%	9,0%	7,3%
Zinssatz ewige Rente	7,7%	7,7%	7,7%	7,7%	5,9%

*) Slowakei – eigener Zinssatz nicht angeführt, da unwesentlich

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

In den Cash-Flow-Prognosen sind konzerninterne Transferpreise auf Basis marktgerechter Einschätzungen der beteiligten Gesellschaften berücksichtigt. Der Kapitalkostensatz wurde eigens für die Rail Cargo Group 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:

Es wurden weder 2014 noch 2015 für eine zahlungsmittelgenerierende Einheit Indikatoren für eine mögliche Wertminderung festgestellt, weshalb keine Wertminderungstests durchgeführt wurden. Für die zahlungsmittelgenerierende Einheit Schieneninfrastruktur ist aufgrund folgender Präambel zu den Zuschussverträgen gemäß § 42 Bundesbahngesetz gegenwärtig kein Indikator für eine Wertminderung gegeben: „Die ÖBB-Infrastruktur AG

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

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 Equity-Methode bilanzierten Beteiligung ist zu jedem Bilanzstichtag zu überprüfen, ob objektive Hinweise für eine Wertminderung des Buchwertes vorliegen. Bei Vorliegen von Indikatoren ist der erzielbare Betrag der Beteiligung 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, Guthaben bei Kreditinstituten und hochliquide Finanzinvestitionen 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 zum beizulegenden Zeitwert bewertet. Die als finanzielle Verbindlichkeiten in der Bilanz angesetzten Finanzinstrumente werden zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet. Die derivativen Finanzinstrumente werden

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

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

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

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

Die Werthaltigkeitsprüfung für Wertpapiere erfolgt in zwei Stufen, wobei überprüft wird, ob ein wesentlicher Unterschied zwischen dem Buchwert und dem beizulegenden Zeitwert der Wertpapiere besteht oder über welchen Zeitraum diese Differenz besteht. Verluste aus Wertminderungen werden erfolgswirksam in der Periode 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 bzw. dem niedrigeren beizulegenden Zeitwert angesetzt. Wertminderungen werden dann erfasst, wenn aufgrund kundenspezifischer Umstände nicht mehr mit der Einbringlichkeit der Ansprüche zu rechnen ist. Bestehen solche Zweifel an der Einbringlichkeit der Forderungen, werden die Kundenforderungen mit dem niedrigeren realisierbaren Betrag angesetzt und die erforderlichen Einzelwertberichtigungen auf Basis erkennbarer Risiken gebildet. Gründe dafür können erkennbare erhebliche finanzielle Schwierigkeiten des Vertragspartners, über den Schuldner eröffnete Insolvenzverfahren, erfolglose Mahnungs- und Exekutionsversuche, ein bereits erfolgter Vertragsbruch (z.B. Verzug oder Ausfall von Zahlungen) oder andere Informationen, die an der Zahlungsfähigkeit des Schuldners zweifeln lassen, sein. Bei der Ermittlung der Höhe von Wertminderungen wird die Bonität des Schuldners entsprechend berücksichtigt. Sobald die Uneinbringlichkeit der Forderung endgültig feststeht, wird die Forderung ausgebucht. Die Wertberichtigungen werden auf eigenen Wertberichtigungskonten berücksichtigt.

Fertigungsaufträge werden, sofern wesentlich, nach der Percentage-of-Completion-Methode bilanziert. Die Auftragslöse basieren überwiegend auf Festpreisverträgen.

Beizulegender Zeitwert von Finanzinstrumenten

Bei liquiden Mitteln, Forderungen und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und Forderungen an und Verbindlichkeiten gegenüber nahestehenden Unternehmen entsprechen die Buchwerte annähernd den beizulegenden Zeitwerten. Die beizulegenden Zeitwerte von zur Veräußerung verfügbaren Wertpapieren ergeben sich aus direkt oder indirekt ableitbaren Preisen. Der beizulegende Zeitwert langfristiger 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, Instandhaltung und Entstörung des Schienennetzbetriebes eingesetzt werden, und andererseits Verwertungsobjekte. Die Bewertung der Materialbestände und Ersatzteile erfolgt zu dem niedrigeren Wert aus Anschaffungs- oder Herstellungskosten und Nettoveräußerungswert, wobei die Anschaffungs- und Herstellungskosten nach dem gleitenden Durchschnittspreisverfahren ermittelt werden. Der Nettoveräußerungswert wird aufgrund der bei einer normalen Geschäftsentwicklung geschätzten Verkaufspreise abzüglich der noch anfallenden Kosten bis zur Fertigstellung ermittelt. Eigengefertigte Vorräte sowie aufgearbeitete wieder verwendbare Materialien werden zu Herstellungskosten aktiviert. Für nichtgängiges Vorratsmaterial und überhöhte Herstellungskosten aus Eigenfertigungen werden entsprechende Wertberichtigungen vorgenommen.

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

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

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

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

Übersteigen die Herstellungskosten den Nettoveräußerungswert, wird eine Abwertung vorgenommen.

Rückstellungen

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

Der angesetzte Rückstellungsbetrag ist der beste Schätzwert, der sich am Abschlussstichtag für die hinzugebende Leistung ergibt, um die gegenwärtige Verpflichtung zu erfüllen. Dabei sind 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 Vermögenswertes 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 Zeitwertes des Leasinggegenstandes oder des niedrigeren Barwertes der Mindestleasingzahlungen zu Beginn des Leasingverhältnisses abzüglich Abschreibungen und Wertminderungsaufwendungen angesetzt.

Wenn im Wesentlichen alle mit dem Eigentum verbundenen Risiken und Chancen dem ÖBB-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 hat lediglich eine einzelvertraglich gewährte Pensionsverpflichtung 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 die Gesellschaft nunmehr versicherungsmathematische Gewinne und Verluste aus Rückstellungen für Abfertigungen sofort und zur Gänze direkt im sonstigen Ergebnis und 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 Gegenstandes sowie die Wiederherstellung des Standortes, an dem er sich befindet. Rückstellungen für Entsorgungs-, Wiederherstellungs- und ähnliche Verpflichtungen werden nach den Vorschriften von IAS 37 bewertet. Auswirkungen von Bewertungsänderungen von bestehenden Rückstellungen für Entsorgungs-, Wiederherstellungs- und ähnliche Verpflichtungen werden gemäß IFRIC 1 bilanziert. Die Vorschriften sehen vor, dass jede Erhöhung derartiger Verpflichtungen, die den Zeitablauf widerspiegeln, ergebniswirksam zu erfassen ist. Bewertungsänderungen, die auf Änderungen der geschätzten Fälligkeit oder Höhe des Abflusses von Ressourcen, die zur Erfüllung der Verpflichtung erforderlich ist oder auf einer Änderung des Abzinsungssatzes beruhen, sind zu den Anschaffungskosten des dazugehörigen Vermögenswertes in der laufenden Periode hinzuzufügen bzw. davon abzuziehen. Der von den Anschaffungskosten des Vermögenswertes abgezogene Betrag darf den Buchwert nicht übersteigen. Wenn die Anpassung zu einem Zugang zu den Anschaffungskosten eines Vermögenswertes führt, hat der ÖBB-Konzern zu überprüfen, ob dies ein Anhaltspunkt dafür ist, dass der neue Buchwert des Vermögenswertes 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 bzw. 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 Rechtsanspruches 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.

Gem. IAS 23 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. Forschungs- und Entwicklungsaufwendungen werden – wenn die Aktivierungsvoraussetzungen des IAS 38 nicht erfüllt sind – als Aufwand in jener Periode erfasst, in der sie anfallen. Werden die Aktivierungsvoraussetzungen des IAS 38 erfüllt, 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.

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

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

Im Dezember 2005 wurde ein Gruppenvertrag mit der ÖBB-Holding AG als Gruppenträger und den meisten Gesellschaften des ÖBB-Konzerns als Gruppenmitgliedern abgeschlossen. Bis dato befindet sich keine ausländische Gesellschaft in der körperschaftsteuerlichen Gruppe. Basis für die steuerlichen Ansprüche und Verpflichtungen aus der Gruppenvereinbarung ist das laufende steuerliche Ergebnis des jeweiligen Gruppenmitglieds. Grundsätzlich wird ein positives steuerliches Ergebnis mit dem geltenden Körperschaftsteuertarif des Abschlussjahres belastet, während ein negatives steuerliches Ergebnis lediglich insofern eine Abgeltung erfährt, als es in der Gruppe verwertet werden kann.

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/Schulden (tax base) und ihren Buchwerten im IFRS-Abschluss angesetzt (sog. Verbindlichkeiten-Methode), insoweit es sich um Vermögenswerte und Schulden handelt, die mit dem nicht steuerbefreiten Geschäftsbetrieb im Zusammenhang stehen.

Wenn jedoch im Rahmen einer Transaktion, die keinen Unternehmenszusammenschluss darstellt, latente Steuern aus dem erstmaligen Ansatz eines Vermögenswerts oder einer 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 bzw. der Begleichung der latenten Steuerschulden erwartet wird.

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

Latente Steuern werden im sonstigen Konzernergebnis erfasst, wenn sich die Steuer auf Posten bezieht, die in derselben oder in einer anderen Periode im sonstigen Konzernergebnis erfasst werden.

Verwendung von Schätzungen und Ermessensausübungen

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

Bei der Anwendung der Bilanzierungsmethoden des ÖBB-Konzerns wurden solche Schätzungen vorgenommen, wobei besonders verantwortungsvoll vorgegangen wurde. 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.

Weiters hat der Vorstand zum Bilanzstichtag wichtige zukunftsbezogene Annahmen getroffen und wesentliche Quellen von Schätzungsunsicherheiten zum Bilanzstichtag identifiziert, die mit dem Risiko einer wesentlichen Änderung der Buchwerte von Vermögenswerten und Schulden im nächsten Geschäftsjahr behaftet sind.

a. Versorgungspläne für ArbeitnehmerInnen

Die Bewertung der Abfertigungs- und Jubiläumsgeldansprüche beruht auf einer Methode, bei der Parameter wie der erwartete Abzinsungsfaktor, langfristige Gehaltssteigerungen sowie Fluktuationsraten angewendet werden. Wenn sich die relevanten Parameter wesentlich anders entwickeln als erwartet, kann dies wesentliche Auswirkungen auf die Rückstellung und in der Folge auf die Aufwendungen für Abfertigungs- und Jubiläumsverpflichtungen des ÖBB-Konzerns haben. 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 Vermögenswertes 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 2015 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		
		RCC	RCW	TS	RCC	RCW	TS
CGU	Veränderung der Annahmen in %	in Mio. EUR	in Mio. EUR	in Mio. EUR	in Mio. EUR	in Mio. EUR	in Mio. EUR
Annahmen		0,0	0,0	0,0	62,9	32,5	20,3
Zinssatz	+/-0,25	(Vj: -41,6)	(Vj: -40,1)	(Vj: -16,5)	(Vj: 20,2)	(Vj: 0,0)	(Vj: 20,8)
Ewige Rente	EBIT +/-2,5% und Wachstum +/-0,1%	43,3 (Vj: 0,0)	29,2 (Vj: 35,6)	0,0 (Vj: 0,0)	0,0 (Vj: -11,4)	0,0 (Vj: 0,0)	0,0 (Vj: -16,6)

Vom Firmenwert über insgesamt rd. 177,8 Mio. EUR (Vj: rd. 176,7 Mio. EUR) entfallen rd. 155,0 Mio. EUR (Vj: rd. 153,9 Mio. EUR) auf das Segment RCC, rd. 22,4 Mio. EUR (Vj: rd. 22,4 Mio. EUR) auf das Segment RCL und rd. 0,4 Mio. EUR (Vj: rd. 0,4 Mio. EUR) auf das Segment RCO.

c. Einschätzungen der Nutzungsdauern der Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerte

Die Nutzungsdauern werden nach den Gegebenheiten des Unternehmens bei üblicher Instandhaltung festgelegt. Eine Sensitivitätsanalyse ergab, dass sich die Abschreibung bei einer Veränderung der Nutzungsdauer um +/- 1 Jahr um rd. 128,8 Mio. EUR (Vj: rd. 103,4 Mio. EUR) erhöht bzw. um rd. 91,4 Mio. EUR (Vj: rd. 79,9 Mio. EUR) verringert.

Im Geschäftsjahr 2014 wurden Nutzungsdauern für einzelne Hochbauanlagen sowie Sicherungs- und Fernmeldeanlagen, die nicht mehr dem aktuellen Stand der Technik entsprechen, auf die erwartete Restnutzungsdauer verkürzt, was zu einer zusätzlichen Abschreibung in Höhe von rd. 3,6 Mio. EUR geführt hat. Zudem wurden Nutzungsdauern für bestimmte Vermögenswerte auf die erwartete Restnutzungsdauer verkürzt, außerplanmäßige Wertminderungen, Anpassungen auf

Schätzungen zu Restwerten durchgeführt bzw. Buchwerte auf errechnete Werte gemäß diverser Gutachten reduziert, woraus zusätzliche Abschreibungen in Höhe von rd. 2,6 Mio. EUR (Vj: rd. 6,5 Mio. EUR) resultierten.

In den Jahren 2016–2020 werden Cityjet-E-Triebwagen für den Nahverkehr und Railjet-Garnituren für den Fernverkehr akquiriert. 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 2015 zu einer Wertminderung in Höhe von rd. 35,8 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 zu diesem Termin 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 Unternehmens sowie 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 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 Geldstrafen 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 5 Jahren (siehe Erläuterung 13).

f. Cross-Border-Leasing

Bei Vertragspartnern von Veranlagungen, die ein Rating von zumindest AA+ aufweisen bzw. für deren Erfüllung subsidiär eine Gewährträgerhaftung der öffentlichen Hand besteht, wird das Ausfallrisiko weiterhin als äußerst gering eingestuft, 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 bzw. Erfordernisse eines Mindestratings nicht mehr erfüllt sein sollten, werden die Verpflichtungen aus den Transaktionen ebenso wie die Veranlagungen bilanziell erfasst, allenfalls Wertberichtigungen auf die Veranlagungen gebildet bzw. Tilgungsträger ausgetauscht (siehe Erläuterung 30.3.).

g. Finanzielle Verpflichtungen bzw. Forderungen

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

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

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 einwandfreier Bonität. Hinsichtlich der von der Republik Österreich gewährten Zuschüsse und Zuschussvereinbarungen wird auf die Ausführung unter Erläuterung 32 verwiesen.

Kapitalmanagement

Das Unternehmen definiert Eigenkapital als Grundkapital, Kapitalrücklagen und andere Rücklagen, erwirtschaftetes Ergebnis und etwaige Anteile nicht beherrschender Gesellschafter. Die finanzwirtschaftliche Steuerung des ÖBB-Konzerns zielt außer auf die nachhaltige Steigerung des Unternehmenswertes 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 gemanagte Eigenkapital beträgt zum 31.12.2015 rd. 1.921,9 Mio. EUR (Vj: rd. 1.692,0 Mio. EUR).

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

4. Umsatzerlöse

	2015 in Mio. EUR	2014 in Mio. EUR
Personen- und Gepäckverkehr	1.877,8	1.821,9 *)
<i>davon Verkehrsdienstbestellungen Bund</i>	644,8	635,6
<i>davon Verkehrsdienstbestellungen Länder, Gemeinden</i>	285,8	290,5 *)
Güterverkehr	1.740,4	1.772,5
<i>davon gemeinwirtschaftliche Leistungsaufträge des Bundes</i>	81,9	82,0
Beitrag des Bundes gemäß § 42 Bundesbahngesetz für den Betrieb der Infrastruktur	1.099,5	1.153,5
Mieten und Pachten	194,7	186,4
Infrastrukturbenützung	47,1	43,8
Instandhaltung / Wartung	43,4	31,8
Verwertungsobjekte	32,0	98,3
Energie	29,0	39,8
Traktionsleistungen	23,6	26,2
Sonstige Umsatzerlöse	84,7	95,9
Gesamt	5.172,2	5.270,1

*) Anpassung des Vorjahreswertes zur besseren Vergleichbarkeit

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

Die erhaltenen Anzahlungen im Zusammenhang mit Fertigungsaufträgen betragen rd. 13,6 Mio. EUR (Vj: rd. 12,3 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 und Fertigungsgemeinkosten eingerechnet. Unter diesem Posten werden auch aktivierte Eigenleistungen ausgewiesen, die konzernintern von einem Tochterunternehmen für andere verbundene Unternehmen erstellt werden.

6. Sonstige betriebliche Erträge

	2015 in Mio. EUR	2014 in Mio. EUR
Beitrag des Bundes gemäß § 42 Bundesbahngesetz für die Infrastruktur	634,5	576,9
Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen, immateriellen Vermögenswerten, als Finanzinvestitionen gehaltenen Immobilien und zur Veräußerung gehaltenen langfristigen Vermögenswerten	46,0	60,6
Erträge aus Freizeitservice	15,7	15,2
Schadensvergütungen	14,6	7,3
Personalverleih an Dritte	12,1	11,8
Erträge aus Materialverkäufen	5,4	8,8
Kursdifferenzen	4,6	6,4
Übrige sonstige betriebliche Erträge	65,3	37,2
Gesamt	798,2	724,2

In den sonstigen betrieblichen Erträgen wird der anteilige Beitrag des Bundes gem. § 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 der Vermietung und Verpachtung von Werbeflächen und Erträge aus den Betriebsküchen enthalten.

7. Aufwendungen für Material und bezogene Leistungen

	2015 in Mio. EUR	2014 in Mio. EUR
Aufwendungen für Material und bezogene Leistungen		
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	174,7	158,8
Strom	76,1	101,5
Sonstiger Materialaufwand	104,2	126,7
Zwischensumme Materialaufwand	355,0	387,0
Transportleistungen durch Dritte	770,7	681,2 *)
Mieten für Schienen- und Straßenfahrzeuge	107,1	93,5
Infrastrukturbenützung	61,0	63,8
Sonstige bezogene Leistungen	457,7	538,6 *)
Zwischensumme Aufwendungen für bezogene Leistungen	1.396,5	1.377,1
Gesamt	1.751,5	1.764,1

*) Anpassung der Vorjahreswerte zur besseren Vergleichbarkeit

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 Aufwendungen für Verwertungsobjekte betragen rd. 7,2 Mio. EUR (Vj: rd. 27,2 Mio. EUR).

8. Personalaufwand und Beschäftigte

	2015 in Mio. EUR	2014 in Mio. EUR
Löhne und Gehälter	1.805,0	1.857,9
Gesetzlich vorgeschriebene Sozialabgaben	486,1	503,0
Aufwendungen für Altersversorgung	27,5	26,5
Aufwendungen für Abfertigungen	14,0	14,3
Sonstige Sozialaufwendungen	4,9	5,8
Gesamt	2.337,5	2.407,5

Die Effekte aus der Auflösung der Rückstellung für Neuberechnung des Vorrückungstichtags (Erläuterung 26.1) sind 2015 in Höhe von rd. 85,4 Mio. EUR aufwandsmindernd erfasst und verringern den Personalaufwand.

Die Mitarbeiterstruktur setzt sich wie folgt zusammen:

Anzahl MitarbeiterInnen Köpfe	31.12.2015	31.12.2014	Veränderung		Durchschnitt	
			Stichtag	in %	2015	2014
Angestellte	11.110	10.655	455	4%	10.884	10.593
ArbeiterInnen	5.733	5.130	603	12%	5.344	5.005
MitarbeiterInnen mit Definitivstellung	23.188	23.696	-508	-2%	23.448	23.968
Gesamt aktive MitarbeiterInnen	40.031	39.481	550	1%	39.676	39.566
Lehrlinge	1.572	1.609	-37	-2%	1.474	1.517
Gesamt mit Lehrlingen	41.603	41.090	513	1%	41.150	41.083

Anzahl MitarbeiterInnen FTE	31.12.2015	31.12.2014	Veränderung		Durchschnitt	
			Stichtag	in %	2015	2014
Angestellte	10.900,0	10.478,4	421,6	4%	10.674,3	10.442,7
ArbeiterInnen	5.686,7	5.097,5	589,2	12%	5.302,5	4.971,9
MitarbeiterInnen mit Definitivstellung	22.975,0	23.549,9	-574,9	-2%	23.260,0	23.826,4
Gesamt aktive MitarbeiterInnen	39.561,7	39.125,8	435,9	1%	39.236,8	39.241,0
Lehrlinge	1.572,0	1.609,0	-37,0	-2%	1.475,2	1.517,0
Gesamt mit Lehrlingen	41.133,7	40.734,8	398,9	1%	40.712,0	40.758,0

9. Abschreibungen

	2015 in Mio. EUR	2014 in Mio. EUR
Abschreibungen auf Sachanlagen	1.078,3	991,6
<i>davon geringwertige Vermögenswerte</i>	<i>5,3</i>	<i>4,6</i>
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte	54,7	53,8
Abschreibungen auf als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien	4,1	4,1
abzüglich Auflösung passivierter Kostenbeiträge	-188,1	-190,8
Abschreibung Gesamt	949,0	858,7

10. Sonstige betriebliche Aufwendungen

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

	2015 in Mio. EUR	2014 in Mio. EUR
Betriebskosten	110,3	112,0
Reise- und sonstige Aufwandsentschädigungen	47,1	46,8
Betriebliche Steuern	44,9	41,9
Verluste aus Anlagenabgängen	43,1	37,8
Miet-, Pacht- und Lizenzaufwand	31,9	32,1
Marketing, Vertrieb und Kundenservice	31,7	28,4
Büroerfordernisse	30,3	27,8
Rechts- und Beratungsaufwendungen	14,2	12,3
Übrige sonstige betriebliche Aufwendungen	97,4	121,4
Gesamt	450,9	460,5

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:

Gesamthonorar der Wirtschaftsprüfer	2015 in TEUR	2014 in TEUR
Konzern-/Jahresabschlussprüfung	1.493	1.343
Steuerberatung	0	223
Andere Bestätigungsleistungen	19	3
Sonstige Leistungen	76	290
Gesamt	1.588	1.860

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

Honorar des Konzernabschlussprüfers	2015 in TEUR	2014 in TEUR
Konzern-/Jahresabschlussprüfung	439	486
Steuerberatung	0	178
Andere Bestätigungsleistungen	0	3
Sonstige Leistungen	42	118
Gesamt	481	785

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

11. Zinsergebnis

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

Zinsergebnis	2015 in Mio. EUR	2014 in Mio. EUR
Zinserträge	44,0	46,6
Zinsaufwendungen	-718,9	-731,6
Gesamt	-674,9	-685,0

Die erhaltenen Zinsen aus Swap-Verträgen werden mit den Zinsaufwendungen aus den jeweiligen originären Finanzinstrumenten saldiert, um einen besseren Einblick in die Ertragslage zu vermitteln. Die Zinserträge betreffen hauptsächlich Zinserträge aus Depots aus Cross-Border-Leasing-Transaktionen. Die Fremdfinanzierungskosten betreffen mit rd. 531,6 Mio. EUR (Vj: rd. 539,1 Mio. EUR) Anleihen. Darüber hinaus fallen Zinsaufwendungen für EUROFIMA- bzw. Bankdarlehen, für Cross-Border-Leasing-Transaktionen und derivative Finanzinstrumente an.

12. Sonstiges Finanzergebnis

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

Sonstiges Finanzergebnis	2015 in Mio. EUR	2014 in Mio. EUR
Sonstige Finanzerträge	62,1	62,6
<i>davon aus Bewertungs-/Kursdifferenzen</i>	<i>48,1</i>	<i>50,1</i>
<i>davon Erträge aus dem Abgang von und der Zuschreibung zu finanziellen Vermögenswerten</i>	<i>2,8</i>	<i>2,6</i>
<i>davon Erträge aus Beteiligungen</i>	<i>0,4</i>	<i>0,3</i>
Sonstige Finanzaufwendungen	-53,3	-70,5
<i>davon aus Bewertungs-/Kursdifferenzen</i>	<i>-45,9</i>	<i>-61,5</i>
Gesamt	8,8	-7,9

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

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

13. Ertragsteuern

Der Posten Ertragsteuern setzt sich wie folgt zusammen:

	2015 in Mio. EUR	2014 in Mio. EUR
Laufende Steuern vom Einkommen	-7,1	-9,4
Latenter Steuerertrag	19,9	4,5
Ertragsteuern	12,8	-4,9

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:

	2015 in Mio. EUR	2014 in Mio. EUR
<i>Bilanzansätze 01.01</i>	<i>62,9</i>	<i>53,4</i>
Veränderung latenter Steuer		
<i>davon erfolgswirksam</i>	<i>19,9</i>	<i>4,5</i>
<i>davon im sonstigen Konzernergebnis</i>	<i>-5,0</i>	<i>5,0</i>
Bilanzansätze 31.12.	77,8	62,9
<i>davon latente Steueransprüche</i>	<i>90,6</i>	<i>68,1</i>
<i>davon latente Steuerschulden</i>	<i>-12,8</i>	<i>-5,2</i>

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

	2015 in Mio. EUR	2014 in Mio. EUR
Jahresergebnis vor Ertragsteuern nach IFRS	192,8	171,7
Anpassung steuerfreier Anteil gem. § 50 (2) Bundesbahngesetz	57,1	76,3
IFRS-Jahresergebnis - steuerpflichtiger Teil	249,9	248,0
Konzernsteuersatz	25%	25%
Erwarteter Ertrag/Aufwand aus Steuern im Geschäftsjahr	-62,5	-62,0
Steuersatzdifferenzen ausländischer Unternehmen zum Konzernsteuersatz	0,1	0,3
Sonstige steuerfreie Erträge und andere Kürzungen	20,9	24,2
Nichtabziehbare Betriebsausgaben und andere Hinzurechnungen	-3,2	-4,3
Auswirkungen von im Geschäftsjahr erfassten Steuern aus Vorjahren	-2,2	9,3
Auswirkungen Steuersatzänderungen	2,0	0,5
Verrechnung aus Konsolidierung	28,1	-24,6
Auswirkungen von Ansatzänderungen	31,9	43,3
Sonstige Auswirkungen	-2,4	8,4
Steuern vom Einkommen	12,8	-4,9
Effektiver Körperschaftsteuersatz	-5,1%	2,0%

Latente Steueransprüche und Steuerschulden

Latente Steueransprüche und latente Steuerschulden zum 31.12.2015 und 31.12.2014 sind das Ergebnis folgender temporärer Bewertungsunterschiede zwischen den Buchwerten in den IFRS-Jahresabschlüssen und den relevanten Steuerbemessungsgrundlagen, insoweit jene nicht den steuerbefreiten Anteil gem. § 50 (2) Bundesbahngesetz betreffen:

	Latente Steuer-		Latente Steuer-	
	ansprüche 31.12.2015 in Mio. EUR	schulden 31.12.2015 in Mio. EUR	ansprüche 31.12.2014 in Mio. EUR	schulden 31.12.2014 in Mio. EUR
Die latenten Steuern entfallen auf folgende wesentliche Bilanzposten, Verlustvorräte und Steuergutschriften:				
Langfristige Vermögenswerte				
Sachanlagen	43,2	-31,8	45,0	-66,2
Immaterielle Vermögenswerte	8,4	-7,0	0,1	-2,0
Als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien	0,8	0,0	0,7	0,0
Finanzielle Vermögenswerte	25,9	-2,2	2,7	-2,5
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	0,0	-0,1	0,0	-0,1
	78,2	-41,1	48,5	-70,8
Kurzfristige Vermögenswerte				
Vorräte	10,8	-0,4	9,2	-0,3
Forderungen L+L	1,0	-1,6	0,1	0,0
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	0,5	0,0	0,1	-0,1
Finanzielle Vermögenswerte	0,0	-2,8	0,1	-3,2
	12,2	-4,8	9,5	-3,6
Langfristige Schulden				
Finanzverbindlichkeiten	26,2	-27,0	33,7	-4,5
Rückstellungen	17,9	-3,3	20,2	-2,9
Sonstige Verbindlichkeiten	8,5	0,0	7,0	0,0
	52,7	-30,4	61,0	-7,4
Kurzfristige Schulden				
Finanzverbindlichkeiten	19,8	0,0	35,0	0,0
Rückstellungen	11,5	-19,9	10,6	-17,1
Verbindlichkeiten L+L	0,0	-0,8	0,0	-0,3
Sonstige Verbindlichkeiten	3,0	-2,8	0,2	-2,7
	34,2	-23,5	45,8	-20,1
Latente Steueransprüche/latente Steuerschulden	177,4	-99,6	164,8	-101,9
Saldierung	-86,8	86,8	-96,7	96,7
Saldierte latente Steueransprüche/latente Steuerschulden	90,6	-12,8	68,1	-5,2

Betreffend steuerlich noch nicht als Betriebsausgaben geltend gemachter Siebentelabschreibungen auf Beteiligungen gem. § 12 (3) Körperschaftsteuergesetz bestanden zum 31.12.2015 offene Siebentel in Höhe von rd. 77,0 Mio. EUR (Vj: rd. 136,1 Mio. EUR).

Bei der Beurteilung der Werthaltigkeit latenter Steueransprüche trifft der Vorstand eine Einschätzung hinsichtlich der voraussichtlichen Nutzung innerhalb des steuerlichen Planungszeitraumes von 5 Jahren. Die Nutzbarkeit von latenten Steueransprüchen setzt ausreichend steuerpflichtiges Einkommen in jenen Perioden voraus, in denen die temporären Unterschiede bzw. Verlustvorträge verwendet werden können. Der Vorstand zieht die geplante Auflösung von latenten 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 körperschaftsteuerliche Gruppe die Nutzung aktiver temporärer Differenzen in Höhe von rd. 88,7 Mio. EUR (Vj: rd. 65,7 Mio. EUR) sowie passiver latenter Steuern in Höhe von rd. 0,0 Mio. EUR (Vj: rd. 0,0 Mio. EUR) wahrscheinlich. Latente Steueransprüche resultierend aus steuerlichen Verlustvorträgen wurden aufgrund der Planungsrechnung nicht angesetzt. Darüber hinaus stammen aktive latente Steuern in Höhe von rd. 1,9 Mio. EUR (Vj: rd. 2,4 Mio. EUR) sowie passive latente Steuern in Höhe von rd. -12,8 Mio. EUR (Vj: rd. -5,2 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. 5.684,6 Mio. EUR (Vj: rd. 5.722,8 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. 3.896,3 Mio. EUR (Vj: rd. 3.958,9 Mio. EUR) aus den Vorgruppenverlusten und sind daher zur Gänze gegen in künftigen Perioden erzielte steuerliche Ergebnisse verrechenbar.

14. Sachanlagen

2015 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 Stand 01.01.2015</i>	25.422,5	10,8	6.094,7	778,5	8.864,4	1,7	316,4	2.773,1	44.262,0
Umrechnungsdifferenzen	0,3	0,0	0,2	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1	0,7
Zugänge	27,4	0,0	45,9	17,4	3,5	0,0	12,5	1.766,7	1.873,5
Zugänge Konsolidierungskreis	0,0	0,0	0,1	0,0	3,4	0,0	0,1	0,0	3,5
Abgänge	-135,0	0,0	-186,7	-1,4	-77,3	0,0	-36,7	-21,5	-458,6
Umbuchungen	944,2	0,0	489,4	-401,9	405,9	0,0	26,7	-1.487,8	-23,4
Anschaffungs-/Herstellungskosten Stand 31.12.2015	26.259,4	10,8	6.443,6	392,6	9.199,9	1,7	319,1	3.030,6	45.657,7
Kumulierte Abschreibungen Stand 01.01.2015 (inkl. Wertminderungen)									
<i>Kumulierte Abschreibungen Stand 01.01.2015 (inkl. Wertminderungen)</i>	-7.814,8	-7,5	-3.345,2	-298,4	-4.632,4	-1,2	-233,5	-1,6	-16.334,7
Umrechnungsdifferenzen	-0,2	0,0	-0,2	0,0	0,0	0,0	-0,1	0,0	-0,5
Abschreibungen	-482,0	-0,1	-227,9	-17,0	-314,1	-0,2	-37,0	0,0	-1.078,3
Zugang Konsolidierungskreis	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,4	0,0	0,0	0,0	-0,4
Abgänge	111,3	0,0	162,6	0,4	60,5	0,0	36,0	0,0	370,9
Umbuchungen	-0,2	0,0	-157,6	165,8	-0,2	0,0	0,7	0,0	8,5
Zuschreibungen	1,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,3
Kumulierte Abschreibungen Stand 31.12.2015	-8.184,6	-7,6	-3.568,3	-149,3	-4.886,6	-1,4	-233,9	-1,6	17.033,3
Buchwerte vor Kostenbeiträgen per 01.01.2015									
<i>Buchwerte vor Kostenbeiträgen per 01.01.2015</i>	17.607,7	3,3	2.749,5	480,1	4.232,0	0,5	82,9	2.771,5	27.927,3
Buchwerte vor Kostenbeiträgen per 31.12.2015	18.074,8	3,2	2.875,3	243,3	4.313,3	0,3	85,2	3.029,0	28.624,4
Kostenbeiträge									
<i>Stand 01.01.2015</i>	-9.570,7	0,0	-437,8	0,0	-2.955,2	0,0	-8,8	-331,9	-13.304,4
Zugänge	-47,4	0,0	-5,5	0,0	-14,0	0,0	-0,1	-106,4	-173,5
Abgänge	71,5	0,0	3,6	0,0	20,6	0,0	0,0	0,9	96,7
Umbuchungen	-32,0	0,0	25,0	0,0	-6,6	0,0	0,0	39,0	25,4
Anschaffungs-/Herstellungskosten Stand 31.12.2015	-9.578,6	0,0	-414,7	0,0	-2.955,2	0,0	-8,9	-398,4	13.355,8
Kumulierte Abschreibungen Stand 01.01.2015									
<i>Kumulierte Abschreibungen Stand 01.01.2015</i>	5.398,0	0,0	328,8	0,0	2.367,9	0,0	6,3	0,0	8.101,0
Abschreibungen	114,4	0,0	14,9	0,0	51,3	0,0	0,4	0,0	181,1
Abgänge	-63,4	0,0	-7,4	0,0	-17,8	0,0	0,0	0,0	-88,7
Umbuchungen	-0,7	0,0	-8,2	0,0	0,3	0,0	0,0	0,0	-8,6
Kumulierte Abschreibungen Stand 31.12.2015	5.448,3	0,0	328,1	0,0	2.401,7	0,0	6,7	0,0	8.184,8
Kostenbeiträge per 01.01.2015									
<i>Kostenbeiträge per 01.01.2015</i>	-4.172,6	0,0	-109,0	0,0	-587,4	0,0	-2,5	-331,9	-5.203,4
Kostenbeiträge per 31.12.2015	-4.130,3	0,0	-86,6	0,0	-553,5	0,0	-2,2	-398,4	-5.171,0
Buchwert nach Kostenbeiträgen per 01.01.2015									
<i>Buchwert nach Kostenbeiträgen per 01.01.2015</i>	13.435,1	3,3	2.640,4	480,1	3.644,6	0,5	80,4	2.439,6	22.723,9
Buchwert nach Kostenbeiträgen per 31.12.2015	13.944,5	3,2	2.788,7	243,3	3.759,8	0,3	83,0	2.630,7	23.453,4

2014 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 Stand 01.01.2014</i>	24.357,7	14,3	6.070,3	838,8	8.558,4	1,7	308,4	2.622,3	42.771,8
Umrechnungsdifferenzen	-0,8	0,0	-15,4	-1,5	-0,8	0,0	-0,2	0,0	-18,7
Zugänge	22,7	3,4	34,9	1,2	2,5	0,0	16,4	1.888,5	1.969,6
Abgänge	-157,3	-6,9	-141,5	-0,4	-102,2	0,0	-27,8	-8,0	-444,1
Abgänge Konsolidierungskreis	-0,5	0,0	-0,1	0,0	-0,4	0,0	-0,8	0,0	-1,8
Umbuchungen	1.200,7	0,0	146,5	-59,6	406,9	0,0	20,4	-1.729,7	-14,8
Anschaffungs-/Herstellungskosten Stand 31.12.2014	25.422,5	10,8	6.094,7	778,5	8.864,4	1,7	316,4	2.773,1	44.262,0
<i>Kumulierte Abschreibungen Stand 01.01.2014 (inkl. Wertminderungen)</i>									
Umrechnungsdifferenzen	-7.485,5	-8,4	-3.263,9	-300,3	-4.415,6	-1,1	-226,0	-1,6	-15.702,4
Abschreibungen	0,2	0,0	4,4	0,7	0,3	0,0	0,2	0,0	5,7
Abgänge	-452,3	-0,2	-177,3	-29,1	-297,6	-0,1	-34,9	0,0	-991,5
Abgänge Konsolidierungskreis	122,5	1,1	119,4	0,4	82,0	0,0	26,2	0,0	351,6
Abgänge Konsolidierungskreis	0,4	0,0	0,1	0,0	0,3	0,0	0,7	0,0	1,5
Umbuchungen	-0,2	0,0	-27,9	29,9	-1,8	0,0	0,3	0,0	0,3
Kumulierte Abschreibungen Stand 31.12.2014	-7.814,8	-7,5	-3.345,2	-298,4	-4.632,4	-1,2	-233,5	-1,6	-16.334,7
<i>Buchwerte vor Kostenbeiträgen per 01.01.2014</i>									
Buchwerte vor Kostenbeiträgen per 31.12.2014	16.872,1	5,9	2.806,4	538,5	4.142,8	0,6	82,4	2.620,7	27.069,4
Buchwerte vor Kostenbeiträgen per 31.12.2014	17.607,7	3,3	2.749,5	480,1	4.232,0	0,5	82,9	2.771,5	27.927,3
Kostenbeiträge									
<i>Stand 01.01.2014</i>	-9.554,7	0,0	-423,4	0,0	-2.966,7	0,0	-9,3	-368,3	-13.322,5
Zugänge	-38,7	0,0	-14,3	0,0	-8,4	0,0	-0,1	-36,8	-98,3
Abgänge	77,3	0,0	0,0	0,0	38,3	0,0	0,6	0,3	116,3
Umbuchungen	-54,6	0,0	-0,1	0,0	-18,4	0,0	0,0	72,9	0,0
Anschaffungs-/Herstellungskosten Stand 31.12.2014	-9.570,7	0,0	-437,8	0,0	-2.955,2	0,0	-8,8	-331,9	-13.304,4
<i>Kumulierte Abschreibungen Stand 01.01.2014</i>									
Abschreibungen	5.346,7	0,0	317,8	0,0	2.347,8	0,0	6,3	0,0	8.018,6
Abgänge	119,9	0,0	10,7	0,0	52,6	0,0	0,4	0,0	183,6
Abgänge	-68,3	0,0	0,0	0,0	-32,5	0,0	-0,4	0,0	-101,2
Umbuchungen	-0,3	0,0	0,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Kumulierte Abschreibungen Stand 31.12.2014	5.398,0	0,0	328,8	0,0	2.367,9	0,0	6,3	0,0	8.101,0
<i>Kostenbeiträge per 01.01.2014</i>									
Kostenbeiträge per 31.12.2014	-4.208,0	0,0	-105,7	0,0	-618,9	0,0	-3,0	-368,3	-5.303,9
Kostenbeiträge per 31.12.2014	-4.172,6	0,0	-109,0	0,0	-587,4	0,0	-2,5	-331,9	-5.203,4
<i>Buchwert nach Kostenbeiträgen per 01.01.2014</i>									
Buchwert nach Kostenbeiträgen per 31.12.2014	12.664,1	5,9	2.700,7	538,5	3.523,9	0,6	79,4	2.252,3	21.765,5
Buchwert nach Kostenbeiträgen per 31.12.2014	13.435,1	3,3	2.640,4	480,1	3.644,6	0,5	80,4	2.439,6	22.723,9

Die Gliederung des Sachanlagevermögens, die Veränderungen im Geschäftsjahr und die Entwicklung der Kostenbeiträge (Investitionszuschüsse) zu den Sachanlagen sind aus den obenstehenden Anlagenspiegeln ersichtlich.

Der ÖBB-Konzern erhielt nicht rückzahlbare Kostenbeiträge für Sachanlagen, die gemäß IAS 16.28 iVm IAS 20 als Anschaffungskostenminderung abgezogen wurden. Diese Investitionszuschüsse sind im Anlagenspiegel dargestellt. Sowohl die Abschreibung dieser Vermögenswerte als auch die Auflösung der Kostenbeiträge infolge Abschreibung werden ergebniswirksam unter dem Posten „Abschreibungen“ ausgewiesen.

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

Bei den Umbuchungen handelt es sich einerseits um die aus dem Posten „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 zu den Bilanzposten „Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte“ sowie „Vorräte“ (siehe Erläuterung 21) umgegliederte Werte. Zu den Angaben zu Schätzungsänderungen wird auf Erläuterung 3 unter „Einschätzungen der Nutzungsdauern der Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerte“ verwiesen. Die Umbuchungen 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. 56,2 Mio. EUR (Vj: rd. 55,3 Mio. EUR). Der zu Grunde liegende Fremdkapitalzinssatz beträgt 3,44% bzw. 3,64%, (Vj: 3,46%). Von den Bundeszuschüssen wurde ein Betrag von rd. 53,6 Mio. EUR als Kostenbeitrag für aktivierte Zinsen erfasst.

Verluste aus dem Abgang von Sachanlagen sind in Höhe von rd. 43,1 Mio. EUR angefallen (Vj: rd. 37,8 Mio. EUR), wobei sich diese aus der Verschrottung und dem Abbruch von Vermögenswerten bzw. dem Verkauf von Fahrzeugen und sonstiger Betriebsausstattung sowie Abgängen von Planungsanlagen ergaben.

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

	Beschränkung von Verfügungsrechten		als Sicherheiten für Schulden begeben	
	2015 in Mio. EUR	2014 in Mio. EUR	2015 in Mio. EUR	2014 in Mio. EUR
Grundstücke und Bauten	0,0	0,0	0,8	0,5
Fahrpark	439,9	427,4	1.459,9	1.385,4
Sonstige technische Anlagen und Maschinen	203,4	215,4	0,0	0,0

Daneben bestehen weitere finanzielle Vermögenswerte aus Leasing in der Höhe von rd. 242,2 Mio. EUR (Vj: rd. 255,2 Mio. EUR), bei denen es Beschränkungen von Verfügungsrechten gibt. Es bestehen Abnahmeverpflichtungen für Vermögenswerte, insbesondere aufgrund der Finanzierungsleasing-Vereinbarungen und offener Bestellobligi von rd. 2.519,6 Mio. EUR (Vj: rd. 2.221,3 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 iVm IAS 20 als Anschaffungskostenminderung behandelt wurden. Sowohl die Abschreibung dieser Vermögenswerte als auch die Auflösung sämtlicher Kostenbeiträge infolge 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:

	31.12.2015 in Mio. EUR	31.12.2014 in Mio. EUR
Republik Österreich	2.648,8	2.462,6
Ehemalige Eisenbahn-Hochleistungsstrecken AG	1.328,5	1.353,7
Schieneninfrastrukturfinanzierungs GmbH	1.276,5	1.337,7
ASFINAG	88,6	96,3
Sonstige Dritte	119,3	133,6
Gesamt	5.461,7	5.383,9

Vermögenswerte aus dem Finanzierungsleasing

In den Sachanlagen sind gemietete bzw. 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 Fahrpark. Weitere Angaben sind in Erläuterung 30 ersichtlich.

Wertminderungen

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

15. Immaterielle Vermögenswerte

2015 in Mio. EUR	Konzessionen, Schutzrechte, Lizenzen	Kostenbeiträge an Dritte	Firmenwert	Geleistete Anzahlungen auf immaterielle Vermögenswerte	Summe
Kumulierte Anschaffungs-, Herstellungskosten und Abschreibungen					
<i>Anschaffungs-/Herstellungskosten Stand 01.01.2015</i>	329,4	928,0	267,8	17,9	1.543,1
Umrechnungsdifferenzen	-0,8	0,0	0,5	0,0	-0,3
Zugänge	4,4	115,3	1,2	34,6	155,4
Abgänge	-20,6	-31,7	0,0	-0,3	-52,6
Umbuchungen	19,5	22,8	0,0	-33,0	9,3
Anschaffungs-/Herstellungskosten Stand 31.12.2015	331,9	1.034,4	269,5	19,2	1.655,0
Kumulierte Abschreibungen Stand 01.01.2015 (inkl. Wertminderungen)					
<i>Kumulierte Abschreibungen Stand 01.01.2015 (inkl. Wertminderungen)</i>	-219,5	-457,1	-91,0	0,0	-767,7
Umrechnungsdifferenzen	0,8	0,0	-0,7	0,0	0,1
Abschreibungen	-29,8	-25,0	0,0	0,0	-54,7
Abgänge	19,4	27,2	0,0	0,0	46,6
Umbuchungen	-0,1	-0,2	0,0	0,0	-0,4
Kumulierte Abschreibungen Stand 31.12.2015 (inkl. Wertminderungen)	-229,2	-455,1	-91,7	0,0	-776,0
<i>Buchwerte vor Kostenbeiträgen per 01.01.2015</i>	109,9	470,9	176,7	17,9	775,5
Buchwerte vor Kostenbeiträgen per 31.12.2015	102,7	579,3	177,8	19,2	879,0
Kostenbeiträge					
<i>Stand 01.01.2015</i>	-31,6	-498,7	0,0	0,0	-530,3
Zugänge	-1,2	-116,4	0,0	0,0	-117,6
Abgänge	0,0	21,4	0,0	0,0	21,4
Umbuchungen	0,8	-1,2	0,0	0,0	-0,4
Stand 31.12.2015	-32,0	-594,9	0,0	0,0	-626,9
<i>Kumulierte Abschreibungen Stand 01.01.2015</i>	14,0	335,8	0,0	0,0	349,8
Abschreibungen	1,7	5,4	0,0	0,0	7,1
Abgänge	0,0	-21,1	0,0	0,0	-21,2
Umbuchungen	0,0	0,4	0,0	0,0	0,4
Kumulierte Abschreibungen Stand 31.12.2015	15,7	320,5	0,0	0,0	336,1
<i>Kostenbeiträge per 01.01.2015</i>	-17,6	-162,9	0,0	0,0	-180,5
Kostenbeiträge per 31.12.2015	-16,3	-274,4	0,0	0,0	-290,7
<i>Buchwerte nach Kostenbeiträgen per 01.01.2015</i>	92,3	308,0	176,7	17,9	595,0
Buchwerte nach Kostenbeiträgen per 31.12.2015	86,4	304,9	177,8	19,2	588,2

2014 in Mio. EUR	Konzessionen, Schutzrechte, Lizenzen	Kostenbeiträge an Dritte	Firmenwert	Geleistete Anzahlungen auf immaterielle Vermögenswerte	Summe
Kumulierte Anschaffungs-, Herstellungskosten und Abschreibungen					
<i>Anschaffungs-/Herstellungskosten Stand 01.01.2014</i>					
	320,5	858,3	283,1	18,2	1.480,0
Umrechnungsdifferenzen	-0,4	0,0	-15,3	0,0	-15,7
Zugänge	5,4	53,3	0,0	28,3	87,0
Abgänge	-12,1	-5,8	0,0	0,0	-17,9
Abgänge Konsolidierungskreis	-2,6	0,7	0,0	0,0	-1,9
Umbuchungen	18,6	21,5	0,0	-28,5	11,6
Anschaffungs-/Herstellungskosten Stand 31.12.2014	329,4	928,0	267,8	17,9	1.543,1
<i>Kumulierte Abschreibungen Stand 01.01.2014 (inkl. Wertminderungen)</i>					
	-205,7	-435,2	-96,7	0,0	-737,6
Umrechnungsdifferenzen	0,3	0,0	5,6	0,0	5,9
Abschreibungen	-28,1	-25,7	0,0	0,0	-53,8
Abgänge	11,0	4,0	0,0	0,0	15,0
Abgänge Konsolidierungskreis	2,6	-0,3	0,0	0,0	2,3
Umbuchungen	0,4	0,1	0,0	0,0	0,5
Kumulierte Abschreibungen Stand 31.12.2014 (inkl. Wertminderungen)	-219,5	-457,1	-91,0	0,0	-767,7
<i>Buchwerte vor Kostenbeiträgen per 01.01.2014</i>	114,8	423,0	186,4	18,2	742,4
Buchwerte vor Kostenbeiträgen per 31.12.2014	109,9	470,9	176,7	17,9	775,5
Kostenbeiträge					
<i>Stand 01.01.2014</i>	-36,6	-444,8	0,0	0,0	-481,4
Zugänge	-1,1	-52,2	0,0	0,0	-53,3
Abgänge	4,0	0,5	0,0	0,0	4,5
Umbuchungen	2,2	-2,2	0,0	0,0	0,0
Stand 31.12.2014	-31,6	-498,7	0,0	0,0	-530,3
<i>Kumulierte Abschreibungen Stand 01.01.2014</i>	16,3	330,9	0,0	0,0	347,2
Abschreibungen	1,7	5,4	0,0	0,0	7,1
Abgänge	-4,0	-0,5	0,0	0,0	-4,5
Kumulierte Abschreibungen Stand 31.12.2014	14,0	335,8	0,0	0,0	349,8
<i>Kostenbeiträge per 01.01.2014</i>	-20,3	-113,9	0,0	0,0	-134,2
Kostenbeiträge per 31.12.2014	-17,6	-162,9	0,0	0,0	-180,5
<i>Buchwerte nach Kostenbeiträgen per 01.01.2014</i>	94,5	309,1	186,4	18,2	608,2
Buchwerte nach Kostenbeiträgen per 31.12.2014	92,3	308,0	176,7	17,9	595,0

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 iVm IAS 20 als Anschaffungskostenminderung abgezogen wurden. Diese Investitionszuschüsse sind im Anlagenspiegel dargestellt. Sowohl die Abschreibung dieser Vermögenswerte als auch die Auflösung sämtlicher Kostenbeiträge infolge Abschreibung werden ergebniswirksam unter dem Posten „Abschreibungen“ ausgewiesen. Die Kostenbeitragsgeber werden in Erläuterung 14 dargestellt.

Aufwendungen für Forschung und Entwicklung über rd. 1,4 Mio. EUR (Vj: rd. 3,0 Mio. EUR) wurden ergebniswirksam erfasst, da eine Abgrenzung zwischen Entwicklungsphase 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. 2,0 Mio. EUR (Vj: rd. 2,1 Mio. EUR) wurden im Anlagevermögen aktiviert.

Firmenwert

Die Entwicklung des Firmenwertes ist aus der vorstehenden Tabelle ersichtlich. Dieser Firmenwert ist dem Segment Rail Cargo Austria zugeordnet und wird im Hinblick auf den zukünftigen wirtschaftlichen Nutzen einem Wertminderungstest unterzogen. Nähere Informationen dazu sind in Erläuterung 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 bzw. veräußerbar sind. Im Wesentlichen werden daher Immobilien zu Vermietungszwecken sowie landwirtschaftliche Flächen unter den als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien ausgewiesen. Die Nutzungsdauer dieser Immobilien entspricht den Nutzungsdauern jener Immobilien, die unter den Sachanlagen ausgewiesen werden.

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

	2015 in Mio. EUR	2014 in Mio. EUR
Anschaffungs- und Herstellungskosten		
<i>Stand 01.01.</i>	304,5	301,4
Zugänge	0,5	7,3
nachträgliche Anschaffungskosten	0,1	0,2
Abgänge	-2,7	-4,6
Umbuchungen	0,4	0,2
Stand 31.12.	302,8	304,5
Kumulierte Abschreibungen		
<i>Stand 01.01.</i>	174,7	173,2
Abschreibungen	4,0	4,1
Abgänge	-2,5	-2,6
Umbuchungen	-0,1	0,0
Stand 31.12.	176,1	174,7
Nettobuchwert Stand 31.12.	126,7	129,8

Sämtliche vom ÖBB-Konzern als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien werden im Rahmen von operativen Leasingverhältnissen vermietet. Die daraus resultierenden Mieterträge beliefen sich ohne Betriebskosten auf rd. 16,7 Mio. EUR (Vj: rd. 18,7 Mio. EUR), denen direkt zurechenbare Aufwendungen (einschließlich Reparaturen und Instandhaltungen, allerdings ohne Betriebskosten) in Höhe von rd. 7,2 Mio. EUR (Vj: rd. 8,8 Mio. EUR ohne Betriebskosten) gegenüberstehen. Darüber hinaus fielen betriebliche Aufwendungen in der Höhe von rd. 0,2 Mio. EUR (Vj: rd. 0,3 Mio. EUR) an, denen keine Mieteinnahmen gegenüberstehen. Der ÖBB-Konzern ist keine Verträge für die Instandhaltung seiner als Finanzinvestitionen gehaltenen Immobilien eingegangen, die zu einer diesbezüglichen Verpflichtung führen.

Die beizulegenden Zeitwerte der als Finanzinvestitionen gehaltenen Immobilien wurden für 26% der Immobilien von externen GutachterInnen ermittelt. Diese Werte beruhen nicht ausschließlich auf Marktdaten und sind daher der Hierarchiestufe 3 zugeordnet. Die beizulegenden Zeitwerte für die restlichen zu Investitionszwecken gehaltenen Immobilien wurden von konzerninternen ExpertInnen der ÖBB-Immobilienmanagement GmbH unter Bedachtnahme auf die vorhandenen Marktdaten auf Basis der Richtwertmieten für das jeweilige Bundesland unter Berücksichtigung von Zu- und Abschlägen in Abhängigkeit vom Zustand und Standort der Gebäude mittels der DCF-Methode ermittelt. Der beizulegende Zeitwert beträgt rd. 349,2 Mio. EUR (Vj: rd. 318,8 Mio. EUR). Aufgrund dieser Berücksichtigung der am Markt beobachteten Inputfaktoren erfolgt die Zuordnung des beizulegenden Wertes zur Hierarchiestufe 3 gemäß IFRS 13.

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

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 und an mehreren assoziierten Unternehmen.

	2015 in Mio. EUR	2014 in Mio. EUR
Anteil an einem Gemeinschaftsunternehmen	40,6	40,6
Anteile an assoziierten Unternehmen	26,3	18,6
Stand 31.12.	66,9	59,2

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, berichtigt um wesentliche Unterschiede bei der Rechnungslegungsmethode.

	Galleria di Base del Brennero - Brenner Basistunnel BBT SE	
	31.12.2015 in Mio. EUR	31.12.2014 in Mio. EUR
2015 Anteil, Name und Sitz		
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Planmäßige Abschreibungen	-1,0	-1,0
Zinserträge	0,4	0,3
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
Kurzfristige Vermögenswerte	36,0	17,3
Langfristige Vermögenswerte	13,0	65,1
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	151,4	42,3
kurzfristige Schulden	48,1	41,8
<i>davon kurzfristige Finanzverbindlichkeiten</i>	<i>47,1</i>	<i>40,1</i>
Langfristige Schulden	71,2	1,8
<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

*) Kleinbetrag

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

Die Galleria di Base del Brennero - Brenner Basistunnel BBT SE weist in ihrem vorläufigen Jahresabschluss neben den oben angeführten Werten Gesamterträge in Höhe von rd. 15,1 Mio. EUR (Vj: rd. 14,7 Mio. EUR) und Gesamtaufwendungen in Höhe von rd. 15,5 Mio. EUR (Vj: rd. 14,9 Mio. EUR) aus. An die Galleria di Base del Brennero - Brenner Basistunnel BBT SE wurden rd. 112,5 Mio. EUR (Vj: rd. 50,0 Mio. EUR) als geleistete Kostenbeiträge gezahlt. Dieser Betrag wurde in beiden Berichtsjahren einerseits vom Bund in Höhe von rd. 106,5 Mio. EUR (Vj: rd. 45,9 Mio. EUR) und andererseits auf Basis des Anteilskaufvertrages vom 18.04.2011 vom Land Tirol in Höhe von rd. 6,0 Mio. EUR (Vj: rd. 4,1 Mio. EUR) refundiert.

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).

	2015 in Mio. EUR	2014 in Mio. EUR
Entwicklung der Anteile an assoziierten Unternehmen		
<i>Stand 01.01.</i>	<i>18,6</i>	<i>15,9</i>
Änderung Konsolidierungsart, Erst- und Endkonsolidierung, Anteilserhöhung	5,5	2,2
<i>davon Firmenwert</i>	<i>2,2</i>	<i>0,0</i>
Wertminderungen und Umbuchung auf "als zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte"	0,0	-2,1
Anteil am Ergebnis	2,3	2,2
Ausschüttungen und übrige Änderungen	-0,1	0,4
Stand 31.12.	26,3	18,6

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. Im Ergebnis aus assoziierten Unternehmen war 2014 ein Verlust aus der Abwertung von Vermögenswerten auf den beizulegenden Zeitwert, der zum Bilanzstichtag gem. IFRS 5 als „zur Veräußerung gehalten“ (Erläuterung 19) ausgewiesen wurde, in der Höhe von 1,8 Mio. EUR enthalten.

18. Sonstige finanzielle Vermögenswerte

2015	kurzfristig in Mio. EUR	langfristig in Mio. EUR	Gesamt in Mio. EUR
Beteiligungen	0,0	15,1	15,1
Finanzielle Vermögenswerte – Leasing	44,4	450,7	495,1
Übrige finanzielle Vermögenswerte	51,2	190,0	241,2
Gesamt	95,6	655,8	751,4

2014	kurzfristig in Mio. EUR	langfristig in Mio. EUR	Gesamt in Mio. EUR
Beteiligungen	0,0	8,1	8,1
Finanzielle Vermögenswerte – Leasing	27,9	461,3	489,2
Übrige finanzielle Vermögenswerte	27,6	117,2	144,8
Gesamt	55,5	586,6	642,1

Beteiligungen

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

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, und 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 der 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 in der Höhe von rd. 242,2 Mio. EUR (Vj: rd. 255,2 Mio. EUR) unterliegen Beschränkungen von Verfügungsrechten. Des Weiteren wurden finanzielle Vermögenswerte von rd. 166,2 Mio. EUR (Vj: rd. 56,2 Mio. EUR), welche unter den übrigen finanziellen Vermögenswerten ausgewiesen werden, zur Besicherung einer Leasingverbindlichkeit verpfändet. Weiterführende Angaben befinden sich in Erläuterung 30.

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

	2015 in Mio. EUR	2014 in Mio. EUR
Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte		
<i>Stand 01.01.</i>	1,8	16,3
Abgänge durch Veräußerung	-0,9	-16,3
Umgliederung aus Sachanlagevermögen	0,0	1,5
Umgliederung aus nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmen	0,0	0,3
Stand 31.12.	0,9	1,8
<i>davon zu fortgeführten Anschaffungskosten ausgewiesen</i>	<i>0,1</i>	<i>0,6</i>
<i>davon zum beizulegenden Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten ausgewiesen</i>	<i>0,8</i>	<i>1,2</i>

2014 wurde in Höhe von rd. 0,3 Mio. EUR unter diesem Posten die Beteiligung an der Trans Cargo Logistic GmbH ausgewiesen, die per 31.12.2013 noch nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen wurde und deren Verkauf im Jänner 2015 erfolgte. Die beizulegenden Zeitwerte für diese Beteiligungen wurden aus den Kaufverträgen entnommen, womit die Zuordnung des beizulegenden Wertes zur Hierarchiestufe 3 gemäß IFRS 13 erfolgte. Dabei wurde 2014 der Vermögenswert um rd. 1,8 Mio. EUR auf den vereinbarten Kaufpreis laut Verhandlungsergebnis mit den Vertragspartnern abgewertet und dieser Aufwand wird im Ergebnis aus nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmen ausgewiesen.

Die Vermögenswerte werden in der Höhe von rd. 0,1 Mio. EUR (Vj: rd. 0,6 Mio. EUR) dem berichtspflichtigen Segment Infrastruktur und in Höhe von rd. 0,8 Mio. EUR (Vj: rd. 1,2 Mio. EUR) dem Segment Rail Cargo zugeordnet.

Die für 2016 zu erwartenden Erlöse für zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte liegen alle über oder bei den aktuellen Buchwerten der Vermögenswerte. Der ÖBB-Konzern hat im Berichtsjahr Gewinne aus zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten in Höhe von rd. 5,2 Mio. EUR (Vj: rd. 23,5 Mio. EUR) erfasst, welche 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.

	2015 in Mio. EUR	2014 in Mio. EUR
Entwicklung Fair Value		
<i>Stand 01.01.</i>	1,2	4,2
Abgang/Umgliederung	-0,4	-4,2
Zugang/Umgliederung	0,0	1,2
Stand 31.12.	0,8	1,2

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

20. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen

31.12.2015	kurzfristig in Mio. EUR	langfristig in Mio. EUR	Gesamt in Mio. EUR
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	491,4	0,0	491,4
<i>davon Fertigungsaufträge</i>	<i>4,8</i>	<i>0,0</i>	<i>4,8</i>
Sonstige Forderungen und Abgrenzungen	269,3	158,6	427,9
Forderungen aus Ertragsteuern	0,4	0,0	0,4
Gesamt	761,1	158,6	919,7

31.12.2014	kurzfristig in Mio. EUR	langfristig in Mio. EUR	Gesamt in Mio. EUR
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	501,5	0,0	501,5
<i>davon Fertigungsaufträge</i>	<i>8,9</i>	<i>0,0</i>	<i>8,9</i>
Sonstige Forderungen und Abgrenzungen	297,5	171,9	469,4
Forderungen aus Ertragsteuern	0,4	0,0	0,4
Gesamt	799,4	171,9	971,3

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. 56,5 Mio. EUR (Vj: rd. 41,1 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. 257,9 Mio. EUR (Vj: rd. 264,4 Mio. EUR) enthalten. Die Abgrenzungsposten betreffen im Wesentlichen vorausbezahlte Haftungsentgelte über rd. 169,4 Mio. EUR (Vj: rd. 182,0 Mio. EUR) und die im Dezember ausbezahlten Gehälter inkl. Abgaben für Jänner in der Höhe von rd. 59,7 Mio. EUR (Vj: rd. 57,2 Mio. EUR).

Die Wertberichtigungen betreffen vor allem Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und entwickelten sich wie folgt:

	2015 in Mio. EUR	2014 in Mio. EUR
<i>Stand 01.01.</i>	<i>44,4</i>	<i>48,3</i>
Zugang aufgrund Änderung Konsolidierungskreis	0,2	0,0
Umgliederungen	0,0	-1,1
Verbrauch	-6,0	-7,6
Auflösung	-5,9	-5,7
Neubildung	8,6	10,5
Stand 31.12.	41,3	44,4

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

31.12.2015 Analyse der überfälligen/ wertberichtigten Forderungen	Brutto- Buchwert (vor Abzug von Wertberichtig.) in Mio. EUR	davon nicht einzelwert- berichtigt in Mio. EUR	davon einzelwert- berichtigt (brutto) in Mio. EUR	Wert- berichtigung in Mio. EUR	davon Einzelwert- berichtigung in Mio. EUR	davon pauschale Einzelwert- berichtigung in Mio. EUR	Netto- Buchwert in Mio. EUR
Forderung noch nicht überfällig, aber wertberichtigt	15,7	0,0	15,7	3,1	2,6	0,5	12,6
bis 90 Tage überfällig	60,5	51,7	8,8	2,5	1,8	0,7	58,0
90 bis 180 Tage überfällig	28,9	24,1	4,8	4,2	3,8	0,4	24,7
180 bis 360 Tage überfällig	17,1	12,2	4,9	3,7	2,9	0,8	13,4
über 360 Tage überfällig	36,5	6,6	29,9	27,8	24,6	3,2	8,7
Gesamtexposure	158,7	94,6	64,1	41,3	35,7	5,6	117,4

31.12.2014 Analyse der überfälligen/ wertberichtigten Forderungen	Brutto- Buchwert (vor Abzug von Wertberichtig.) in Mio. EUR	davon nicht einzelwert- berichtigt in Mio. EUR	davon einzelwert- berichtigt (brutto) in Mio. EUR	Wert- berichtigung in Mio. EUR	davon Einzelwert- berichtigung in Mio. EUR	davon pauschale Einzelwert- berichtigung in Mio. EUR	Netto- Buchwert in Mio. EUR
Forderung noch nicht überfällig, aber wertberichtigt	10,7	0,8	9,9	3,8	3,5	0,3	6,9
bis 90 Tage überfällig	49,1	15,0	34,1	1,0	0,4	0,6	48,1
90 bis 180 Tage überfällig	8,9	5,4	3,5	1,0	0,6	0,4	7,9
180 bis 360 Tage überfällig	12,4	5,0	7,4	4,3	3,6	0,7	8,1
über 360 Tage überfällig	41,1	1,4	39,7	34,3	26,7	7,6	6,8
Gesamtexposure	122,2	27,6	94,6	44,4	34,8	9,6	77,8

Es bestehen überfällige, nicht wertgeminderte Forderungen in Höhe von rd. 94,6 Mio. EUR (Vj: rd. 26,8 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.

Weitere Angaben sind in Erläuterung 29.1.c. enthalten.

21. Vorräte

Dieser Bilanzposten stellt sich folgendermaßen dar:

	31.12.2015 in Mio. EUR	31.12.2014 in Mio. EUR
Vorräte	200,2	207,4
Fertige Erzeugnisse	2,1	2,8
Geleistete Anzahlungen	0,7	6,6
Gesamt	203,0	216,8
<i>davon bewertet zu Anschaffungskosten</i>	<i>187,8</i>	<i>169,3</i>
<i>davon bewertet mit dem Nettoveräußerungswert</i>	<i>15,2</i>	<i>47,5</i>

Der ausgewiesene Wareneinsatz ist aus Erläuterung 7 ersichtlich. Der Posten „Materialaufwand“ enthält Aufwendungen aus der Wertberichtigung von Vorräten in Höhe von rd. 1,6 Mio. EUR (Vj: rd. 2,2 Mio. EUR). Es wurden erfolgswirksame Wertaufholungen in Höhe von rd. 1,7 Mio. EUR (Vj: rd. 1,9 Mio. EUR) durchgeführt. Unter den Vorräten werden Verwertungsobjekte in Höhe von rd. 26,0 Mio. EUR (Vj: rd. 44,8 Mio. EUR) ausgewiesen.

22. Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente

	31.12.2015 in Mio. EUR	31.12.2014 in Mio. EUR
Kassenbestand und Schecks	3,6	3,8
Guthaben bei Kreditinstituten	271,0	334,1
Gesamt	274,6	337,9

Dieser Posten beinhaltet Veranlagungen sowie Guthaben bei Kreditinstituten und Kassenbestände, die alle kurzfristig sind (Fristigkeit unter 3 Monaten), wobei die verbleibende Restlaufzeit zum Zeitpunkt des Erwerbs ausschlaggebend ist. Der Buchwert dieser Vermögenswerte entspricht ihrem beizulegenden Zeitwert. Sämtliche Bestandteile der liquiden Mittel stehen zur freien Verfügung des ÖBB-Konzerns. Die Zusammensetzung des Finanzmittelfonds wird in Erläuterung 34 beschrieben.

23. Grundkapital und übriges Eigenkapital

Die Entwicklung des Eigenkapitals kann aus der Aufstellung der Veränderung des Eigenkapitals entnommen werden.

Grundkapital und Kapitalrücklagen

Das Grundkapital ist unverändert in 190.000 Stück Stammaktien im Nennbetrag von je 10.000 Euro zerlegt und ist 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, erwirtschaftetes Ergebnis

	31.12.2015 in Mio. EUR	31.12.2014 in Mio. EUR
Kapitalrücklagen	260,8	260,8
Andere Rücklagen	-146,3	-162,5
<i>davon Cash-Flow-Hedge-Rücklage</i>	<i>-107,7</i>	<i>-126,4</i>
<i>davon Available-for-Sale-Rücklage</i>	<i>8,4</i>	<i>10,7</i>
<i>davon Währungsdifferenzen</i>	<i>-47,0</i>	<i>-46,8</i>
Erwirtschaftetes Ergebnis	-98,3	-312,2

Nähere Angaben zu den Veränderungen des Eigenkapitals sind aus der Aufstellung der Veränderung des Eigenkapitals ersichtlich. In den versicherungsmathematischen Gewinne/Verluste in der Gesamtergebnisrechnung sind Steuereffekte in Höhe von rd. -0,2 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 Cash-Flow-Hedge-Rücklage und der Available-for-Sale-Rücklage stellt sich folgendermaßen dar:

	Cash-Flow-Hedge-Rücklage		Available-for-Sale-Rücklage	
	Entwicklung Buchwert in Mio. EUR	darin enthaltene Ertragsteuern in Mio. EUR	Entwicklung Buchwert in Mio. EUR	darin enthaltene Ertragsteuern in Mio. EUR
<i>Stand 01.01.2014</i>	-83,2	28,4	9,0	0,0
Realisierung von Gewinnen und Verlusten	33,8	-5,4	0,0	0,0
Änderung der beizulegenden Zeitwerte	-76,9	9,8	1,7	0,0
Stand 31.12.2014	-126,4	32,8	10,7	0,0
Realisierung von Gewinnen und Verlusten	35,1	-3,7	0,0	0,0
Änderung der beizulegenden Zeitwerte	-16,4	-1,1	-2,2	0,0
Stand 31.12.2015	-107,7	28,0	8,4	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

	bis zu 1 Jahr in Mio. EUR	1 - 5 Jahre in Mio. EUR	mehr als 5 Jahre in Mio. EUR	Gesamt in Mio. EUR
31.12.2015				
Anleihen	1.371,0	3.271,0	10.670,8	15.312,8
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	254,5	689,0	3.017,9	3.961,4
Finanzverbindlichkeiten Leasing	43,3	321,1	273,7	638,1
Übrige Finanzverbindlichkeiten	426,2	974,1	1.004,4	2.404,7
Gesamt	2.095,0	5.255,2	14.966,8	22.317,0

	bis zu 1 Jahr in Mio. EUR	1-5 Jahre in Mio. EUR	mehr als 5 Jahre in Mio. EUR	Gesamt in Mio. EUR
31.12.2014				
Anleihen	180,6	3.287,9	11.739,7	15.208,2
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	183,0	442,7	2.625,6	3.251,3
Finanzverbindlichkeiten Leasing	224,8	168,6	427,7	821,1
Übrige Finanzverbindlichkeiten	409,9	834,9	1.285,7	2.530,5
Gesamt	998,3	4.734,1	16.078,7	21.811,1

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

Emittierte Anleihen

Nominal	Währung	Laufzeit	ISIN/CUSIP	Zinssatz
1.000.000.000,00	EUR	2005–2020	XS0232778083	3,5000%
300.000.000,00	EUR	2010–2020	XS0232778083	3,5000%
100.000.000,00	EUR	2006–2036	XS0243862876	3,4200%
100.000.000,00	EUR	2006–2036	XS0244522396	3,4800%
100.000.000,00	EUR	2006–2036	XS0252697130	2)
50.000.000,00	EUR	2006–2036	XS0252721450	2)
1.000.000.000,00	EUR	2006–2016	XS0271660242	3,8750%
100.000.000,00	EUR	2006–2036	XS0275973278	3,4900%
80.000.000,00	EUR	2006–2036	XS0275974599	3,4900%
1.300.000.000,00	EUR	2007–2022	XS0307792159	4,8750%
200.000.000,00	EUR	2008–2022	XS0307792159	4,8750%
100.000.000,00	EUR	2007–2037	XS0321318163	4,1715%
100.000.000,00	EUR	2007–2037	XS0324893626	4,3975%
50.000.000,00	EUR	2007–2037	XS0324895670	4,3975%
100.000.000,00	EUR	2007–2037	XS0328866982	4,2270%
50.000.000,00	EUR	2007–2037	XS0331427905	4,1950%
50.000.000,00	EUR	2007–2037	XS0336043517	3,9900%
1.250.000.000,00	EUR	2009–2019	XS0436314545	4,5000%
100.000.000,00	EUR	2010–2019	XS0436314545	4,5000%
50.000.000,00	EUR	2011–2019	XS0436314545	4,5000%
100.000.000,00	EUR	2009–2019	XS0463371236	3MoEURIBOR +0,46%
40.000.000,00	EUR	2009–2019	XS0475835863	3,7500%
50.000.000,00	EUR	2010–2030	XS0497430172	4,2100%
70.000.000,00	EUR	2010–2030	XS0503724642	4,2000%
100.000.000,00	EUR	2010–2030	XS0512125849	3,9000%
1.500.000.000,00	EUR	2010–2025	XS0520578096	3,8750%
1.000.000.000,00	EUR	2011–2021	XS0648186517	3,6250%
50.000.000,00	EUR	2011–2021	XS0648186517	3,6250%
1.000.000.000,00	EUR	2011–2026	XS0691970601	3,5000%
200.000.000,00	EUR	2011–2031	XS0717614951	4,0000%
1.350.000.000,00	EUR	2012–2032	XS0782697071	3,3750%
1.000.000.000,00	EUR	2013–2023	XS0949964810	2,2500%
75.000.000,00	EUR	2013–2033	XS0954197470	2,1250%
1.000.000.000,00	EUR	2013–2033	XS0984087204	3,0000%
1.000.000.000,00	EUR	2014–2024	XS1138366445	1,0000%
500.000.000,00	EUR	2014–2029	XS1071747023	2,2500%

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

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

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

Zum 31.12.2015 hat der Konzern sämtliche Verpflichtungen aus den Darlehens- und Kreditverträgen erfüllt.

Von den Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten betreffen rd. 3.163,3 Mio. EUR (Vj: rd. 2.562,1 Mio. EUR) Finanzierungen durch die Europäische Investitionsbank (EIB). Verbindlichkeiten in Höhe von rd. 70,0 Mio. EUR (Vj: rd. 9,6 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. 1.778,3 Mio. EUR (Vj: rd. 1.876,7 Mio. EUR), von denen im Jahr 2015 ein Betrag von rd. 92,5 Mio. EUR (Vj: rd. 111,2 Mio. EUR) eine Restlaufzeit von weniger als einem Jahr hat. Ansonsten werden in diesem Posten die negativen Barwerte von derivativen Finanzinstrumenten ausgewiesen.

Finanzverbindlichkeiten aus Leasing über rd. 276,7 Mio. EUR (Vj: rd. 311,4 Mio. EUR) sind mit finanziellen Vermögenswerten bzw. übrige Finanzverbindlichkeiten über rd. 1.390,6 Mio. EUR (Vj: rd. 1.176,6 Mio. EUR) sind im Wesentlichen mit Fahrzeugen dinglich besichert. Angaben zu den Leasingtransaktionen sind in Erläuterung 30, Angaben gemäß IFRS 7 sind in Erläuterung 29 ersichtlich.

Haftungen des Bundes

Haftungen des Bundes bestehen für Anleihen und für Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten in Höhe von rd. 15.207,6 Mio. EUR (Vj: rd. 15.206,0 Mio. EUR). Des Weiteren sind Verpflichtungen gegenüber der EUROFIMA in Höhe von rd. 1.778,3 Mio. EUR (Vj: rd. 1.876,7 Mio. EUR) durch Haftungen des Bundes abgesichert. Durch die Österreichische Kontrollbank Aktiengesellschaft wurden Haftungen zu Finanzverbindlichkeiten in der Höhe von rd. 71,6 Mio. EUR (Vj: rd. 55,0 Mio. EUR) übernommen.

26. Rückstellungen

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

26.1. Personalrückstellungen

Personalrückstellungen

	31.12.2015 in Mio. EUR	31.12.2014 in Mio. EUR
Gesetzliche Abfertigungen	60,2	60,2
Pensionen	1,1	1,1
Jubiläumsgelder	227,7	245,5
Vorrückungsstichtag	0,0	113,0
Sonstige Personalrückstellungen	4,6	4,3
Gesamt	293,6	424,1
<i>davon langfristig</i>	<i>289,7</i>	<i>307,3</i>

Die kurzfristigen Rückstellungen finden sich hauptsächlich in den sonstigen Personalrückstellungen. Bis auf die versicherungsmathematischen Ergebnisse 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:

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

Gesetzliche Abfertigungen

Für die sich aus einzelnen dienstrechtlichen bzw. vertraglichen Bestimmungen ergebenden Abfertigungsansprüche jener DienstnehmerInnen, welche nicht Bundesbeamte iSd § 21 (3) Bundesbahngesetz idF Bundesgesetz BGBl I Nr. 71/2003

sind, wird eine Rückstellung für Abfertigungen eingestellt. Die Berechnung der Rückstellung erfolgt versicherungsmathematisch nach dem Anwartschaftsbarwertverfahren (PUC-Methode), welches für Bewertungen nach IAS 19 vorgeschrieben ist. Die Berechnung erfolgt nach den biometrischen Rechnungsgrundlagen der Aktuarvereinigung Österreichs (AVÖ) 2008-P von Pagler & Pagler.

Verpflichtungen aus Abfertigungen für MitarbeiterInnen, deren Dienstverhältnis vor dem 01.01.2003 begonnen hat, werden wie nachfolgend beschrieben durch leistungsorientierte Pläne abgedeckt. Infolge einer gesetzlichen Änderung unterliegen MitarbeiterInnen, deren Dienstverhältnis in Österreich nach dem 01.01.2003 begonnen hat, einem beitragsorientierten Versorgungsplan. In diesem Zusammenhang hat der ÖBB-Konzern in den beiden Berichtsjahren rd. 6,6 Mio. EUR (Vj: rd. 6,0 Mio. EUR) in den beitragsorientierten Versorgungsplan (VBV Vorsorgekasse AG bzw. APK-PENSIONSKASSE AG) eingezahlt.

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

Die folgende Tabelle zeigt die Komponenten der Nettoabfertigungsaufwendungen der Periode sowie die Entwicklung der Abfertigungsrückstellungen:

	2015 in Mio. EUR	2014 in Mio. EUR
Barwert der Verpflichtung 01.01.	60,2	47,0
Dienstzeitaufwand	3,3	3,1
Zinsaufwand	1,2	1,5
Im Periodenergebnis erfasst	4,6	4,6
Versicherungsmathematische Verluste (+) / Gewinne (-) aus Änderungen demografischer Annahmen	1,2	1,5
Versicherungsmathematische Verluste (+) / Gewinne (-) aus Änderungen finanzieller Annahmen	-3,7	7,6
Erfahrungsbedingte Anpassungen	-0,9	0,6
Im sonstigen Ergebnis erfasst	-3,3	9,7
Umbuchungen	0,0	0,3
Abfertigungszahlungen	-1,6	-1,4
Unternehmensverkäufe und -erwerbe	0,4	0,0
Barwert der Verpflichtung 31.12.	60,2	60,2

Abfertigungsrückstellungen in Höhe von rd. 1,6 Mio. EUR (Vj: rd. 1,4 Mio. EUR) werden 2016, in Höhe von rd. 8,8 Mio. EUR (Vj: rd. 8,0 Mio. EUR) 2017–2020 und in Höhe von rd. 49,8 Mio. EUR (Vj: rd. 50,8 Mio. EUR) nach 2020 fällig. Die mittlere Restlaufzeit (Duration) beträgt 16,0 (Vj: 16,7) Jahre. In der nachfolgenden Sensitivitätsanalyse für Abfertigungsverpflichtungen wurde die Auswirkung resultierend aus Änderungen wesentlicher versicherungsmathematischer Annahmen auf die Verpflichtungen dargestellt. Es wurde jeweils ein wesentlicher Einflussfaktor verändert, während die übrigen Einflussgrößen konstant gehalten wurden. In der Realität ist es jedoch eher unwahrscheinlich, dass diese Einflussgrößen nicht korrelieren. Die Ermittlung der Verpflichtung unter Anwendung von geänderten Parametern erfolgt analog zur Ermittlung der tatsächlichen Verpflichtung nach der Projected-Unit-Credit-Methode (PUC-Methode) gemäß IAS 19.

Eine Änderung der versicherungsmathematischen Parameter würde sich wie folgt auswirken:

Sensitivitätsanalyse der Rückstellung für Abfertigungen	Veränderung der Annahme in %	Zunahme des Parameters/ Veränderung DBO		Abnahme des Parameters/ Veränderung DBO	
		2015 in Mio. EUR	2014 in Mio. EUR	2015 in Mio. EUR	2014 in Mio. EUR
Zinssatz	+/-0,5	-6,7	-6,6	2,4	3,0
Bezugserhöhung	+/-0,5	2,3	2,9	-6,6	-6,5

Jubiläumsgelder

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

Unit-Credit-Methode, welche für Bewertungen nach IAS 19 vorgeschrieben ist. Die Berechnung erfolgte nach den biometrischen Rechnungsgrundlagen der Aktuarvereinigung Österreichs (AVÖ) 2008-P von Pagler & Pagler. Die Rückstellung wird über die Dienstzeit unter Anwendung eines Fluktuationsabschlags für MitarbeiterInnen, die vorzeitig aus dem Dienstverhältnis ausscheiden, gebildet. Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste werden sofort in der Periode, in der sie anfallen, ergebniswirksam erfasst.

Die Rückstellung für Jubiläumsgelder für die übrigen MitarbeiterInnen werden gem. den Regelungen des jeweiligen Kollektivvertrages bzw. interner Betriebsvereinbarungen gebildet.

Die folgende Tabelle zeigt die Bestandteile und die Entwicklung der Rückstellung für Jubiläumsgelder:

	2015 in Mio. EUR	2014 in Mio. EUR
<i>Barwert der Verpflichtung 01.01.</i>	<i>245,5</i>	<i>226,3</i>
Dienstzeitaufwand	10,6	9,8
Zinsaufwand	4,0	7,2
Jubiläumsgeldzahlungen	-19,7	-18,3
Umgliederungen	0,0	0,1
Unternehmensverkäufe und -käufe	0,0	0,0
Versicherungsmathematische Verluste (+) / Gewinne (-)	-21,0	19,9
Erfahrungsbedingte Anpassungen	8,3	0,5
Barwert der Verpflichtung 31.12.	227,7	245,5

Die mittlere Laufzeit beträgt 8,7 (Vj: 8,7) 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	
		2015 in Mio. EUR	2014 in Mio. EUR	2015 in Mio. EUR	2014 in Mio. EUR
Zinssatz	+/-0,5	-9,5	-10,2	10,0	10,8
Bezugserhöhung	+/-0,5	9,8	10,5	-9,4	-10,0

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 bzw. 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. 17,7 Mio. EUR (Vj: rd. 16,7 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 2,3% (Vj: 2,1%) und eines Pensionsantrittsalters von 60 Jahren.

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

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

Der Oberste Gerichtshof hat die Klage eines betroffenen ÖBB-Angestellten dem Europäischen Gerichtshof vorgelegt, um die Unionsrechtskonformität der Neuregelung zu prüfen. Mit Urteil des EuGH vom 28.01.2015 (C417/13) wurde die Verlängerung der Vorrückungszeiträume um drei Jahre in § 53a BBG als unvereinbar mit EU-Recht erklärt. Der OGH ist im Anlassfall dem Urteil des EuGH vollinhaltlich gefolgt, womit der ÖBB-Konzern verpflichtet wäre, den Vorrückungsstichtag unter Anrechnung der Zeiten vor dem 18. Lebensjahr, jedoch ohne Verlängerung der Vorrückungszeiträume neu zu berechnen und die sich daraus ergebenden Gehaltsdifferenzen zu bezahlen. Für Risiken in diesem Zusammenhang wurden 2014 Vorsorgen in Höhe von insgesamt rd. 113,0 Mio. EUR gebildet.

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

26.2. Sonstige Rückstellungen

in Mio. EUR	Stand 01.01.2015	Veränderung Konsolidie- rungskreis	Ver- brauch	Auf- lösung	Umbu- chungen	Zins- effekte	Währungs- effekte	Zuführung	Stand 31.12.2015
Stilllegungskosten	99,4	0,0	-2,7	-27,4	0,0	0,2	0,0	19,1	88,6
GWL gem. EU-RL 1370/2007	46,8	0,0	0,0	-1,3	0,0	0,0	0,0	1,0	46,5
Umweltschutzmaßnahmen	33,8	0,0	-0,5	-2,0	0,0	0,1	0,0	12,5	43,9
Rückerstattung Fahrtkostenersatz	43,4	0,0	0,0	-5,4	0,6	0,0	0,0	1,1	39,7
Drohende Verluste	18,3	0,0	-17,3	-4,1	0,0	0,0	0,0	29,9	26,8
Rechtsstreitigkeiten	31,8	0,0	-1,0	-15,4	0,4	0,0	1,9	4,3	22,0
Ungewisse Schulden sowie gemeinwirtschaftliche Leistungen	41,8	0,0	-4,6	-27,0	0,0	0,0	0,0	7,6	17,8
Freimachungen und ähnliche Verpflichtungen	20,1	0,0	-6,3	-0,9	0,0	0,1	0,0	1,8	14,8
Restrukturierungen	9,4	0,0	-2,4	-0,3	0,0	0,0	0,0	2,9	9,6
Steuern und Abgaben	14,9	0,0	-1,1	-10,7	0,0	0,0	0,0	1,3	4,4
Sonstige	104,0	0,2	-37,0	-18,9	-0,8	0,1	0,1	49,0	96,7
Summe	463,7	0,2	-72,9	-113,4	0,2	0,5	2,0	130,5	410,7
<i>davon langfristig</i>	<i>153,2</i>								<i>149,9</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 Zins- und Kostensatzanpassungen zusätzliche Rückstellungen in Höhe von rd. 19,1 Mio. EUR (Vj: rd. 5,6 Mio. EUR) gebildet. Die Auflösung der Rückstellung betrifft im Jahr 2015 verkaufte Strecken, bei denen der Erwerber die Rückbauverpflichtung übernommen hat.

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. 46,5 Mio. EUR (Vj: rd. 46,8 Mio. EUR) ausgewiesen.

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

Für Unsicherheiten bei der Abrechnung der Schüler- und Lehrlingsfreifahrten (SLF) mit den Verkehrsverbänden werden entsprechende Vorsorgen getroffen.

Die Rückstellung für drohende Verluste setzt sich im Wesentlichen aus Aufwendungen für sonstige Rechtsangelegenheiten sowie für belastende Verlustverträge der Geschäftsbereiche Spedition, Technische Services und Operator 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.

Auf Basis der Überprüfung der Rail Cargo Group durch die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH (SCHIG mbH) wurde für die Jahre 2010 bis 2012 eine Risikoabschätzung hinsichtlich der gegenüber dem Bund voraussichtlich bestehenden Verpflichtung aus der nicht vertragskonformen Abrechnung für die Beförderung von gefährlichen und umweltgefährdenden Gütern durchgeführt. Aufgrund der Endabrechnungen 2010, 2011 und 2012 durch die SCHIG mbH und der Bestätigung der Abrechnungen durch das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie wurden im Geschäftsjahr 2015 die bestehenden GWL-Rückstellungen in Höhe von rd. 24,1 Mio. EUR aufgelöst bzw. verbraucht.

Die Rückstellungen für Freimachungen und ähnliche Verpflichtungen beinhalten Freimachungskosten im Zusammenhang mit Immobilienverkäufen.

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

Erwarteter Zahlungszeitpunkt zu den Rückstellungen

Langfristige Rückstellungen wurden mit Zinssätzen von 0,1–2,1% (Vj: 0,1–2,1%) abgezinst. Anpassungen aufgrund Änderung des Diskontierungsfaktors fielen in einem unwesentlichen Umfang an.

Von den sonstigen Rückstellungen sind rd. 149,9 Mio. EUR (Vj: rd. 153,2 Mio. EUR) als langfristig einzustufen. Bei diesen Rückstellungen liegt der erwartete Zahlungszeitpunkt nach 2016. Bei den als kurzfristig eingestuften Rückstellungen wird damit gerechnet, dass es im Jahr 2016 zu 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
31.12.2015			
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	857,5	0,0	857,5
Sonstige Verbindlichkeiten	584,2	77,7	661,9
<i>davon Abgrenzungen Bundeszuschüsse</i>	190,4	0,0	190,4
<i>davon Abgrenzungen Personal</i>	155,2	0,0	155,2
<i>davon sonstige Abgrenzungen</i>	61,2	75,2	136,4
<i>davon aus Steuern</i>	53,7	0,0	53,7
<i>davon im Rahmen der sozialen Sicherheit</i>	28,3	0,0	28,3
Gesamt	1.441,7	77,7	1.519,4

	kurzfristig in Mio. EUR	langfristig in Mio. EUR	Gesamt in Mio. EUR
31.12.2014			
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	774,8	0,0	774,8
Sonstige Verbindlichkeiten	505,3	69,5	574,8
<i>davon Abgrenzungen Personal</i>	130,7	0,0	130,7
<i>davon Abgrenzungen Bundeszuschüsse</i>	126,1	0,0	126,1
<i>davon sonstige Abgrenzungen</i>	59,4	69,4	128,8
<i>davon aus Steuern</i>	41,0	0,0	41,0
<i>davon im Rahmen der sozialen Sicherheit</i>	37,6	0,0	37,6
Gesamt	1.280,1	69,5	1.349,6

Das Management geht davon aus, dass der Buchwert der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen annähernd ihrem beizulegenden Zeitwert entspricht.

In den Abgrenzungen für Personal werden vor allem die Posten „Überstunden“ mit rd. 37,9 Mio. EUR (Vj: rd. 34,0 Mio. EUR) und „nicht konsumierte Urlaube“ mit rd. 94,5 Mio. EUR (Vj: rd. 75,0 Mio. EUR) angesetzt.

Aus zwei Sale-and-lease-back-Transaktionen ergibt sich ein Rechnungsabgrenzungsposten in der Höhe von rd. 20,2 Mio. EUR (Vj: rd. 1,2 Mio. EUR), der in den sonstigen Abgrenzungen ausgewiesen wird. Der Verkaufsertrag aus diesen Finanzierungsleasinggeschäften wird über die Dauer des Mietvertrages verteilt aufgelöst. Die sonstigen Verbindlichkeiten setzen sich außerdem aus dem Nettobarwertvorteil aus den CBL-Transaktionen in der Höhe von rd. 12,9 Mio. EUR (Vj: rd. 18,4 Mio. EUR), Fahrkartenvorverkäufe über rd. 25,7 Mio. EUR (Vj: rd. 19,3 Mio. EUR) sowie aus abzugrenzenden Erträgen aus Baurechtsverträgen über rd. 45,0 Mio. EUR (Vj: rd. 50,3 Mio. EUR) zusammen.

C. SONSTIGE ANGABEN ZUM KONZERNABSCHLUSS

28. Sonstige Haftungen und Eventualverbindlichkeiten

	2015 in Mio. EUR	2014 in Mio. EUR
Haftungen aus Leasingverhältnissen	396,0	397,6
Sonstige Eventualverbindlichkeiten	10,2	7,9
Gesamt	406,2	405,5

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 zugrundeliegenden 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 bzw. 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.

Sonstige Eventualverbindlichkeiten

Bei den sonstigen Eventualverbindlichkeiten handelt es sich um rd. 2,6 Mio. EUR (Vj: rd. 0,9 Mio. EUR) um 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. 95% [Vj: 94%] nach Nominale) sind nicht-strukturierte Standardabsicherungsgeschäfte (Plain Vanilla Zinsswaps bzw. Cross Currency Interest Rate Swaps). Ein Anteil von 5% (Vj: 6%) des Nominales entfällt auf strukturierte Derivate. Diese zwei (Vj: vier) strukturierten Derivate haben ein Gesamtnominales von rd. 50,0 Mio. EUR (Vj: rd. 70,0 Mio. EUR) mit Laufzeiten bis 2016 und 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 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 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
31.12.2015		
Finanzielle Vermögenswerte	675,2	55,5
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	2,4	0,0
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	1,8	0,0
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	204,1	59,9
Gesamt	883,5	115,4
Finanzverbindlichkeiten	21.248,2	493,5
Gesamt	21.249,2	493,5

Finanzinstrumente (kurz- und langfristig)	fixverzinsliche Finanzinstrumente in Mio. EUR	variabel verzinsliche Finanzinstrumente in Mio. EUR
31.12.2014		
Finanzielle Vermögenswerte	548,4	60,6
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	3,7	0,0
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	0,5	0,0
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	276,1	44,9
Gesamt	828,7	105,5
Finanzverbindlichkeiten	20.562,4	579,2
Gesamt	20.562,4	579,2

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

Sensitivitätsanalyse Zinsrisiko

Zur Darstellung von Marktrisiken verlangt IFRS 7 Sensitivitätsanalysen, welche die Auswirkungen hypothetischer Änderungen der 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.

Marktziinssatzänderungen von Finanzinstrumenten, die als Sicherungsinstrumente im Rahmen eines Cash Flow Hedges zur Absicherung zinsbedingter Zahlungsstromschwankungen designiert wurden, haben Auswirkungen auf die Cash-Flow-

Hedge-Rücklage im Eigenkapital und werden daher bei den eigenkapitalbezogenen Sensitivitätsberechnungen berücksichtigt.

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

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

Sensitivitätsanalyse Zinsrisiko 31.12.2015	Wirksamkeit in GuV		Wirksamkeit im Eigenkapital	
	in Mio. EUR + 100 Basispunkte	in Mio. EUR - 100 Basispunkte	in Mio. EUR + 100 Basispunkte	in Mio. EUR - 100 Basispunkte
Vermögenswerte				
Finanzielle Vermögenswerte	0,6	-0,6	0,0	0,0
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	1,2	-1,2	0,0	0,0
Schulden				
Finanzverbindlichkeiten	-4,9	4,9	46,6	-50,3
Auswirkung 2015 saldiert	-3,1	3,1	46,6	-50,3

Sensitivitätsanalyse Zinsrisiko 31.12.2014	Wirksamkeit in GuV		Wirksamkeit im Eigenkapital	
	in Mio. EUR + 100 Basispunkte	in Mio. EUR - 100 Basispunkte	in Mio. EUR + 100 Basispunkte	in Mio. EUR - 100 Basispunkte
Vermögenswerte				
Finanzielle Vermögenswerte	0,6	-0,6	0,0	0,0
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	0,4	-0,4	0,0	0,0
Schulden				
Finanzverbindlichkeiten	-5,7	5,7	45,6	-49,5
Auswirkung 2014 saldiert	-4,7	4,7	45,6	-49,5

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:

	USD in Mio.	CHF in Mio.
Währungssensitive Finanzinstrumente 2015		
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	10,0	0,0
Übrige finanzielle Vermögenswerte	632,0	35,0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-7,0	0,0
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	-629,0	0,0
	6,0	35,0
abzgl. Devisentermingeschäften bzw. Währungsswaps	3,0	0,0
Nettofremdwährungsrisiko	9,0	35,0

	USD in Mio.	CHF in Mio.
Währungssensitive Finanzinstrumente 2014		
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	4,0	0,0
Übrige finanzielle Vermögenswerte	565,0	25,0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-4,0	0,0
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	-568,0	0,0
	-3,0	25,0
abzgl. Devisentermingeschäften bzw. Währungsswaps	8,0	0,0
Nettofremdwährungsrisiko	5,0	25,0

Sensitivitätsanalyse Währungsrisiko

Es bestehen Derivate, die wirtschaftlich das Fremdwährungsrisiko des Grundgeschäfts komplett absichern (Basis Swaps), für die aber Hedge Accounting nicht angewandt wird.

Wenn der EUR gegenüber dem CHF um 10% aufgewertet (abgewertet) worden wäre, wäre das Ergebnis zum 31.12.2015 um rd. 3,5 Mio. EUR höher (rd. 3,5 Mio. EUR niedriger) und zum 31.12.2014 um rd. 2,3 Mio. EUR höher (rd. 1,9 Mio. EUR niedriger) gewesen. Wenn der EUR gegenüber dem USD um 10% aufgewertet bzw. abgewertet worden wäre, wäre das Ergebnis zum 31.12.2015 um rd. 1,0 Mio. EUR höher bzw. niedriger gewesen. 2014 hätte es beim US-Dollar keine wesentlichen Ergebniseffekte gegeben.

29.1.c. Kreditrisiko

Das Kontrahentenrisiko erfasst das Schadenspotenzial durch Nichterfüllung finanzieller Verpflichtungen durch Finanzpartner (vornehmlich Geldmarktgeschäfte, Veranlagungen, Fonds, barwertig positive Swapgeschäfte). Die dem Kontrahentenrisiko-Management zugrunde liegenden und für jeden Finanzpartner individuell 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 Kapitalmarktes 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 Kapitalmarktes hinsichtlich der Finanzpartner sichergestellt. Die jeweils aktuellen Limits und deren Ausnutzung werden täglich überwacht, um auf Marktstörungen zeitnah und risikoorientiert reagieren zu können.

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

Die finanziellen Vermögenswerte des ÖBB-Konzerns umfassen hauptsächlich Bankguthaben, 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:

	Bruttoexposition (Buchwert zuzüglich Wertberichtigungen) in Mio. EUR	abzüglich Sicherheiten (FV) in Mio. EUR	Netto-Exposure in Mio. EUR
Kreditrisiko aus Finanzinstrumenten			
Gesamtexposure 2015			
Finanzielle Vermögenswerte	752,9	0,0	752,9
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	526,9	-3,0	523,9
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	61,6	-2,7	58,9
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	274,6	0,0	274,6
Risiko lang- und kurzfristige Vermögenswerte	1.616,0	-5,7	1.610,3
<i>davon weder überfällig, noch wertberichtigt</i>			<i>1.394,8</i>
<i>davon nicht überfällig, aber wertberichtigt</i>			<i>168,1</i>
<i>davon überfällig und wertberichtigt</i>			<i>47,4</i>
Haftungen aus Leasingverhältnissen	396,0	0,0	396,0
Sonstige Eventualverbindlichkeiten	10,2	0,0	10,2
Kreditrisiko aus übernommenen Haftungen	406,2	0,0	406,2
Gesamtkreditrisiko 31.12.2015	2.022,2	-5,7	2.016,5
Gesamtexposure 2014			
Finanzielle Vermögenswerte	644,7	0,0	644,7
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	534,7	-18,8	515,9
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	98,1	-1,5	96,6
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	338,1	0,0	338,1
Risiko lang- und kurzfristige Vermögenswerte	1.615,6	-20,3	1.595,3
<i>davon weder überfällig, noch wertberichtigt</i>			<i>1.285,2</i>
<i>davon nicht überfällig, aber wertberichtigt</i>			<i>198,6</i>
<i>davon überfällig und wertberichtigt</i>			<i>111,5</i>
Haftungen aus Leasingverhältnissen	397,6	0,0	397,6
Sonstige Eventualverbindlichkeiten	7,9	0,0	7,9
Kreditrisiko aus übernommenen Haftungen	405,5	0,0	405,5
Gesamtkreditrisiko 31.12.2014	2.021,1	-20,3	2.000,8

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 Liquiditätsspielraumes für alle Gesellschaften des ÖBB-Konzerns. Liquiditätsrisiko für den ÖBB-Konzern bedeutet zudem jede Einschränkung der Verschuldungs- bzw. Kapitalaufnahmefähigkeit (z.B. durch eine schlechtere Kreditbeurteilung einer Rating-Agentur oder durch ein bankeninternes Rating) im Hinblick auf Volumen und Konditionen für die Bereitstellung von finanziellen Mitteln, wodurch die Umsetzung der Unternehmensstrategie oder der finanzielle Handlungsspielraum beeinträchtigt werden könnten.

Die Aufgabe liegt daher in der Analyse des Liquiditätsrisikos sowie in der konsequenten Sicherung der Liquidität (vor allem durch Liquiditätsplanung, Vereinbarung ausreichender Kreditlinien und ausreichende Diversifizierung der Kreditgeber).

Aus den nachfolgenden Tabellen sind die vertraglich vereinbarten (undiskontierten) Zins- und Tilgungszahlungen der originären und derivativen finanziellen Verbindlichkeiten ersichtlich. Die tatsächlich erwarteten Fälligkeiten weichen von den vertraglich vereinbarten nicht ab.

	Buchwert 31.12.2015 in Mio. EUR	Cash-Flows 2016		Cash-Flows 2017-20		Cash-Flows 2021 ff.	
		Zinsen	Tilgung	Zinsen	Tilgung	Zinsen	Tilgung
		2016 in Mio. EUR	2016 in Mio. EUR	2017-2020 in Mio. EUR	2017-2020 in Mio. EUR	2021 ff. in Mio. EUR	2021 ff. in Mio. EUR
Originäre finanzielle Verbindlichkeiten							
Anleihen	15.312,8	528,7	1.371,0	1.795,6	3.271,0	2.163,0	10.670,8
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	3.961,4	115,2	254,5	436,6	689,0	910,6	3.017,9
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing, Sublease und CBL	638,1	25,8	43,3	105,6	321,1	65,0	273,7
übrige Finanzverbindlichkeiten	2.228,2	43,1	379,9	148,7	869,6	36,2	978,7
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	843,9	0,0	843,9	0,0	0,0	0,0	0,0
Sonstige Verbindlichkeiten	54,2	0,0	51,8	0,0	2,4	0,0	0,0

	Buchwert 31.12.2015 in Mio. EUR	Cash-Flows 2016		Cash-Flows 2017-20		Cash-Flows 2021 ff.	
		Zinsen	Tilgung	Zinsen	Tilgung	Zinsen	Tilgung
		2016 in Mio. EUR	2016 in Mio. EUR	2017-2020 in Mio. EUR	2017-2020 in Mio. EUR	2021 ff. in Mio. EUR	2021 ff. in Mio. EUR
Derivative finanzielle Forderungen							
Sonstige Derivate ohne Hedge-Beziehung	5,6	0,0	57,1	0,0	0,8	0,0	0,0
Cross Currency Swaps ohne Hedge- Beziehung	0,3	0,0	0,3	0,0	0,0	0,0	0,0
Sonstige Derivate in Verbindung mit Hedges	0,2	0,0	0,2	0,0	0,0	0,0	0,0
<i>Auszahlungen</i>		<i>0,0</i>	<i>0,2</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>
Derivative finanzielle Verbindlichkeiten							
Zinsderivate ohne Hedge-Beziehung	6,8	3,4	0,0	3,3	0,0	1,6	0,0
Zinsderivate - Cash Flow Hedges	137,9	31,6	0,0	88,4	0,0	59,5	0,0
Stromderivate - Cash Flow Hedges	9,5	0,0	21,9	0,0	25,0	0,0	0,0
Sonstige Derivate ohne Hedge-Beziehung	22,3	0,0	99,2	0,0	54,2	0,0	4,1
Finanzgarantien							
Haftung aus Cross-Border-Lease	396,0	12,1	43,4	49,2	168,4	72,4	184,2
sonstige Eventualverbindlichkeiten	10,2	0,0	7,4	0,0	1,0	0,0	1,8

	Buchwert 31.12.2014 in Mio. EUR	Cash-Flows 2015		Cash-Flows 2016-19		Cash-Flows 2020 ff.	
		Zinsen	Tilgung	Zinsen	Tilgung	Zinsen	Tilgung
		2015 in Mio. EUR	2015 in Mio. EUR	2016-2019 in Mio. EUR	2016-2019 in Mio. EUR	2020 ff. in Mio. EUR	2020 ff. in Mio. EUR
Originäre finanzielle Verbindlichkeiten							
Anleihen	15.208,2	528,8	180,6	1.903,7	3.287,9	2.452,2	11.739,7
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	3.251,3	110,5	183,0	409,9	442,7	929,4	2.625,6
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing, Sublease und CBL	821,1	27,6	224,8	100,8	168,6	83,2	427,7
übrige Finanzverbindlichkeiten	2.328,3	44,3	370,8	166,0	660,7	64,1	1.296,8
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	762,5	0,0	774,8	0,0	0,0	0,0	0,0
Sonstige Verbindlichkeiten	105,4	0,0	105,4	0,0	0,0	0,0	0,0

	Buchwert 31.12.2014 in Mio. EUR	Cash Flows 2015		Cash-Flows 2016–19		Cash Flows 2020 ff.	
		Zinsen 2015 in Mio. EUR	Tilgung 2015 in Mio. EUR	Zinsen 2016–2019 in Mio. EUR	Tilgung 2016–2019 in Mio. EUR	Zinsen 2020 ff. in Mio. EUR	Tilgung 2020 ff. in Mio. EUR
Derivative finanzielle Forderungen							
Sonstige Derivate ohne Hedge-Beziehung	6,1	0,0	64,4	0,0	7,6	0,0	0,0
Cross Currency Swaps ohne Hedge-Beziehung	0,2	0,0	0,1	0,0	0,1	0,0	0,0
Sonstige Derivate in Verbindung mit Hedges	0,3	0,0	0,9	0,0	0,4	0,0	0,0
<i>Auszahlungen</i>		<i>0,0</i>	<i>0,9</i>	<i>0,0</i>	<i>0,4</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>
Derivative finanzielle Verbindlichkeiten							
Zinsderivate ohne Hedge-Beziehung	9,8	3,3	0,0	5,7	0,0	2,5	0,0
Zinsderivate – Cash Flow Hedges	161,6	32,3	0,0	94,1	0,0	75,3	0,0
Stromderivate – Fair Value Hedges	9,1	0,0	25,3	0,0	17,8	0,0	13,4
Sonstige Derivate ohne Hedge-Beziehung	21,7	0,0	91,8	0,0	21,3	0,0	8,1
Finanzgarantien							
Haftung aus Cross-Border-Lease	397,6	15,8	8,3	70,4	204,4	102,2	184,8
Sonstige Eventualverbindlichkeiten	7,9	0,0	7,6	0,0	0,3	0,0	0,0

Einbezogen wurden alle Finanzinstrumente, die am Abschlussstichtag im Bestand waren und für die bereits Zahlungen vertraglich vereinbart waren. Planzahlen für zukünftige neue Verbindlichkeiten gingen nicht ein. 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 EUROMA.

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 Cash Flow Hedge zu unterscheiden. Der ÖBB-Konzern wendet nur Cash Flow Hedge an.

Mit einem Cash Flow Hedge werden künftige, erwartete Zahlungsströme aus in der Bilanz angesetzten finanziellen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten sowie aus geplanten Transaktionen gegen Schwankungen abgesichert. Liegt ein Cash Flow Hedge vor, wird der effektive Teil der Wertänderung des Sicherungsinstruments bis zum erfolgswirksamen Eintritt des aus dem gesicherten Grundgeschäft resultierenden Zahlungsstromes über das sonstige Ergebnis im Eigenkapital (Cash-Flow-Hedge-Rücklage) erfasst; der ineffektive Teil der Wertänderung des Sicherungsinstruments ist in der Konzern-Gewinn- und-Verlust-Rechnung zu erfassen.

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

Die von IAS 39 gestellten Anforderungen an die Anwendung des Hedge Accounting werden vom ÖBB-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/Verbindlichkeiten als auch die Einschätzung des Grads der Wirksamkeit der eingesetzten Sicherungsinstrumente. Bestehende

Sicherungsmaßnahmen werden fortlaufend auf ihre Effektivität hin überwacht; wird ein Hedge ineffektiv, wird die Hedge-Beziehung beendet.

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

Cash Flow Hedges

Zinsänderungs-/Währungsrisiken

Der ÖBB-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 Cash Flow Hedges:

31.12.2015 Laufzeitende	Anzahl Swaps	Nominalvolumen in Mio. EUR
Bestand	43	999,3
<i>davon Laufzeitende 2016</i>	<i>9</i>	<i>128,2</i>
<i>davon Laufzeitende 2017</i>	<i>7</i>	<i>150,3</i>
<i>davon Laufzeitende 2018</i>	<i>4</i>	<i>77,0</i>
<i>davon Laufzeitende 2019</i>	<i>1</i>	<i>100,0</i>
<i>davon Laufzeitende 2020 ff.</i>	<i>22</i>	<i>543,8</i>

31.12.2014 Laufzeitende	Anzahl Swaps	Nominalvolumen in Mio. EUR
Bestand	48	1.051,0
<i>davon Laufzeitende 2015</i>	<i>6</i>	<i>53,7</i>
<i>davon Laufzeitende 2016</i>	<i>8</i>	<i>126,6</i>
<i>davon Laufzeitende 2017</i>	<i>7</i>	<i>149,9</i>
<i>davon Laufzeitende 2018</i>	<i>4</i>	<i>77,0</i>
<i>davon Laufzeitende 2019 ff.</i>	<i>23</i>	<i>643,8</i>

Die Wirksamkeit der Sicherungsbeziehung wird prospektiv mit der Critical Terms Match Method 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 im sonstigen Ergebnis resultieren im Geschäftsjahr in der Cash-Flow-Hedge-Rücklage erfasste Beträge von rd. 18,7 Mio. EUR (Vj: rd. -43,1 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 erfasst, in der die entsprechenden Zinszahlungen aus dem Grundgeschäft erfolgswirksam werden (rd. 31,3 Mio. EUR [Vj: rd. 29,6 Mio. EUR Aufwand]). Des Weiteren wurden ineffektive Teile bei Hedge-Accounting-Beziehungen in Höhe von rd. 0,4 Mio. EUR (Vj: rd. 0,04 Mio. EUR) ergebniswirksam erfasst. Aus der Beendigung von Sicherungsinstrumenten (Cash Flow Hedges) sind zum Berichtstichtag rd. 1,8 Mio. EUR (Vj: rd. 2,4 Mio. EUR) über das sonstige Ergebnis im Eigenkapital erfasst, die sich nachfolgend auflösen: 2016: rd. 0,4 Mio. EUR, 2017–2019: rd. 0,5 Mio. EUR, 2020 ff.: rd. 0,9 Mio. EUR.

Stromderivate

a) Cash Flow Hedges

Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern hat Stromgeschäfte (langfristige Beschaffungsverträge, Stromforwards einkaufs- und verkaufsseitig) abgeschlossen, wobei neben der Absicherung des Strombeschaffungspreises die Bewirtschaftung des 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, welche als Derivate nach IAS 39 einzustufen waren, ausgeglichen. Mit den Sicherungsmaßnahmen wird das Ziel verfolgt, die variablen Strompreise der geplanten Stromeinkäufe zu fixieren. Insofern abgeschlossene Ein- und Verkaufskontrakte durch

gegenläufige Geschäfte geschlossen wurden, werden beide Geschäfte erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bilanziert.

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

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

Die Marktwertermittlung der Stromeinkaufs- und -verkaufsforwards zum Bilanzstichtag erfolgt auf Basis von EEX-(European Energy Exchange)-Futures-Notierungen, die unter Heranziehen aktueller Zinskurven diskontiert werden. Aus der Bilanzierung von Stromforwards als Sicherungsgeschäften wurden im Geschäftsjahr 2015 rd. -1,1 Mio. EUR (Vj: rd. -6,8 Mio. EUR) abzüglich Ertragsteuern von rd. -0,3 Mio. EUR (Vj: rd. -1,6 Mio. EUR) über das sonstige Ergebnis in der Cash-Flow-Hedge-Rücklage erfasst.

b) Restliche Derivate

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

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

Stromderivate ohne Hedge-Beziehungen Laufzeitende	31.12.2014			
	Anzahl Swaps		Nominalvolumen	
	Einkauf	in Mio. EUR	Verkauf	in Mio. EUR
Bestand	50	113,1	50	72,0
<i>davon Laufzeitende 2015</i>	<i>37</i>	<i>91,8</i>	<i>43</i>	<i>64,4</i>
<i>davon Laufzeitende 2016</i>	<i>13</i>	<i>21,3</i>	<i>7</i>	<i>7,6</i>

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 bestimmaren Zahlungen, die nicht auf einem aktiven Markt gehandelt werden und nicht zur Veräußerung erworben wurden, ausgewiesen.

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

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

Derivative Finanzinstrumente werden 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 Cash-Flow-Hedge-Rücklage) gebucht, je nachdem, ob das derivative Finanzinstrument zur Absicherung des beizulegenden Zeitwerts von Bilanzposten (Fair Value Hedges) oder Zahlungsströmen (Cash Flow Hedges) eingesetzt wird.

Ausweis in der Konzern-Gewinn-und-Verlust-Rechnung

Das Zinsergebnis wird den Bewertungsklassen anhand des Grundgeschäfts zugeordnet; im Berichtszeitraum wurden ausschließlich finanzielle Verbindlichkeiten gesichert.

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 29.5. dargestellten Available-for-Sale-Vermögenswerte sowie der Position Cash und der emittierten Anleihen, die in den Finanzverbindlichkeiten ausgewiesen werden, durchgängig gem. Level 2 bewertet. Level-2-Bewertungen beruhen auf anderen Eingangsparametern als die auf Stufe 1 enthaltenen notierten Preise, die für den Vermögenswert oder die Schuld entweder unmittelbar oder mittelbar am Markt 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. 18.116,6 Mio. EUR (Vj: rd. 18.162,8 Mio. EUR) werden Marktpreise herangezogen, womit eine Level-1-Bewertung vorliegt. Level-1-Bewertungen sind solche, die sich aus notierten Preisen (unangepasst) auf aktiven Märkten für identische finanzielle Vermögenswerte oder Schulden ergeben. Die Quellen für die Notierungen sind Bloomberg und Reuters. Die Anleihen wurden über die Börsen in Luxemburg und Wien begeben. Der beizulegende Zeitwert der Anleihen mit CUSIP-Nummern, die 2015 erstmals gegeben wurden, beträgt rd. 103,2 Mio. EUR. Diese wurden nach Eingangsparameter gem. Level 2 bewertet.

Finanzielle Vermögenswerte 31.12.2015 in Mio. EUR	Buchwert 31.12.2015	abzüglich Non Financial Instru- ments	Financial Instruments	Available for Sale (at Fair Value)	Available for Sale (at Cost)	At Fair Value through Profit and Loss (Held for Trading)	Loans and Receiv- ables	Cash	Hedge Accoun- -ting	Fair Value 31.12.2015
Langfristige Vermögenswerte										
Finanzielle Vermögenswerte	655,8	0,0	655,8	178,8	15,1	0,0	461,9	0,0	0,0	712,6
Sonstige Forderungen u. Vermögenswerte	158,6	154,2	4,4	0,0	0,0	0,0	4,4	0,0	0,0	4,4
Kurzfristige Vermögenswerte										
Finanzielle Vermögenswerte	95,6	0,0	95,6	39,1	0,0	5,9	50,4	0,0	0,2	96,4
Forderungen aus Lieferungen u. Leistungen	491,4	4,8	486,6	0,0	0,0	0,0	486,6	0,0	0,0	486,6
Sonstige Forderungen u. Vermögenswerte	269,4	213,2	56,2	0,0	0,0	0,0	56,2	0,0	0,0	56,2
Zahlungsmittel u. Zahlungsmitteläquivalente	274,6	0,0	274,6	0,0	0,0	0,0	0,0	274,6	0,0	274,6
Summe Buchwert je Kategorie				217,9	15,1	5,9	1.059,5	274,6	0,2	

Finanzverbindlichkeiten 31.12.2015 in Mio. EUR	Buchwert 31.12.2015	abzüglich Non- Financial Instruments	Financial Instruments	Amortised Cost	At Fair Value through Profit and Loss (Held for Trading)	Hedge Accounting	Finance Lease	Fair Value 31.12.2015
Langfristige Verbindlichkeiten								
Finanzverbindlichkeiten	20.222,0	0,0	20.222,0	19.986,5	12,8	112,0	110,7	23.844,0
Sonstige Verbindlichkeiten	77,7	75,3	2,4	2,4	0,0	0,0	0,0	2,4
Kurzfristige Verbindlichkeiten								
Finanzverbindlichkeiten	2.095,0	0,0	2.095,0	2.035,6	16,3	35,4	7,7	2.502,7
Verbindlichkeiten aus Lieferungen u. Leistungen	857,5	13,6	843,9	843,9	0,0	0,0	0,0	843,9
Sonstige Verbindlichkeiten	584,0	532,2	51,8	51,8	0,0	0,0	0,0	51,8
Summe Buchwert je Kategorie				22.920,2	29,1	147,4	118,4	

Finanzielle Vermögenswerte 31.12.2014 in Mio. EUR	Buchwert 31.12.2014	abzüglich Non Financial Instru- ments	Financial Instruments	Available for Sale (at Fair Value)	Available for Sale (at Cost)	At Fair Value through Profit and Loss (Held for Trading)	Loans and Receiv- ables	Cash	Hedge Accoun- -ting	Fair Value 31.12.2014
Langfristige Vermögenswerte										
Finanzielle Vermögenswerte	586,6	0,0	586,6	100,9	8,1	0,0	477,3	0,0	0,3	616,9
Sonstige Forderungen u. Vermögenswerte	171,9	168,2	3,7	0,0	0,0	0,0	3,7	0,0	0,0	3,7
Kurzfristige Vermögenswerte										
Finanzielle Vermögenswerte	55,5	0,0	55,5	0,0	0,0	6,3	49,1	0,0	0,0	55,5
Forderungen aus Lieferungen u. Leistungen	501,5	8,9	492,6	0,0	0,0	0,0	492,6	0,0	0,0	492,6
Sonstige Forderungen u. Vermögenswerte	297,5	205,1	92,4	0,0	0,0	0,0	92,4	0,0	0,0	92,4
Zahlungsmittel u. Zahlungsmitteläquivalente	337,9	0,0	337,9	0,0	0,0	0,0	0,0	337,9	0,0	337,9
Summe Buchwert je Kategorie				100,9	8,1	6,3	1.115,1	337,9	0,3	

Finanzverbindlichkeiten 31.12.2014 in Mio. EUR	Buchwert 31.12.2014	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 31.12.2014
Langfristige Verbindlichkeiten								
Finanzverbindlichkeiten	20.812,8	0,0	20.812,8	20.562,3	14,7	134,0	101,8	22.430,5
Sonstige Verbindlichkeiten	69,5	69,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Kurzfristige Verbindlichkeiten								
Finanzverbindlichkeiten	998,3	0,0	998,3	837,6	16,8	36,7	107,2	1.057,3
Verbindlichkeiten aus Lieferungen u. Leistungen	774,8	12,3	762,5	762,5	0,0	0,0	0,0	762,5
Sonstige Verbindlichkeiten	505,3	399,9	105,4	105,4	0,0	0,0	0,0	105,4
Summe Buchwert je Kategorie				22.267,8	31,5	170,7	209,0	

Saldierung von Finanzinstrumenten

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

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

Nettofinanzergebnisse nach Bewertungsklassen

Das Nettoergebnis unterteilt nach Bewertungsklassen stellt sich wie folgt dar:

Ergebnis aus der Folgebewertung 31.12.2015	Zinsergebnis in Mio. EUR	Bewertung zum Fair Value in Mio. EUR	Währungs- umrechnung in Mio. EUR	Ergebnis aus dem Abgang in Mio. EUR	Ergebnis aus Beteiligungen in Mio. EUR
Loans and Receivables (LaR)	29,8	0,0	42,0	0,1	0,1
Available for Sale Financial Assets (AFS)	4,7	0,0	0,0	-0,6	1,1
Financial Instruments Held for Trading (FAHfT, FLHfT)	0,0	5,8	1,0	0,0	0,0
Financial Liabilities Measured at Amortised Cost (FLAC)	-685,3	0,0	-41,0	0,0	0,0
Hedge Accounting	-31,7	0,0	-0,1	0,0	0,0
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	0,2	0,0	0,0	0,0	0,0

Ergebnis aus der Folgebewertung 31.12.2014	Zinsergebnis in Mio. EUR	Bewertung zum Fair Value in Mio. EUR	Währungs- umrechnung in Mio. EUR	Ergebnis aus dem Abgang in Mio. EUR	Ergebnis aus Beteiligungen in Mio. EUR
Loans and Receivables (LaR)	31,9	0,0	-6,2	0,0	1,0
Available for Sale Financial Assets (AfS)	3,0	-1,9	0,0	4,2	1,2
Financial Instruments Held-for-Trading (FAHfT, FLHfT)	0,0	2,6	-1,3	0,0	0,0
Financial Liabilities Measured at Amortised Cost (FLAC)	-694,6	0,0	-2,2	-0,3	0,0
Hedge Accounting	-30,8	0,0	0,0	0,0	0,0
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	5,5	0,0	0,2	0,0	0,0

Das Zinsergebnis aus finanziellen Verbindlichkeiten der Bewertungsklasse Financial Liabilities Measured at Amortised Cost (Aufwendungen in Höhe von netto rd. 685,3 Mio. EUR [Vj: rd. 694,6 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. Erläuterungen 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, Cash Flow Hedge) eingebunden sind oder nicht.

	Vermögenswerte		Eigenkapital und Schulden	
	Buchwerte 31.12.2015 in Mio. EUR	Buchwerte 31.12.2014 in Mio. EUR	Buchwerte 31.12.2015 in Mio. EUR	Buchwerte 31.12.2014 in Mio. EUR
Zinsswaps				
ohne Hedge-Beziehung	0,0	0,0	6,8	9,8
mit Cash Flow Hedges	0,0	0,0	137,9	161,6
Cross Currency Swaps				
ohne Hedge-Beziehung	0,3	0,2	0,0	0,0
Strom-Forwards				
ohne Hedge-Beziehung	5,6	6,1	13,2	13,6
mit Cash- Flow Hedges	0,2	0,3	9,5	9,1
Sonstige Derivate				
Derivate ohne Hedge-Beziehung	0,0	0,0	9,1	8,1
Summe	6,1	6,6	176,5	202,2

Fair-Value-Hierarchie

Die nachfolgende Tabelle zeigt, wie die beizulegenden Zeitwerte jener Vermögenswerte und Schulden ermittelt wurden, die zum beizulegenden Zeitwert bilanziert werden, wobei eine Klassifizierung in eine dreistufige Hierarchie die Marktnähe der in die Ermittlung eingehenden Daten widerspiegelt.

31.12.2015	Level 1	Level 2	Summe
Derivate unter Hedge Accounting	0,0	0,2	0,2
Derivate Handelsbestand	0,0	5,9	5,9
Available-for-Sale	166,4	51,5	217,9
Finanzielle Vermögenswerte	166,4	57,6	224,0
Derivate Handelsbestand	0,0	29,1	29,1
Derivate unter Hedge Accounting	0,0	147,4	147,4
Finanzielle Schulden	0,0	176,5	176,5

31.12.2014	Level 1	Level 2	Summe
Derivate unter Hedge Accounting	0,0	0,3	0,3
Derivate Handelsbestand	0,0	6,3	6,3
Available for Sale	56,2	44,7	100,9
Finanzielle Vermögenswerte	56,2	51,3	107,5
Derivate Handelsbestand	0,0	31,5	31,5
Derivate unter Hedge Accounting	0,0	170,7	170,7
Finanzielle Schulden	0,0	202,2	202,2

Die verschiedenen Levels wurden wie folgt bestimmt:

Level 1: Notierte Preise (unangepasst) finden sich auf einem aktiven Markt für identische Finanzinstrumente.

Level 2: Es wurden andere Parameter als jene in Ebene 1, die für das Finanzinstrument beobachtbar sind (entweder direkt, 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 Leasingverhältnis, sondern um ein Dienstleistungsverhältnis handelt.

Es gibt rd. 26.700 (Vj: rd. 26.500) Mietverträge, die überwiegend unbefristet sind und unter Einhaltung einer Kündigungsfrist von maximal 6 Monaten aufgelöst werden könnten. Diese beinhalten rd. 6.800 (Vj: 6.600) externe befristete Mietverträge, die zwischen 2016 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 31.12.2015 betragen:

31.12.2015	Gesamt in Mio. EUR	bis zu 1 Jahr in Mio. EUR	1 bis 5 Jahre in Mio. EUR	mehr als 5 Jahre in Mio. EUR
Grundstücke und Bauten	292,5	25,5	52,5	214,5
Sonstige technische Anlagen und Maschinen	0,8	0,0	0,2	0,6
Andere Anlagen und Betriebs- u. Geschäftsausstattung	1,1	0,8	0,3	0,0
Fahrpark	1,6	1,4	0,2	0,0

31.12.2014	Gesamt in Mio. EUR	bis zu 1 Jahr in Mio. EUR	1 bis 5 Jahre in Mio. EUR	mehr als 5 Jahre in Mio. EUR
Grundstücke und Bauten	281,1	22,4	45,6	213,1
Sonstige technische Anlagen und Maschinen	0,9	0,0	0,2	0,7
Andere Anlagen und Betriebs- u. Geschäftsausstattung	0,9	0,7	0,2	0,0
Fahrpark	0,6	0,4	0,2	0,0

Bedingte Mietzahlungen wurden in der Berichtsperiode als Ertrag für Grundstücke und Bauten über rd. 1,6 Mio. EUR (Vj: rd. 2,2 Mio. EUR) erfasst. Nähere Angaben zu den Cross-Border-Leasing-Transaktionen sind in Erläuterung 30.3. ersichtlich.

Der ÖBB-Konzern verleast Anlagen, die entweder als operative Leasingverhältnisse oder als Cross-Border-Leasing 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:

31.12.2015	Mindestleasing- zahlungen in Mio. EUR	Enthaltener Zinsaufwand in Mio. EUR
2016	24,8	12,7
2017–2020	104,9	47,7
nach 2020	267,2	39,8
Summe der Mindestleasingzahlungen	396,9	100,2
abzüglich Zinsenanteil	-100,2	
Barwert der Leasingzahlungen	296,7	

31.12.2014	Mindestleasing- zahlungen in Mio. EUR	Enthaltener Zinsaufwand in Mio. EUR
2015	206,6	8,9
2016–2019	72,4	33,5
nach 2019	216,4	46,8
Summe der Mindestleasingzahlungen	495,4	89,2
abzüglich Zinsenanteil	-89,2	
Barwert der Leasingzahlungen	406,2	

Bedingte Mietzahlungen wurden in Höhe von rd. 0,3 Mio. EUR (Vj: rd. 1,2 Mio. EUR) geleistet.

Operatives Leasing

In den jeweiligen Berichtsperioden wurden Zahlungen aus Mindestleasingzahlungen in der Höhe von rd. 65,5 Mio. EUR (Vj: rd. 111,7 Mio. EUR) als Aufwand erfasst.

Die künftigen Mindestleasingzahlungen aufgrund unkündbarer operativer Leasing-Verträge setzen sich für jede der folgenden Perioden wie folgt zusammen:

2015	bis zu 1 Jahr in Mio. EUR	1–5 Jahre in Mio. EUR	mehr als 5 Jahre in Mio. EUR
Grundstücke und Bauten	17,9	64,7	187,8
Fahrpark	14,7	38,2	2,9
Sonstige technische Anlagen und Maschinen	4,8	19,4	0,0
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattungen	0,1	0,2	0,0
Gesamt	37,5	122,5	190,7

2014	bis zu 1 Jahr in Mio. EUR	1–5 Jahre in Mio. EUR	mehr als 5 Jahre in Mio. EUR
Grundstücke und Bauten	13,4	61,6	194,5
Fahrpark	9,9	9,3	0,2
Sonstige technische Anlagen und Maschinen	4,0	15,8	0,0
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattungen	8,0	11,9	0,0
Gesamt	35,3	98,6	194,7

Bei den Operating-Leasing-Verträgen handelt es sich hauptsächlich um Gebäude, Fahrpark sowie um Büro- und Geschäftsausstattung. Bedingte Leasingzahlungen sind nicht angefallen. Die Leasingverträge haben eine Laufzeit bis 2040 (Betriebsführungszentrale). In den Berichtsjahren 2015 und 2014 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 von rd. 1,3 Mio. EUR. Davon werden rd. 1,2 Mio. EUR abgegrenzt und über die Restlaufzeit des Vertrages ergebniswirksam aufgelöst. Jährlich werden rd. 0,2 Mio. EUR ertragswirksam aufgelöst. Der Laufzeit des Vertrages 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 Finanzierungleasing. Die Leasingverbindlichkeit für die 800 Wagen beträgt per 31.12.2015 rd. 18,1 Mio. EUR. Der Verkaufsertrag in der Höhe von rd. EUR 19,8 Mio. EUR für die 800 Wagen wird über 6 Jahre, der Dauer des Mietvertrages, verteilt aufgelöst.

30.3. Cross-Border-Leasing-Verträge

Im Zeitraum von Mai 1995 bis Juni 2006 haben die Österreichischen Bundesbahnen (nunmehr ÖBB-Infrastruktur AG) sechs (Vj: sieben) Cross-Border-Lease-(CBL)-Transaktionen, die ÖBB-Produktion Gesellschaft mbH und die ÖBB-Personenverkehr AG jeweils eine CBL-Transaktion abgeschlossen, die per 31.12.2015 noch immer Gültigkeit haben.

Im Wesentlichen sind zwei Transaktionstypen zur Anwendung gelangt:

- Sale and Lease Back:
Dabei tritt der Vertragspartner als Käufer der Anlagen auf und vermietet diese an die jeweiligen Gesellschaften des ÖBB-Konzerns zurück.
- Lease and Lease Back:
Die jeweiligen Gesellschaften des ÖBB-Konzerns vermieten die in ihrem zivilrechtlichen Eigentum befindlichen Anlagen an den Investor und mieten diese gleichzeitig wieder zurück. Seitens des Investors wurden dabei Mietvorauszahlungen geleistet.

Sämtliche Leasing-Zahlungsverpflichtungen, inklusive der bei Ausübung der Kaufoption nötigen Zahlungen, wurden durch den Abschluss von Tilgungsträgern bei diversen Bank- und Leasinginstituten abgesichert. In den Verträgen haben sich die Bank- bzw. Leasinginstitute verpflichtet, die vertraglich vereinbarten Zahlungen zu den festgesetzten Zahlungsterminen für die ÖBB-Infrastruktur AG zu leisten. In den meisten CBL-Transaktionen wurden für die Bank- und

Leasinginstitute Mindest-Ratings festgelegt. Bei einem Unterschreiten eines Mindestratings (Rating Trigger Event) hat die ÖBB-Infrastruktur die Verpflichtung, den betroffenen Tilgungsträger durch US-Treasuries zu ersetzen.

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

Vorzeitige Auflösung von CBL-Transaktionen

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

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

Sanierung des Rating Triggers UniCredit Bank Austria

Im Juni 2014 wurde bei einer Transaktion aufgrund einer Ratingherabstufung des Eigenkapitaltilgungsträgers (Payment Undertaking Agreement, kurz „PUA“, der UniCredit Bank Austria mit Gewährträgerhaftung der Stadt Wien) von AA- auf BBB+ die vertragmäßige Mindestbonität unterschritten. Zur Sanierung dieses Rating Trigger Events waren Sicherheiten in Form eines verpfändeten Wertpapierdepots mit US-Treasuries mit einem Volumen von rd. 68,2 Mio. USD für die Besicherung des 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.

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

Bilanzielle Behandlung

Allgemeine Grundsätze für sämtliche CBL-Transaktionen:

- **Wirtschaftliches Eigentum der Anlagen verbleibt beim ÖBB-Konzern:** Die veräußerten und zurückgeleaste Sachanlagen werden aufgrund des unverändert fortbestehenden wirtschaftlichen Eigentums weiterhin in den Sachanlagen des ÖBB-Konzerns ausgewiesen.
- **Realistische Auflösung des erzielten Nettobarwertvorteils:** Der am Beginn der Transaktionen vereinnahmte Nettobarwertvorteil wird unter den sonstigen Verbindlichkeiten ausgewiesen und zeitanteilig über die Laufzeit ertragswirksam aufgelöst. Zum 31.12.2015 betrug der noch nicht aufgelöste Nettobarwertvorteil rd. 17,5 Mio. EUR (Vj: rd. 23,4 Mio. EUR). Die Erträge aus der Auflösung des Nettobarwertvorteils im Jahr 2015 in Höhe von rd. 9,4 Mio. EUR (Vj: rd. 9,4 Mio. EUR einschließlich rd. 9,3 Mio. EUR aus vorzeitiger Beendigung einer Transaktion) 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

Vermögenswertes 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 Vermögenswertes bzw. 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 bzw. für deren Erfüllung subsidiär eine Gewährträgerhaftung der öffentlichen Hand besteht und die Veranlagungen zugunsten des Investors verpfändet sind, wird das Ausfallrisiko weiterhin als äußerst gering eingestuft, sodass diesbezüglich nach derzeitiger Einschätzung kein Änderungsbedarf besteht und diese Transaktionen weiterhin „off balance“ dargestellt werden. Allerdings hat sich auch die Bonität (gemessen am Rating) von in der Vergangenheit als unbedenklich eingestuften Vertragspartnern zum Teil erheblich verschlechtert. Die Vertragsbestimmungen sehen für diesen Fall unter anderem vor, dass die betroffenen Depots bzw. Payment Undertaking Agreements auszutauschen bzw. abzusichern sind. In diesem Zusammenhang wurde bei einer Tranche einer Transaktion der bestehende Tilgungsträger durch die Beschaffung von US-Treasuries abgesichert. Diese Transaktion betrifft die ÖBB-Infrastruktur AG im Außenverhältnis und wird zur Gänze an die ÖBB-Personenverkehr AG weiterverrechnet. Sämtliche Positionen sind in der Bilanz dargestellt.

Bilanzierung von Vermögenswerten und Leasingverbindlichkeiten (nicht verknüpfte Transaktionen)

Sofern eine bilanzielle Erfassung geboten ist, wurden die Wertpapiere der Kategorie zur Veräußerung verfügbar (Wertpapiere) bzw. Loans and Receivables (Veranlagungen bei Banken und Payment Undertaking Agreements) zugeordnet und mit dem beizulegenden Zeitwert bzw. mit den fortgeführten Anschaffungskosten bewertet. Die 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 bzw. Wertsteigerungen stehen gegengleiche Wechselkurseffekte bei den Leasingverbindlichkeiten sowie im Falle der Absicherung des Tilgungsträgers 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 31.12.2015 bestehen insgesamt Wertberichtigungen auf Veranlagungen in Höhe von rd. 2,9 Mio. EUR (Vj: rd. 2,4 Mio. EUR).

Im Konzernabschluss zum 31.12.2015 betragen die finanziellen Vermögenswerte im Zusammenhang mit nicht verknüpften Leasingtransaktionen rd. 495,1 Mio. EUR (Vj: rd. 489,3 Mio. EUR). Die damit im Zusammenhang stehenden Finanzverbindlichkeiten betragen zum 31.12.2015 rd. 591,4 Mio. EUR (Vj: rd. 597,1 Mio. EUR). In diesen Leasingverbindlichkeiten sind Verbindlichkeiten mit Finanzierungscharakter in Höhe von rd. 178,3 Mio. EUR (Vj: rd. 182,3 Mio. EUR) enthalten. Dieser Betrag ist daher auch in der Aufstellung in Erläuterung 30.2. ausgewiesen.

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 Hauptleasingvertrages 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 31.12.2015 betragen die Eventualverbindlichkeiten aus CBL-Transaktionen rd. 396,0 Mio. EUR (Vj: rd. 397,6 Mio. EUR). Die zugrundeliegenden Veranlagungen weisen allesamt ein Rating von zumindest AA+ auf oder sind durch eine Gewährträgerhaftung der öffentlichen Hand abgesichert und haben keinen Zusammenhang mit Absicherungen von bestehenden Tilgungsträgern.

31. Vereinbarungen von Dienstleistungslizenzen (SIC 29)

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

Konzession Liechtenstein

Vereinbarungen von Dienstleistungslizenzen im Sinne des SIC 29 betreffen den Bereich Schieneninfrastruktur. Am 13.6.1977 wurde der ÖBB-Infrastruktur Bau AG (nunmehr ÖBB-Infrastruktur AG) die Konzession zum Betrieb der Eisenbahn im Fürstentum Liechtenstein erteilt, welche bis 31.12.2017 Gültigkeit hat. Die ÖBB-Infrastruktur AG ist daher berechtigt und verpflichtet, in Liechtenstein die konzessionierte, dem öffentlichen Verkehr dienende Eisenbahn während der ganzen Konzessionsdauer in ununterbrochenem vorschriftsmäßigen Betrieb zu erhalten. Das Infrastrukturvermögen in Liechtenstein steht im Eigentum der ÖBB-Infrastruktur AG und hat zum 31.12.2015 einen Buchwert von rd. 15,5 Mio. EUR (Vj: rd. 15,8 Mio. EUR). Die Konzessionärin übernimmt die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Gütern.

Grundsätzlich wird eine Verlängerung der Konzession angestrebt. 2011 ist das neue liechtensteinische Eisenbahngesetz in Kraft getreten. Diese geänderte Rechtslage, nach welcher auch das liechtensteinische Recht den freien Netzzugang umzusetzen hat, ist für die Entscheidung über den Konzessionsantrag maßgeblich. Ein Entwurf der Konzession in Liechtenstein liegt vor, doch ist der Hinweis Österreichs, dass – analog zu innerstaatlichen Strecken – seitens der Staaten, über deren Territorium die Strecke geführt wird, Zuschüsse auch zur Erhaltung und zum Betrieb der jeweiligen nationalen Abschnitte zu leisten sein werden, auf scharfe Ablehnung seitens des Fürstentums Liechtenstein gestoßen. Es wird erwartet, dass der Fortgang der Verhandlungen über diese Frage nun wesentlichen Einfluss auf den zeitlichen Ablauf des Konzessionsverfahrens haben wird.

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

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

Obwohl grundsätzlich das Vermögen mit Auslaufen der Konzession im Jahr 2017 an Liechtenstein fallen würde, wird das betroffene Anlagenvermögen über die erwartete längere Nutzungsdauer abgeschrieben, da einerseits sowohl aufgrund des geplanten Neubaus der Strecke (welcher Gegenstand zwischenstaatlicher Vereinbarungen ist) als auch weil die ÖBB die einzigen Konzessionswerber sind, mit einer Verlängerung der Lizenz, zumindest aber dem angestrebten Fortbetrieb gerechnet werden kann und andererseits die im Eisenbahngesetz vorgesehene Anordnung eines entschädigungslosen Heimfalles rechtlich zumindest überprüfungsbedürftig ist und im Gesetz auch ein Verzicht der Regierung vorgesehen ist.

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

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

32. Transaktionen mit nahestehenden Unternehmen und Personen

Lieferungen an bzw. 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 Vorstandes und des Aufsichtsrates 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), 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 bzw. 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 bzw. Verbindlichkeiten zum Geschäftsjahresende stellen sich wie folgt dar:

in Mio. EUR gerundet	Mitglieder des Aufsichtsrats und nahestehende Personen sonstiger Organe		Assoziierte Unternehmen		Verbundene nicht vollkonsolidierte Unternehmen	
	2015	2014	2015	2014	2015	2014
Verkauf von Waren/ Dienstleistungen (Gesamterträge)	0,0	0,0	32,0	39,9	3,0	0,6
Erwerb von Waren/ Dienstleistungen (Gesamtaufwendungen)	0,0 *)	0,1	41,3	38,9	5,1	2,9
Forderungen 31.12.			48,0	42,0	1,8	0,9
Schulden 31.12.			33,8	28,9	1,8	0,4

*) Kleinbetrag

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 bzw. der Österreichischen Kontrollbank AG übernommen wurden, werden in Erläuterung 25 ausgewiesen.

Bei den Transaktionen mit den Aufsichtsräten handelt es sich um Umsätze mit Unternehmen, bei denen die Mitglieder des Aufsichtsrates des ÖBB-Konzerns einen beherrschenden Einfluss innehaben.

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. 644,8 Mio. EUR (Vj: rd. 635,6 Mio. EUR). Auf Basis von Verkehrsdienstverträgen werden für die Bundesländer und Gemeinden Leistungen erbracht, für die im Geschäftsjahr rd. 285,8 Mio. EUR (Vj: rd. 290,5 Mio. EUR) verrechnet wurden.

Die Rail Cargo Austria AG wie auch alle anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen, welche Leistungen in den Produktionsformen Einzelwagenverkehr, unbegleiteter kombinierter Verkehr bzw. 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 2015 rd. 81,9 Mio. EUR (Vj: rd. 82,0 Mio. EUR).

Teilkonzern ÖBB-Infrastruktur

Allgemein

Die ÖBB-Infrastruktur AG ist ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen, dessen Aufgaben im öffentlichen Interesse gelegen und in § 31 Bundesbahngesetz näher bestimmt sind. Die Grundlage für die Finanzierung der Gesellschaft bildet § 47 Bundesbahngesetz, wonach der Bund dafür zu sorgen hat, dass der ÖBB-Infrastruktur AG die zur Erfüllung ihrer Aufgaben und zur Aufrechterhaltung ihrer Liquidität und des Eigenkapitals erforderlichen Mittel zur Verfügung stehen, soweit die Aufgaben vom Geschäftsplan gemäß § 42 (6) Bundesbahngesetz umfasst sind. Die in dieser Bestimmung vom Bund gesetzlich normierte Zusage findet in den Zuschussverträgen nach § 42 (1) und (2) Bundesbahngesetz ihre konkrete Umsetzung.

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

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

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

Die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft m.b.H. (SCHIG mbH) überwacht die Einhaltung der von der ÖBB-Infrastruktur AG in den Zuschussverträgen gemäß § 42 Bundesbahngesetz übernommenen Verpflichtungen. Die Überwachung bezieht sich auf eine sparsame, wirtschaftliche und zweckmäßige Mittelverwendung bei der Planung, dem Bau, der Instandhaltung, der Bereitstellung und dem Betrieb einer bedarfsgerechten und sicheren Schieneninfrastruktur.

Der Rahmenplan 2016-2021 wurde vom Aufsichtsrat der ÖBB-Infrastruktur AG im Oktober 2015 genehmigt.

Im August 2015 wurden die Zuschussvereinbarungen gemäß § 42 Bundesbahngesetz, welche die Zuschüsse ab 2015 regeln, von der Republik Österreich, vertreten durch das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Finanzen, und der ÖBB-Infrastruktur AG und der ÖBB Holding AG formal gefertigt. Diese Zuschussvereinbarungen haben somit auch für das Jahr 2015 Gültigkeit.

Finanzierung der Infrastruktur

Der Zuschussvertrag gemäß § 42 (2) Bundesbahngesetz beruht auf dem gemäß § 42 (6) Bundesbahngesetz von der ÖBB-Infrastruktur AG zu erstellenden Geschäftsplan. Ein Bestandteil des Geschäftsplanes ist der von der ÖBB-Infrastruktur AG gemäß § 42 (7) Bundesbahngesetz zu erstellende sechsjährige Rahmenplan, der jahresweise die Mittel für die Instandhaltung (insbesondere Instandsetzung und Reinvestition) sowie für die Erweiterungsinvestitionen zu enthalten hat. Geschäftsplan und Rahmenplan sind jährlich jeweils um ein Jahr zu ergänzen und auf den neuen sechsjährigen Zeitraum anzupassen.

Gemäß Zuschussvertrag 2014-2019 beträgt der durch den Bund zu übernehmende Anteil für Erweiterungsinvestitionen und Reinvestitionen gemäß Rahmenplan 2014-2019 (mit Ausnahme des Brenner Basistunnels) bis zum Jahr 2016 75% und für die Jahre 2017 und 2018 80% der jährlichen Investitionsausgaben, für welche Zuschüsse in Form einer auf 30 Jahre umgelegten Annuität geleistet werden. Für das Projekt 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/Wartung, Entstörung und Instandsetzung der von der ÖBB-Infrastruktur AG zu betreibenden Schieneninfrastruktur leistet der Bund ebenfalls einen Zuschuss. Die Höhe des Zuschusses wird unter Berücksichtigung der Liquiditätserfordernisse auf Basis des Geschäftsplanes der ÖBB-Infrastruktur AG, der vorgegebenen Begrenzung des Gesamtzuschusses gem. § 42 Bundesbahngesetz und der Erreichung der Zielvorgaben (Performance- bzw. Outputziele)

laut Zuschussvertrag gem. § 42 (1) Bundesbahngesetz festgelegt. Änderungen der Funktionalität und/oder des Umfanges der von der ÖBB-Infrastruktur AG zu betreibenden Schieneninfrastruktur haben eine Erhöhung oder Verminderung des Zuschusses zur Folge. Vor derartigen Änderungen ist daher von der ÖBB-Infrastruktur AG das Einvernehmen mit dem BMVIT und dem BMF herzustellen.

Im Jahr 2015 wurde auf Basis der gültigen Zuschussvereinbarung 2014–2019 ein Zuschuss in Höhe von rd. 678,2 Mio. EUR (Vj: rd. 613,3 Mio. EUR) für Erweiterungs- und Reinvestitionen (mit Ausnahme des Brenner Basistunnels) gewährt. Für Inspektion, Wartung und Entstörung wurden rd. 501,0 Mio. EUR (Vj: rd. 498,8 Mio. EUR) gewährt.

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

Betrieb der Infrastruktur und Lehrlingskosten

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

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

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

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

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

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

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

Die jährlichen Zuschussbeträge sind, sofern zwischen ÖBB-Infrastruktur AG und Bund nichts anderes vereinbart wird, im Zuge der Fortschreibung um den anteiligen Betriebsführungsaufwand für jene Schieneninfrastruktur zu reduzieren, die an andere Betreiber übertragen bzw. abweichend von den Bestimmungen zum Geschäftsplan gemäß § 42 (6) Bundesbahngesetz durch die ÖBB-Infrastruktur AG nicht mehr betrieben wird.

Die gesamten gemäß § 42 Bundesbahngesetz im Jahr 2015 gewährten Zuschüsse betragen rd. 1.850,4 Mio. EUR (Vj: rd. 1.800,0 Mio. EUR). Der Zuschuss für Erweiterungs- und Reinvestitionen in Höhe von rd. 678,2 Mio. EUR (Vj: rd. 613,1 Mio. EUR) wurde aufgrund der durchgeführten Investitionsmaßnahmen und einer günstigeren Zinsentwicklung um rd. 43,7 Mio. EUR (Vj: rd. 36,2 Mio. EUR) auf rd. 634,5 Mio. EUR (Vj: rd. 576,9 Mio. EUR) reduziert und ist in den sonstigen betrieblichen Erträgen ausgewiesen. Der Zuschuss für die Betriebsführung und Inspektion/Wartung/Entstörung und Instandsetzung in Höhe von rd. 1.172,2 Mio. EUR (Vj: rd. 1.186,5 Mio. EUR) wurde aufgrund des Minderbedarfs bei der Lehrlingsausbildung um rd. 1,8 Mio. EUR reduziert. Darüber hinaus wurde durch die Auflösung von in Vorperioden gebildeten Rückstellungen im Zusammenhang mit dem Rückbau von stillgelegten Strecken ein Ertrag in Höhe von rd. 18,8 Mio. EUR erzielt, welcher den Zuschussbedarf zusätzlich reduziert. Für die Realisierung des im Geschäftsjahr in der passiven Rechnungsabgrenzung ausgewiesenen Betrag in Höhe von rd. 2,4 Mio. EUR wurden rd. 1,4 Mio. EUR realisiert und in den Umsatzerlösen ausgewiesen.

Der auf die gemäß IAS 23 aktivierten Zinsen entfallende Zuschuss in Höhe von rd. 53,6 Mio. EUR ist als Investitionszuschuss zu sehen und dient zur Abdeckung künftiger Aufwendungen, die in Form von Abschreibungen

anfallen. Der Ausweis im Jahresabschluss erfolgt als Reduktion des Zuschusses gem. § 42 (1) Bundesbahngesetz in den Umsatzerlösen und wird als Kostenbeitrag dargestellt. Somit wurde für Betriebsführung und Inspektion/Wartung/Entstörung und Instandsetzung ein Betrag in Höhe von rd. 1.099,5 Mio. EUR (Vj: rd. 1.153,5 Mio. EUR) ertragswirksam ausgewiesen. Die abgegrenzten Beträge im Zusammenhang mit den Zuschüssen für Erweiterungs- und Reinvestitionen in Höhe von rd. 43,7 Mio. EUR (Vj: rd. 36,2 Mio. EUR) sowie im Zusammenhang mit der Betriebsführung und Lehrlingsausbildung in Höhe von rd. 20,6 Mio. EUR (Vj: rd. 40,6 Mio. EUR) werden unter den sonstigen Verbindlichkeiten ausgewiesen.

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

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

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

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

Bezüge der Mitglieder des Vorstands

Der Vorstand der ÖBB-Holding AG besteht am Bilanzstichtag aus zwei (Vj: zwei) Mitgliedern. Die Vorstandsbezüge in der ÖBB-Holding AG beliefen sich gemäß § 266 Abs. 7 UGB auf rd. 1.313 TEUR (Vj: rd. 1.744 TEUR). Darin enthalten sind Ansprüche aus Vorperioden und Sachbezüge. Darüber hinaus fielen im Berichtsjahr Zahlungen an gesetzlichen Beiträgen an die Mitarbeitervorsorgekasse über rd. 12 TEUR (Vj: rd. 18 TEUR) und für Zahlungen an eine Pensionskasse rd. 83 TEUR (Vj: rd. 80 TEUR) an. Urlaubsrückstellungen sind gegenüber dem Vorjahr von rd. 97 TEUR um rd. 20 TEUR auf rd. 77 TEUR gesunken. Die Abfertigungsrückstellung wurde um rd. 28 TEUR erhöht (Vj: rd. 225 TEUR verringert).

Die Gesamtvergütung der Mitglieder des Vorstandes 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 Aufsichtsrates vereinbart werden.

In den Anstellungsverträgen der Topführungskräfte (Vorstände der Mutterunternehmen 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 Vorstandes bereits eingerechnet.

Die Vorstände der ÖBB-Holding AG nehmen an einem beitragsorientierten außerbetrieblichen Pensionskassenmodell teil.

Bezüge der Mitglieder des Aufsichtsrates

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

Die Basisvergütung für ein Aufsichtsratsmandat beträgt 9 TEUR pro Jahr. Zusätzlich erhält das Aufsichtsratsmitglied für jede Sitzung des Aufsichtsrates, des Präsidiums oder eines Ausschusses ein Sitzungsgeld in der Höhe von 200 EUR. Der Vorsitzende des Aufsichtsrates erhält die doppelte Basisvergütung, 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 Aufsichtsrates, die Vorstandsmitglieder, Belegschaftsvertreter, GeschäftsführerInnen oder DienstnehmerInnen im ÖBB-Konzern sind, erhalten keine Aufsichtsratsvergütungen.

Die Bezüge der Kapitalvertreter des Aufsichtsrates für ihre Tätigkeit im ÖBB-Holding-Konzern betragen rd. 130 TEUR (Vj: rd. 136 TEUR). Die Bezüge der weiteren Aufsichtsratsmitglieder bei den Konzerngesellschaften betragen rd. 44 TEUR (Vj: rd. 40 TEUR).

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 Bereiches Transport- und Serviceleistungen im Personenverkehr zusammengefasst. Die Geschäftsfelder betreffen den Schienenfern-, den Schienennah- und den Busverkehr sowie die Reisebürotätigkeiten der Rail Tours Touristik GmbH.

Rail Cargo Austria

Damit die Rail Cargo Group sich den Kunden bedarfs- und marktorientiert präsentieren kann 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 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

European Contract Logistics - Austria 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.

Mit Vertrag vom 23.06.2014 hat die ÖBB-Infrastruktur AG zum Stichtag 01.07.2014 den Teilbetrieb „Lehrlingswesen und technische Erwachsenenbildung inklusive Berufsschule“ von der ÖBB-Business Competence Center GmbH erworben, wodurch nun der ÖBB-Infrastruktur AG die zentrale Rolle der Lehrlingsausbildung zukommt. Im Zusammenhang mit dem Teilbetriebswerb wurden mit Vertrag vom 18.07.2014 auch 100% der Anteile an der ÖBB-Stiftungsmanagement GmbH von der ÖBB-Business Competence Center GmbH erworben. Das Unternehmen hat ein geringes Geschäftsvolumen und wurde nicht in den Kreis der vollkonsolidierten Unternehmen aufgenommen.

2015 in Mio. EUR	Personen- verkehr	Rail Cargo Austria	Infrastruktur	Sonstige	Überleitung	Summe
Gesamterträge						
Gesamterträge unkonsolidiert	2.071,6	3.144,1	3.283,1	1.379,4		9.878,2
<i>davon Umsatzerlöse</i>	<i>2.023,5</i>	<i>3.013,7</i>	<i>2.263,6</i>	<i>1.340,2</i>		<i>8.641,0</i>
<i>davon andere Erträge</i>	<i>48,1</i>	<i>130,4</i>	<i>1.019,5</i>	<i>39,2</i>		<i>1.237,2</i>
Ertragseliminierung im Segment	-33,7	-985,0	-231,7	-39,5	-2.242,9	-3.532,8
<i>davon Umsatzerlöse</i>	<i>-32,1</i>	<i>-955,1</i>	<i>-219,6</i>	<i>-37,0</i>	<i>-2.225,0</i>	<i>-3.468,8</i>
<i>davon andere Erträge</i>	<i>-1,6</i>	<i>-29,9</i>	<i>-12,1</i>	<i>-2,5</i>	<i>-17,9</i>	<i>-64,0</i>
Segmentgesamterträge	2.037,9	2.159,1	3.051,4	1.339,9	-2.242,9	6.345,4
<i>davon Umsatzerlöse</i>	<i>1.991,4</i>	<i>2.058,6</i>	<i>2.044,0</i>	<i>1.303,2</i>	<i>-2.225,0</i>	<i>5.172,2</i>
<i>davon andere Erträge</i>	<i>46,5</i>	<i>100,5</i>	<i>1.007,4</i>	<i>36,7</i>	<i>-17,9</i>	<i>1.173,2</i>
Ertragseliminierung zwischen den Segmenten	-38,0	-459,2	-722,7	-1.023,0	2.242,9	0,0
<i>davon Umsatzerlöse</i>	<i>-27,4</i>	<i>-412,0</i>	<i>-702,2</i>	<i>-1.083,4</i>	<i>2.225,0</i>	<i>0,0</i>
<i>davon andere Erträge</i>	<i>-10,6</i>	<i>-47,2</i>	<i>-20,5</i>	<i>60,4</i>	<i>17,9</i>	<i>0,0</i>
Gesamterträge gegenüber Dritten	1.999,9	1.699,9	2.328,7	316,9	0,0	6.345,4
<i>davon Umsatzerlöse</i>	<i>1.964,0</i>	<i>1.646,6</i>	<i>1.341,8</i>	<i>219,8</i>	<i>0,0</i>	<i>5.172,2</i>
<i>davon andere Erträge</i>	<i>35,9</i>	<i>53,3</i>	<i>986,9</i>	<i>97,1</i>	<i>0,0</i>	<i>1.173,2</i>
Aufwand für Material und bezogene Leistungen	-1.234,2	-1.505,2	-390,6	-564,9	1.943,4	-1.751,5
Personalaufwand	-376,6	-358,5	-1.036,5	-565,9	0,0	-2.337,5
Abschreibungen	-145,1	-55,2	-690,4	-65,9	7,6	-949,0
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-189,0	-163,6	-319,5	-101,2	322,4	-450,9
Betriebsergebnis (EBIT)	93,0	76,6	614,4	42,0	30,6	856,6
Ergebnis aus nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmen	10,0	13,0	0,6	0,0	-21,3	2,3
Zinserträge	10,7	1,4	35,1	22,0	-25,2	44,0
Zinsaufwendungen	-45,0	-35,0	-635,6	-28,3	25,0	-718,9
Übriges Finanzergebnis	8,6	1,2	-1,7	2,3	-1,6	8,8
Ergebnis vor Ertragsteuern (EBT)	77,3	57,2	12,8	38,0	7,5	192,8
Ertragsteuern	-8,7	9,4	-12,0	-6,7	30,8	12,8

31.12.2015 in Mio. EUR	Personen- verkehr	Rail Cargo Austria	Infra- struktur	Sonstige	Überleitung	Summe
Vermögen	2.640,0	1.773,8	22.100,2	5.484,8	-5.523,5	26.475,3
Nach der Equity-Methode bilanzierte Unternehmen	323,7	196,6	49,3	0,6	-503,3	66,9
Schulden						
Schulden unkonsolidiert	1.914,6	1.877,4	20.992,9	1.715,2		26.500,1
Schuldeneliminierung im Segment	-10,5	-177,6	-98,9	-135,5	-1.524,3	-1.946,8
Segmentenschulden	1.904,1	1.699,8	20.894,0	1.579,7	-1.524,3	24.553,3
Schuldeneliminierung zwischen den Segmenten	-154,7	-534,3	-175,0	-660,3	1.524,3	
Schulden gegenüber Dritten	1.749,4	1.165,5	20.719,0	919,4	0,0	24.553,3

2015 in Mio. EUR	Personen- verkehr	Rail Cargo Austria	Infra- struktur	Sonstige	Überleitung	Summe
Andere Informationen						
Investitionen (Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte)	96,0	88,7	1.814,3	34,3	-0,9	2.032,4

2014 in Mio. EUR	Personen- verkehr	Rail Cargo Austria	Infrastruktur	Sonstige	Überleitung	Summe
Gesamterträge						
Gesamterträge unkonsolidiert	2.029,9	3.127,3	3.278,8	1.372,0	0,0	9.808,0
<i>davon Umsatzerlöse</i>	<i>1.974,7</i>	<i>3.009,8</i>	<i>2.331,8</i>	<i>1.338,4</i>	<i>0,0</i>	<i>8.654,7</i>
<i>davon andere Erträge</i>	<i>55,2</i>	<i>117,5</i>	<i>947,0</i>	<i>33,6</i>	<i>0,0</i>	<i>1.153,3</i>
Ertragseliminierung im Segment	-35,8	-962,5	-164,1	-39,7	-2.251,0	-3.453,1
<i>davon Umsatzerlöse</i>	<i>-34,3</i>	<i>-936,8</i>	<i>-155,7</i>	<i>-36,7</i>	<i>-2.219,2</i>	<i>-3.382,7</i>
<i>davon andere Erträge</i>	<i>-1,5</i>	<i>-25,7</i>	<i>-8,4</i>	<i>-3,0</i>	<i>-31,8</i>	<i>-70,4</i>
Segmentgesamterträge	1.994,1	2.164,8	3.114,7	1.332,3	-2.251,0	6.354,9
<i>davon Umsatzerlöse</i>	<i>1.940,4</i>	<i>2.073,1</i>	<i>2.176,1</i>	<i>1.301,7</i>	<i>-2.221,2</i>	<i>5.270,1</i>
<i>davon andere Erträge</i>	<i>53,7</i>	<i>91,7</i>	<i>936,6</i>	<i>32,6</i>	<i>-29,8</i>	<i>1.084,8</i>
Ertragseliminierung zwischen den Segmenten	-26,7	-411,2	-725,8	-1.089,4	2.253,1	0,0
<i>davon Umsatzerlöse</i>	<i>-24,4</i>	<i>-411,1</i>	<i>-709,7</i>	<i>-1.076,0</i>	<i>2.221,2</i>	<i>0,0</i>
<i>davon andere Erträge</i>	<i>-2,2</i>	<i>-0,1</i>	<i>-16,1</i>	<i>-13,4</i>	<i>31,8</i>	<i>0,0</i>
Gesamterträge gegenüber Dritten	1.967,4	1.753,6	2.388,9	244,8	0,0	6.354,9
<i>davon Umsatzerlöse</i>	<i>1.916,0</i>	<i>1.662,0</i>	<i>1.466,4</i>	<i>225,7</i>	<i>0,0</i>	<i>5.270,1</i>
<i>davon andere Erträge</i>	<i>51,5</i>	<i>91,6</i>	<i>920,5</i>	<i>21,1</i>	<i>0,0</i>	<i>1.084,8</i>
Aufwand für Material und bezogene Leistungen	-1.224,9	-1.457,3	-422,9	-573,2	1.914,2	-1.764,1
Personalaufwand	-377,4	-372,1	-1.074,7	-583,3	0,0	-2.407,5
Abschreibungen	-105,6	-57,8	-644,8	-56,7	6,2	-858,7
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-185,2	-174,0	-337,2	-85,1	321,0	-460,5
Betriebsergebnis (EBIT)	101,0	103,6	635,1	34,0	-9,6	864,1
Ergebnis aus nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmen	16,1	3,2	0,9	0,0	-19,8	0,4
Zinserträge	12,4	1,5	36,1	26,1	-29,5	46,6
Zinsaufwendungen	-52,1	-42,9	-638,1	-27,9	29,4	-731,6
Übriges Finanzergebnis	-1,7	-6,5	2,6	-3,8	1,6	-7,8
Ergebnis vor Ertragsteuern (EBT)	75,7	58,9	36,6	28,4	-27,9	171,7
Ertragsteuern	-13,2	-5,3	-5,8	-39,2	58,6	-4,9

31.12.2014 in Mio. EUR	Personen- verkehr	Rail Cargo Austria	Infra- struktur	Sonstige	Überleitung	Summe
Vermögen	2.777,3	1.862,3	21.341,0	5.656,4	-5.891,2	25.745,8
Nach der Equity-Methode bilanzierte Unternehmen	310,8	180,9	43,8	0,1	-476,4	59,2
Schulden						
Schulden unkonsolidiert	2.176,1	2.136,6	20.250,8	1.918,5	0,0	26.482,0
Schuldeneliminierung im Segment	-53,5	-276,6	-108,3	-136,8	-1.853,0	-2.428,2
Segmentenschulden	2.122,6	1.860,0	20.142,5	1.781,7	-1.853,0	24.053,8
Schuldeneliminierung zwischen den Segmenten	-240,2	-519,9	-160,4	-932,5	1.853,0	0,0
Schulden gegenüber Dritten	1.882,4	1.340,1	19.982,1	849,2	0,0	24.053,8

2014 in Mio. EUR	Personen- verkehr	Rail Cargo Austria	Infra- struktur	Sonstige	Überleitung	Summe
Andere Informationen						
Investitionen (Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte)	99,7	61,4	1.858,4	46,8	-9,7	2.056,6

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/Dienstleistungen:

Gesamterträge 2015 in Mio. EUR	Personen- verkehr	Rail Cargo Austria	Infrastruktur	Sonstige/ Überleitung	Gesamt
Inland	1.207,9	1.906,4	1.102,9	1.245,3	5.462,5
Ausland	170,8	1.035,2	64,2	91,8	1.362,0
<i>davon Deutschland</i>	<i>77,7</i>	<i>265,3</i>	<i>37,5</i>	<i>45,1</i>	<i>425,6</i>
<i>davon Ungarn</i>	<i>13,8</i>	<i>308,8</i>	<i>1,6</i>	<i>12,0</i>	<i>336,2</i>
<i>davon Schweiz</i>	<i>17,4</i>	<i>41,3</i>	<i>15,0</i>	<i>8,9</i>	<i>82,6</i>
<i>übrige Märkte</i>	<i>61,9</i>	<i>419,8</i>	<i>10,1</i>	<i>25,8</i>	<i>517,6</i>
Summe unkonsolidiert	1.378,7	2.941,6	1.167,1	1.337,1	6.824,5
Verkehrsdienstbestellungen/gemeinwirtschaftliche Leistungsaufträge Bund	644,8	81,9	0,0	0,0	726,7
Beitrag des Bundes gem. § 42 Bundesbahngesetz	0,0	0,0	1.099,5	0,0	1.099,5
abzüglich Innenumsatz	-32,1	-964,9	-222,6	-2.258,9	-3.478,5
Segmentumsatz	1.991,4	2.058,6	2.044,0	-921,8	5.172,2
Sonstige betriebliche Erträge inkl. andere aktivierte Eigenleistungen	46,5	100,5	1.007,4	18,8	1.173,2
Segmentgesamterträge	2.037,9	2.159,1	3.051,4	-903,0	6.345,4

Gesamterträge 2014 in Mio. EUR	Personen- verkehr	Rail Cargo Austria	Infrastruktur	Sonstige/ Überleitung	Gesamt
Inland	1.169,4	1.823,1	1.160,7	1.120,3	5.273,5
Ausland	169,7	1.104,7	17,6	218,0	1.510,0
<i>davon Deutschland</i>	<i>83,1</i>	<i>259,9</i>	<i>14,9</i>	<i>40,4</i>	<i>398,3</i>
<i>davon Ungarn</i>	<i>13,3</i>	<i>326,2</i>	<i>0,0</i>	<i>14,4</i>	<i>353,9</i>
<i>davon Schweiz</i>	<i>17,6</i>	<i>40,6</i>	<i>0,0</i>	<i>7,1</i>	<i>65,3</i>
<i>übrige Märkte</i>	<i>55,7</i>	<i>478,0</i>	<i>2,7</i>	<i>156,1</i>	<i>692,5</i>
Summe unkonsolidiert	1.339,1	2.927,8	1.178,3	1.338,3	6.783,5
Verkehrsdienstbestellungen/gemeinwirtschaftliche Leistungsaufträge Bund	635,6	82,0	0,0	0,0	717,6
Beitrag des Bundes gem. § 42 Bundesbahngesetz	0,0	0,0	1.153,5	0,0	1.153,5
abzüglich Innenumsatz	-34,3	-936,7	-155,7	-2.257,8	-3.384,5
Segmentumsatz	1.940,4	2.073,1	2.176,1	-919,5	5.270,1
Sonstige betriebliche Erträge inkl. anderer aktivierter Eigenleistungen	53,8	91,7	938,6	0,7	1.084,8
Segmentgesamterträge	1.994,2	2.164,8	3.114,7	-918,8	6.354,9

Informationen zu den Segmentvermögenswerten

In der folgenden Tabelle werden die Buchwerte der Segmentvermögenswerte und die Zugänge zu den Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten, gegliedert nach geografischen Gebieten, in denen sich die Vermögenswerte befinden, aufgeführt. Das Segmentvermögen umfasst die Sachanlagen und die immateriellen Vermögenswerte.

	Buchwert der Segmentvermögenswerte		Zugänge zu Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	
	31.12.2015 in Mio. EUR	31.12.2014 in Mio. EUR	31.12.2015 in Mio. EUR	31.12.2014 in Mio. EUR
Segment ÖBB-Personenverkehr				
Inland	1.835,7	1.910,0	91,8	95,5
Ausland	9,5	9,5	4,2	4,2
<i>davon Osteuropa</i>	<i>9,5</i>	<i>9,5</i>	<i>4,2</i>	<i>4,2</i>
Gesamt	1.845,2	1.919,5	96,0	99,7
Segment Rail Cargo Austria				
Inland	500,6	487,9	53,9	41,9
Ausland	397,3	388,6	34,8	19,5
<i>davon Ungarn</i>	<i>358,6</i>	<i>352,5</i>	<i>26,9</i>	<i>16,4</i>
<i>davon Italien</i>	<i>9,8</i>	<i>10,4</i>	<i>0,3</i>	<i>0,3</i>
<i>davon Osteuropa</i>	<i>10,8</i>	<i>12,2</i>	<i>0,6</i>	<i>0,2</i>
<i>Übriges Europa</i>	<i>18,1</i>	<i>13,5</i>	<i>7,0</i>	<i>2,6</i>
Gesamt	897,9	876,5	88,7	61,4
Segment ÖBB-Infrastruktur				
Inland	20.430,1	19.624,8	1.813,9	1.857,8
Ausland	15,5	15,8	0,4	0,6
<i>Übriges Europa</i>	<i>15,5</i>	<i>15,8</i>	<i>0,4</i>	<i>0,6</i>
Gesamt	20.445,6	19.640,6	1.814,3	1.858,4
Segment Holding und sonstige Gesellschaften				
Inland	949,1	982,9	34,3	46,8
Gesamt	949,1	982,9	34,3	46,8
Zwischensumme Segmente	23.997,4	23.419,5	2.033,3	2.066,3
abzüglich Konsolidierung	-96,2	-100,6	-0,9	-9,7
Gemäß Konzernabschluss	24.041,6	23.318,9	2.032,4	2.056,6
<i>davon Inland</i>	<i>23.619,3</i>	<i>22.920,7</i>	<i>1.992,9</i>	<i>2.032,9</i>
<i>davon Ausland</i>	<i>422,3</i>	<i>398,2</i>	<i>39,5</i>	<i>23,7</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 Verbindlichkeiten (Ausweis unter den kurzfristigen Verbindlichkeiten) über rd. 13,4 Mio. EUR (Vj: rd. 7,6 Mio. EUR) zusammen. Jener Teil der Zinszahlung, welcher nach IAS 23 als Teil der Herstellungskosten von qualifizierten Vermögenswerten aktiviert wird, wird im operativen Cash Flow ausgewiesen. Die in dem Zusammenhang erhaltenen Bundeszuschüsse in Höhe von rd. 53,6 Mio. EUR werden ebenfalls im operativen Cash Flow unter Veränderungen von Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Schulden und Abgrenzungen dargestellt.

Die wesentlichen Non-Cash-Transaktionen betreffen im Berichtsjahr hauptsächlich eine Kaufpreisforderung in Höhe von rd. 132,5 Mio. EUR sowie die Aufwertung des Anlagevermögens in Höhe von rd. 19,0 Mio. EUR im Rahmen der Sale-and-Leaseback-Transaktion um den Betrag, um den der Verkaufserlös den Buchwert der Anlagen überstieg. Da es sich um ein Finanzierungsleasing handelt, wurde der Betrag einerseits als Zugang im Anlagevermögen erfasst und andererseits gem. IAS 17 passiv abgegrenzt. Weiters wurde eine Kaufpreisforderung in Höhe von rd. 132,5 Mio. EUR aus einem Anlagenverkauf im Geschäftsjahr 2014 durch eine unbare Übernahme der damit zusammenhängenden Finanzierung beglichen. Weitere wesentliche Non-Cash-Transaktionen betreffen im Berichtsjahr hauptsächlich die bilanzielle Erfassung von Veranlagungen und Verpflichtungen aus CBL-Transaktionen sowie Umgliederungen von Verwertungsobjekten in die Sachanlagen, bei denen sich im Geschäftsjahr die Nutzung geändert hat.

Hinsichtlich der Einzahlungen und Auszahlungen aus bzw. für den Erwerb von konsolidierten Unternehmen wird auf Erläuterung 35 und die dortigen Klammerausdrücke verwiesen.

35. Beteiligungsunternehmen

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

Veränderungen des Konsolidierungskreises

Im Berichtsjahr wurden nachstehende Gesellschaften erstkonsolidiert:

- ÖBB-Fernbus GmbH (Neugründung 11/2015)
- Rail Cargo Logistics - Bulgaria EOOD (Vj: V0)
- Rail Cargo Carrier - Germany GmbH (Kauf 10/2015)
- Rail Cargo Operator - Austria GmbH (Neugründung 5/2015)

Bei der Rail Cargo Logistics - Goldair SA wurde auf Bilanzierung nach der Equity-Methode gewechselt (Vj: E0).

Übrige Veränderungen des Beteiligungsspiegels

Weitere Zukäufe, Neugründungen und Veränderungen von Konsolidierungsarten sind im untenstehenden Beteiligungsspiegel durch Klammerausdrücke angemerkt.

ÖBB-Personenverkehr-Konzern	Land, Sitz, Konsolidierungsart
Verschmelzung auf ÖBB-Personenverkehr AG	
100% Rondo Leasing GmbH (im Juni 2015)	A-1100 Wien V0
Rail Cargo Austria-Konzern	
Verkauf	
50% Trans Cargo Logistic GmbH (Verkauf im Jänner 2015)	A-1030 Wien E0 ¹⁾
100% Trans Cargo Logistic d.o.o. Beograd (Abgang mit Trans Cargo Logistic GmbH im Jänner 2015)	SRB-11070 Novi Beograd 0 ¹⁾
Löschung nach Liquidation	
100% HUNGAROKOMBI KFT (Löschung im Juni 2015)	HU-1133 Budapest V0 ²⁾

Abkürzungen und Fußnoten

- 1) vorläufige Werte
2) Werte 2013

- V0 verbundenes, aufgrund untergeordneter Bedeutung nicht vollkonsolidiertes Unternehmen
E0 beteiligtes Unternehmen 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		
100% ÖBB-Personenverkehr Aktiengesellschaft	A-1100 Wien	V
└▶ 100% ÖBB-Postbus GmbH	A-1100 Wien	V
└▶ 100% ČSAD AUTOBUSY České Budějovice a.s.	CZ-37027 České Budějovice	V
└▶ 10% (100%) ÖBB-Fernbus GmbH (Neugründung im November 2015)	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 (Neugründung im November 2015)	A-1100 Wien	V
└▶ 50% (100%) ÖBB-Produktion Gesellschaft mbH	A-1100 Wien	E *)
└▶ 49,9% City Air Terminal Betriebsgesellschaft m.b.H.	A-1300 Wien-Flughafen	E
└▶ 49% (100%) ÖBB-Technische Services-Gesellschaft mbH	A-1110 Wien	E *)
└▶ 100% Technical Services Hungaria Járműjavító Kft.	HU-3527 Miskolc	0 *)
└▶ 51% Technical Services Slovakia, s.r.o.	SK-91701 Trnava	0 *)
└▶ 51% TS-MÁV Gépészeti Services Kft.	HU-1097 Budapest	0 *)
└▶ 10% RailLink B.V.	NL-1012 AB Amsterdam	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% Express-Interfracht Hellas S.A.	GR-57022 Thessaloniki	V
└▶ 100% Rail Cargo Logistics - Bulgaria EOOD	BG-1113 Sofia	V (Vj: VO)
└▶ 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% ELATEC Metallverwertungs GmbH i.L.	A-1010 Wien	E0
└▶ 50% HAELA Abfallverwertung GmbH	A-4470 Enns	E0
└▶ 100% Rail Cargo Logistics - Germany GmbH	D-60329 Frankfurt am Main	VO
└▶ 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
└▶ 50% RAILPORT Sławków Sp. z o.o. i.L.	PL-02-796 Warszawa	E0
└▶ 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
└▶ 50% INTEREUROPA-FLG, d.o.o.	SLO-1001 Ljubljana	E
└▶ 49% Rail Cargo Logistics - Goldair SA	GR-19300 Athen/Aspropyrgos	E (Vj: E0)

Rail Cargo Austria-Konzern (Fortsetzung)	Land, Sitz	Konsolidierungsart
└▶ 100% Rail Cargo Carrier Kft.	HU-1133 Budapest	V
└▶ 100% Rail Cargo Carrier d.o.o.	SLO-1000 Ljubljana	V0
└▶ 100% Rail Cargo Carrier - Bulgaria EOOD	BG-1000 Sofia	V0
└▶ 100% Rail Cargo Carrier-Croatia d.o.o.	HR-10000 Zagreb	V0
└▶ 100% Rail Cargo Carrier - Czech Republic s.r.o.	CZ 130 00 Praha 3	V0
└▶ 100% Rail Cargo Carrier - Germany GmbH (Kauf im Oktober 2015; bis 15. Oktober 2015: EBM Cargo GmbH)	D-50667 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-82109 Bratislava	V0
└▶ 100% Rail Cargo Operator - ČSKD s.r.o.	CZ-13000 Praha 3	V
└▶ 100% Rail Cargo Operator - Austria GmbH (Neugründung im Mai 2015)	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% (Vj: 53,8%) LOGISZTÁR Kft.	HU-2364 Osca	V0
└▶ 45% Kelenföld Konténer Depo Kft.	HU-1239 Budapest	E0
└▶ 33,33% boxXagency Kft.	HU-1239 Budapest	E0
└▶ 33,07% Terminal Brno, a.s.	CZ-61900 Brno	E0
└▶ 29,39% (Vj:33,33%) RAILPORT ARAD SRL (konzerninterner Kauf von Rail Cargo Carrier Kft. im Dezember 2015)	RO-315200 Arad	E
└▶ 25,1% ADRIA KOMBI d.o.o., Ljubljana (konzerninterner Kauf von Rail Cargo Austria AG im März 2015)	SLO-1000 Ljubljana	E
└▶ 100% Rail Cargo Wagon-Austria GmbH	A-1100 Wien	V
└▶ 99,99% Rail Cargo Hungaria Zrt.	HU-1133 Budapest	V
└▶ 32% EAST Rail srl. i.L.	I-34132 Trieste	E0
└▶ 30% Agrochimtranspack Kft	HU-1117 Budapest	E0
└▶ 6,67% HUNGRAIL Magyar Vasúti Fuvarozói Egyesülés i.L.	HU-1138 Budapest	0
└▶ 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-61200 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
└▶ 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	E0
└▶ 18,4% (Vj:16%) 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 Gesamtkonzernenebene wird dieses Tochterunternehmen vollkonsolidiert.

ÖBB-Infrastruktur-Konzern	Land, Sitz	Konsolidierungsart
100% ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft	A-1020 Wien	V
└▶ 100% Austrian Rail Construction & Consulting GmbH	A-1020 Wien	VO
└▶ 100% Austrian Rail Construction & Consulting GmbH & Co KG	A-1020 Wien	VO
└▶ 100% Güterterminal Werndorf Projekt GmbH	A-1020 Wien	V
└▶ 100% Hans Hechenbichler Erdölprodukte Gesellschaft m.b.H. i.L.	A-1020 Wien	VO
└▶ 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	VO
└▶ 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	VO
└▶ 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	VO
└▶ 100% Gauermanngasse 2-4 Projektentwicklung GmbH & Co KG	A-1020 Wien	V
└▶ 100% Mariannengasse 16-20 Projektentwicklung GmbH & Co KG	A-1020 Wien	VO
└▶ 100% Modul Office Hauptbahnhof Graz GmbH & Co KG	A-1020 Wien	VO
└▶ 100% Operngasse 16 Projektentwicklung GmbH & Co KG	A-1020 Wien	V
└▶ 100% ÖBB-Stiftungs Management Gesellschaft mbH	A-1020 Wien	VO
└▶ 100% Rail Equipment GmbH	A-1040 Wien	V
└▶ 100% Rail Equipment GmbH & Co KG	A-1040 Wien	V
└▶ 51% (Vj: 100%) 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% (Vj: 30%) Weichenwerk Wörth GmbH	A-3151 St. Georgen am Steinfeld	E
└▶ 28,54% (Vj: 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% ÖBB-Business Competence Center GmbH	A-1030 Wien	V
↳ 34% Wellcon Gesellschaft für Prävention und Arbeitsmedizin GmbH	A-1030 Wien	E
100% ÖBB-Finanzierungsservice GmbH	A-1100 Wien	V
100% ÖBB-Werbung GmbH	A-1100 Wien	V
100% European Contract Logistics - Austria 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 spedicijo, prevoznistvo in trgovino) d.o.o.	SLO-2000 Maribor	VO
↳ 100% European Contract Logistics - Slovakia s.r.o.	SK-83104 Bratislava	VO
↳ 95% European Contract Logistics - Serbia doo	SRB-11070 Novi Beograd	VO
↳ 45% logMAStEr Kft.	HU-1139 Budapest	E
26% Verkehrsauskunft Österreich VAO GmbH (Neugründung im November 2015)	A-1150 Wien	E0
24,9% iMobility GmbH (Neugründung im Juli 2015)	A-1040 Wien	E0
2% Eurofima Europäische Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmaterial AG	CH-4001 Basel	0

Anteile in % in Klammer 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
VO	verbundenes, aufgrund untergeordneter Bedeutung nicht vollkonsolidiertes Unternehmen
E	beteiligtes Unternehmen nach der Equity-Methode bilanziert (assoziiertes Unternehmen)
E0	beteiligtes Unternehmen 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	
	31.12.2015	31.12.2014	2015	2014
AUL Abfallumladelogistik Austria GmbH	447	455	-7	12 ²⁾
ELATEC Metallverwertungs GmbH i.L.	i.L.	i.L.	i.L.	i.L.
HAELA Abfallverwertung GmbH	493	424	69	34
Rail Cargo Logistics - Germany GmbH	-1.351	-643	-708	-656
RAILPORT Sławków Sp.z o.o. i.L.	k.A.	73	k.A.	-56
Rail Cargo Carrier d.o.o.	562	30	32	0 ¹⁾
RAIL CARGO CARRIER - Bulgaria EOOD	92	-8	3	45 ¹⁾
Rail Cargo Carrier - Croatia d.o.o.	223	13	10	21
Rail Cargo Carrier - Czech Republic s.r.o.	415	8	6	1
Rail Cargo Carrier - Slovakia s.r.o.	168	-244	11	-79
Rail Cargo Operator-Port/Rail Services GmbH	60	54	6	58
LOGISZTÁR Kft.	872	1.916	-55	-78
Kelenföld Konténer Depo Kft.	1.388	1.380	155	354
boxXagency Kft.	104	20	86	101 ¹⁾
Terminal Brno, a.s.	2.530	2.448	17	-30
ICA Romania s.r.l. i.L.	i.L.	i.L.	i.L.	i.L.
EAST Rail srl. i.L.	i.L.	i.L.	i.L.	i.L.
Agrochimtranspack Kft.	530	640	-116	-104 ³⁾

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

	Eigenkapital in TEUR		Jahresergebnis in TEUR	
	31.12.2015	31.12.2014	2015	2014
Sonstige				
European Contract Logistics (podjetje za spedicijo, prevoznistvo in trgovino) d.o.o.	-127	-258	130	29
European Contract Logistics - Slovakia s.r.o.	133	133	34	34
European Contract Logistics - Serbia doo	180	160	20	26
Verkehrsauskunft Österreich VAO GmbH	942	Neu 2015	-162	Neu 2015
iMobility GmbH	388	Neu 2015	-247	Neu 2015

Angaben zu den Geschäftsgegenständen der Teilkonzerne sind im Kapitel 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
 1) vorläufige Werte 2015
 2) Werte per 30.09.
 3) Werte 2015 per 30.09.

36. Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Die Vorstände der ÖBB-Holding AG haben den geprüften Konzernabschluss zum 31.12.2015 am 05.04.2016 zur Weitergabe an den Aufsichtsrat freigegeben. Der Aufsichtsrat hat die Aufgabe, den Konzernabschluss zu prüfen und zu erklären, ob er den Konzernabschluss billigt.

Teilkonzern ÖBB-Infrastruktur

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

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

Teilkonzern Rail Cargo Austria

Die Rail Cargo Group erweitert ihre Aktivitäten in Deutschland und erwirbt im März 2016 vorbehaltlich der Zustimmungen der Wettbewerbsbehörden das deutsche Güterbahnunternehmen PCT Private Car Train GmbH, das bis zu diesem Zeitpunkt zur deutschen ARS Altmann Gruppe gehörte. Die Leistungen der im Jahr 2002 gegründeten Gesellschaft mit Unternehmenssitz in Wolnzach in Bayern mit einem jährlichen Umsatz von rd. 25,5 Mio. EUR (Geschäftsjahr 2014) und rund 30 Mitarbeitern erstrecken sich über den nationalen Fernverkehr, die Last-Mile-Bedienung sowie den Werksrangierdienst. Dieser Erwerb erhöht die Marktpräsenz in Deutschland und stellt sicher, dass die ÖBB künftig mit eigenen Zügen Güter von Deutschland nach Ungarn transportieren kann.

Teilkonzern ÖBB-Personenverkehr

Im November 2015 wurde die ÖBB-Fernbus GmbH gegründet, damit die ÖBB als führender österreichischer Mobilitätsanbieter den Fernbusmarkt in und um Österreich erfolgreich mitgestalten kann. Die umfangreichen Vorbereitungen für den Start des Fahrgastbetriebs im Juli 2016 werden Schritt für Schritt umgesetzt.

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 2015 (bis zum Zeitpunkt der Aufstellung des Konzernabschlusses) waren folgende Personen als Mitglieder des Vorstandes bzw. als Mitglieder des Aufsichtsrates der ÖBB-Holding AG bestellt:

Vorstandsmitglieder

Mag. Christian Kern	Vorsitzender des Vorstandes
Mag. Josef Halbmayr MBA	

Aufsichtsratsmitglieder

Mag. Brigitte Ederer		Vorsitzende
KR Mag. Dr. Ludwig Scharinger	bis 29.06.2015	1. Stellvertreter der Vorsitzenden (bis 29.06.2015)
Dr. Kurt Weinberger	ab 29.06.2015	1. Stellvertreter der Vorsitzenden (ab 01.07.2015)
DI Herbert Kasser		2. Stellvertreter der Vorsitzenden
Roman Hebenstreit *		3. Stellvertreter der Vorsitzenden

Dr. Gertrude Tumpel-Gugerell		
Dr. Leopold Specht		
KR Kurt Eder	bis 29.06.2015	
Lic.rer.pol. Paul Blumenthal		
Herbert Willerth	ab 29.06.2015	

Günter Blumthaler *
Mag. Andreas Martinsich *
Gottfried Winkler *

* Belegschaftsvertreter

Eine Darstellung über im Berichtszeitraum gewährte Vergütungen ist in Erläuterung 32 („Transaktionen mit nahestehenden Unternehmen und Personen“) ersichtlich.

Wien, am 05.04.2016

Der Vorstand

Mag. Christian Kern e.h.

Mag. Josef Halbmayr MBA e.h.

Bestätigungsvermerk*

Bericht zum Konzernabschluss

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

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter für den Konzernabschluss und die Konzernbuchführung

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

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

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

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

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

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

Prüfungsurteil

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

Aussagen zum Konzernlagebericht

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

Der Konzernlagebericht steht nach unserer Beurteilung in Einklang mit dem Konzernabschluss.

Wien, am 5. April 2016

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
CEF	Connecting Europe Facility
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 sind 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
ECL	European Contract Logistics
Eigenkapitalquote	= Eigenkapital / Gesamtkapital
Eigenkapitalrentabilität	= EBT / Eigenkapital
EMTN	European Medium Term Note
ETCS	European Train Control System
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
EZB	Europäische Zentralbank
F&E	Forschung und Entwicklung
Free Cash Flow	= Cashflow aus der betrieblichen Tätigkeit + Cashflow aus der Investitionstätigkeit
FTE	Full Time Equivalent
GBTkm	Gesamtbruttotonnenkilometer (= Frachtgewicht + Eigengewicht des Wagenzuges x Zugkilometer)
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
TEN-V	Transeuropäisches Verkehrsnetz
TKM	Tonnenkilometer (= beförderte Tonnen x gefahrene Kilometer)
Traktion	Antrieb von Zügen
TS	ÖBB-Technische Services GmbH
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

PERSPEKTIVEN, RATINGS, PREISE

Das Jahr 2015 war für die ÖBB auch ein Jahr voller Auszeichnungen. Allen voran steht natürlich der Staatspreis für PR für die Eröffnung des Wiener Hauptbahnhofs. Was diese Auszeichnung so besonders macht: Der Gesamtsieg wurde von zwei Categoriesiegen für die ÖBB-Fehlerkultur und die Ideenwerkstatt flankiert. Viel öffentliche Aufmerksamkeit hat den ÖBB auch die Green Points Initiative gebracht, die mit dem Digital Communication Award 2015 sowie dem eAward ausgezeichnet wurde. An dieser Stelle dürfen wir auch noch den zweiten Platz für den ÖBB-Geschäftsbericht 2014 beim renommierten Trend Austrian Annual Reporting Award erwähnen. So weit ein erster Vorgeschmack, weitere Details finden Sie in der nachfolgenden Tabelle.

AWARDS 2015

Platz 1–3 + Sonderpreise

PR Report Award 2015	1. Platz, Kategorie Corporate Social Responsibility: Infra-Kampagne „Bleib auf der sicheren Seite“
Arbeitswelt des Jahres 2015, Austrian FM Awards	2. Platz: Unternehmenszentrale
Staatspreis Mobilität	Staatspreis: ways4me – Einreichung durch FH Joanneum; Sonderpreis: Lehrlinge-Flüchtlingsprojekt
Österreichischer Exportpreis 2015	3. Platz, Kategorie Transport + Verkehr: Rail Cargo
EPCON Award 2015	3. Platz: Fotovoltaikanlage Wilfleinsdorf
VCÖ-Mobilitätspreis	1. Platz, Kategorie Forschungsprojekte: SynArea
Digital Communication Award 2015	1. Platz, Kategorie CSR Communication: Green Points
Austrian Event Award	3. Platz: Eröffnung Wien Hauptbahnhof
UITP-Weltkongress Mailand	Preis erhalten: smile – Einreichung durch Wr. Stadtwerke
Communication Excellence Award 2015	Sonderpreis: Eröffnung Wien Hauptbahnhof
Austrian Supply Excellence & Industrie 4.0 Award	1. Platz: Die eProcurement Initiativen PROVIA und PROCAT – Konzerneinkauf
Trend Austrian Annual Reporting Award 2015	2. Platz: nicht börsennotierte Unternehmen
Staatspreis PR	2 Categoriesiege + Staatspreis PR: Fehlerkultur/Ideenwerkstatt; Eröffnung Wien Hauptbahnhof
eAward	Green Points

Impressum

Anfragen zum Geschäftsbericht

ÖBB-Holding AG
Konzernkommunikation & Marketing
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.

Herausgeber

ÖBB-Holding AG
Am Hauptbahnhof 2
1100 Wien
Tel.: +43 1 93000-0
E-Mail: holding@oebb.at
Web: oebb.at

O-Töne

Die Statements auf den Seiten 8–44, 52, 98 und der Umschlagrückseite sind Zitate aus Kunden- und Mitarbeiterinterviews, die im März 2016 in Zügen der ÖBB geführt wurden. Die Genehmigung zur Veröffentlichung wurde eingeholt. Eine Auswahl davon finden Sie auch als Video unter konzern.oebb.at/gb2015.

Disclaimer

Die in diesem Bericht enthaltenen Angaben wurden nach bestem Wissen erstellt und mit großer Sorgfalt auf ihre Richtigkeit überprüft. Satz- und Druckfehler vorbehalten. Dieser Geschäftsbericht wird nur in elektronischem Format zur Verfügung gestellt: konzern.oebb.at/gb2015

Projektleitung

Mag. (FH) Theresa Wirth

Projektteam & Redaktion

(Corporate Governance, Konzernlagebericht und -abschluss)
Nino Schenz, MSc, MBA
Mag. Harald Aschl & Konzernrechnungswesen
mit Unterstützung von FIRE.sys

Kreation & Gestaltung

Matthias Flödl & Sebastian Treytl (Imageteil)

Autoren

Franziskus Kerssenbrock, Mag. Friedrich Ruhm (Imageteil)

Fotos

Roman Bönsch, Deopito, Philipp Horak, Marek Knopp, picturedesk.com, Thinkstockphotos, ÖBB

Produktion

ÖBB-Werbung GmbH, Produktionsnr. 111016-0521
Herbert Weiser (Druckvorstufe)

Druck & Herstellung

Druckerei Paul Gerin

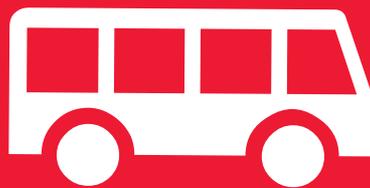
»Grüne Bahn
ist kein
Marketing-
Gag, das kann
sich jeder
ausrechnen.«



238,0 Mio.
FAHRGÄSTE BAHN



111,1 Mio.
BEFÖRDERTE NETTOTONNEN



220,9 Mio.
FAHRGÄSTE BUS