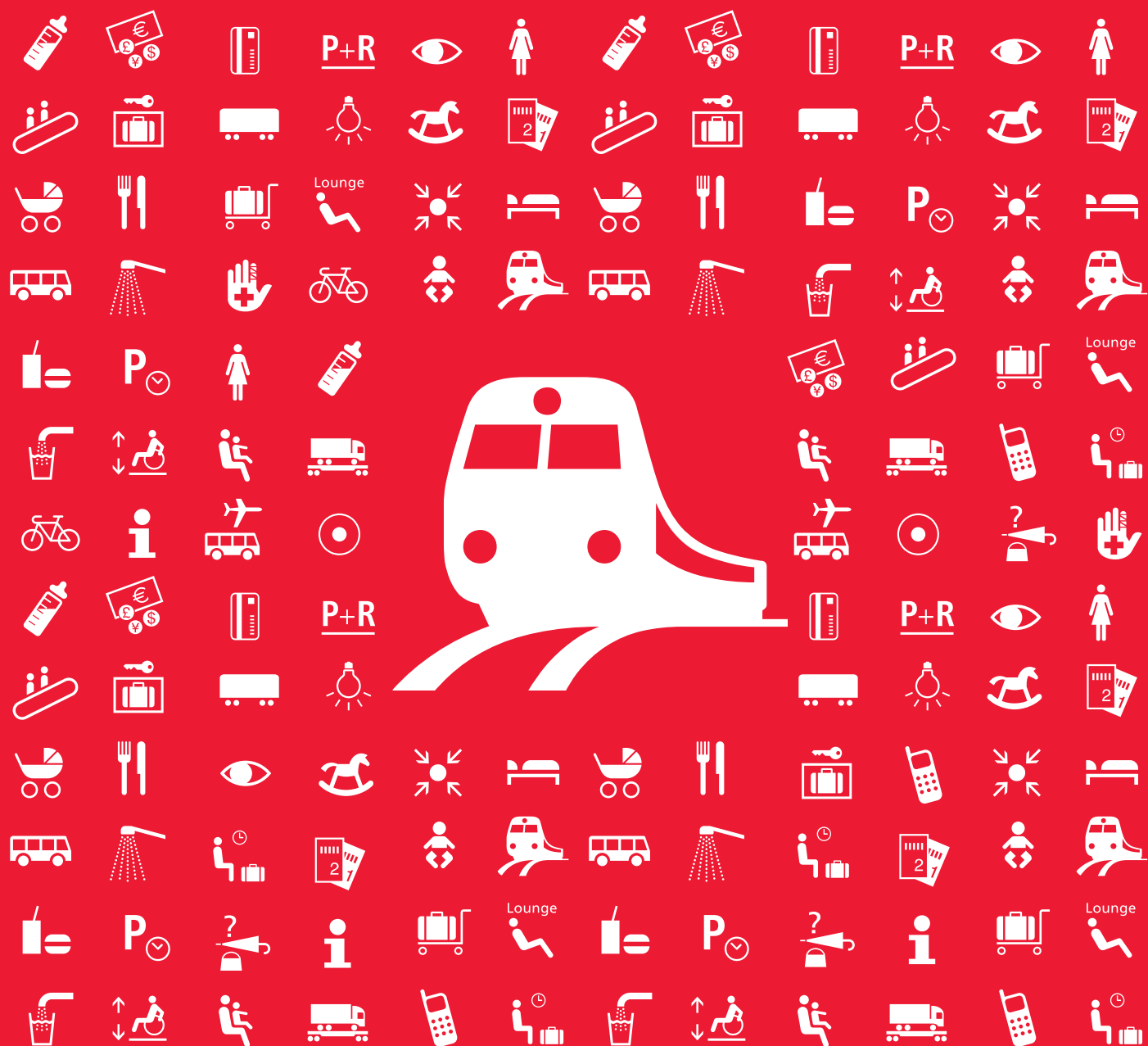


WIR BEWEGEN ÖSTERREICH



Inhalt

KONZERNLAGEBERICHT	2	KONZERNABSCHLUSS	32
A. Struktur, Beteiligungen und Zweigniederlassungen	2	Konzern-Gewinn-und-Verlust-Rechnung 2013	32
B. Wirtschafts- und Prognosebericht	3	Konzern-Gewinn-und-Verlust-Rechnung und sonstiges Ergebnis 2013	33
C. Personalbericht	18	Konzern-Bilanz zum 31.12.2013	34
D. Immobilienmanagement	20	Konzern-Geldflussrechnung 2013	35
E. Forschungsbericht	21	Darstellung der Veränderung des Konzern-Eigenkapitals 2013	36
F. Umweltbericht	22		
G. Barrierefreiheit	22		
H. Konzernbeziehungen	23	ERLÄUTERUNGEN ZUM KONZERNABSCHLUSS ZUM 31.12.2013	37
I. Chancen-/Risikobericht	24	A. Grundlagen und Methoden	37
J. Vorgänge von besonderer Bedeutung, die nach Abschluss des Wirtschaftsjahres eingetreten sind	29	B. Erläuterungen zur Konzern-Bilanz und Konzern-Gewinn-und-Verlust-Rechnung	51
K. Anmerkungen zum Lagebericht	29	C. Sonstige Angaben zum Konzernabschluss	77
Glossar	30	BESTÄTIGUNGSVERMERK	107
Erklärung gem. § 82 (4) Z 3 BörseG	31		

Konzernlagebericht

A. STRUKTUR, BETEILIGUNGEN UND ZWEIGNIEDERLASSUNGEN

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

Die Muttergesellschaft Österreichische Bundesbahnen-Holding Aktiengesellschaft (fortan ÖBB-Holding AG) ist eine Aktiengesellschaft nach österreichischem Recht. Der Sitz der Gesellschaft ist in der Wienerbergstraße 11, A-1100 Wien, und die Gesellschaft ist in dem beim Handelsgericht Wien geführten Firmenbuch unter der FN 247642f eingetragen. Die ÖBB-Holding AG hält sämtliche Anteile der ÖBB-Infrastruktur AG.

Die Beteiligungen

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

	per 31.12.2013	per 31.12.2012
Beteiligung >50%	31	32
Beteiligung 50 bis 20%	3	2
<i>davon im Ausland</i>	<i>1</i>	<i>1</i>
Sonstige Beteiligung	2	2
<i>davon im Ausland</i>	<i>1</i>	<i>1</i>
Summe	36	36
<i>davon im Ausland</i>	<i>2</i>	<i>2</i>

Der Konzern und seine Zweigniederlassungen

Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern betreibt in Österreich 1.128 Verkehrsstationen sowie die Schieneninfrastruktur, die von der ÖBB-Personenverkehr AG, der Rail Cargo Austria AG, zwei weiteren zum ÖBB-Konzern gehörigen Gesellschaften und von anderen, nicht zum ÖBB-Konzern gehörenden Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) genützt werden. Der Fortsetzungsbedarf der bis 31.12.2013 begonnenen Rahmenplaninvestitionen – unter Berücksichtigung der Auswirkung der Fortschreibung des Rahmenplanes 2013 – 2018 und vorausvalorisiert mit 2,5% – beträgt rd. 10.704,0 Mio. EUR.

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

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

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

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

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

Die WS Service GmbH wurde Ende 2013 gegründet und wird Dienstleistungen für und im Zusammenhang mit Weichen, so insbesondere die Wartung, Inspektion und Instandsetzung an Weichen, erbringen.

Die ÖBB-Infrastruktur AG ist seit 2011 zu 50% an der Galleria di Base del Brennero – Brenner Basistunnel BBT SE sowie am Großprojekt „Errichtung des Brenner Basistunnels“ beteiligt. Die nötigen Finanzmittel werden der ÖBB-Infrastruktur AG zusätzlich zum jeweils geltenden Rahmenplan zur Verfügung gestellt. Für den Erwerb der Anteile hat die Republik

Österreich der ÖBB-Infrastruktur AG über die ÖBB-Holding AG einen Gesellschafterzuschuss in Höhe der Anschaffungskosten der Beteiligung geleistet.

Die Weichenwerk Wörth GmbH ist Österreichs Marktführer bei der Produktion von Weichen, Isolierstößen und weichenbezogenen Logistikleistungen und konnte sich vor allem im Oberbauhandel sowie im Geschäftszweig Industrieweichen auch als Exporteur nach Südost- und Westeuropa positionieren. Die Beteiligung der ÖBB-Infrastruktur AG beträgt 30%.

Unternehmensgegenstand der Breitspur Planungsgesellschaft mbH (Anteil 25%) ist die Planung der Weiterführung der 1520 Millimeter Breitspur-Schieneninfrastruktur von der Grenze der Ukraine durch die Slowakei nach und in Österreich. Die Anteile wurden im Jahr 2013 von der ÖBB-Holding AG erworben.

Weitere wesentliche Tochtergesellschaften des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns sind die ÖBB-Projektentwicklung GmbH, die ÖBB-Realitätenbeteiligungs GmbH & Co KG, die Gauermannngasse 2-4 Projektentwicklung GmbH & Co KG sowie die ÖBB Telekom Service GmbH.

B. WIRTSCHAFTS- UND PROGNOSEBERICHT

B.1. Gesamtwirtschaftliches Umfeld

Konjunkturverlauf

Die bereits im Frühjahr 2013 erwartete neuerliche Schrumpfung der Eurozone um 0,4% im Jahr 2013 wurde durch die Herbstprognose der EU-Kommission bestätigt. Ein noch stärkerer Rückgang in den ersten beiden Quartalen wurde durch eine leichte Erholungsphase der europäischen Wirtschaft ab dem dritten Quartal 2013 teilweise kompensiert. Für 2014 wird in der Eurozone mit einem geringen Wachstum von 1,1% gerechnet. Für die gesamte EU wird ein Wachstum von 1,4% erwartet.¹

Wirtschaftsentwicklung weltweit (Änderungen gegenüber dem Vorjahr in % real)

Brutto-Inlandsprodukt	2010	2011	2012	2013	2014
Österreich	1,8	2,8	0,9	0,3	1,7
Eurozone	2,0	1,6	-0,7	-0,4	1,1
neue EU-Länder	2,2	3,3	0,9	1,3	2,5
EU	2,0	1,7	-0,4	0,0	1,4
USA	2,5	1,8	2,8	1,7	2,5
China	10,4	9,3	7,7	7,7	7,9
Welt	5,2	3,9	3,2	2,8	3,6
Marktwachstum Österreichs*	11,9	6,5	1,7	2,3	5,5

Quelle: WIFO-Monatsbericht 1/2014, Prognose für 2014

*Veränderung der realen Importe der Partnerländer gewichtet mit österreichischen Exportanteilen

Auch in Österreich hinterließ die andauernde Banken- und Staatsschuldenkrise zahlreicher europäischer Länder neuerlich ihre Spuren. 2013 ist das Wachstum in Österreich weiter zurückgefallen und lag bei nur noch 0,3%. Besonders bedenklich für die künftige Entwicklung erscheint der Rückgang der Brutto-Investitionen im Jahr 2013. Für 2014 erwarten die Experten des WIFO trotzdem einen Anstieg des Brutto-Inlandsprodukts um 1,7% und ein deutliches Anziehen der Warenimporte und -exporte um über 5%. Ähnlich optimistische Erwartungen haben sich allerdings schon in den beiden vorangegangenen Jahren nicht erfüllt.

Kennzahlen und Prognosen zur Wirtschaftslage in Österreich

Größe	Einheit	2010	2011	2012	2013	2014
Brutto-Inlandsprodukt		1,8	2,8	0,9	0,3	1,7
Warenexporte		13,6	8,1	0,8	2,5	5,5
Warenimporte		11,7	8,6	-1,3	0,4	5,5
Herstellung von Waren	Änderung gegenüber dem Vorjahr in % (real)	7,6	8,3	1,1	0,8	3,5
Brutto-Investitionen		-1,4	8,5	1,6	-1,4	3,0
	Änderung gegenüber dem Vorjahr in %					
Rohölpreis (Brent)		29,0	40,0	0,0	-3,0	-3,0
Finanzierungssaldo des Staates	% des BIP	-4,5	-2,5	-2,5	-2,6	-2,0
Arbeitslosenquote	% der Erwerbspersonen	4,4	4,2	4,3	4,9	5,2

Quelle: WIFO-Monatsbericht 1/2014, Prognose für 2014

¹ EU-Kommission, Herbstprognose 2013

B.2. Marktumfeld, Branchenentwicklung und Trends

Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern wird von zahlreichen Umfeld-Faktoren beeinflusst.

Ökonomische Entwicklungen:

- Als spürbare Folgewirkung der Weltwirtschaftskrise kommt es zur Stagnation bzw. Rückgängen beim Gütertransportvolumen.

Rechtliche Entwicklungen:

- Recast des 1. Eisenbahnpakets auf europäischer Ebene
- Kommendes 4. Eisenbahnpaket mit drei Gesetzesvorschlägen (Unbundling, Liberalisierung des nationalen Personenverkehrs und Stärkung der ERA)

Politische Entwicklungen:

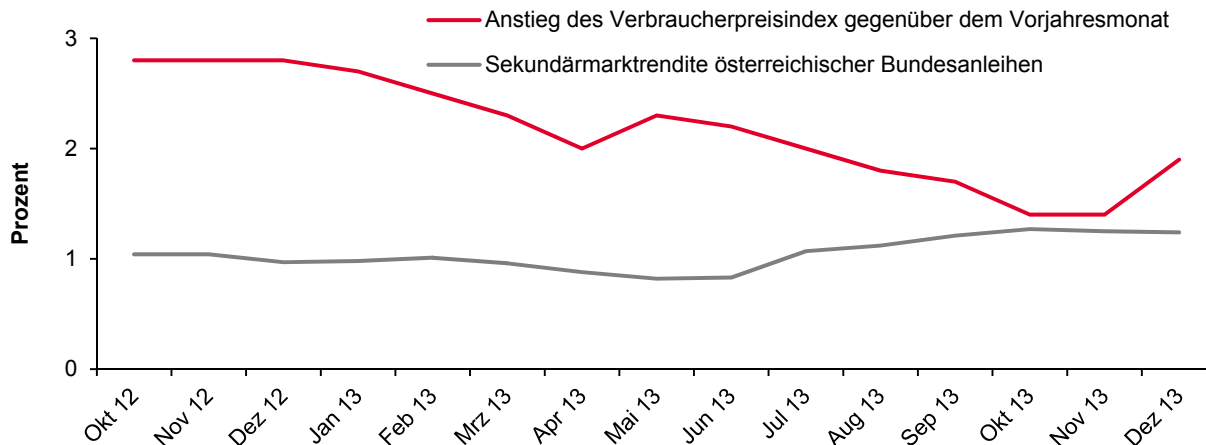
- Der Spardruck nimmt für den Staat, bedingt durch die Verschuldungs-Situation in der Euro-Zone, deutlich zu. In diesem Zusammenhang ist verstärkt mit politischen Diskussionen über die ausgabenseitige Budgetsanierung des Staatshaushalts und damit verbundenen Diskussionen über Infrastruktur-Großprojekten zu rechnen.
- Anhebung des durchschnittlichen Pensionsalters und nahezu Einstellung der Frühpensionierungen

Technische Entwicklungen:

- Ausbau der Interoperabilität und Harmonisierung der EU-Netze (TSI, ETCS)
- Fortsetzung eines weltweiten Bewusstseins- und Technologieschubs durch Investitionsoffensive in alternative Energie- und Antriebsformen

Kapitalmärkte und Staatshaushalte

Entwicklung der Kapitalkosten und Verbraucherpreisindex



Quelle: OeNB und Statistik Austria

Das Zinsniveau von Bundesanleihen ist entscheidend für die Bedingungen der Kreditaufnahme durch die ÖBB-Infrastruktur AG. Im Mai 2013 hat das durchschnittliche Zinsniveau österreichischer Bundesanleihen ein Rekordtief von 0,83% durchlaufen. Sie liegt gegen Jahresende wieder über 1%. Die Inflationsrate hat sich ausgehend von knapp 3% zu Jahresbeginn deutlich reduziert, sie lag jedoch im Jahresmittel wieder etwa 1% über der Sekundärmarktrendite der Bundesanleihen. Die Sekundärmarktrendite gilt für einen Anleihe-Mix, mit relativ kurzen Restlaufzeiten. Auch langfristige Anleihen sind – wenn auch auf deutlich höherem Niveau – vom derzeitigen Zinstief betroffen. Die ÖBB-Infrastruktur AG nutzt diese günstigen Konditionen, um die Finanzierungskosten auch in den kommenden Jahrzehnten zu reduzieren. Zum Beispiel wurde 2012 eine 20-jährige Anleihe der ÖBB-Infrastruktur AG noch zu 3,375% Zinsen platziert; im Oktober 2013 wurde ein gleich lang laufendes Papier mit 3,0% Zinsen zweifach überzeichnet. Auch im Jahr 2014 dürften Anleihe-Emissionen der ÖBB-Infrastruktur AG von einer weiterhin relativ guten Bonität des österreichischen Staates profitieren. Der Ausblick für die Republik Österreich wurde von der Ratingagentur Moody's Ende Februar 2014 von negativ auf stabil bei unveränderter Bestnote Aaa erhöht. Ebenso haben die langfristigen Verbindlichkeiten der ÖBB-Infrastruktur ein Aaa-Rating mit stabilem Ausblick.

Schienenverkehrsmarkt 2013

Zu Jahresende 2013 waren 31 Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) zur Nutzung der ÖBB-Infrastruktur berechtigt. Für 2014 werden 3 neue Zugangsberechtigungen im Güterverkehr erwartet.

Die voranschreitende Marktöffnung im Schienenverkehr sowie eine verstärkte Konsolidierung in bestimmten Marktsegmenten bewirkten auch auf dem Netz der ÖBB-Infrastruktur eine weitere Verschiebung der Marktanteile. Der Anteil der konzernexternen EVU im Güterverkehr, gemessen an Gesamtbruttotonnenkilometern (GBTkm), stieg 2013 auf 19%. Den höchsten Marktanteil (GBTkm) erreichten die externen EVU mit 45% im kombinierten Ladungsverkehr (KLV), im Direktverkehr erreichten die externen EVU einen Anteil von 23%.

Die GBTkm im Güterverkehr sind aufgrund der positiven Entwicklung in der 2. Jahreshälfte um 1% gegenüber 2012 gestiegen. Gemessen an den Zugkilometern (Zkm) gab es im Güterverkehr einen Rückgang von 1% im Jahr 2013. Als Folge der fortgesetzten Optimierungsanstrengungen im Produktionsprozess ist ein kontinuierlich steigender Ladefaktor (load factor) zu beobachten. Das durchschnittliche Zuggewicht im Güterverkehr lag bei 1.094t und damit um 12% höher als 2009 und um 2% höher als 2012.

Seit der Wirtschaftskrise ist es bei den Schubgüter- und Bedienzügen zu enormen Mengenrückgängen gekommen. Um diesem negativen Trend im Segment des Einzelwagennahverkehrs ehestmöglich entgegenzusteuern und damit die wirtschaftliche und effiziente Nutzung in diesem Bereich wieder zu erhöhen, war die Notwendigkeit gegeben, sofortige Steuerungsmaßnahmen einzuleiten. Ab 2013 wurde für Zubringerverkehre (letzte Meile) kein Zugkm-Entgelt verrechnet. Hinter der Preismaßnahme „Neufestsetzung des Zugkm-Entgelts für Schubgüter- und Bedienzüge“ steht das Ziel, diese Verkehre attraktiver zu gestalten, sodass weitere Marktanteilsverluste im Segment des Wagenladungsverkehrs hintangehalten werden. Die „letzte Meile“ gewährleistet im Schienenverkehr die Zubringerfunktion vom Güterfernverkehrsnetz zu Ladestellen und Anschlussbahnen und vice versa. Diese Verkehre sind für den Schienengüterverkehr insgesamt sehr wichtig, da der Verlust der „letzten Meile“ in der Regel eine Verlagerung auf die Straße auf dem gesamten Transportweg verursacht. Mittelfristig wird der ÖBB-Infrastruktur-Konzern stufenweise ein weiter differenziertes Trassenpreismodell etablieren, das sich insbesondere am Verursacher- und Nutzungsprinzip orientiert, jeweils unter besonderer Berücksichtigung der Schienenmarktverträglichkeit.

Im Jahr 2013 konnte der Personenverkehr bei den Zkm um weitere 0,8% auf 95,6 Mio. Zkm zulegen.

Transeuropäisches Verkehrsnetz (TEN-V) und Connecting Europe Facility (CEF)

Im Oktober 2011 wurde seitens der Europäischen Kommission die Revision der Transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN-V) als Verordnungsentwurf vorgelegt. Der Zweck der Verordnung ist die Schaffung fehlender Verbindungen v.a. im grenzüberschreitenden Verkehr, die Verbesserung der Infrastrukturqualität in den neuen Mitgliedstaaten, inkl. Ausbau der Ost-West-Verbindungen, die Erhöhung der Vernetzung der Verkehrsträger (Multimodalität), ein effizienter Einsatz verfügbarer Finanzmittel, um eine Reduktion der verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen um 60% bis 2050 (Weißbuch Verkehr 2011) sowie eine Verbesserung der Interoperabilität zu erzielen.

Das Gesamtnetz beinhaltet ein Kernnetz, welches jene Infrastruktur umfasst, die von strategisch größter Bedeutung ist und den größten europäischen Mehrwert bietet. Das ergänzende Netz ermöglicht eine weitreichende Zugänglichkeit in allen Regionen der Mitgliedstaaten. Im Gegensatz zum Kernnetz, welches bis 2030 fertiggestellt sein muss, bleibt für die Fertigstellung des erweiterten Netzes bis 2050 Zeit.

Der als „Europäischer Rahmenplan“ für die Infrastrukturentwicklung zu verstehende Gesetzestext dient somit auch als Grundlage für zukünftige Förderentscheidungen.

Im mehrjährigen Finanzrahmen der EU (2014 bis 2020) ist unter dem Titel „Connecting Europe Facility“ (CEF) eine verstärkte Konzentration von Mitteln auf den Ausbau des transeuropäischen Verkehrsnetzes vorgesehen.

Am 19.11.2013 wurden im Plenum des Europäischen Parlaments sowohl die TEN-V als auch die CEF formell beschlossen. Am 05.12.2013 wurde auch seitens des Rates die Zustimmung erteilt.

Vier strategisch wichtige Korridore für Österreich sind sowohl im Kernnetz als auch im Finanzplan 2014 bis 2020 enthalten:

- Baltisch – Adriatischer Korridor (in AT: Nordbahn, Pontebbana mit Semmering Basistunnel neu und Koralmbahn, Wien – Bratislava)
- Korridor Orient – östliches Mittelmeer (in AT: Nordbahn, Ostbahn, Wien – Bratislava)
- Skandinavien – Mittelmeer Korridor (in AT: Brennerachse)
- Rhein – Donau Korridor (in AT: Donauachse)

Die TEN-V-Verordnung enthält Vorgaben für technische Voraussetzungen. Zusätzlich zur Anwendung der TSI (Technische Spezifikationen der Interoperabilität) muss das ergänzende Netzwerk bis 2050 vollständig elektrifiziert sowie mit ERTMS (European Rail Traffic Management System) ausgestattet sein. Das Kernnetz weist eine Standardspurbreite von 1435mm auf und Güterverkehrsstrecken müssen bis 31.12.2030 entsprechend ausgestattet sein, um eine 22,5t Achslast, 100km/h und eine Zuglänge von 740 m zu ermöglichen.

Die Kernnetzkorridore werden das Werkzeug zur Umsetzung des Kernnetzes darstellen. Die Kernnetzkorridore werden geographisch und strukturell mit den Güterverkehrskorridoren gemäß VO 913/2010 abgeglichen.

Die CEF wird im Plenum des Europäischen Parlaments mit rd. 23,2 Mrd. EUR für Verkehr festgelegt. Co-finanziert werden Eisenbahnprojekte, die Flaschenhalse adressieren, Projekte, die grenzüberschreitenden Verkehr betreffen, Maßnahmen zur Reduzierung von Güterverkehrslärm, Maßnahmen, die den Zugang für mobilitätseingeschränkte Personen verbessern sowie die Ausstattung mit ERTMS.

Energiemarkt

Im Bereich Energie wird das Ziel verfolgt, mit einem umfassenden Ausbauprogramm die Eigenproduktion (bisher ein Drittel des Jahresbedarfs) um 25% zu steigern und damit die Abhängigkeit von Fremdstrombezügen zu reduzieren. In Summe sind für den Neu- bzw. Ausbau von Kraftwerken bis 2019 Investitionen von rd. 220,0 Mio. EUR geplant.

Neben der Optimierung der bestehenden Wasserkraftwerke sind Anlagen geplant, die eine Bahnstromerzeugung aus Wind- und Sonnenenergie ermöglichen.

Bauwirtschaft

Die Kosten- bzw. Preisniveaus in der Bauwirtschaft sind wesentlich von den maßgeblichen Rohstoffen (Ausgangs- und Grundstoffe im Fertigungsprozess) und den Fertigungsprodukten wie Beton, Schotter, Stahl, Kupfer, Diesel oder Benzin beeinflusst. Die Änderungen sind in den bauspezifischen Indexwerten abgebildet.

Der Baupreisindex für den Hoch- und Tiefbau erhöhte sich im dritten Quartal 2013 gegenüber dem Vorjahreszeitraum um 1,1%. Die Preise im Hochbau legten mit einem Plus von 2,5% überdurchschnittlich zu. Leicht gesunken sind demgegenüber die Preise im Tiefbau – sie gingen um 0,5% zurück. Deutlich billiger wurde dabei der Brückenbau (minus 1,9%), geringfügig weniger kosteten der Straßenbau (minus 0,5%) sowie der Sonstige Tiefbau (minus 0,3%).² Diese Entwicklung ist auch in Großhandelspreisindices der maßgeblichen Rohstoffe (z.B. Edelstahl mit minus 11,3%, Kupferblech mit minus 6,7%, Gasöl (Diesel) mit minus 6,8%) ersichtlich.

In seiner mittelfristigen Bauproggnose für den Tiefbau geht das Österreichische Institut für Wirtschaftsforschung (WIFO) im November 2013 – nach deutlichen Produktionseinbußen in den Jahren 2009ff – von mittelfristig (2014 bis 2016) stabilen und leichten realen Zuwächsen aus.³

B.3. Umsatzentwicklung

Überblick	2013	2012	Veränderung	Veränderung in %
Zugkilometerleistung in Mio.	142,8	142,0	0,8	1%
Gesamtbruttotonnenkilometer in Mio.	72.965,8	72.442,6	523,2	1%
Eigenerzeugung Bahnstrom in ÖBB-Kraftwerken	718	792	-74	-9%
Bahnstrom ab Oberleitung	1.770	1.756	14	1%
Gebäudeflächen inkl. vermietbarer Außenflächen in Tausend m ²	2.697	2.732	-35	-1%
Umsatzerlöse in Mio. EUR	2.155,3	2.129,6	25,7	1% *)
Gesamterträge in Mio. EUR	3.047,4	2.963,0	84,4	3% *)
Gesamterträge je MitarbeiterIn in TEUR	189	178	11	6% *)

Leistungsindikatoren

Als wichtiger Indikator zur Beurteilung der operativen Leistungserbringung des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns dient die Entwicklung der Zugkilometerleistung (Zkm). Im Vergleich zum Vorjahr stieg das Leistungsvolumen insgesamt auf rd. 142,8 Mio. Zkm (Vj: rd. 142,0 Mio. Zkm).

¹ angepasste Vergleichswerte, siehe Erläuterungen 4 und 26 zum Konzernabschluss

² Vgl. http://www.solidbau.at/home/artikel/Baukonjunktur/Baupreise_im_dritten_Quartal_leicht_gestiegen/aid/21570?analytics_from=thema_single

³ Vgl. http://www.viboe.at/uploads/tx_vibolinkct/131129_Bauproggnose_WIFO.pdf

Entwicklung der Zugkilometer nach Verkehrsart in Mio.	2013	2012	Veränderung	Veränderung in %
Reiseverkehr	95,6	94,9	0,7	1%
<i>davon ÖBB-Konzern</i>	91,2	90,8	0,4	0%
Güterverkehr	39,7	40,0	-0,3	-1%
<i>davon ÖBB-Konzern</i>	33,1	34,5	-1,4	-4%
Dienst- und Lokzüge	7,4	7,1	0,3	5%
<i>davon ÖBB-Konzern</i>	6,5	6,4	0,1	2%
Gesamt	142,8	142,0	0,8	1%
<i>davon ÖBB-Konzern</i>	130,8	131,7	-0,9	-1%

Einen weiteren Indikator zur Beurteilung des Geschäftsverlaufs bildet die Entwicklung der Gesamtbruttotonnenkilometer (GBTkm), die im Geschäftsjahr 2013 um rd. 1% auf rd. 72.965,8 GBTkm (Vj: rd. 72.443,0 GBTkm) gestiegen ist. Während im Geschäftsjahr 2012 rd. 8,3 Mrd. GBTkm oder 11% der Gesamtmenge auf externe Eisenbahnverkehrsunternehmen entfielen, belief sich dieser Wert für 2013 auf rd. 9,8 Mio. GBTkm, was 13% der Gesamtmenge entspricht.

Entwicklung der Bruttotonnenkilometer nach Verkehrsart in Mio.	2013	2012	Veränderung	Veränderung in %
Reiseverkehr	28.348,5	28.329,7	18,8	0%
<i>davon ÖBB-Konzern</i>	26.991,5	27.066,4	-74,9	0%
Güterverkehr	43.489,4	43.073,3	416,1	1%
<i>davon ÖBB-Konzern</i>	35.163,1	36.193,1	-1.030,0	-3%
Dienst- und Lokzüge	1.127,9	1.039,6	88,3	8%
<i>davon ÖBB-Konzern</i>	988,4	928,8	59,6	6%
Gesamt	72.965,8	72.442,6	523,2	1%
<i>davon ÖBB-Konzern</i>	63.143,0	64.188,3	-1.045,3	-2%

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

Der Strombereich entwickelte sich wie folgt:

Bahnstrom in GWh	2013	2012	Veränderung	Veränderung in %
Eigenerzeugung Bahnstrom in ÖBB-Kraftwerken	718	792	-74	-9%
Bahnstrom ab Oberleitung	1.770	1.756	14	1%

Die vermietbaren Flächen entwickelten sich wie folgt:

Gebäudeflächen inkl. vermietbarer Außenflächen in Tausend m ²	2013	2012	Veränderung	Veränderung in %
Konzernexterne Nutzung	793	819	-26	-3%
Nutzung durch andere ÖBB-Konzerngesellschaften	313	340	-27	-8%
Nutzung durch Teilkonzern ÖBB-Infrastruktur	530	493	37	8%
Allgemeinflächen und Leerstand	1.040	1.055	-15	-1%
Gebäudeflächen	2.676	2.707	-31	-1%
Vermietete Außenflächen	21	25	-4	-16%
Gesamter Bestand	2.697	2.732	-35	-1%

Die Grundfläche von Gebäuden inkl. der vermietbaren Außenflächen beträgt rd. 2,6 Mio. m² (Vj: rd. 2,7 Mio. EUR). Von diesen rd. 2,6 Mio. m² ist nicht ganz ein Drittel extern vermietet. Der Rest wird konzernintern vermietet oder vom ÖBB-Infrastruktur-Konzern selbst genutzt.

Umsatzerlöse

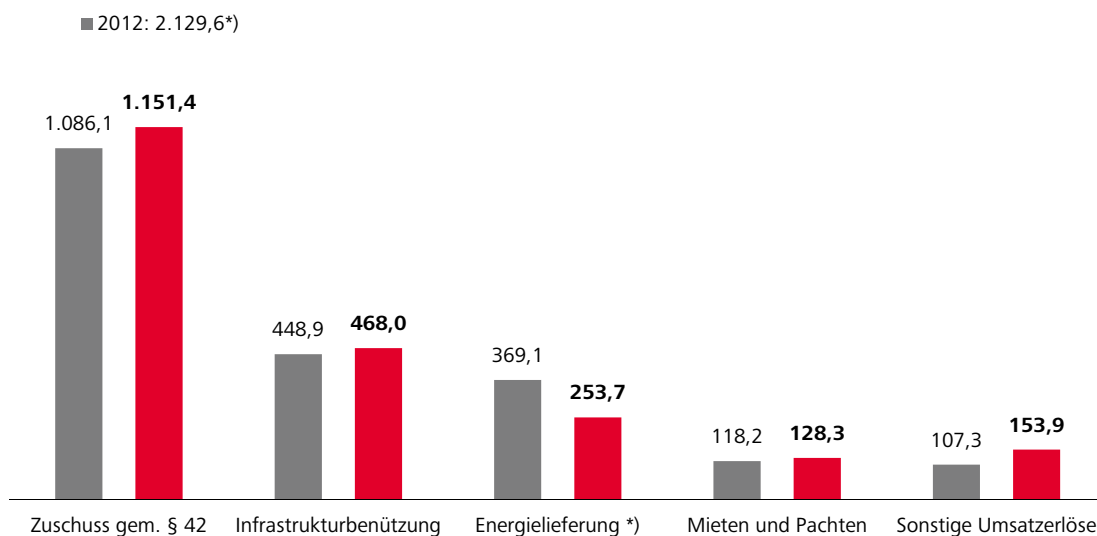
Umsatzerlöse ÖBB-Infrastruktur-Konzern		2013	2012	Veränderung	Veränderung in %
in Mio. EUR					
Unkonsolidierte Umsatzerlöse		2.421,7	2.428,8	-7,1	0% *)
Abzüglich Innenumsatz des Konzerns		-266,4	-299,2	32,8	-11%
Umsatzerlöse		2.155,3	2.129,6	25,7	1% *)
Sonstige Erträge (konsolidiert)		892,1	833,4	58,7	7% *)
Gesamterträge		3.047,4	2.963,0	84,4	3% *)
davon mit übrigem ÖBB-Konzern		734,1	749,0	-14,9	-2%

Wie oben angeführt, erreichten die Konzernumsatzerlöse rd. 2.155,3 Mio. EUR (Vj: rd. 2.129,6 Mio. EUR^{*)}), wovon rd. 717,4 Mio. EUR (Vj: rd. 730,9 Mio. EUR) auf Gesellschaften anderer Teilkonzerne des ÖBB-Konzerns entfallen.

Der Umsatz je MitarbeiterIn beträgt bei durchschnittlich 16.122 MitarbeiterInnen (Vj: 16.670 MitarbeiterInnen) rd. 134 TEUR (Vj: rd. 128 TEUR^{*)}).

Die Umsatzerlöse werden überwiegend in Österreich erzielt. Umsätze in der Höhe von rd. 23,6 Mio. EUR (Vj: rd. 31,0 Mio. EUR^{*)}) wurden mit KundInnen aus dem Ausland erwirtschaftet. Diese betreffen im Wesentlichen Energielieferungen und das Infrastrukturbenützungsentgelt.

Entwicklung der Konzernumsatzerlöse in Mio. EUR



^{*)} angepasste Vergleichswerte, siehe Erläuterungen 4 und 26

B.4. Ertragslage

Überblick	2013	2012	Veränderung	Veränderung in %
EBIT in Mio. EUR	606,3	594,0	12,3	2% *)
EBIT-Marge in %	19,9%	20,0%	-0,1%	-1% *)
EBITDA in Mio. EUR	1.222,7	1.133,5	89,2	8% *)
EBT in Mio. EUR	25,8	12,0	13,8	>100% *)
Eigenkapitalrentabilität in %	2,2%	1,0%	1,2%	>100% *)
Gesamtkapitalrentabilität in %	3,0%	3,0%	0,0%	0%

Struktur der Gewinn-und-Verlust-Rechnung

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

Struktur der Gewinn-und-Verlust-Rechnung in Mio. EUR	2013	in % der Gesamterträge	2012	in % der Gesamterträge	Veränderung	Veränderung in %
Umsatzerlöse	2.155,3	71%	2.129,6	72%	25,7	1% *)
Andere aktivierte Eigenleistungen	305,3	10%	311,8	11%	-6,5	-2%
sonstige betriebliche Erträge und Veränderung des Bestandes	586,8	19%	521,6	18%	65,2	13% *)
Gesamterträge	3.047,4	100%	2.963,0	100%	84,4	3% *)
<i>davon gegenüber übrigem Konzern</i>	<i>734,1</i>	<i>24%</i>	<i>749,0</i>	<i>25%</i>	<i>-14,9</i>	<i>-2%</i>
Materialaufwand	134,2	4%	206,3	7%	-72,1	-35% *)
Aufwendungen bezogene Leistungen	282,2	9%	279,5	9%	2,7	1%
Personalaufwand	1.044,0	34%	1.063,1	36%	-19,1	-2% *)
Abschreibungen	616,4	20%	539,5	18%	76,9	14%
So. betr. Aufwand	364,3	12%	280,6	9%	83,7	30%
Gesamtaufwand	2.441,1	80%	2.369,0	80%	72,1	3% *)
<i>davon gegenüber übrigem Konzern</i>	<i>200,8</i>	<i>7%</i>	<i>151,4</i>	<i>5%</i>	<i>49,4</i>	<i>33%</i>
EBIT	606,3	20%	594,0	20%	12,3	2% *)
Finanzergebnis	-580,5	-19%	-582,0	-20%	1,5	0%
<i>davon gegenüber übrigem Konzern</i>	<i>-0,8</i>	<i>0%</i>	<i>-1,2</i>	<i>0%</i>	<i>0,4</i>	<i>-33%</i>
EBT	25,8	1%	12,0	0%	13,8	>100%

Die Gesamterträge des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns beliefen sich im Berichtsjahr auf rd. 3.047,4 Mio. EUR (Vj: rd. 2.963,0 Mio. EUR^{*)}, je MitarbeiterIn bedeutet das bei durchschnittlich 16.122 MitarbeiterInnen (Vj: 16.670 MitarbeiterInnen) einen Betrag von rd. 189 TEUR (Vj: rd. 178 TEUR^{*)}. Dies entspricht einer Steigerung der Gesamterträge je MitarbeiterIn um rd. 11 TEUR oder 6% gegenüber dem Jahr 2012. Diese resultiert einerseits aus einer Erhöhung des Bundeszuschusses gemäß § 42 Bundesbahngesetz für die Infrastruktur sowie andererseits aus einem Anstieg des Infrastrukturbenützungsentgeltes.

Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern erzielte 2013 ein EBIT von rd. 606,3 Mio. EUR (Vj: rd. 594,0 Mio. EUR^{*)} mit einer EBIT-Marge⁵ von 19,9% (Vj: 20,0%^{*)}. Das EBITDA⁶ beträgt 1.222,7 Mio. EUR (Vj: rd. 1.133,5 Mio. EUR^{*)}.

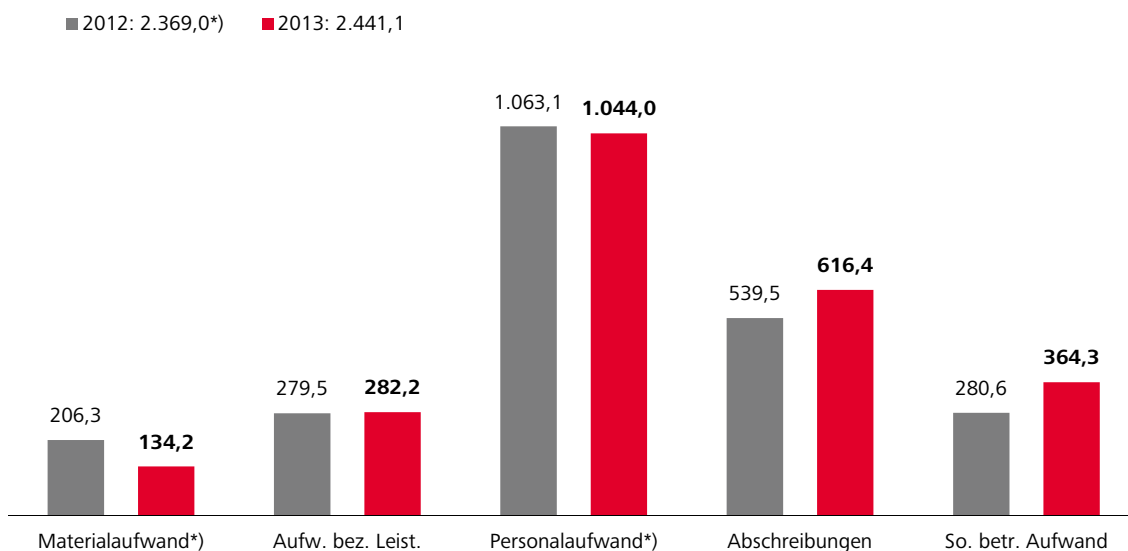
Die Gesamtaufwendungen im ÖBB-Infrastruktur-Konzern erreichten rd. 2.441,1 Mio. EUR (Vj: rd. 2.369,0 Mio. EUR^{*)} und verteilen sich auf folgende Aufwandsarten:

^{*)} angepasste Vergleichswerte, siehe Erläuterungen 4 und 26

⁵ EBIT-Marge: EBIT/ Gesamterträge

⁶ EBITDA: EBIT + Abschreibungen

Entwicklung der betrieblichen Aufwendungen in Mio. EUR



Der durchschnittliche Personalaufwand je MitarbeiterIn des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns beträgt rd. 65 TEUR (Vj: rd. 64 TEUR). Dies entspricht einer Personalintensität⁷ von 43% (Vj: 45%). Die Materialintensität⁸ belief sich auf 5% (Vj: 9%). Der durchschnittliche Aufwand für Material und bezogene Leistungen pro MitarbeiterIn betrug rd. 26 TEUR (Vj: 29 TEUR⁹).

Im ÖBB-Infrastruktur-Konzern wurde im Berichtsjahr ein negatives Finanzergebnis von rd. 580,5 Mio. EUR (Vj: rd. -582,1 Mio. EUR) erzielt. Das EBT betrug 2013 rd. 25,8 Mio. EUR (Vj: rd. 12,0 Mio. EUR⁹).

B.5. Vermögens- und Finanzlage

Überblick	2013	2012	Veränderung	Veränderung in %
Bilanzsumme in Mio. EUR	20.133,4	19.725,2	408,2	2%
Sachanlagenintensität in %	90,6%	87,3%	3,3%	4%
Sachanlagendeckungsgrad in %	6,4%	6,7%	-0,3%	-4%
Sachanlagendeckungsgrad II in %	98,2%	98,2%	0,0%	0%
Eigenkapitalquote in %	5,8%	5,8%	0,0%	0%

Bilanzstruktur

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

Struktur der Konzern-Bilanz in Mio. EUR	31.12.2011	31.12.2012	Struktur 2012	31.12.2013	Struktur 2013	Veränderung von 2012 auf 2013
Langfristige Vermögenswerte	18.162,7	18.673,2	95%	19.520,1	97%	846,9
Kurzfristige Vermögenswerte	866,2	1.052,0	5%	613,3	3%	-438,7
Bilanzsumme	19.028,9	19.725,2	100%	20.133,4	100%	408,2
Eigenkapital	1.115,5	1.148,6	6%	1.173,6	6%	25,0
Langfristiges Fremdkapital	16.008,8	15.760,4	80%	16.749,5	83%	989,1
Kurzfristiges Fremdkapital	1.904,6	2.816,2	14%	2.210,3	11%	-605,9

Im ÖBB-Infrastruktur-Konzern lag die Sachanlagenintensität⁹ 2013 bei 90,6% (Vj: 87,3%), die Sachanlagendeckung¹⁰ betrug 6,4% (Vj: 6,7%). Bei Einbeziehung des langfristigen Fremdkapitals beträgt die Sachanlagendeckung II¹¹ wie im

^{*)} angepasste Vergleichswerte, siehe Erläuterungen 4 und 26

⁷⁾ Personalintensität: Personalaufwand/ Gesamtaufwendungen

⁸⁾ Materialintensität: Materialaufwand/ Gesamtaufwendungen

⁹⁾ Sachanlageintensität: Sachanlagen/ Gesamtvermögen

¹⁰⁾ Sachanlagedeckung I: Eigenkapital/ Sachanlagen

Vorjahr 98,2%. Die Sachanlageninvestitionsquote¹² beträgt 11% (Vj: 12%). Der Anteil des Eigenkapitals am Gesamtkapital erreichte per 31.12.2013 wie im Vorjahr das Ausmaß von 5,8%.

Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen stiegen von rd. 142,0 Mio. EUR auf rd. 152,0 Mio. EUR. Das Working Capital¹³ lag bei rd. -404,4 Mio. EUR (Vj: rd. -465,4 Mio. EUR).

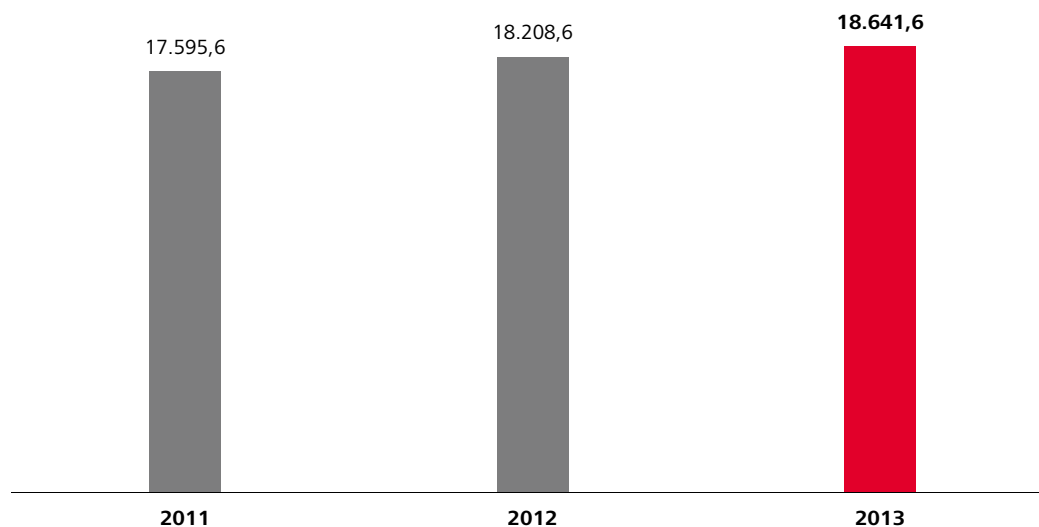
Erläuterungen zur Konzern-Geldflussrechnung

Der Free Cash Flow¹⁴ belief sich im Berichtsjahr auf rd. -1.274,8 Mio. EUR (Vj: rd. -900,1 Mio. EUR^{*)}). Die zahlungswirksame Veränderung der Fondsmittel veränderte sich von rd. 264,6 Mio. EUR^{*)} auf rd. -388,7 Mio. EUR.

Auszug aus der Konzern-Geldflussrechnung in Mio. EUR	31.12.2013	31.12.2012	Veränderung
Geldfluss aus der betrieblichen Tätigkeit	408,3	607,9	-199,6 *)
Geldfluss aus der Investitionstätigkeit	-1.683,1	-1.508,0	-175,1 *)
Free Cash Flow	-1.274,8	-900,1	-374,7 *)
Geldfluss aus der Finanzierungstätigkeit	886,1	1.164,7	-278,6 *)
Zahlungswirksame Veränderung der Fondsmittel	-388,7	264,6	-653,3 *)

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

Verbindlichkeiten in Mio. EUR



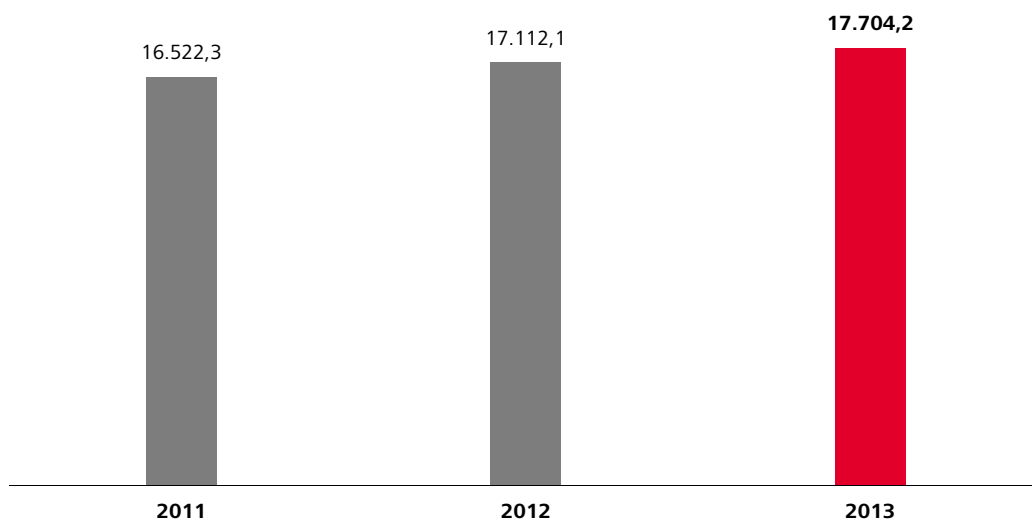
¹¹ Sachanlagendeckung II: (Eigenkapital + langfristiges Fremdkapital)/ Sachanlagen

¹² Sachanlageninvestitionsquote: Zugänge Sachanlagevermögen/ Anfangsbestand Buchwert Sachanlagevermögen

¹³ Working Capital: Vorräte (exkl. Verwertungsobjekte) + Forderungen aus Lieferungen und Leistungen + Geleistete Anzahlungen auf Sachanlagen + Geleistete Anzahlungen auf immaterielle Vermögenswerte – Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen – Geleistete Anzahlungen für Vorräte

¹⁴ Free Cash Flow: Cash Flow aus der betrieblichen Tätigkeit + Cash Flow aus der Investitionstätigkeit

^{*)} angepasste Vergleichswerte, siehe Erläuterungen 4 und 26

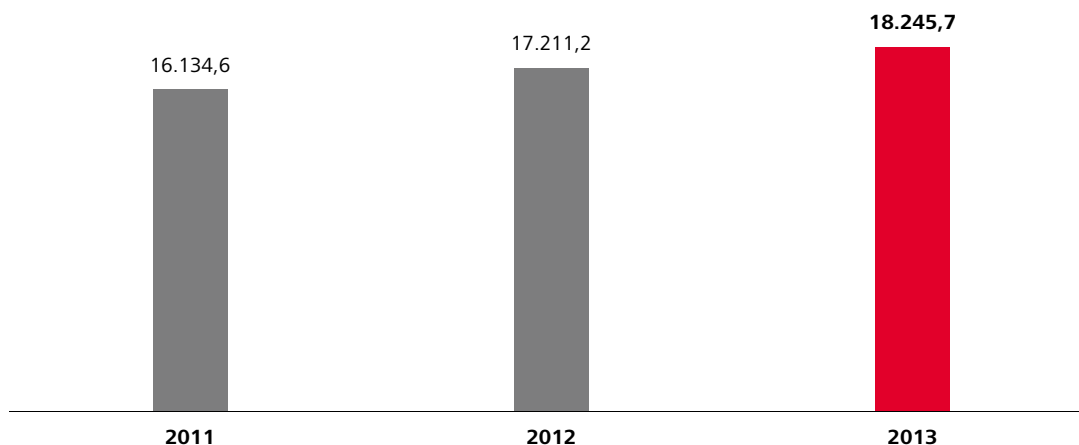
Finanzverbindlichkeiten in Mio. EUR

Die Verbindlichkeiten des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns erhöhten sich im Berichtsjahr in Summe um 2% auf rd. 18.641,6 Mio. EUR (Vj: rd. 18.208,6 Mio. EUR).

Im Geschäftsjahr 2013 wurden über das im Jahr 2005 über 10,0 Mrd. EUR aufgesetzte und im Jahr 2011 auf 20,0 Mrd. EUR erhöhte Euro Medium Term Note (EMTN) – Programm („Debt Issuance Programme“) fix verzinste Anleihen von rd. 2,1 Mrd. EUR (Vj: rd. 1,4 Mrd. EUR) für die Finanzierung der Infrastrukturinvestitionen und für die Refinanzierung von fälligen Anleihen vergeben.

B.6. Investitionen und Finanzierungsmaßnahmen

Überblick	2013	2012	Veränderung	Veränderung in %
Investitionen in Mio. EUR	1.905,0	1.960,8	-55,8	-3%
Sachanlageninvestitionsquote der Gesamterträge in%	61%	62%	-1%	-2%
Sachanlageninvestitionsquote der Buchwerte in%	11%	12%	-1%	-8%

Entwicklung des Sachanlagevermögens in Mio. EUR

Investitionsschwerpunkte gemäß Rahmenplan 2013-2018

Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern setzte gemäß dem gültigen Rahmenplan 2013-2018 im Jahr 2013 folgende Investitionsschwerpunkte:

- Viergleisiger Ausbau der Weststrecke (Abschnitt Wien – Wels)
- Viergleisiger Ausbau des Unterinntals
- Ausbau der Südstrecke (Baltisch-Adriatischer-Korridor)
- Errichtung Brenner Basistunnel
- Errichtung von Güterterminals
- Zahlreiche Nahverkehrsvorhaben in Ballungsräumen
- Bahnhöfe
- Ausbau der Tunnelsicherheit auf Bestandsstrecken
- Lärmschutzmaßnahmen
- Errichtung von Park&Ride-Anlagen
- Umfassende Reinvestitionen

Es wurde im Berichtszeitraum unter anderem an folgenden Projekten gearbeitet: dem Lückenschluss St. Pölten–Loosdorf (Güterzugumfahrung – GZU) (NÖ), dem Lückenschluss Ybbs–Amstetten (NÖ), dem Lückenschluss Lambach–Breitenschützing, am Abschnitt Salzburg–Freilassing (S), am viergleisigen Ausbau der Unterinntalbahn (Restarbeiten) (T), am Streckenausbau St. Margrethen–Lauterach (Vbg), am Semmering-Basistunnel neu (NÖ/Stmk), am Koralmtunnel (Stmk/K), an den Koralmbahn-Abschnitten Aich/Mittlern–Althofen/Drau sowie Althofen/Drau–Klagenfurt (K). Im Rahmen der Bahnhofsoffensive schritten insbesondere am Grazer Hauptbahnhof (Stmk), am Salzburger Hauptbahnhof (S) sowie am Wiener Hauptbahnhof (W) die Arbeiten voran.

Im Jänner und März 2013 wurden beim Hauptbaulos des zweiröhriigen Koralmtunnels (KAT 2) beide Vortriebsmaschinen in Betrieb genommen, die sich bis 2016 von der Steiermark aus in Richtung Kärnten durch den Berg arbeiten. Im März 2013 wurde mit der neuen Streckenführung St. Margrethen–Lustenau (inklusive Rheinbrücke) der erste Abschnitt der grenzüberschreitenden Strecke zwischen St. Margrethen im Schweizer Kanton St. Gallen und Lauterach in Vorarlberg in Betrieb genommen. Im August 2013 erfolgten der Spatenstich für den multifunktionalen Terminal Wien Inzersdorf (W) sowie die Eröffnung des Bahnhofs Bruck an der Mur (Stmk). Die Arbeiten des 1. Erkundungsstollenabschnittes Innsbruck–Ahrental des Brenner-Basistunnels konnten abgeschlossen und im November 2013 mit dem nächsten Bauabschnitt des Zufahrtsstollens Wolf/Steinach begonnen werden. In Italien startete der Ausbruch der Haupttunnel. Ebenfalls im November 2013 starteten die Arbeiten am dritten – in Kärnten gelegenen – Baulos des Koralmtunnels (KAT 3), von wo aus ab Jänner 2014 die beiden Tunnelröhren in Richtung Steiermark vorgetrieben werden. Mit Fahrplanwechsel wurde mit der Eröffnung der Haltestelle Liefering (S) der Ausbau des Westasts des Salzburger S-Bahn-Systems – und damit der Ausbau des Abschnitts Salzburg–Freilassing – auf österreichischer Seite abgeschlossen.

Projekt	Investitionen 2013	Voraussichtliche bzw. erfolgte Fertigstellung
Bahnhofsum- und Neubauten		
Hauptbahnhof Wien (inkl. Südtiroler Platz) ¹	146,6	2012/15
Salzburg Hauptbahnhof	23,4	2014
Graz Hauptbahnhof ²	26,1	2015
Haltestelle Hausfeldstraße ²	1,0	2013
Bahnhof Attnang-Puchheim ²	12,1	2014
Bahnhof Bruck/Mur ²	10,3	2013
Bahnhof Zeltweg	13,3	2014
Großraum Wien		
Verbindung Ostbahn-Flughafenbahn	16,8	2014
Donauachse		
St. Pölten – Loosdorf (Güterzugumfahrung) ²	59,5	2017
Lückenschluss Ybbs – Amstetten ⁴	53,8	2015
Ostefahrt Linz Hbf	23,0	2018
Nahverkehr Salzburg – Streckenausbau Freilassing ⁵	11,1	2013/15*
Lambach – Breitenschützing	4,2	2013
Pontebbanaachse		
Pottendorfer Linie (Blumental-Münchendorf)	0,6	2018
Gloggnitz-Mürzzuschlag: Semmering Bestandsstrecke	11,2	2014
Semmering – Basistunnel neu	57,0	2024
Koralmbahn Graz – Klagenfurt	242,0	2023
Pyhrn-Schober-Achse		
Wels – Passau ³	12,6	2019
Brennerachse		
Viergleisiger Ausbau Unterinntal (Kundl/Radfeld - Baumkirchen) ⁶	50,0	2012/14*
Brenner Basistunnel	4,3	2026
Arlbergachse		
Rheintalkonzept ³	13,3	2016
St. Margrethen-Lauterach	23,7	2017/18
Programme		
Lärmschutz	8,1	
Park & Ride	9,8	
Tunnelsicherheit	1,3	
Eisenbahnkreuzungen	23,1	
Reinvestitionen in das Schienennetz	580,0	
Sonstige (inkl. immaterielle Vermögenswerte)	466,8	
Gesamt Rahmenplan- und sonstige Investitionsprojekte	1.905,0	

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. deutscher Abschnitt (DB-Maßnahmen): geplant bis vsl Ende 2015

⁶ Innbetriebnahme Unterinntal im Jahr 2012 erfolgt, Restarbeiten bis 2014

B.7. Strategie

Mit dem Programm FIT 2015 wurde im Jahr 2010 das klare Ziel der ÖBB-Strategie für die nächsten Jahre formuliert: ein wirtschaftlich nachhaltig aufgestellter ÖBB-Konzern. Dieser Weg wurde in den letzten Jahren konsequent verfolgt und auch im Jahr 2013 mit klaren strategischen Maßnahmen in allen Konzernbereichen hinterlegt.

Rahmenbedingungen und Herausforderungen

Neben den im Kapitel B1 und B2 ausführlich beschriebenen Bedingungen des gesamtwirtschaftlichen Umfelds stellen internationale Entwicklungen weiterhin Herausforderungen für das Unternehmen ÖBB dar. Weltweite Krisen wirken über die Marktentwicklung der Güterverkehre ebenso wie Urbanisierung und soziale wie ökologische (Verhaltens-) Änderungen auf das Mobilitätsverhalten der Kundinnen und Kunden des Unternehmens. Unter diesen Rahmenbedingungen wurde das Bemühen verstärkt, den ÖBB-Konzern kontinuierlich, aktiv und erfolgreich zu einem modernen, innovativen und nachhaltig wirtschaftlich stabilen Unternehmen zu entwickeln.

Europäische Vorgaben und nationale Gesetzgebung fördern die sukzessive Marktliberalisierung in Österreich; dies zeigt sich in der stetigen Zunahme an Drittanbietern im Schienengüterverkehr wie auch in der Etablierung eines Mitbewerbers im Personenfernverkehr. Ziel des ÖBB-Konzerns ist, das System Bahn zu attraktivieren und somit eine Zunahme des Schienenpersonenverkehrs in Österreich und des Güterverkehrs im Heimmarkt und in den CEE-Ländern zu erreichen.

Außer den angeführten äußeren Rahmenbedingungen gibt es auch innerhalb des Unternehmenssystems ÖBB nach wie vor Herausforderungen, die besonderer Anstrengungen bedürfen: Verbesserung der Kostenstruktur, Erhöhung der Investitionsfähigkeit durch Steigerung des Eigenkapitals, Optimierung des bedarfsgerechteren Personaleinsatzes, Erhöhung der Usability und Informationsqualität des ÖBB-Angebotes.

Strategie und Strategieumsetzung

Dem Ziel, die Kapitalkosten zu verdienen, einen großen Schritt näher

Nachdem der ÖBB-Konzern bereits in den Vorjahren positiv bilanzierte und damit ein wesentliches strategisches Teilziel erreicht wurde, führte der Konzern den erfolgreichen Weg auch 2013 fort. Der Erfolg zeigt sich in einem deutlich positiven Geschäftsergebnis und bringt die ÖBB dem Ziel, 2015 die Kapitalkosten zu verdienen, ein großes Stück näher.

Kundenorientierung konsequent verbessert

Ergänzend zu den quantitativen finanziellen Zielen wurde die Kundenorientierung konsequent weiterverbessert. Die positive Entwicklung der ÖBB spiegelt sich auch durch eine weitere Steigerung des Markenwertes des Unternehmens und durch die Verleihung einer Vielzahl von Auszeichnungen (z.B. für das Projekt zur integrierten Mobilität „eMorail“, für die unternehmensweite Kommunikationsmaßnahme „Rail Tour“ und die „Lovestorm“-Initiative zur Unterstützung von Obdachlosen im Winter).

Bahn als zentrales Element der Mobilität wird auch durch externe Studien bestätigt

Der positive Trend in den Entwicklungen der ÖBB bzw. die Sinnhaftigkeit der Bahn als zentrales Element der Mobilität wird auch durch externe Studien bestätigt. Eine Studie bezüglich des „Ökonomischen Fußabdrucks des Systems Bahn“, erstellt vom Economica-Institut für Wirtschaftsforschung im Auftrag der Industriellenvereinigung, bestätigt die Nachhaltigkeit der von den ÖBB im Auftrag des Eigentümers Republik Österreich getätigten Investitionen und damit die Effizienz des Systems Bahn. 54.000 Menschen finden im Bahnsektor Beschäftigung, erwirtschaften einen Umsatz von 8,4 Mrd. EUR und schaffen 4,1 Mrd. EUR an Bruttowertschöpfung. Die Investitionen der ÖBB-Infrastruktur von jährlich etwa 2 Mrd. EUR schaffen und sichern Jahr für Jahr 24.000 Arbeitsplätze und tragen 0,6% zum heimischen Bruttoinlandsprodukt bei.

Vertiefung und Weiterentwicklung der Konzernstrategie

Strategische Initiativen im Konzern

Aufsetzend auf die Konzernstrategie und die Geschäftsfeldstrategien wurde 2013 der Fokus auf Strategieumsetzung und Komplementierung der Funktionalstrategien gelegt. Folgende Schwerpunkte standen im Mittelpunkt:

- Effizienzsteigerung durch Prozess- und aufbauorganisatorische Initiativen im Infrastrukturbereich
- weitere Detaillierung der strategischen Aussagen und
- Formulierung von strategischen Top-Down-Zielvorgaben für den Budgetprozess

Konzerninitiativen zur Organisations- und Personalentwicklung

Im Jahr 2013 wurde ein Zusammenlegen aller Prozesse des Rechnungswesens und der Abrechnungsprozesse zum Konzernbereich „Financial Services“ abgeschlossen.

Es wurde ein Effizienzsteigerungsprogramm im Overheadbereich durch Prozessoptimierung abgeschlossen.

Im Herbst 2013 wurde eine konzernweite Mitarbeiterbefragung durchgeführt, die eine Beteiligung von über 46% brachte. Die Gesamtergebnisse wurden veröffentlicht und ein Prozess zur konsequenten Kommunikation und Ableitung von Maßnahmen initiiert.

Sonstige konzernübergreifende Initiativen

Im abgelaufenen Jahr wurden konzernweit die Bemühungen um einen Integrierten Taktfahrplan (ITF) verstärkt. Als Zielsetzungen wurden „mehr Takt“, „mehr Tempo“ und „mehr Angebot“ formuliert. Dies bedeutet für die KundInnen der ÖBB im Detail:

- Flächendeckende Anschlussknoten im Fernverkehr als Basis für optimale Verknüpfung mit dem Nahverkehr
- Optimierung der Taktknoten im Nahverkehr und der Schnittstelle Bahn/Bus
- Reduktion der Fahrzeiten auf der Ost-West-Achse (bis 2016 umfassend umgesetzt) und auf der Nord-Süd-Achse (vollständige Umsetzung bis 2025)
- Im Fernverkehr werden alle nationalen Achsen im Stundentakt bedient
- Der Nahverkehr fährt grundsätzlich im Stundentakt, auf wichtigen Netzen in kürzeren Intervallen

Weiters wurden die Initiativen zur Verbesserung der Markt und Wirtschaftlichkeit und Initiativen zur Optimierung von Systemen und Innovationen konsequent umgesetzt und vertiefende Programme gestartet (beispielhaft: Produktionsoptimierung, Einkaufsoffensive, IT-Kostenstruktur, integrierte multimodale Mobilität, europäisches Eisenbahnverkehrsleitsystem ETCS, Energiesparen u.v.m.).

Strategische Grundausrichtung der ÖBB-Infrastruktur AG

Die ÖBB-Infrastruktur AG legt ihren Fokus klar auf ihr Kerngeschäft, nämlich die Bereitstellung von Anlagen und die Betriebsführung auf dem ÖBB-Schiennetz. In der strategischen Umsetzung baut der Teilkonzern auf die beiden Eckpfeiler „Kosten- und Marktstrategie“:

Markt- und Kostenstrategie

Die Markt- und Kostenstrategie stellen den Weg zur Erreichung der Vision dar.

Kostenstrategie: Konzentration auf das Kerngeschäft

Die Konzentration auf das Infrastruktur-Kerngeschäft zielt darauf ab, das Infrastrukturangebot dort zu fokussieren, wo nachhaltig Schieneninfrastruktur adäquat ist.

Die Optimierung der Wertschöpfung war ein wesentliches Element der Strategieerarbeitung und wurde im Jahr 2013 weiter detailliert und operationalisiert. Produkte und Leistungen, welche nicht mit dem Kerngeschäft kompatibel sind, werden mittel- bis langfristig nicht mehr angeboten bzw. im Konzern neu organisiert.

Marktstrategie: Zielnetz 2025+

Die Langfriststrategie der ÖBB-Infrastruktur AG ist im „Zielnetz 2025+“ dargestellt. Das Zielnetz 2025+ hat als langfristige Infrastrukturstrategie die Einführung eines integrierten Taktfahrplans sowie die Beseitigung von erwartbaren Kapazitätsengpässen im Netz zum Ziel.

Das Zielnetz bildet ein konsistentes Gesamtkonzept und umfasst auf der Grundlage von genauen Marktanalysen und langfristigen Nachfrageprognosen (Verkehrsprognose des BMVIT)

- die Strategie zur Entwicklung des ÖBB-Streckennetzes samt Bahnhöfen auf Basis von Systemadäquanz-Kriterien
- die Strategie für Betriebsführungszentralen und die Umsetzung des European Train Control Systems (ETCS) im ÖBB-Streckennetz
- die Strategie zur Umsetzung der Programme zur Erfüllung gesetzlicher Vorgaben (Tunnelsicherheit, Barrierefreiheit, Lärmschutz)

Das Zielnetz ist eine leistungsfähige Infrastruktur, die sich an der künftigen Nachfrage ausrichtet (Verkehrsprognose 2025+). Gleichzeitig ist das Zielnetz die Grundlage für ein hochwertiges Verkehrsangebot (Taktverkehr) und ermöglicht mehr Verkehrsverlagerung auf die Schiene.

B.8. Sonstige wichtige Vorgänge und Ausblick

Trotz wenig positiver gesamtwirtschaftlicher Prognosen (siehe Kapitel B1 und B2) hält der ÖBB-Konzern an seinem Gesundungskurs fest. Die seit dem Jahr 2011 laufenden Sanierungs- und Strategieinitiativen setzen auf Nachhaltigkeit in allen Bereichen der ÖBB.

Im Fokus bleibt weiterhin die Konzentration auf das Kerngeschäft, das unter effektivem wie wirtschaftlichem Einsatz der vorhandenen Ressourcen ein optimales Angebot zur Verfügung stellen soll. Nur so kann gewährleistet werden, dass die ÖBB sich auch auf einem zunehmend liberalisierten Markt bewähren kann.

Die Anstrengungen in den Kerndienstleistungen werden in den nächsten Jahren strategisch ergänzt durch verstärktes Engagement in innovativen Projekten. So wollen sich die ÖBB durch laufende Initiativen wie eMorail und SMILE als ganzheitlicher Mobilitätsanbieter positionieren, der die gesamte Kette an Mobilitätslösungen anbieten kann.

Darüber hinaus besteht ein hoher Anspruch an das Management, Prozesse und Abläufe innerhalb des Unternehmens zu optimieren und stets auf die Wirtschaftlichkeit aller Initiativen zu achten, um das Ergebnis weiter zu verbessern.

Im Mittelpunkt des Erfolgs stehen alle MitarbeiterInnen der ÖBB, und daher stehen diese ebenfalls im Fokus strategischer Bemühungen. Der Dialog des Managements mit den KollegInnen wird in den nächsten Jahren intensiviert und das verhaltensorientierte Weiterentwickeln der Unternehmenskultur im Sinne der beschriebenen Erfolgskriterien verstärkt.

Team-Ziel-Dialog (TZD)

Für die kaskadenartige Ableitung der Ziele zur Umsetzung der Unternehmensstrategie wurde im ÖBB-Konzern die TZD (Team-Ziel-Dialog)-Methode implementiert. Dabei werden in moderierten Meetings mit allen betroffenen Führungskräften die Beiträge festgelegt, welche die jeweiligen Organisationseinheiten zur Erreichung der Unternehmensziele beisteuern werden.

Die TZD-Systematik wurde im November 2012 implementiert und wird weiterhin fortgesetzt. Es werden ausgehend von einem Top TZD, die Beiträge der Bereiche zur Umsetzung der Unternehmensstrategie und zur Erreichung der Ziele mit dieser Methodik erarbeitet.

Meilensteine und konkrete Zielsetzungen 2014

In der organisatorischen Entwicklung der Infrastruktur ist für 2014 eine weitere Verschlankung und Effizienzsteigerung der Organisation durch Pooling der technischen Kapazitäten und durch ein optimiertes Anforderungsmanagement geplant.

Weitere Intensivierung der Marketingoffensive „Jahre der KundInnen“.

In den Ausbauaktivitäten der Schieneninfrastruktur sind 2014 folgende Schwerpunkte vorgesehen:

- Weiterführung des viergleisigen Ausbaus der Weststrecke (z.B. Lückenschluss Ybbs-Amstetten, Güterzugumfahrung St. Pölten)
- Weiterer Ausbau der Südstrecke (z.B. Semmering-Basistunnel neu und Koralmbahn)
- Nahverkehrsvorhaben in Ballungszentren und Bahnhofsbauten; insbesondere (Teil-) Inbetriebnahme Hauptbahnhof Wien
- Übergabe von Strecken an das Land OÖ (z.B. Lambach-Haag am Hausruck, Attnang/P.-Schärding)/ Übergabe Linzer Eisenbahnbrücke an Linz AG

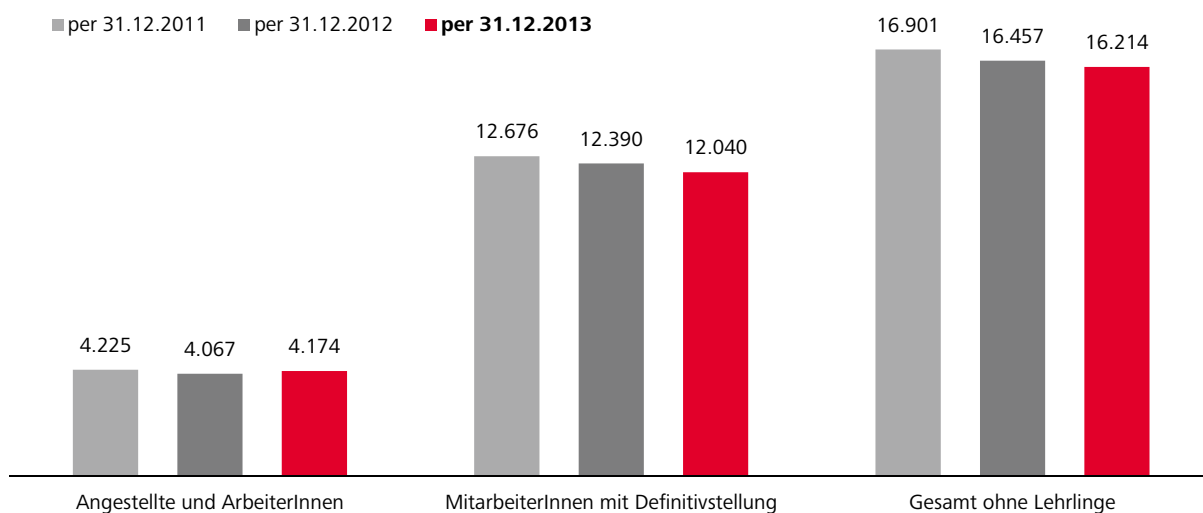
Die geplanten Maßnahmen sollen 2014 in die Erreichung folgender Zielsetzungen münden:

- Steigerung der ÖBB-Gesamtpünktlichkeit auf 96,6%
- Reduktion der Langsamfahrstellen im Kernnetz auf 2.400 km²/h
- Substanzuelle Verbesserung der Kundeninformation (89 im Regel-, 70 im Abweichungsfall bei einer möglichen Maximalpunktezahl von 100 lt. Karmasin-Umfrage)
- Steigerung der Sicherheit (2,9 – diese Kennzahl setzt sich aus definierten betrieblichen Vorfällen zusammen und wird mit gefahrenen Zugkilometern normiert, wobei ein Betrachtungszeitraum von zwölf Monaten zugrunde liegt – Anzahl der definierten Vorfälle in Relation zu den gefahrenen Zugkilometern)

C. PERSONALBERICHT

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

Die Mitarbeiterstruktur im ÖBB-Infrastruktur-Konzern



Struktur der MitarbeiterInnen	31.12.2013	31.12.2012	Veränderung		Durchschnitt	
			Stichtag	in %	2013	2012
Angestellte und ArbeiterInnen	4.174	4.067	107	3%	3.992	4.158
MitarbeiterInnen mit Definitivstellung	12.040	12.390	-350	-3%	12.129	12.509
Gesamt aktive MitarbeiterInnen	16.214	16.457	-243	-1%	16.121	16.667
Lehrlinge	1	2	-1	-50%	1	3
Gesamt mit Lehrlingen	16.215	16.459	-244	-1%	16.122	16.670

Der Personalstand des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns sank im Berichtsjahr auf 16.215 MitarbeiterInnen. Rd. 74% des Personalstands entfielen auf MitarbeiterInnen mit Definitivstellung. Das Durchschnittsalter im ÖBB-Infrastruktur-Konzern lag bei rd. 45,2 Jahren (Vj: rd. 44,5 Jahre). Der Frauenanteil betrug 7,0% (Vj: 7,1%). Die Ausbildung der Lehrlinge erfolgt zentral über die ÖBB-Shared Service Center GmbH. Zum 31.12.2013 wurden in der ÖBB-Shared Service Center GmbH für den ÖBB-Infrastruktur-Konzern 1.329 Lehrlinge ausgebildet.

Aus- und Weiterbildung

ÖBB akademie

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 14 Lehrgängen der Semester 2012/2013 schlossen im Herbst des vorliegenden Geschäftsjahres ihre Weiterbildung ab. Ab dem Geschäftsjahr 2014 starten weitere 15 unterschiedliche Lehrgänge.

Im September 2013 startete im Bereich der ÖBB akademie das dritte Programm „trainees für mobilität“ mit 15 UniversitätsabsolventInnen. Der „ÖBB Nachwuchs“ lernt im Rahmen von Job Rotation, österreichweiten Exkursionswochen, Schnuppertagen bei ausgesuchten Kooperationspartnern, Kamingsgesprächen mit Vorständen und GeschäftsführerInnen u.v.m. den Konzern und seine breite Arbeitswelt kennen.

Fachausbildungen

Die Angebote der Fachausbildung gestalteten sich 2013 sehr vielschichtig und reichen von Brandschutz- und Ersthelferschulungen über SAP- Schulungen bis hin zu Fahrsicherheitstrainings.

Die Personalentwicklung sorgt mit fachspezifischen Ausbildungen für die Aufrechterhaltung und die optimale Abwicklung des Eisenbahnbetriebs. In diesem Kontext geht es u.a. um gesetzlich vorgeschriebene Aus- und Weiterbildung. Ein breites Spektrum an Ausbildungen im Bereich Sozial- und Methodenkompetenz rundet das Portfolio ab.

Talentmanagement

Seit 2012 umfasst das Talentmanagement des Konzerns zwei bedeutende Themenfelder: die Nachfolgeplanung und die Talenteentwicklung.

Im Geschäftsjahr 2013 endete das erste konzernübergreifende Weiterbildungsprogramm – speziell für junge MitarbeiterInnen. Der Fokus wurde im Rahmen des Programms „talents for action“ auf Innovation gerichtet. Die TeilnehmerInnen bauten Prozess- Know-how auf und lernten, Service Design als Problemlösungsmethode einzusetzen.

Die Nachfolgeplanung wurde 2013 von der Planung in die Umsetzung übernommen und der erste Durchgang gestartet. In diesem Zusammenhang setzte ÖBB psychologie & recruiting eine umfassende Potenzialanalyse um. Persönliche Feedbackgespräche mit den ÖBB-NachfolgerInnen rundeten die Initiativen ab.

Employer Branding

Das ÖBB-Employer Branding Team organisierte im Jahr 2013 insgesamt zehn Recruitingmessen, vier davon für AkademikerInnen und sechs für Lehrlinge. Als Hauptzielgruppe bei den Messeveranstaltungen 2013 wurden potenzielle Lehrlinge ebenso wie Studierende technischer und betriebswirtschaftlicher Fachrichtungen angesprochen.

Die Kooperationen mit dem TU Career Center und dem Zentrum für Berufsplanung (ZBP) der Wirtschaftsuniversität Wien wurden fortgeführt und um eine Kooperation mit WU Top League erweitert. Die ÖBB haben im Rahmen der CAREER'S BEST RECRUITERS Studie in der Branche „Transport und Verkehr“ den 3. Platz erreicht und das silberne Siegel erhalten. „Career's Best Recruiters“ ist eine jährlich durchgeführte Studie der GPK Event- und Kommunikationsmanagement GmbH mit dem Wissenschaftsministerium. Bei der jährlichen „The Best To Start“-Kampagne vom Job- und Karrierenetzwerk absolventen.at belegten die ÖBB 2013 den 2. Platz.

Darüber hinaus wurden die ÖBB im Rahmen des jährlichen Universum Student Survey Austria zu den Top 50 der attraktivsten Arbeitgeber Österreichs gewählt. Im Bereich Technik/IT konnte sich die ÖBB um 16 Plätze verbessern und liegt nun auf Platz 11. Bei den WirtschaftsstudentInnen sind die ÖBB unter den besten 50. Jedes Jahr erhebt das Beratungsunternehmen Universum bei österreichischen Studierenden deren Karriereziele. Über 5.000 Studierende im Alter von durchschnittlich 24 Jahren nahmen 2013 an der auf Österreich maßgeschneiderten Studie teil.

Gleichstellung im ÖBB-Konzern

Das Unternehmen ÖBB verfolgt eine aktive Gleichstellung von Frauen und Männern. Seit 01.07.2011 hat der ÖBB-Konzern eine Gleichstellungspolicy. Die Ziele: Sicherstellung von Gleichbehandlung ohne Ansehen des Geschlechts, des Alters, der Ethnie, der sexuellen Orientierung, einer Behinderung; Förderung der Chancengleichheit und besseren Vereinbarkeit von Beruf und Betreuungspflichten durch spezielle Programme.

Die Policy sieht eine Institutionalisierung der Gleichbehandlung vor. Zehn regionale Gleichstellungsbeauftragte begleiten und unterstützen KollegInnen, wenn diese sich gegenüber dem anderen Geschlecht übervorteilt und ungerecht behandelt fühlen. Ein Gleichstellungsgremium arbeitet spezielle Programme aus. Seit 01.12.2011 hat der ÖBB-Konzern eine Diversity-Beauftragte.

Um den Anteil der Frauen im Unternehmen zu heben und die Vielfalt zu stärken, wurden in der Diversity Charta 2020 konkrete Gleichstellungsziele formuliert. Die Gleichstellungsziele 2020 umfassen:

- Kontinuierliche Erhöhung des Anteils der Frauen bei Neubesetzungen von Führungspositionen auf 20%
- Kontinuierliche Erhöhung der Frauenanteils bei Neuaufnahmen auf 20%
- Kontinuierliche Erhöhung des Frauenanteils bei der Lehrlingsausbildung auf 20%
- Kontinuierliche Erhöhung des Frauenanteils bei den Weiterbildungsprogrammen der ÖBB akademie auf 25%
- Kontinuierliche Erhöhung des Frauenanteils in den Aufsichtsräten der ÖBB-Inland AGs und GmbHs auf 25%
- Monitoring der Gleichstellungsziele in Quartal-Reportings und Veröffentlichung im Geschäftsbericht

Die Gleichstellungsziele werden quartalsweise evaluiert und in Controlling-Berichten dem verantwortlichen Top-Management zur Überprüfung und Weiterentwicklung der geeigneten Maßnahmen zur Verfügung gestellt.

Ein Bündel an Maßnahmen unterstützt die Umsetzung der Gleichstellungsziele. Dazu zählen u.a. gezieltes Recruiting insbesondere von weiblichen Lehrlingen, Frauenplätze bei Ausbildungsprogrammen der ÖBB akademie, Laufbahnworkshops für Frauen aus dem gesamten ÖBB-Konzern, der Aufbau eines ÖBB-Frauennetzwerkes, Aufnahme der Chartaziele in die Team-Ziel-Dialoge und Leistungsvereinbarung, Seminare zum Gleichbehandlungsgesetz sowie Qualifizierungsangebote in Gender&Diversity Management für Führungskräfte.

Sozialleistungen

Der ÖBB-Konzern bietet seinen MitarbeiterInnen folgende freiwillige Sozialleistungen an: Urlaubsangebote in Ferienhäusern und Ferienwohnungen, Fahrtbegünstigung im In- und Ausland, Unterstützungsleistungen im Falle schwerer Arbeits- und Wegunfälle oder sonstiger Notlagen, Unterstützung bei der Wohnungssuche und Unterstützung von Sport- und Kulturaktivitäten.

Gesundheitsmanagement

Ziel ist der Erhalt und die Förderung der Arbeitsfähigkeit und Gesundheit der ÖBB-MitarbeiterInnen.

Die ÖBB-Gesundheitsstrategie wurde gemeinsam mit den GesundheitsmanagerInnen der Konzerngesellschaften und den VertreterInnen des Kooperationspartners der Versicherungsanstalt für Eisenbahnen und Bergbau (VAEB) weiterentwickelt. Diese sieht in den kommenden Jahren die Erweiterung des bestehenden Gesundheitsmanagements um ein Präsenzmanagement sowie eine betriebliche Wiedereingliederung vor.

Die betriebliche Wiedereingliederung, die stufenweise im ÖBB-Konzern implementiert wird, hat zum Ziel, erkrankte und/oder verunfallte MitarbeiterInnen bei der Erlangung ihrer Arbeitsfähigkeit zu unterstützen und in den Arbeitsprozess zu integrieren. 2011 bzw. 2012 wurden Pilotprojekte in der ÖBB-Technische Services GmbH, ÖBB-Infrastruktur AG, sowie im 2. Halbjahr 2013 Pilotprojekte in den Konzerngesellschaften ÖBB-Personenverkehr AG, ÖBB-Postbus GmbH, Rail Cargo Austria AG und ÖBB-Produktion GmbH gestartet. Ein konzernweiter Roll Out ist nach einer entsprechenden Evaluierungsphase frühestens 2015 vorgesehen.

Vermittlungsservice

Als personalwirtschaftliches Instrument zur Steuerung des regionalen und überregionalen gesellschaftsübergreifenden Personalausgleichs unterstützt das Vermittlungsservice die Umsetzung der Konzern-HR-Strategie durch Entlastung des Personalaufwandes, indem Neuaufnahmen hintangehalten werden bzw. durch den produktiven Einsatz verfügbarer Mitarbeiterkapazitäten.

MitarbeiterInnen, die in ihrem bisherigen Bereich aufgrund organisatorischer Rationalisierungs-, und Umstrukturierungsmaßnahmen oder entsprechender Leistungsrücknahmen sowie aufgrund arbeitsmedizinisch festgestellter Untauglichkeit nicht mehr beschäftigt werden können, werden im Vermittlungsservice betreut, erforderlichenfalls entsprechend qualifiziert und vermittelt.

D. IMMOBILIENMANAGEMENT

Mit rund 25.000 Liegenschaften und einer Gesamtgrundfläche von ca. 197 Millionen Quadratmetern sind die ÖBB einer der größten Immobilieneigentümer Österreichs. Die ÖBB-Immobilienmanagement GmbH – eine hundertprozentige Tochter der ÖBB-Infrastruktur AG – agiert als professioneller gesamtheitlicher Immobilien-Dienstleister primär innerhalb des ÖBB-Konzerns aber auch am Drittmarkt.

Sie entwickelt nicht betriebsnotwendige Liegenschaften und betreut ein umfassendes Portfolio von rund 5.000 Gebäuden sowie mehr als 1.100 Bahnhöfen und Haltestellen über ihren gesamten Lebenszyklus. Die ÖBB-Immobilienmanagement GmbH war auch 2013 ein wesentlicher Ertragsbringer für den ÖBB-Konzern. Diese Erfolge wurden hauptsächlich durch nachhaltige Vermietung oder Verpachtung von Flächen und Objekten sowie durch effiziente Projektentwicklung und Verwertung in den Ballungszentren erzielt.

Die Abwicklung des umfassenden Leistungsspektrums erfolgt über die Bereiche Projektentwicklung, Verwertung und Portfoliomanagement sowie Stations- und Liegenschaftsmanagement. Rund 760 MitarbeiterInnen sorgen österreichweit in der Zentrale in Wien und in weiteren fünf Regionen für die professionelle und effiziente Abwicklung aller Tätigkeiten.

Geschäftsfelder der ÖBB-Immobilienmanagement GmbH

Projektentwicklung

Weitläufige innerstädtische Flächenreserven sind auf Grund ihrer Größe und Lage für die Stadtentwicklung von zentraler Bedeutung. Areale wie etwa rund um den zukünftigen Hauptbahnhof Wien, dem ehemaligen Frachtenbahnhof Wien Nord und dem durch die Übersiedlung nach Inzersdorf zukünftig frei werdenden Nordwestbahnhof haben aufgrund ihrer Lage größte städtebauliche Relevanz. Sie werden gemeinsam mit den zuständigen Fachabteilungen schrittweise einer stadt-affinen Nutzung wie z.B. Wohnen, Büro, Dienstleistungen oder Bildungseinrichtungen zugeführt. Die ÖBB-Immobilienmanagement GmbH deckt dabei das gesamte Spektrum der Entwicklung einer Immobilie ab. Die Leistungen umfassen Machbarkeitsstudien, Standortkonzepte für großflächige Standorte, Nutzerkonzepte für einzelne Parzellen, Freimachungsmanagement, Begleitung der Errichtung, Projektsteuerung, Bauherrenvertretung und Verwertung.

Verwertung und Portfoliomanagement

Die MitarbeiterInnen der Verwertung wickeln den Verkauf, die Vermietung oder Verpachtung unserer Gebäude und Grundstücke inklusive aller dazugehörigen Koordinationsprozesse ab. Die ÖBB-Immobilienmanagement GmbH agiert dabei im Sinne eines professionellen Immobiliendienstleisters als Immobilienmakler am Markt. Im Angebotsportfolio stehen einerseits Immobilien, die für den Eisenbahnbetrieb nicht mehr notwendig sind, andererseits gewinnen durch die österreichweite Bahnhofsoffensive die Bahnhöfe und ihr Umfeld als Immobilienstandort enorm an Bedeutung. Die neuen Bahnhöfe entwickeln sich zunehmend als multifunktionale urbane Knotenpunkte und präsentieren sich als optimale Standorte für Handel, Dienstleistung und Gastronomie.

Das Portfoliomanagement sorgt für die systematische Planung, Steuerung und Kontrolle des Immobilienbestandes. Zukunftspotenziale der Immobilien werden identifiziert und Handlungsempfehlungen gegenüber den Eigentümern zur Steigerung der Portfolioerträge formuliert. Die jeweilige Teilportfoliostrategie dient sowohl als Impulsgeber als auch als wesentliches Steuerungsinstrument für die operativen Einheiten, welche mit der Umsetzung der gewählten Strategien beauftragt werden.

Stations- und Liegenschaftsmanagement

Das Stations- und Liegenschaftsmanagement sorgt für die ganzheitliche Bewirtschaftung der bebauten und unbebauten Liegenschaften. Dazu zählen unter anderem Gebäude, Bahnsteige, Bahnhofsvorplätze und Zuwegungen. Als ganzheitlicher Immobiliendienstleister optimiert die ÖBB-Immobilienmanagement GmbH nachhaltig die komplette Werterhaltung und -entwicklung des Immobilienbestandes nach betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkten.

Bei den Verkehrsstationen steht die Kundenfreundlichkeit ganz besonders im Mittelpunkt. Im Rahmen des Stationsbetriebs werden ein gepflegtes Erscheinungsbild und eine serviceorientierte Ausstattung der Verkehrsstationen gewährleistet. Im Rahmen der Verwaltung gehören neben der professionellen Mieterbetreuung auch Leerstandsmanagement und Flächenoptimierung zu den Aufgaben. Als serviceorientierter technischer Dienstleister sorgt die ÖBB-Immobilienmanagement GmbH für die nachhaltige Funktionsfähigkeit, Verfügbarkeit und Werterhaltung der zu betreuenden Immobilien und technischen Anlagen. Ziel ist die Verbesserung der Qualität und Optimierung der Lebenszykluskosten. Das Leistungsspektrum umfasst die Durchführung von dokumentierten Bauzustandsbeurteilungen bei Hochbauten und Anlagen, Brandschutzbegehungen sowie Wartungen, gesetzliche Prüfungen und Störungsbehebungen im Bau- und Haustechnikbereich.

E. FORSCHUNGSBERICHT

Derzeit laufen rund 60 Forschungs- und Entwicklungs-Projekte aus den unterschiedlichsten Infrastrukturbereichen, zwei Beispiele dafür sind:

Loponode Proof-of-Concept

Dieses Projekt befasst sich mit einer Technologie, die es in der Zukunft ermöglichen soll, Informationen drahtlos und sicher zu verbreiten. Im Einsatz befindet sich eine Koordinationsmiddleware, mit deren Hilfe auf einfache Weise verschiedenste Systemkonfigurationen und Szenarien gestaltet werden können, ohne die Hardware zu verändern. Diese Koordinationsmiddleware in Verbindung mit Low Power Nodes ermöglicht eine redundante Datenkommunikation für verschiedene Use-Cases. Der Use-Case Eisenbahnkreuzung dient als Basis, um die softwaretechnischen Herausforderungen und die Machbarkeit darzustellen und Lösungen in Labor und Feld zu zeigen.

Der Wiener Bogen® – eine revolutionäre österreichische Entwicklung zur Gleistrassierung

Der Wiener Bogen® stellt eine neue Methode für eine optimierte und nachhaltige Trassierungsgeometrie für Bahngleise dar. Das bedeutet mehr Komfort für die Fahrgäste und niedrigere Kräfte und damit niedere Abnutzung der Gleise. Somit wird weniger Wartung notwendig, was wiederum eine Kostenersparnis ergibt. Die Bahntrassen sind sehr langlebige Infrastrukturanlagen. Die richtige Trassenplanung hat erhebliche Auswirkungen auf die Erhaltungskosten der Infrastruktur im Bereich der Bögen als auch für die Schienenfahrzeuge für viele Jahre.

F. UMWELTBERICHT

Das Umweltmanagement verantwortet die unternehmensweite Umsetzung der gesetzlichen Auflagen wie z.B. des Abfallwirtschaftsgesetzes, ist flächendeckend eingerichtet und stellt u. a. den Abfallbeauftragten, den Gefahrgutbeauftragten und den Nachhaltigkeitsmanager. Es initialisiert und koordiniert Umweltprojekte bzw. unterstützt andere Organisationseinheiten bei der Umsetzung ihrer Projekte.

Energiemanagement

Einen wesentlichen Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz innerhalb der ÖBB-Infrastruktur AG leistet der Geschäftsbereich Energie. 92% des Bahnstrombedarfs werden aus erneuerbaren Energieträgern bereitgestellt. Stromaufbringung aus Wasserkraft und gezielte Beschaffungsstrategien ermöglichen die hervorragende Ökobilanz des Schienenverkehrs in Österreich.

Seit 2012 haben Eisenbahnkunden die Möglichkeit, CO₂-freien Bahnstrom aus 100% erneuerbarer Energie zu beziehen. Alle vorgelagerten CO₂-Emissionen, die beim Bau und Betrieb der Kraftwerke und Bahnstromleitungen auftreten, werden durch Waldpflanzungen kompensiert.

Unter der Leitung des Geschäftsbereichs Energie wurde das im Jahr 2011 durch die ÖBB-Holding AG initiierte Projekt „Energiesparen im ÖBB-Konzern“ fortgeführt. Die Projektziele sind:

- Optimierung der energiesparenden Fahrweise von Zügen
- Senken des spezifischen Durchschnittsverbrauchs der ÖBB-Kfz-Flotte, der ÖBB-Postbus-Flotte und der ÖBB-Schienenfahrzeuge
- Etablierung eines ÖBB-weiten betrieblichen Energiemanagements
- Energie-Bewusstseinsbildung für alle ÖBB-MitarbeiterInnen
- Identifikation von energie- und klimarelevanten Kennzahlen
- Reduktion der Energiekosten und der CO₂-Emissionen

In das Projekt sind alle Gesellschaften und alle MitarbeiterInnen einbezogen. Nicht nur die SpezialistInnen, die den Energiebedarf im Straßen- und Schienenverkehr optimieren, leisten einen Beitrag. Alle MitarbeiterInnen können in ihrem Einflussbereich durch energiesparende Nutzung von Heizung, Beleuchtung, Geräten, etc. den Energiebedarf reduzieren und damit die Ökobilanz des gesamten Konzerns verbessern.

Ausschlaggebend für die CO₂-Vorteile des ÖBB-Schienenverkehrs ist der eingesetzte Strommix für den Betrieb der Züge: Rund 90% des Bahnstrombedarfs werden aus Wasserkraft, 2% aus anderen erneuerbaren Energieträgern und 8% aus Erdgas erzeugt. Der Strom, der die Züge antreibt, wird etwa zu 41% in den acht eigenen Wasserkraftwerken und zu 28% in vier Partnerwasserkraftwerken erzeugt. Weitere 31% werden aus dem öffentlichen 50 Hz-Netz bezogen und in fünf Umformer- und einem Umrichterwerk in 16,7 Hz-Bahnstrom umgewandelt. Und die ökologischen Ambitionen der ÖBB machen nicht auf der Schiene halt. Mit der Bahnhofsoffensive werden auch die neuen Bahnhöfe umweltfreundlich ausgestattet. So setzen die ÖBB beim Bau des Salzburger Hauptbahnhofs auf aktiven Klima- und Umweltschutz: Der neue Bahnhof ist künftig mit eigener Erdwärmeanlage geheizt und gekühlt. Erdwärme kann als Energiequelle zur Erzeugung von Wärme und Strom genutzt werden. Zu diesem Zweck wird dem Erdreich im Winter Wärme mittels Sonden und Wärmepumpe entzogen und dem Gebäude zugeführt. Im Sommer funktioniert es genau umgekehrt. Die Erdwärmeanlage am Salzburger Hauptbahnhof amortisiert sich innerhalb von acht Jahren und spart dann jährlich mehr als 100.000 Euro an Energiekosten. Rund 80% der Kühl- und 55% der Heizenergie des neuen Hauptbahnhofs werden dadurch abgedeckt.

Ein weiteres Vorzeigebispiel für Energieeffizienz wird der neue Wiener Hauptbahnhof sein: hier werden künftig 100% des Strombedarfs aus erneuerbaren Energiequellen (Wasser, Sonne, Erde, Wind) abgedeckt. Darüber hinaus werden 13% des Gesamtenergiebedarfs (Strom, Wärme, Kälte) mit Hilfe von Photovoltaik- und Geothermie-Anlagen direkt am Hauptbahnhof generiert. Durch die ökologische Energieversorgung am neuen Wiener Hauptbahnhof werden gesamt rund 4.200 Tonnen CO₂ pro Jahr eingespart.

G. BARRIEREFREIHEIT

Um das Reisen für Menschen mit Mobilitätseinschränkung angenehm, stress- und barrierefrei zu gestalten, setzen die ÖBB eine Fülle an Verbesserungen um. Als Grundlage dient der Etappenplan gemäß § 19 Bundes-Behindertengleichstellungsgesetz. Dieser Etappenplan wurde von Experten der ÖBB-Gesellschaften nach Gesprächen mit VertreterInnen der Behindertenorganisationen erstellt.

Der Abbau jener Barrieren, mit denen mobilitätseingeschränkte Menschen konfrontiert sind, erfolgt bis 2015. Die Evaluierung erfolgt mit VertreterInnen der mobilitätseingeschränkten Menschen, für die optimale Abstimmung der Maßnahmen untereinander.

Infrastruktur (Bahnhöfe)

Bis spätestens 2015 sollen alle Bahnhöfe ab einer Frequenz von 2.000 Reisenden pro Tag sowie die jeweils wichtigsten Bahnhöfe in Bezirksstädten ohne Hürden benutzbar sein. So werden österreichweit insgesamt 170 Verkehrsstationen vollständig barrierefrei gestaltet. An sogenannten interoperablen Strecken müssen Verkehrsstationen entsprechend dem Standard Technische Spezifikation Interoperabilität – Persons with Reduced Mobility (TSI-PRM) behindertengerecht ausgestattet werden. Höhepunkte bei der Umsetzung des Etappenplans stellen seit dem vergangenen Berichtsjahr die Teillinbetriebnahme des Salzburger Hauptbahnhofs, die Eröffnung der Bahnhöfe Wien Mitte, Leibnitz, Zeltweg, Schladming und Absdorf-Hippersdorf, die Umbauten in den Bahnhöfen Felixdorf, Lilienfeld, Spittal-Millstätter See, Perg und Straßhof, sowie die Baustarts bei den Bahnhöfen Hohenems und Lauterach dar. Darüber hinaus wurden bzw. werden Verkehrsstationen mit Liften und Blindenleitsystem ausgerüstet (z.B. Mistelbach, Gänserndorf, Deutsch-Wagram).

Website

Die konzernweite ÖBB-Webpage und das ÖBB-Reiseportal www.oebb.at (Relaunch erfolgte im September 2010) sind technisch und inhaltlich barrierefrei. Die anderen Gesellschaften des ÖBB-Konzerns werden ihre Webpages in den nächsten Jahren ebenfalls barrierefrei nachrüsten. Die Website www.hauptbahnhof-wien.at gilt als offizielles Referenzprojekt für die neuen, weltweiten Web-Content Accessibility Guidelines und hat als einziges deutschsprachiges kommerzielles Angebot unter den Referenzwebsites die Stufe AA erreicht.

H. KONZERNBEZIEHUNGEN

Muttergesellschaft ÖBB-Holding AG

Die Muttergesellschaft ÖBB-Holding AG ist eine Aktiengesellschaft nach österreichischem Recht. Der Sitz der Gesellschaft ist in der Wienerbergstraße 11, A-1100 Wien. Die Gründung und Errichtung der Gesellschaft erfolgte auf der Grundlage des § 2 Bundesbahnstrukturgesetz 2003. Die Gesellschaft ist in dem beim Handelsgericht Wien geführten Firmenbuch unter der FN 247642f eingetragen. Die ÖBB-Holding AG hält sämtliche Anteile der ÖBB-Infrastruktur AG und erbringt für die ÖBB-Infrastruktur AG und andere Konzerngesellschaften diverse Leistungen wie z.B. Marketing und Treasury-Leistungen. Diese Leistungen werden mittels Konzernumlage bzw. mittels Leistungsverrechnung an die Konzerngesellschaften verrechnet. Im Geschäftsjahr 2013 wurden dem ÖBB-Infrastruktur-Konzern rd. 14,3 Mio. EUR (Vj: rd. 15,3 Mio. EUR) verrechnet.

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

ÖBB-Personenverkehr AG

Aufgabe der ÖBB-Personenverkehr AG ist insbesondere die Beförderung von Personen, einschließlich der Erbringung gemeinwirtschaftlicher Leistungen sowie die Herstellung und das Betreiben aller hierzu notwendigen Einrichtungen und die Besorgung aller damit zusammenhängenden oder dadurch veranlassten Geschäfte sowie vor allem das Führen eines öffentlichen Personenverkehrs aufgrund von Tarifen und Fahrplänen. Im Geschäftsjahr 2013 wurden mit der Gesellschaft rd. 285,1 Mio. EUR (Vj: rd. 275,0 Mio. EUR) Gesamterträge erzielt. Dem ÖBB-Infrastruktur-Konzern wurden rd. 10,4 Mio. EUR (Vj: rd. 7,8 Mio. EUR) verrechnet.

Rail Cargo Austria AG

Die Rail Cargo Austria AG hat insbesondere die Beförderung von Gütern, einschließlich der Erbringung von gemeinwirtschaftlichen Leistungen sowie die Herstellung und das Betreiben aller hierzu notwendigen Einrichtungen und die Besorgung aller damit zusammenhängenden oder dadurch veranlassten Geschäfte sowie vor allem das Führen eines öffentlichen Güterverkehrs auf Grund von Tarifen zur Aufgabe. Mit der Rail Cargo Austria AG wurden im Geschäftsjahr 2013 Gesamterträge in Höhe von rd. 168,1 Mio. EUR (Vj: rd. 184,0 Mio. EUR) erzielt. Dem ÖBB-Infrastruktur-Konzern wurden von der Rail Cargo Austria AG rd. 2,0 Mio. EUR (Vj: rd. 2,9 Mio. EUR) verrechnet. Die Rail Cargo Logistics – Austria GmbH (vormals Express-Interfracht Internationale Spedition GmbH) ist eine Tochtergesellschaft der Rail Cargo Austria AG. Mit der Rail Cargo Logistics – Austria GmbH wurden rd. 0,9 Mio. EUR (Vj: rd. 2,2 Mio. EUR) Gesamterträge erzielt. Dem ÖBB-Infrastruktur-Konzern wurden von der Rail Cargo Logistics – Austria GmbH rd. 2,5 Mio. EUR (Vj: rd. 24,3 Mio. EUR) verrechnet. Darüber hinaus wurden bezogene Leistungen von der Rail Cargo Logistics – Austria GmbH in Höhe von rd. 0,2 Mio. EUR (Vj: rd. 6,5 Mio. EUR) als Investitionen aktiviert.

ÖBB-Produktion Gesellschaft mbH

Gemeinsame Tochtergesellschaft der ÖBB-Personenverkehr AG sowie der Rail Cargo Austria AG ist die ÖBB-Produktion Gesellschaft mbH („ÖBB-Produktion GmbH“). Aufgabe des Unternehmens ist insbesondere die Erbringung von Traktions- und Serviceleistungen für und im Zusammenhang mit anderen Eisenbahnunternehmen. Im Geschäftsjahr 2013 wurden mit der Gesellschaft rd. 211,4 Mio. EUR (Vj: rd. 222,3 Mio. EUR) Gesamterträge erzielt. Dem ÖBB-Infrastruktur-Konzern wurden rd. 14,6 Mio. EUR (Vj: rd. 16,4 Mio. EUR) verrechnet. Es wurden bezogene Leistungen in Höhe von rd. 9,6 Mio. EUR (Vj: rd. 12,6 Mio. EUR) aktiviert.

ÖBB-Technische Services-Gesellschaft mbH

Gemeinsame Tochtergesellschaft der ÖBB-Personenverkehr AG sowie der Rail Cargo Austria AG ist die ÖBB-Technische Services-Gesellschaft mbH („ÖBB-Technische Services-GmbH“). Aufgabe des Unternehmens ist insbesondere die Erbringung von Serviceleistungen für und im Zusammenhang mit Schienenfahrzeugen. Im Geschäftsjahr 2013 wurden mit der Gesellschaft rd. 19,4 Mio. EUR (Vj: rd. 28,0 Mio. EUR) Gesamterträge erzielt. Dem ÖBB-Infrastruktur-Konzern wurden rd. 24,4 Mio. EUR (Vj: rd. 20,9 Mio. EUR) verrechnet.

ÖBB-Shared Service Center GmbH

Die ÖBB-Shared Service Center GmbH erbringt als konzerninterne Servicegesellschaft vorwiegend standardisierte, administrative Dienstleistungen. Im Geschäftsjahr 2013 wurden mit der Gesellschaft rd. 6,4 Mio. EUR (Vj: rd. 10,5 Mio. EUR) Gesamterträge erzielt. Dem ÖBB-Infrastruktur-Konzern wurden rd. 55,4 Mio. EUR (Vj: rd. 48,3 Mio. EUR) verrechnet. Es wurden wie im Vorjahr bezogene Leistungen in der Höhe von rd. 0,2 Mio. EUR (Vj: rd. 0,2 Mio. EUR) aktiviert.

I. CHANCEN-/RISIKOBERICHT

Der ÖBB-Konzern ist in steigendem Ausmaß mit den Chancen und Risiken der Liberalisierung des europäischen Schienenverkehrs und der damit verbundenen Intensivierung des Wettbewerbs konfrontiert. 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. Das Chancen-/Risikomanagement im Teilkonzern ÖBB-Infrastruktur AG ist integraler Bestandteil der Chancen-/Risikomanagement-Systematik im ÖBB-Konzern.

Chancen-/Risikomanagement im ÖBB-Konzern

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.

Der Fokus des Unternehmensrisikomanagements liegt auf der Optimierung der Gesamtrisikoposition. Der Chancen-/Risikomanagementprozess zielt auf eine frühzeitige Identifizierung, Bewertung und Steuerung jener Chancen & Risiken ab, die das Erreichen der strategischen, operativen und finanziellen Ziele in wesentlichem Maße beeinflussen können.

Um einen umfassenden Blick auf unsere Geschäftsaktivitäten zu ermöglichen, werden Chancen und Risiken in einem strukturierten Prozess identifiziert. Dabei sind Elemente eines Top-down- und Bottom-up-Ansatzes kombiniert. Die Berichterstattung von Risiken und Chancen erfolgt grundsätzlich synchron zur Planung (Budget bzw. Forecasts), wobei der reguläre Berichterstattungsprozess durch eine Ad-hoc-Berichterstattung ergänzt wird, um kritische Themen rechtzeitig zu deeskalieren.

Das Chancen-/Risikomanagement begleitet alle relevanten Geschäftsprozesse und Finanzpositionen der wesentlichen Konzernunternehmen. Die konzernweit 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. Die Grundlage dazu bildet eine umfassende Chancen-/Risikoidentifikation, -bewertung, -steuerung sowie -berichterstattung. Dieser Prozess wird durch eine Risikomanagement-Software begleitet. 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.

Risikofelder und wesentliche Risiken des Teilkonzerns ÖBB-Infrastruktur

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

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

Für das Jahr 2014 verteilen sich die wichtigsten Risiken des Teilkonzerns ÖBB-Infrastruktur wie folgt auf die Chancen-/Risikofelder:

- **Feld Strategie:** Risiken aus der Nichterreicherung der gesteckten Strategieziele. Durch straffes Programm- und Maßnahmenmonitoring werden weitgehend sämtliche Strategieumsetzungsrisiken reduziert.
- **Feld Operativer Betrieb:** Risiken aus höherer Gewalt/Naturgefahren wird mit etablierten Systemen bzw. Programmen begegnet: So ist etwa ein Naturgefahrenmanagement implementiert (inkl. Wetterinformationssystem, Hochwasserinformationssystem/Naturgefahrenkarte). Ausfallsrisiken im Bereich sämtlicher Telekommunikationsservices bzw. der wesentlichen Datenetzdienste für den Bahnbetrieb begegnet man mit präventiven Maßnahmen zur Risikoreduktion wie Notfallplänen, Schaffung von Redundanzen oder einer örtlichen Verlagerung der Anlagenräume.
- **Feld Finanzen/Rechnungswesen:** In diesem Risikofeld finden sich beispielsweise Kontrahentenrisiken, Wechselkursrisiken und Bewertungsrisiken. Details und Maßnahmen zur Risikoreduzierung werden im Kapitel „Risiken im Zusammenhang mit Finanzinstrumenten“ behandelt.
- **Feld Absatz/Vertrieb:** In Zusammenhang mit geplanten Streckenübernahmen (von Nebenbahnen) durch Dritte besteht einerseits das Risiko, dass avisierte Strecken nicht plangemäß übernommen werden, andererseits besteht die Chance, dass – im Falle von ablösefreien Übergaben – Rückstellungen aufgelöst werden könnten.
- **Feld Personal/Führung/Organisation:** Sofern Gehaltsabschlüsse höher als in der Planung ausfallen sollten, besteht aufgrund der Personalintensität des Teilkonzerns ÖBB-Infrastruktur ein nicht unbedeutendes Risiko. Durch entsprechende Verhandlungsführung wird versucht, das Risiko weitestgehend zu reduzieren.
- **Feld Recht/Haftung:** Die Änderung von Rechtsvorschriften und Regelwerken – sowohl auf nationaler als auch auf internationaler Ebene – kann zu erhöhten Systemkosten im Eisenbahnwesen führen (z.B. durch neue technische oder organisatorische Vorgaben). Dementsprechend sorgfältig werden die Entwicklungen von unterschiedlichen Unternehmenseinheiten auf mögliche Auswirkungen untersucht, um frühzeitig reagieren zu können. Auch besteht ein gewisses Risiko, dass EVU's mit juristischen Mitteln versuchen, Preisanhebungen für das Infrastrukturbenützungsentgelt zu bekämpfen.
- **Feld Einkauf/Beschaffung:** Das Hauptrisiko stellen Preisschwankungen bei verschiedenen Rohstoffen dar – im Infrastrukturbereich vor allem im Stahlbereich. Im Schienen- und Weichenbereich sowie in sonstigen Baubereichen werden Preisentwicklungen und Rohstoffindizes sehr genau analysiert und die Ergebnisse in den rollierenden Planungen sowie in den Einkaufsverhandlungen eingebracht.
- **Feld Informationsverarbeitung:** Systemausfälle können bei den operativen Teilbereichen Mehraufwendungen und Umsatzeinbußen auslösen. Mit einer Vielzahl an Maßnahmen, die in einem speziellen IT-Risikomanagement-System erarbeitet, geplant und umgesetzt werden, wird versucht, das Risiko auf ein Minimum zu reduzieren.
- **Feld Töchter/Beteiligungen:** Die Verwertungserlöse im Immobilienbereich sind naturgemäß von der Marktentwicklung abhängig. Die Risikosteuerung erfolgt frühzeitig schon in der Verhandlungsgestaltung.

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, der Ist-Stand bewertet und Maßnahmen zur Risikovermeidung bzw. -begrenzung gesetzt. Konzernweit wurde ein Compliance-Managementsystem eingeführt. Im Rahmen der Risikoprävention wurden ethische Grundwerte sowie allgemeine Verhaltensanweisungen im Code of Conduct des ÖBB-Konzerns verankert. Vorsorgemaßnahmen wurden auch mit der Einführung von Kontroll- und Berichtssystemen sowie entsprechenden Schulungen und der Schaffung klarer Verantwortlichkeitsbereiche getroffen.

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 des Umlaufvermögens) lässt sich aus der Bilanz ablesen. 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 Rohstoffpreisen 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 IFRS-Bilanzierungsvorschriften bewertet.

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 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 sämtlichen 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.

Zinsrisiko

Risiken aus Marktzinsänderungen können das Finanzergebnis des ÖBB-Konzerns aufgrund der gegebenen Bilanzstruktur beeinflussen. Es gilt daher, mögliche Marktzinsschwankungen über ein mit den Konzerngesellschaften abzustimmendes Niveau hinaus (z.B. durch den Einsatz derivativer Finanzinstrumente) einzuschränken, um deren Einfluss auf die Ergebnisentwicklung gering zu halten.

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

Währungsrisiko

Die Gesellschaften des ÖBB-Konzerns sind überwiegend auf Euro-Basis finanziert. Teilweise wurden Finanzierungen zur Nutzung von Zinsvorteilen auch in Fremdwährungen abgeschlossen, in weiterer Folge jedoch volumen- und fristenkongruent durch derivative Finanzinstrumente (Währungsswaps) in Euro-Verbindlichkeiten umgewandelt. Nur bei einer anteilmäßig sehr geringen Fremdfinanzierung in Schweizer Franken wurde auf eine Absicherung des Währungsrisikos verzichtet.

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

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

Kontrahentenrisiko

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

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 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 und der aktiven Weiterentwicklung 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, unter Beibehaltung des Nettobarwertvorteils das originäre Volumen an bestehenden Cross Border Leasing-Transaktionen erheblich zu reduzieren. Alleine im Jahr 2013 wurden 3 Transaktionen unter Erhaltung des gesamten Nettobarwertvorteils vorzeitig beendet. Die ÖBB-Strategie ist unverändert, den bei Abschluss der Transaktionen erzielten Nettobarwertvorteil zu erhalten, das bestehende Risiko der Transaktionen aktiv zu managen und wirtschaftlich akzeptable Beendigungsmöglichkeiten zu nutzen. Nähere Angaben zu den Cross-Border-Leasing-Verträgen finden sich in Erläuterung 30.3. der Erläuterungen zum Konzernabschluss.

Internes Kontrollsystem

Das IKS im ÖBB-Infrastruktur-Konzern ist integraler Bestandteil der IKS-Sytematik im ÖBB-Konzern:

Die Vorstände bzw. Geschäftsführer der Konzerngesellschaften sind sich der Verpflichtung zur Ausgestaltung eines angemessenen internen Kontrollsystems (IKS) bewusst und nehmen diese Verantwortung entsprechend wahr.

Das IKS im ÖBB-Konzern fokussiert neben prozessbezogenen Überwachungsmaßnahmen stark auf rechnungslegungsbezogene Themen. Es unterstützt die Einhaltung der maßgeblichen Vorschriften und vorgesehenen Geschäftspolitik (Compliance), die Gewährleistung von Ordnungsmäßigkeit und Zuverlässigkeit der Finanzberichterstattung (Financial Reporting) und die Wirksamkeit und Wirtschaftlichkeit der betrieblichen Tätigkeit (Operations). Es orientiert sich am international bewährten Rahmenkonzept COSO (Internal Control and Enterprise Risk Managing Frameworks des Committee of Sponsoring Organisations of the Treadway Commission) und bietet dem Management dadurch eine anerkannte Basis für Analyse- und Steuerungsaufgaben.

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

Im ÖBB-Konzern ist aufgrund der Unternehmensgröße eine eigene Stabstelle Interne Revision eingerichtet. Zum IKS zeichnet diese für den grundlegenden Rahmen verantwortlich, der als ausformulierter Mindeststandard in den Teilkonzernen Umsetzung findet. Sie 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 wurde auch eine Stabstelle Compliance eingerichtet, 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.

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.) und regelmäßig angepasst wird und dass die anzuwendenden Regelwerke und internen Vorgaben umfassend bekannt und verfügbar sind.

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.

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.

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

Was die Vorprozesse zur Rechnungslegung betrifft, wurde seit Juli 2013 dahingehend eine weitere Vereinheitlichung eingeleitet, als die betreffenden Abläufe in eine konzernweit tätigen Financial-Shared-Service-Einheit übergeführt wurden. Diese auch aus IKS-Sicht relevante Standardisierung, wird im Laufe des Jahres 2014 ihren Abschluss finden.

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 darstellt. 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.

J. VORGÄNGE VON BESONDERER BEDEUTUNG, DIE NACH ABSCHLUSS DES WIRTSCHAFTSJAHRES EINGETRETEN SIND

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

K. ANMERKUNGEN ZUM LAGEBERICHT

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

Wien, am 31.03.2014

Der Vorstand

DI Franz Bauer eh
(Ressort Infrastrukturanlagenbereitstellung)

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

KR Ing. Franz Seiser eh
(Ressort Betrieb und Systeme)

Glossar

BMF	Bundesministerium für Finanzen
BMVIT	Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
ČD	České dráhy, a.s (tschechische Staatsbahn)
DB	Deutsche Bahn
DFI	Dynamische Fahrgast Information
DVB	Digital Video Broadcast
ECO-Driver-Trainings	Programm für treibstoffsparendes Fahren
EisbG	Eisenbahngesetz
EMTN	European Medium Term Note
ETCS	European Train Control System
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
F&E	Forschung und Entwicklung
GBTkm	Gesamtbruttotonnenkilometer
GSM-R	GSM-Railway
GWh	Gigawattstunde
GWL	Gemeinwirtschaftliche Leistungen
IBE	Infrastrukturbenützungsentgelt
IKS	Internes Kontrollsystem
ISO	Internationale Organisation für Normung
MAV	Magyar Államvasutak (ungarische Staatsbahn)
Newcomer	Neueinsteiger
ÖV	Öffentlicher Verkehr
ÖZIV	Österreichischer Zivil-Invalidenverband
railjet	neuer Fernverkehrszug
REX	Regionalexpress
ROLA	Rollende Landstraße
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
Traktion	Antrieb von Zügen durch Triebfahrzeuge
TSI	Technische Spezifikationen für die Interoperabilität
UKV	unbegleiteter kombinierter Verkehr
VAI	Verkehrs-Arbeitsinspektorat

Erklärung gem. § 82 (4) Z 3 BörseG

Erklärung aller gesetzlichen Vertreter

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

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

Wien, am 31.03.2014

Der Vorstand

DI Franz Bauer eh

(Ressort Infrastrukturanlagenbereitstellung)

Ing. Mag. (FH) Andreas Matthä eh

(Ressort Finanzen, Markt, Service)

KR Ing. Franz Seiser eh

(Ressort Betrieb und Systeme)

Konzernabschluss

Konzern-Gewinn-und-Verlust-Rechnung 2013

	Erläuterung	2013 in TEUR	2012 angepasst in TEUR *)
Umsatzerlöse	4	2.155.317,4	2.129.593,9
Bestandsveränderungen		331,4	-883,9
Andere aktivierte Eigenleistungen	5	305.310,9	311.801,6
Sonstige betriebliche Erträge	6	586.438,5	522.507,7
Gesamterträge		3.047.398,2	2.963.019,3
Aufwendungen für Material und bezogene Leistungen	7	-416.372,4	-485.754,4
Personalaufwand	8	-1.043.980,6	-1.063.089,7
Abschreibungen	9	-616.387,5	-539.463,6
Sonstige betriebliche Aufwendungen	10	-364.358,2	-280.639,3
Betriebsergebnis (EBIT ohne Ergebnis aus nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmen)		606.299,5	594.072,3
Ergebnis aus nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmen	17	1.235,9	781,4
Zinserträge	11	55.928,5	87.916,9
Zinsaufwendungen	11	-643.364,6	-667.325,6
Sonstiger Finanzertrag	12	26.494,2	48.893,0
Sonstiger Finanzaufwand	12	-20.834,1	-52.331,2
Finanzergebnis inkl. Ergebnis aus nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmen		-580.540,1	-582.065,5
Ergebnis vor Ertragsteuern (EBT)		25.759,4	12.006,8
Ertragsteuern	13	3.949,4	11.321,3
Konzernjahresergebnis		29.708,8	23.328,1

*) angepasste Vergleichswerte, Umsatzerlöse, sonstige betriebliche Erträge, Aufwendungen für Material und bezogene Leistungen, Personalaufwand und Ertragsteuern, siehe Erläuterungen 4 und 26

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung und sonstiges Ergebnis 2013

	Erläuterung	2013 in TEUR	2012 angepasst *) in TEUR
Konzernjahresergebnis		29.708,8	23.328,1
Versicherungsmathematische Gewinne (Verluste)		-881,6	-3.225,3
Steuereffekte		8,1	201,6
Posten, die in künftigen Perioden nicht in die Gewinn-und-Verlust-Rechnung umgegliedert werden		-873,5	-3.023,7
Unrealisiertes Ergebnis aus Cash Flow Hedges	24	-20.772,0	-16.910,0
Umgliederung realisiertes Ergebnis aus Cash Flow Hedges	24	23.094,0	15.614,0
Unrealisiertes Ergebnis aus Available-for-Sale-Rücklage	24	-4.198,0	16.548,0
Umgliederung realisiertes Ergebnis aus Available-for-Sale-Rücklage	24	-3.389,0	0,0
Steuereffekte		1.457,7	-2.445,0
Posten, die in künftigen Perioden in die Gewinn-und-Verlust-Rechnung umgegliedert werden		-3.807,3	12.807,0
Sonstiges Ergebnis		-4.680,8	9.783,3
Gesamtkonzernergebnis		25.028,0	33.111,4

*) angepasste Vergleichswerte, siehe Erläuterungen 26

Konzern-Bilanz zum 31.12.2013

Vermögen	Erläuterung	31.12.2013 in TEUR	31.12.2012 in TEUR
Langfristige Vermögenswerte			
Sachanlagen	14	18.245.741,9	17.211.192,1
Immaterielle Vermögenswerte	15	367.714,9	369.123,1
Als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien	16	128.214,2	102.998,2
Nach der Equity-Methode bilanzierte Unternehmen	17	43.856,4	43.562,8
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	18	527.344,3	766.435,6
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	20	163.461,6	142.144,1
Latente Steueransprüche	13	43.797,9	37.692,0
		19.520.131,2	18.673.147,9
Kurzfristige Vermögenswerte			
Vorräte	21	92.964,4	18.967,3
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	20	151.994,8	141.951,8
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	20	249.985,3	203.427,5
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	18	87.197,7	212.378,1
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	19	3.102,8	54.283,6
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	22	28.014,1	421.005,9
		613.259,1	1.052.014,2
		20.133.390,3	19.725.162,1
Eigenkapital und Schulden			
		31.12.2013 in TEUR	31.12.2012 in TEUR
Eigenkapital			
Grundkapital	23	500.000,0	500.000,0
Kapitalrücklagen	24	538.884,2	538.884,2
Cash-Flow-Hedge-Rücklage	24	-17.106,5	-20.886,2
Available-for-Sale-Rücklage	24	8.961,0	16.548,0
Erwirtschaftetes Ergebnis	24	142.879,0	114.043,6
		1.173.617,7	1.148.589,6
Langfristige Schulden			
Finanzverbindlichkeiten	25	16.404.219,4	15.423.241,8
Rückstellungen	26	264.950,2	213.748,9
Sonstige Verbindlichkeiten	27	80.280,4	123.406,9
		16.749.450,0	15.760.397,6
Kurzfristige Schulden			
Finanzverbindlichkeiten	25	1.299.975,9	1.688.863,5
Rückstellungen	26	53.175,4	101.599,1
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	27	592.592,0	648.547,3
Sonstige Verbindlichkeiten	27	264.579,3	324.577,2
Schulden im Zusammenhang mit zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten	19	0,0	52.587,8
		2.210.322,6	2.816.174,9
		20.133.390,3	19.725.162,1

Konzern-Geldflussrechnung 2013

	Erläuterung	2013 in TEUR	2012 angepasst *) in TEUR
Ergebnis vor Ertragsteuern (EBT)		25.759	12.007
Unbare Aufwendungen und Erträge			
+ Abschreibung auf Sachanlagen, immaterielle Vermögenswerte und als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien	9	797.671	731.848
- Auflösung von Kostenbeiträgen von Dritten	9	-181.284	-192.384
+ Verluste / - Gewinne aus dem Abgang von Sachanlagen, immateriellen Vermögenswerten und als Finanzinvestitionen gehaltenen Immobilien		12.862	-20.764
+ Verluste / - Gewinne aus dem Abgang von finanziellen Vermögenswerten		-710	0
- sonstige zahlungsunwirksame Erträge / + sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen		-18.947	-2.157
+ Zinsaufwand	11	643.365	667.326
- Zinsertrag	11	-55.929	-87.917
Veränderungen der Vermögenswerte und Schulden			
- Zunahme / + Abnahme von Vorräten	21	-3.002	1.991
- Zunahme / + Abnahme der Forderungen aus L+L sowie anderer Vermögenswerte		64.221	94.116
+ Zunahme / - Abnahme der Verbindlichkeiten aus L+L sowie anderer Schulden		-269.618	-9.899
+ Zunahme / - Abnahme von Rückstellungen	26	5.932	-12.510
- gezahlte Zinsen		-613.646	-584.506
+ erhaltene Zinsen		2.364	10.938
- gezahlte Ertragssteuern	13	-723	-210
Geldfluss aus der betrieblichen Tätigkeit a)		408.315	607.879
+ Einzahlungen aus dem Abgang Sachanlagen und immaterieller Vermögenswerte		32.904	117.777
- Auszahlungen für Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	14, 15	-1.894.035	-1.852.042
+ Einzahlungen aus dem Abgang von finanziellen Vermögenswerten		46.237	44.570
- Auszahlungen für Investitionen in finanzielle Vermögenswerte		-967	-2
+ Einzahlungen von Kostenbeiträgen von Dritten	14, 15	113.540	183.296
+ Einzahlungen aus dem Verkauf von konsolidierten Unternehmen und sonstigen Geschäftseinheiten		18.061	0
- Auszahlungen für den Erwerb von konsolidierten Unternehmen		0	-2.384
+ Erhaltene Dividenden		960	668
+ Tilgung von gewährten Krediten / - Gewährung von Krediten (aus Investitionstätigkeit)		178	165
Geldfluss aus der Investitionstätigkeit b)		-1.683.122	-1.507.952
+ Einzahlungen aus der Begebung von Anleihen und Aufnahme von Finanzkrediten	25	2.115.130	1.581.287
- Auszahlungen für die Tilgung von Anleihen und Finanzkrediten		-1.228.764	-379.066
- Auszahlungen für Finance-Lease-Finanzierungen		-240	-963
+ Einzahlung aus Gewährung / - Auszahlung für Tilgung von sonstigen Darlehen		4	-36.597
Geldfluss aus der Finanzierungstätigkeit c)		886.130	1.164.661
Geldfluss aus der betrieblichen Tätigkeit a)		408.315	607.879
Geldfluss aus der Investitionstätigkeit b)		-1.683.122	-1.507.952
Free Cash Flow (a+b)		-1.274.807	-900.074
Liquide Mittel zum Periodenbeginn		353.669	89.081
Veränderungen der liquiden Mittel aus den Geldflüssen (Cash Flow) (a+b+c)		-388.677	264.588
Liquide Mittel zum Periodenende		-35.009	353.669

*) angepasste Vergleichswerte Ergebnis vor Ertragsteuern und sonstige zahlungsunwirksame Erträge / + sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen, siehe Erläuterungen 26

Hinsichtlich der Zusammensetzung des Fonds wird auf Erläuterung 34 verwiesen.

Darstellung der Veränderung des Konzern-Eigenkapitals 2013

	Anzahl der Aktien	Grundkapital in TEUR	Kapital-rücklagen in TEUR	Cash-Flow-Hedge-Rücklage in TEUR	Available-for-Sale-Rücklage in TEUR	Erwirtschaftetes Ergebnis angepasst in TEUR	Gesamtes Eigenkapital angepasst *) in TEUR
<i>Stand am 01.01.2012</i>	100.000	500.000,0	538.884,2	-17.145,3	0,0	93.739,2	1.115.478,2
Konzernjahresergebnis						23.328,1	23.328,1 *)
Sonstiges Ergebnis				-3.741,0	16.548,0	-3.023,7	9.783,3 *)
Konzerngesamtergebnis				-3.741,0	16.548,0	20.304,4	33.111,4
Stand am 31.12.2012	100.000	500.000,0	538.884,2	-20.886,2	16.548,0	114.043,7	1.148.589,6

*) angepasste Vergleichswerte Konzernjahresergebnis und Sonstiges Ergebnis, siehe Erläuterung 26

	Anzahl der Aktien	Grundkapital in TEUR	Kapital-rücklagen in TEUR	Cash-Flow-Hedge-Rücklage in TEUR	Available-for-Sale-Rücklage in TEUR	Erwirtschaftetes Ergebnis in TEUR	Gesamtes Eigenkapital in TEUR
<i>Stand am 01.01.2013</i>	100.000	500.000,0	538.884,2	-20.886,2	16.548,0	114.043,7	1.148.589,6
Konzernjahresergebnis						29.708,8	29.708,8
Sonstiges Ergebnis				3.779,7	-7.587,0	-873,5	-4.680,8
Konzerngesamtergebnis				3.779,7	-7.587,0	28.835,3	25.028,0
Stand am 31.12.2013	100.000	500.000,0	538.884,2	-17.106,5	8.961,0	142.879,0	1.173.617,7

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

Erläuterungen zum Konzernabschluss zum 31.12.2013

A. GRUNDLAGEN UND METHODEN

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

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

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

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

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

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

1. Rechnungslegungsgrundsätze

Die ÖBB-Infrastruktur AG ist gem. § 244 Unternehmensgesetzbuch (UGB) verpflichtet, einen Konzernabschluss zu erstellen. Der Konzernabschluss zum 31.12.2013 (einschließlich der Vorjahreszahlen zum 31.12.2012) 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 31.12.2013 in Geltung und von der Europäischen Union übernommen waren sowie den zusätzlichen Anforderungen des § 245a UGB, erstellt. Mit diesem Konzernabschluss nach IFRS stellt die ÖBB-Infrastruktur AG gem. § 245a UGB einen befreienden Konzernabschluss nach international anerkannten Rechnungslegungsgrundsätzen auf.

Der Konzernabschluss ist in Euro (EUR) aufgestellt. Die in diesen Erläuterungen angegebenen Beträge sind in Millionen 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 31.12.2012 haben sich folgende Standards und Interpretationen geändert beziehungsweise waren aufgrund der Übernahme in das EU-Recht oder des Inkrafttretens der Regelung erstmalig verpflichtend anzuwenden – eine Auswirkung auf den Konzernabschluss ergab sich jedoch nur, wenn dies in der folgenden Tabelle mit „ja“ gekennzeichnet ist.

Zusätzlich angeführt wird die Änderung des IAS 36, der im Berichtsjahr 2013 vorzeitig angewendet wurde.

Überarbeitete und geänderte Standards/Interpretationen		Geltend ab ¹⁾	Auswirkungen auf den Konzernabschluss
IAS 1	Darstellung der Bestandteile des sonstigen Ergebnisses (OCI)	01.07.2012	ja
IAS 12	Ertragsteuern – Realisierung zugrunde liegender Vermögenswerte	01.01.2013	nein
IAS 19	Leistungen an Arbeitnehmer	01.01.2013	ja
IAS 36	Angaben zum erzielbaren Betrag für nicht-finanzielle Vermögenswerte	01.01.2014	nein
IFRS 1	Hyperinflation und fester Umstellungszeitpunkt	01.01.2013	nein
IFRS 1	Darlehen der öffentlichen Hand	01.01.2013	nein
IFRS 7	Finanzinstrumente: Angaben – Saldierung von finanziellen Vermögenswerten und finanziellen Verbindlichkeiten	01.01.2013	nein
IFRS 13	Bemessung des beizulegenden Zeitwerts	01.01.2013	ja
	Verbesserungen zu IFRS, Zyklus 2009-2011	01.01.2013	nein
IFRIC 20	Abtragungskosten bei der Produktionsphase eines Übertagebergwerks	01.01.2013	nein

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

IAS 1 Darstellung der Bestandteile des sonstigen Ergebnisses (OCI)

Die Änderungen des IAS 1 dienen dem Ziel, die Darstellung der zunehmenden Zahl von Posten des sonstigen Ergebnisses klarer zu gestalten. Es wird nun zwischen Posten des sonstigen Ergebnisses, die anschließend in den Gewinn oder Verlust umgegliedert werden können (sogenanntes „recycling“), und Posten, bei denen eine solche Umgliederung nie erfolgen wird, unterschieden. Die empfohlene Bezeichnung wird von „Gesamtergebnisrechnung“ auf Gewinn- und Verlustrechnung und sonstiges Ergebnis geändert. Die Umsetzung der Änderung führte zu einer entsprechenden Neugliederung der Gesamtergebnisrechnung.

IAS 19 Leistungen an Arbeitnehmer

Die Änderungen zum IAS 19 führten zu wesentlichen Neuerungen bei der Bilanzierung von Leistungen nach Beendigung des Dienstverhältnisses. Die vollständige Nettoverpflichtung dem leistungsorientierten Versorgungsplan wird nun in der Bilanz ausgewiesen. Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste sind im sonstigen Ergebnis erfasst und können später nicht in die Gewinn- und Verlustrechnung umgebucht werden. Ebenso wird der nachzuverrechnende Dienstzeitaufwand sofort ergebniswirksam gebucht. Gemäß den Übergangsvorschriften im überarbeiteten Standard hat der Konzern IAS 19 (2011) in der laufenden Berichtsperiode rückwirkend angewandt. Von der Neubewertung der Nettoschuld aus leistungsorientierten Versorgungsplänen im Zusammenhang mit IAS 19.127 (2011) sind bei der ÖBB-Infrastruktur nur versicherungsmathematische Gewinne und Verluste betroffen. Die Konzern-Gewinn- und Verlust-Rechnung für die früheste dargestellte Vergleichsperiode, die dazugehörigen Erläuterungen und die Geldflussrechnung wurden entsprechend angepasst. Die Auswirkungen aufgrund der Änderungen des IAS 19 betreffen den Personalaufwand, die Ertragsteuern sowie das sonstige Ergebnis und werden in Erläuterung 26 im Detail dargestellt.

IFRS 13 Bemessung des beizulegenden Zeitwerts

Der Standard legt einheitliche Richtlinien für die Ermittlung des beizulegenden Zeitwerts fest. Der Standard regelt nicht die Frage, wann Vermögenswerte und Schulden zum beizulegenden Zeitwert zu bewerten sind, sondern allein, wie der beizulegende Zeitwert unter IFRS sachgerecht zu ermitteln ist. IFRS 13 definiert den beizulegenden Zeitwert als Abgangspreis. Infolge der Leitlinien von IFRS 13 hat der Konzern seine Rechnungslegungsmethoden für die Bemessung des beizulegenden Zeitwerts überprüft, darunter insbesondere die Inputparameter wie das Nichterfüllungsrisiko bei der Ermittlung des beizulegenden Zeitwerts von Schulden. IFRS 13 definiert ferner weitere Angabepflichten. Die Anwendung von IFRS 13 hatte keine wesentlichen Auswirkungen auf die Bemessung des beizulegenden Zeitwerts des Konzerns. Vorgeschriebene Angaben finden sich in den Anhangangaben zu den einzelnen Vermögenswerten und Schulden, deren beizulegende Zeitwerte ermittelt wurden. Die Fair-Value-Hierarchie wird in den Erläuterungen dargestellt. Der Standard betrifft lediglich die Angaben und wirkt sich nicht auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des ÖBB-Konzerns aus.

IAS 36 Angaben zum erzielbaren Betrag für nicht-finanzielle Vermögenswerte

Die Änderungen an IAS 36 stellen eine Korrektur von Angabevorschriften dar, die im Zusammenhang mit IFRS 13 weiter als beabsichtigt geändert wurden. Dabei geht es um wertgeminderte Vermögenswerte, bei denen der erzielbare Betrag dem beizulegenden Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten entspricht. Derzeit ist der erzielbare Betrag unabhängig vom Vorliegen einer Wertminderung anzugeben. Die Korrektur grenzt die Angabevorschrift nunmehr auf tatsächliche Wertminderungsfälle ein, weitet die notwendigen Angaben in diesen Fällen aber aus. Von der Wahlmöglichkeit der vorzeitigen Anwendung wird für IAS 36 Gebrauch gemacht. Die Änderung in IAS 36 verlangt die Angabe des erzielbaren Betrags einer zahlungsmittelgenerierenden Einheit nur dann, wenn eine Wertminderung oder Wertaufholung stattgefunden hat. Da in beiden Berichtsjahren keine Wertminderung oder Wertaufholung nach Wertminderungstests stattgefunden hat, ergibt sich durch die vorzeitige Anwendung von IAS 36 keine Auswirkung auf den Konzernabschluss der ÖBB-Infrastruktur AG.

Ausblick auf zukünftige IFRS-Änderungen

Die folgenden Standards und Interpretationen wurden vom IASB verabschiedet und wurden mit Ausnahme jener, die durch Fußnote 2 gekennzeichnet sind, von der EU übernommen. Von der Wahlmöglichkeit, einzelne Standards vorzeitig anzuwenden, wurde – mit Ausnahme der Änderung des IAS 36 – 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 10	Konzernabschlüsse	01.01.2014	nein
IFRS 11	Gemeinschaftliche Vereinbarung	01.01.2014	nein
IFRS 12	Angabe von Beteiligungen an anderen Unternehmen	01.01.2014	ja
IFRS 14	Regulatorische Abgrenzungsposten	01.01.2016 ²⁾	nein
IFRIC 21	Abgaben	01.01.2014 ²⁾	nein
IFRS 9	Finanzinstrumente	frühestens ab Geschäftsjahr 2017	ja
Änderungen zu Standards und Interpretationen			
IAS 27	Einzelabschlüsse	01.01.2014	nein
IAS 28	Anteile an assoziierten Unternehmen und Joint Venture	01.01.2014	nein
IAS 32	Finanzinstrumente: Ausweis	01.01.2014	nein
IAS 39	Novation von Derivaten und Fortsetzung des Hedge Accounting	01.01.2014	nein
IAS 19	Erfassung von Beiträgen von Arbeitnehmern oder Dritten zu einem leistungsorientierten Pensionsplan	01.01.2015 ²⁾	nein
	Verbesserung zu IFRS, Zyklus 2010-2012	01.01.2015 ²⁾	nein
	Verbesserung zu IFRS, Zyklus 2011-2013	01.01.2015 ²⁾	nein

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

2) von EU noch nicht übernommen

IFRS 12 definiert die erforderlichen Angaben für Unternehmen, die in Übereinstimmung mit IFRS 10 und IFRS 11 bilanzieren. Viele der geforderten Angaben waren bereits in den Standards IAS 27, IAS 31 und IAS 28 enthalten, während andere Angaben erstmals verpflichtend offenzulegen sind.

IFRS 9 spiegelt die erste Phase des IASB-Projekts zum Ersatz von IAS 39 wider und behandelt die Klassifizierung und Bewertung von finanziellen Vermögenswerten und finanziellen Verbindlichkeiten nach IAS 39. In weiteren Projektphasen hat der IASB die Bilanzierung von Sicherungsbeziehungen behandelt. In der Folge wird der IASB die Wertminderung von finanziellen Vermögenswerten behandeln. Die Anwendung der Neuerungen von IFRS 9 wird 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 des Konzerns haben.

2. Konsolidierungsgrundsätze und Konsolidierungskreis

Konsolidierungsgrundsätze

Bilanzstichtag

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

Währungsumrechnung

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

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

Fremdwährungstransaktionen werden von den Konzernunternehmen zunächst zu dem am Tag des Geschäftsvorfalles jeweils gültigen Kassakurs in die funktionale Währung umgerechnet. Monetäre Vermögenswerte und Schulden in einer Fremdwährung werden zu jedem Stichtag unter Verwendung des Stichtagskassakurses in die funktionale Währung umgerechnet. Alle Umrechnungsdifferenzen werden erfolgswirksam in den sonstigen betrieblichen Erträgen bzw. Aufwendungen bzw. in den sonstigen Finanzaufwendungen bzw. sonstigen Finanzerträgen erfasst. Nicht-monetäre Posten, die zu historischen Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten in einer Fremdwährung bewertet werden, werden mit dem Kurs

am Tag des Geschäftsvorfalles umgerechnet. Nicht-monetäre Posten, die mit ihrem beizulegenden Zeitwert in einer Fremdwährung bewertet werden, werden mit dem Kurs umgerechnet, der zum Zeitpunkt der Ermittlung des beizulegenden Zeitwerts gültig ist.

Konsolidierung

Tochterunternehmen (Kapitalkonsolidierung)

Tochterunternehmen sind alle Unternehmen, bei denen der ÖBB-Infrastruktur-Konzern die Beherrschung über die Finanz- und Geschäftspolitik ausüben kann, indem Stimmrechtsanteile von mehr als 50% ausgeübt werden können. Bei der Beurteilung, ob Beherrschung vorliegt, werden Existenz und Auswirkung potenzieller Stimmrechte, die aktuell ausübbar oder umwandelbar sind, berücksichtigt. Tochterunternehmen werden von dem Zeitpunkt an in den Konzernabschluss einbezogen (Vollkonsolidierung), ab dem die Beherrschung vom ÖBB-Infrastruktur-Konzern ausgeübt werden kann. Sie werden zu dem Zeitpunkt endkonsolidiert, ab 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. Nicht beherrschende Anteile am Eigenkapital und am Ergebnis von Gesellschaften sind gesondert angegeben.

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

Unternehmenszusammenschlüsse

Unternehmenszusammenschlüsse werden unter Anwendung der Erwerbsmethode bilanziert. Die Anschaffungskosten eines Unternehmenserwerbs bemessen sich als Summe der übertragenen Gegenleistung, bewertet mit dem beizulegenden Zeitwert zum Erwerbszeitpunkt, und der nicht beherrschenden Anteile am erworbenen Unternehmen. Bei jedem Unternehmenszusammenschluss bewertet der Erwerber die nicht beherrschenden Anteile 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 am 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 am Erwerbszeitpunkt neu bestimmt und der daraus resultierende Gewinn oder Verlust erfolgswirksam erfasst. Eine vereinbarte bedingte Gegenleistung wird zum Erwerbszeitpunkt zum beizulegenden Zeitwert erfasst. Nachträgliche Änderungen des beizulegenden Zeitwerts einer bedingten Gegenleistung, die einen Vermögenswert oder eine Schuld darstellt, werden in Übereinstimmung mit IAS 39 entweder in der Gewinn- und Verlustrechnung oder im sonstigen Ergebnis erfasst. Eine bedingte Gegenleistung, die als Eigenkapital 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 des nicht beherrschenden Anteils 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 Verlustrechnung 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, auf dessen finanz- und geschäftspolitische Entscheidungsprozesse der ÖBB-Infrastruktur-Konzern maßgeblichen Einfluss ausüben kann, wobei weder Beherrschung noch gemeinschaftliche Beherrschung vorliegt. Dies liegt grundsätzlich bei einem Stimmrechtsanteil zwischen 20% und 50% vor.

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 ohne Anschaffungsnebenkosten, die um Veränderungen des Anteils des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns am Reinvermögen nach dem Erwerbszeitpunkt sowie Verluste durch Wertminderungen angepasst werden. Verluste, die den Beteiligungsansatz am assoziierten Unternehmen übersteigen, werden nicht erfasst, wenn keine Verpflichtung zu Nachschüssen besteht.

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

Gemeinschaftsunternehmen

Als Gemeinschaftsunternehmen werden vertragliche Vereinbarungen zweier oder mehrerer Partner über eine wirtschaftliche Tätigkeit, die von ihnen gemeinschaftlich geführt wird, verstanden. Gemeinschaftsunternehmen werden nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen.

Schuldenkonsolidierung

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

Aufwands- und Ertragskonsolidierung

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

Zwischenergebniseliminierung

Im Konzernabschluss der beiden Berichtsjahre werden Zwischengewinne aus internen Anlagenverkäufen sowie Einlagen von Vermögenswerten in die Tochtergesellschaften und im ÖBB-Infrastruktur-Konzern selbst erstellten Anlagen eliminiert.

Zusammensetzung und Veränderung des Konsolidierungskreises

Der Konsolidierungskreis umfasst neben der ÖBB-Infrastruktur AG 10 (Vj: 11) weitere vollkonsolidierte und 2 (Vj: 2) nach der Equity-Methode einbezogene Unternehmen, somit insgesamt 13 (Vj: 14) Unternehmen. Die in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen sind in Erläuterung 36 angeführt. Dort sind alle Beteiligungen des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns mit dem buchmäßigen Eigenkapital und dem Jahresergebnis gem. nationalem Rechnungslegungsrecht sowie der Art der Einbeziehung in den Konsolidierungskreis angegeben. Jene Gesellschaften, die in den Jahren 2012 und 2013 konsolidiert wurden bzw. bei denen die Konsolidierungsart geändert wurde, sind in der Beteiligungsliste in Erläuterung 36 gesondert bezeichnet.

Der Konsolidierungskreis ist so abgegrenzt, dass der Konzernabschluss ein möglichst getreues Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns vermittelt. Bei den nicht in den Vollkonsolidierungskreis einbezogenen Unternehmen handelt es sich um Unternehmen mit geringem Geschäftsvolumen, wobei der Umsatz, die Vermögenswerte und die Schulden insgesamt unter 1% der Konzernwerte liegen. Der Bereich „Business-IKT“, der verantwortlich für sämtliche übergreifende IT-Themenstellungen des ÖBB-Holding-Konzerns ist und in der ÖBB-IKT GmbH zusammengefasst wurde, wurde am 27.03.2013 an die ÖBB-Holding AG verkauft.

Konsolidierungskreis	Voll-konsolidierung	Konsolidierung nach der Equity Methode	Gesamt
Stand zum 01.01.2012	11	2	13
Erstkonsolidierung	1	0	1
Stand zum 31.12.2012	12	2	14
Abgang (Verkauf)	-1	0	-1
Stand zum 31.12.2013	11	2	13

Auswirkungen der Konsolidierungskreisänderungen auf die Vermögens- und Ertragslage

Wie sich die zuvor beschriebenen Konsolidierungskreisänderungen auf den Konzernabschluss auswirken, ist aus nachfolgender Tabelle ersichtlich.

Bilanzentwicklung in Mio. EUR gerundet	31.12.2011	Änderung Konsolidier- ungskreis	Organisch inkl. Kons.- effekte	31.12.2012	Änderung Konsolidier- ungskreis	Organisch inkl. Kons.- effekte	31.12.2013
Langfristige Vermögenswerte	18.162,7	44,1	466,4	18.673,2	-29,7	876,6	19.520,1
Kurzfristige Vermögenswerte	866,2	1,9	183,9	1.052,0	-35,6	-403,1	613,3
Bilanzsumme	19.028,9	46,0	650,3	19.725,2	-65,3	473,5	20.133,4
Eigenkapital	1.115,5	5,5	27,6	1.148,6	-7,6	32,6	1.173,6
Langfristige Schulden	16.008,8	39,7	-288,1	15.760,4	-3,4	992,5	16.749,5
Kurzfristige Schulden	1.904,6	0,8	910,8	2.816,2	-54,3	-551,6	2.210,3
Bilanzsumme	19.028,9	46,0	650,3	19.725,2	-65,3	473,5	20.133,4

GuV-Entwicklung in Mio. EUR gerundet	2011	Organisch	2012	Änderung Kons.kreis	Organisch	2013
Gesamterträge	2.889,3	124,7	2.963,0	-140,2	224,6	3.047,4 *)
Gesamtaufwendungen	-2.345,4	-77,8	-2.368,9	140,2	-212,4	-2.441,1 *)
Finanzergebnis	-535,6	-46,5	-582,1	-1,1	2,7	-580,5

*) angepasste Werte 2012, siehe Erläuterungen 4 und 26

In der Spalte „Organisch“ werden jene Veränderungen angegeben, die nicht aus Veränderungen des Konsolidierungskreises resultieren.

3. Zusammenfassung der wesentlichen Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Grundlagen der Erstellung des Abschlusses

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

Sachanlagen und als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien

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

Abschreibungen auf Sachanlagen und auf als Finanzinvestitionen gehaltenen Immobilien werden linear über die geschätzte Nutzungsdauer berechnet und gemeinsam in den Abschreibungen in der Konzern-Gewinn-und-Verlustrechnung 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 abge-

schrieben. Vermögenswerte mit Anschaffungs- oder Herstellungskosten bis zu 400,00 EUR werden als geringwertige Vermögenswerte eingestuft und wegen der untergeordneten Bedeutung sofort aufwandsmäßig verrechnet.

Die Nutzungsdauern betragen für:

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

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

Kostenbeiträge zu Vermögenswerten

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

Firmenwerte und sonstige immaterielle Vermögenswerte

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

Immaterielle Vermögenswerte mit bestimmter Nutzungsdauer werden zu Anschaffungskosten, vermindert um lineare Abschreibungen, angesetzt. Vermögenswerte mit Anschaffungs- oder Herstellungskosten bis zu 400,00 EUR werden als geringwertige Vermögenswerte eingestuft und wegen der untergeordneten Bedeutung sofort aufwandsmäßig erfasst.

Den linearen Abschreibungen liegen folgende Nutzungsdauern zugrunde:

	Jahre
Kostenbeiträge an verbundene Unternehmen	5
Kostenbeiträge an Dritte	3–80
Konzessionen	4–20
Software	2–20
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	10–30

Geleistete Kostenbeiträge werden in Abhängigkeit der Nutzungsdauer der Vermögenswerte, für welche die Kostenbeiträge entrichtet wurden, einzeln auf bis zu 80 Jahre abgeschrieben, ansonsten beträgt die Nutzungsdauer 20 Jahre.

Wertminderung von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten

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

Vermögenswertes und seines Abgangs am Ende der Nutzungsdauer zu erwarten sind. Wertminderungen werden in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung in einem eigenen Posten erfasst.

Wenn Änderungen der Verhältnisse darauf hindeuten, dass der Buchwert eines Vermögenswertes über dem beizulegenden Zeitwert liegt, wird im Rahmen der Werthaltigkeitsprüfung der Nutzungswert berechnet. Der Nutzungswert entspricht den geschätzten künftigen Netto-Zahlungsströmen der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten auf Basis der Geschäftspläne, die aus bisherigen Ergebnissen und den besten Schätzungen des Vorstandes bezüglich künftiger Entwicklungen abgeleitet wurden. Die in den Geschäftsplänen (Budget 2014 und Mittelfristplanung 2015 – 2019) angenommenen Wachstumsraten spiegeln die gewichteten durchschnittlichen Wachstumsraten auf Basis der Marktschätzungen wider. Zahlungsstromprognosen, die über den Zeitraum des Geschäftsplanes hinausgehen, werden auf Basis einer konstanten Wachstumsrate für die nachfolgenden Jahre ermittelt und übersteigen nicht die langfristige gewichtete durchschnittliche Wachstumsrate der Branche und des Landes, in der bzw. dem die zahlungsmittelgenerierende Einheit tätig ist.

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

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

Die Abgrenzungskriterien für die zahlungsmittelgenerierenden Einheiten orientieren sich an der Struktur des operativen Geschäfts und entsprechen den Geschäftsfeldern bzw. Geschäftstätigkeiten.

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

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

Wertminderung von Equity-Beteiligungen

Im Anschluss an die Fortschreibung des Buchwerts der at Equity bilanzierten Beteiligung ist gem. IAS 28.31 zu jedem Bilanzstichtag zu überprüfen, ob entsprechend IAS 39.58 ff objektive Hinweise für eine Wertminderung des Buchwertes vorliegen. Bei Vorliegen von Indikatoren ist der erzielbare Betrag der Beteiligung gem. IAS 36, Wertminderung von Vermögenswerten, zu ermitteln. Ist eine Wertminderung eingetreten, ist die Beteiligung entsprechend abzuwerten.

Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte und Schulden (IFRS 5)

Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte werden gemäß IFRS 5 („Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte und aufgegebene Geschäftsbereiche“) mit dem Buchwert oder dem niedrigeren beizulegenden Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten bewertet. Vermögenswerte, die als zur Veräußerung gehalten eingestuft werden, werden keiner weiteren Abschreibung unterzogen und als gesonderter Posten in der Bilanz ausgewiesen. Gewinne oder Verluste aus dem Verkauf dieser Vermögenswerte werden zusammen mit den Gewinnen und Verlusten aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten als sonstiger betrieblicher Ertrag oder Aufwand bzw. im übrigen Finanzergebnis, soweit es sich um Beteiligungen handelt, ausgewiesen.

Vorräte

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

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

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

Die Verwertungsobjekte werden mit den Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten aktiviert und zum Stichtag mit dem niedrigeren Wert aus Buchwert und Nettoveräußerungswert bewertet. Der Nettoveräußerungswert ist der geschätzte Verkaufspreis abzüglich der noch anfallenden Herstellungskosten und allfälliger Kosten der Veräußerung. In die Anschaffungs- oder Herstellungskosten von Vorräten sind alle Kosten des Erwerbs und der Be- und Verarbeitung sowie sonstige Kosten einzubeziehen, die angefallen sind, um diese in den derzeitigen Zustand zu versetzen.

Übersteigen die Herstellungskosten den Nettoveräußerungswert, wird eine Abwertung vorgenommen.

Finanzinstrumente

Allgemeine Angaben

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

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

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

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

Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente

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

Finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten

Die als finanzielle Vermögenswerte in der Bilanz angesetzten Finanzinstrumente werden mit Ausnahme der Kredite und Forderungen und der bis zur Endfälligkeit gehaltenen Vermögenswerte zum beizulegenden Zeitwert bewertet. Die als finanzielle Verbindlichkeiten in der Bilanz angesetzten Finanzinstrumente werden mit Ausnahme der derivativen Finanzinstrumente und einer Anleihe, bei der Fair-Value-Hedge-Accounting angewendet und die 2013 getilgt wurde, zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet. Die derivativen Finanzinstrumente werden zum beizulegenden Zeitwert bewertet.

Die Anleihe, die als Grundgeschäft für den Fair Value Hedge designed wurde, wird zu fortgeführten Anschaffungskosten um die Schwankung des beizulegenden Zeitwerts angepasst, soweit das abgesicherte Risiko betroffen ist, bilanziert. Änderungen des Zeitwertes von derivativen Finanzinstrumenten werden erfolgswirksam oder im sonstigen Ergebnis erfasst, je nachdem, ob das derivative Finanzinstrument zur Absicherung der beizulegenden Zeitwerte von Bilanzposten („Fair Value Hedge“) oder der Fluktuation von künftigen Zahlungsströmen („Cash Flow Hedge“) eingesetzt wird. Bei derivativen Finanzinstrumenten, die Bilanzposten absichern, werden Veränderungen des beizulegenden Zeitwertes des abgesicherten Vermögenswertes oder der Verbindlichkeit und des derivativen Finanzinstruments ergebniswirksam erfasst. Bei derivativen Finanzinstrumenten, die als Cash Flow Hedge qualifiziert sind, werden Veränderungen des beizulegenden Zeitwertes des effektiven Teils des Sicherungsinstruments über das sonstige Ergebnis im Eigenkapital (Cash Flow Hedge-Rücklage) erfasst. Im sonstigen Ergebnis erfasste Effekte werden ergebniswirksam erfasst, wenn das Grundgeschäft ergebniswirksam wird. Änderungen des beizulegenden Zeitwertes des ineffektiven Teils eines Sicherungsgeschäftes und von derivativen Finanzinstrumenten, die nicht als Sicherungsgeschäft einzustufen sind, werden sofort ergebniswirksam erfasst. Hedge Accounting wird im ÖBB-Infrastruktur-Konzern angewendet. Eine allgemeine Beschreibung zum Hedge Accounting ist in Erläuterung 29.2 ersichtlich.

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

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

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

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

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

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen werden zu fortgeführten Anschaffungskosten bzw. dem niedrigeren beizulegenden Zeitwert angesetzt. Wertminderungen werden dann erfasst, wenn aufgrund kundenspezifischer Umstände nicht mehr mit der Einbringlichkeit der Ansprüche zu rechnen ist. Bestehen solche Zweifel an der Einbringlichkeit der Forderungen, werden die Kundenforderungen mit dem niedrigeren realisierbaren Betrag angesetzt und die erforderlichen Einzelwertberichtigungen auf Basis erkennbarer Risiken gebildet. Gründe dafür können erkennbare erhebliche finanzielle Schwierigkeiten des Vertragspartners, über den Schuldner eröffnete Insolvenzverfahren, erfolglose Mahnungs- und Exekutionsversuche, 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.

Fertigungsaufträge werden, sofern wesentlich, nach der „percentage of completion“-Methode bilanziert. Die nicht wesentlichen Fertigungsaufträge werden zu Herstellungskosten, vermindert um entsprechende Wertberichtigungen in den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, ausgewiesen.

Beizulegender Zeitwert von Finanzinstrumenten

Bei liquiden Mitteln, Forderungen und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen, Forderungen an und Verbindlichkeiten gegenüber nahestehenden Unternehmen entsprechen die Buchwerte annähernd den beizulegenden Zeitwerten. Die beizulegenden Zeitwerte von zur Veräußerung gehaltenen Wertpapieren ergeben sich aus direkt oder indirekt ableitbaren Preisen (Level 2). Der beizulegende Zeitwert langfristiger Forderungen, Finanzverbindlichkeiten und

Swap-Vereinbarungen basiert auf dem Barwert der künftig zu erwartenden Zahlungsströme, abgezinst mit dem vom ÖBB-Infrastruktur-Konzern geschätzten aktuellen Zinssatz, zu dem vergleichbare Finanzinstrumente abgeschlossen werden können. Ein etwaiges Kreditrisiko wird bei der Ermittlung der beizulegenden Zeitwerte berücksichtigt.

Für Veranlagungen, für die keine Börsenkurse vorliegen – im Wesentlichen Beteiligungen – schätzt der ÖBB-Infrastruktur-Konzern, basierend auf dem geprüften Jahresabschluss, sofern ein solcher vorliegt, ob der beizulegende Zeitwert dem Buchwert bzw. den Anschaffungskosten entspricht. Diese Vermögenswerte werden einem Werthaltigkeitstest unterzogen, falls die Beteiligung über einen längeren Zeitraum Verluste generiert oder wesentliche Veränderungen im Geschäftsumfeld vorliegen. Weitere Anmerkungen zu den Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden sind in Erläuterung 29 enthalten.

Rückstellungen

Rückstellungen werden angesetzt, wenn Verpflichtungen gegenüber Dritten eingegangen wurden bzw. bestehen, die wahrscheinlich zu einer Zahlung des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns führen und die verlässlich geschätzt werden können. Langfristige Rückstellungen werden mit ihrem Barwert angesetzt. Weitere Angaben sind in Erläuterung 26.2. enthalten.

Leasingverhältnisse

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

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

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

Verpflichtungen gegenüber ArbeitnehmerInnen

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

Alle anderen Verpflichtungen (Abfertigungen und Jubiläumsgelder) resultieren aus ungedeckten leistungsorientierten Versorgungssystemen und werden entsprechend rückgestellt. Für die Ermittlung der Rückstellung wendet der ÖBB-Infrastruktur-Konzern in Übereinstimmung mit IAS 19 (2011) „Leistungen an ArbeitnehmerInnen“ das Anwartschaftsbarwertverfahren (PUC-Methode) an. Die Neubewertung der Nettoschulden gem. IAS 19.127 (2011) 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 Eigenkapital aus Rückstellungen für Jubiläumsgelder im Personalaufwand. Weitere Informationen sind in Erläuterung 26.1 enthalten.

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

Die Anschaffungskosten von Sachanlagen umfassen gemäß IAS 16 („Sachanlagen“) auch die erstmals geschätzten Kosten für die Demontage und das Entfernen des Gegenstandes sowie die Wiederherstellung des Standortes, an dem er sich befindet. Rückstellungen für Entsorgungs-, Wiederherstellungs- und ähnliche Verpflichtungen werden nach den Vorschriften von IAS 37 bewertet. Auswirkungen von Bewertungsänderungen von bestehenden Rückstellungen für Entsorgungs-, Wiederherstellungs- und ähnliche Verpflichtungen werden gemäß IFRIC 1 („Änderungen bestehender Rückstellungen für Entsorgungs-, Wiederherstellungs- und ähnliche Verpflichtungen“) bilanziert. Die Vorschriften sehen vor, dass

jede Erhöhung derartiger Verpflichtungen, die den Zeitablauf widerspiegeln, ergebniswirksam zu erfassen ist. Bewertungsänderungen, die auf Änderungen der geschätzten Fälligkeit oder Höhe des Abflusses von Ressourcen, der zur Erfüllung der Verpflichtung erforderlich ist, oder auf einer Änderung des Abzinsungssatzes beruhen, sind zu den Anschaffungskosten des dazugehörigen Vermögenswertes in der laufenden Periode hinzuzufügen bzw. davon abzuziehen. Der von den Anschaffungskosten des Vermögenswertes abgezogene Betrag darf seinen Buchwert nicht übersteigen.

Ertragsrealisierung

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

Erfolgsbezogene Zuwendungen

Dem ÖBB-Infrastruktur-Konzern gewährte Aufwands- und Ertragszuwendungen (Aufwandszuschüsse) werden bei Erfüllung der Ansatzvoraussetzungen sofort ergebniswirksam erfasst. Hinsichtlich der Besonderheiten der Zuschüsse zur Finanzierung der Infrastruktur verweisen wir auf die Ausführungen in Erläuterung 32.

Zinsen, Nutzungsentgelte und Dividenden

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

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

Forschungs- und Entwicklungsaufwendungen

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

Ertragsteuern

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

Hinsichtlich der steuerlichen Situation der ÖBB-Infrastruktur AG wird davon ausgegangen, dass im Wesentlichen folgende Bereiche ertragssteuerpflichtig sind:

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

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

Latente Steuern

Latente Steuern werden – unter Bedachtnahme auf die in IAS 12.15 und IAS 12.24 geregelten Ausnahmeregelungen – für alle temporären Differenzen zwischen der Steuerbasis der Vermögenswerte/ Verbindlichkeiten (tax base) und ihren Buchwerten im IFRS-Abschluss angesetzt (sog. Verbindlichkeiten-Methode), insoweit es sich um Vermögenswerte und Schulden handelt, die mit dem nicht steuerbefreiten Geschäftsbetrieb im Zusammenhang stehen.

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

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

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

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

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

Verwendung von Schätzungen und Ermessensausübungen

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

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

a. Versorgungspläne für ArbeitnehmerInnen

Die Bewertung der Abfertigungs- und Jubiläumsgeldansprüche beruht auf einer Methode, bei der Parameter wie der erwartete Abzinsungsfaktor, langfristige Gehaltssteigerungen sowie Fluktuationsraten angewendet werden. Wenn sich die relevanten Parameter wesentlich anders entwickeln als erwartet, kann dies wesentliche Auswirkungen auf die Rückstellung und in der Folge auf die Aufwendungen für Abfertigungs- und Jubiläumsverpflichtungen des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns haben. Die Auswirkung möglicher Änderungen von Parametern ist in Erläuterung 26.1 dargestellt.

b. Einschätzungen der Nutzungsdauer der Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerte

Die Nutzungsdauern werden nach den Gegebenheiten des Unternehmens bei üblicher Instandhaltung festgelegt. Die tatsächliche Nutzung kann von diesen Einschätzungen abweichen. Eine Sensitivitätsanalyse ergab, dass sich die Abschreibung bei einer Veränderung der Nutzungsdauer um +/- 1 Jahr um rd. 54,8 Mio. EUR (Vj: rd. 57,3 Mio. EUR) erhöht bzw. um rd. 59,1 Mio. EUR (Vj: rd. 62,7 Mio. EUR) verringert. Im Geschäftsjahr 2013 wurden Nutzungsdauern für Datenetze und ETCS-Anlagen, die nicht mehr den aktuellen Stand der Technik entsprechen, sowie für Immobilien, die planmäßig in den nächsten Jahren abgetragen werden, auf die erwartete Restnutzungsdauer verkürzt, woraus eine zusätzliche Abschreibung in Höhe von rd. 18,6 Mio. EUR resultiert. Weitere Angaben finden sich unter Erläuterung 14.

c. Rückstellungen

Die Rückstellungen wurden gem. IAS 37.37 nach der bestmöglichen Schätzung bemessen, d.h. mit dem Betrag, den das Unternehmen bei vernünftiger Betrachtung zur Erfüllung der Verpflichtung zum Bilanzstichtag oder zur Übertragung der Verpflichtung auf einen Dritten zu diesem Termin zahlen müsste. Zu einer Sensitivitätsanalyse, insbesondere für die Eintrittswahrscheinlichkeit für Umweltrisiken und Stilllegungskosten, können keine verlässlichen Angaben gemacht werden. Bei der Bewertung der Rückstellung für Stilllegungskosten wurde grundsätzlich vom Fortbestand des ÖBB-Infrastruktur-

Konzerns und dem Weiterbetrieb des Unternehmens und daher von einem Weiterbetrieb der Strecken ausgegangen. Nur wenn in absehbarer Zukunft mit einer Stilllegung einzelner Strecken gerechnet wird oder jene bereits eingeleitet wurde, werden die Stilllegungskosten geschätzt und rückgestellt. Der Rückstellungsbetrag findet sich unter Erläuterung 26.2.

d. Latente Steuern

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

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

e. Cross-Border-Leasing (CBL)

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

Konzentration von Risiken

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

Kapitalmanagement

Die finanzwirtschaftliche Steuerung des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns zielt neben der nachhaltigen Steigerung des Unternehmenswerts auf die Erhaltung einer für die Wahrung der hervorragenden Bonitätseinstufung angemessenen Kapitalstruktur ab. Aufgrund der speziellen Situation und der gesetzlich festgelegten Aufgabe des Unternehmens, aber auch aufgrund der Zusagen der öffentlichen Hand, Infrastrukturaufwendungen (sowohl Errichtung als auch Betrieb und Instandhaltung), die nicht in der Ertragskraft des Unternehmens Deckung finden, zu bezuschussen, erfolgt die Steuerung der Kapitalstruktur vor allem mit Kennzahlen, die die Verschuldung messen und mit den jeweiligen Planwerten verglichen werden. Das Unternehmen definiert Eigenkapital als Grundkapital, Rücklagen sowie erwirtschaftetes Ergebnis und etwaige bestehende nicht beherrschende Anteile. Das gemanagte Eigenkapital beträgt zum 31.12.2013 rd. 1.173,6 Mio. EUR (Vj: rd. 1.148,6 Mio. EUR).

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

4. Umsatzerlöse

	2013 in Mio. EUR	2012 in Mio. EUR
Beitrag des Bundes gemäß § 42 Bundesbahngesetz für den Betrieb der Infrastruktur	1.151,4	1.086,1
Infrastrukturbenützung	468,0	448,9
Erlöse aus Energielieferung	253,7	264,7 *)
Mieterlöse	128,3	118,2
Sonstige Umsatzerlöse	153,9	211,7 *)
Gesamt	2.155,3	2.129,6 *)
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>690,6</i>	<i>730,9</i>

*) angepasste Vergleichswerte

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

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

Nach eingehender Analyse der Transaktionen im Energiebereich hat sich herausgestellt, dass aufgrund der geänderten Ausweispraxis von Stromhandelserlösen bei Energieversorgungsunternehmen eine weitergehende Saldierung von Umsatzerlösen mit Bezugsaufwendungen für Stromhandelsgeschäfte zu einer verlässlicheren und relevanteren Darstellung der Ertragslage führt. In diesem Zusammenhang wurde der Vorjahreswert entsprechend angepasst und Erlöse aus Energielieferungen iHv rd. 127,2 Mio. EUR mit dem Materialaufwand saldiert.

Des Weiteren haben Verwertungsobjekte im Verlauf der letzten Jahre derart an Bedeutung gewonnen, dass diese zu einem Bestandteil der Kerntätigkeit der ÖBB Infrastruktur geworden sind, weshalb der Ausweis der zugehörigen Erträge nicht mehr im sonstigen Ertrag saldiert, sondern als Umsatzerlös und Materialaufwendungen erfolgt, da dies zu einer zutreffenderen und relevanteren Darstellung der Ertragslage führt. Die Vorjahreswerte in den sonstigen Umsatzerlösen wurden um rd. 104,4 Mio. EUR, der Materialaufwand wurde um rd. 76,2 Mio. EUR erhöht, die sonstigen betrieblichen Erträge verringerten sich um rd. 28,2 Mio. EUR.

Die in der Berichtsperiode unter den sonstigen Umsatzerlösen erfassten Auftrags Erlöse aus Fertigungsaufträgen belaufen sich auf rd. 27,8 Mio. EUR (Vj: rd. 38,2 Mio. EUR), wobei davon rd. 10,7 Mio. EUR (Vj: rd. 11,4 Mio. EUR) gegenüber verbundenen Unternehmen des ÖBB-Konzerns erzielt werden. Diesen Erlösen stehen Auftragskosten über rd. 26,6 Mio. EUR (Vj: rd. 38,5 Mio. EUR) gegenüber. Weiters enthalten die sonstigen Umsatzerlöse Erlöse aus Telekommunikationsleistungen, aus der Behebung von Schäden und aus Reinigungs- und Sicherheitsleistungen.

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

5. Andere aktivierte Eigenleistungen

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

6. Sonstige betriebliche Erträge

	2013 in Mio. EUR	2012 in Mio. EUR
Beitrag des Bundes gemäß § 42 Bundesbahngesetz für die Infrastruktur	517,5	454,4
Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen, immateriellen Vermögenswerten, als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien und zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte	25,6	21,0 *)
Übrige sonstige betriebliche Erträge	17,6	19,8
Erträge aus Materialverkäufen	15,9	18,0
Personalverleih an Dritte	9,8	9,3
Gesamt	586,4	522,5 *)
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>16,8</i>	<i>24,7</i>

*) angepasste Vergleichswerte, siehe Erläuterung 4

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

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

7. Aufwendungen für Material und bezogene Leistungen

	2013 in Mio. EUR	2012 in Mio. EUR
Materialaufwand	134,2	206,3 *)
Aufwendungen für bezogene Leistungen	282,2	279,5
Gesamt	416,4	485,8 *)
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>61,3</i>	<i>66,4</i>

*) angepasste Vergleichswerte, siehe Erläuterung 4

Der Posten Materialaufwand enthält in der Höhe von rd.100,3 Mio. EUR (Vj: rd. 113,1 Mio. EUR) den Aufwand für den Fremdbezug von Traktionsstrom bzw. den Zukauf von Strom für den Weiterverkauf an Dritte. Die Aufwendungen für Verwertungsobjekte betragen rd. 14,4 Mio. EUR (Vj: rd. 76,2 Mio. EUR).

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

8. Personalaufwand und Beschäftigte

	2013 in Mio. EUR	2012 in Mio. EUR
Löhne und Gehälter	816,4	829,5
Gesetzlich vorgeschriebene Sozialabgaben	213,2	213,6
Aufwendungen für Abfertigungen	6,1	11,4 *)
Aufwendungen für Altersversorgung	8,3	8,6
Gesamt	1.044,0	1.063,1 *)

*) angepasste Vergleichswerte, siehe Erläuterung 26.1

Struktur der MitarbeiterInnen	31.12.2013	31.12.2012	Stichtag	Veränderung		Durchschnitt	
				in %		2013	2012
Angestellte und ArbeiterInnen	4.174	4.067	107	3%	3.992	4.158	
MitarbeiterInnen mit Definitivstellung	12.040	12.390	-350	-3%	12.129	12.509	
Gesamt aktive MitarbeiterInnen	16.214	16.457	-243	-1%	16.121	16.667	
Lehrlinge	1	2	-1	-50%	1	3	
Gesamt mit Lehrlingen	16.215	16.459	-244	-1%	16.122	16.670	

9. Abschreibungen

	2013 in Mio. EUR	2012 in Mio. EUR
Abschreibungen auf Sachanlagen	758,7	687,5
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte	35,0	36,1
Wertminderung auf zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	0,3	4,6
Abschreibungen auf als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien	3,8	3,7
abzüglich Auflösung Kostenbeiträge	-181,4	-192,4
Abschreibung Gesamt	616,4	539,5

10. Sonstige betriebliche Aufwendungen

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

	2013 in Mio. EUR	2012 in Mio. EUR
Betriebskosten	104,4	99,9
Verluste aus Anlagenabgängen	38,5	28,5
betriebliche Steuern	37,6	41,9
Aus- und Fortbildung	31,5	32,0
Übrige	152,4	78,3
Gesamt	364,4	280,6
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>130,0</i>	<i>86,0</i>

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

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

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

	2013 in TEUR	2012 in TEUR
Jahres- und Konzernabschlussprüfung	312	294
Andere Bestätigungsleistungen	24	9
Steuerberatung	23	119
Sonstige Leistungen	111	0
Gesamt	470	422

11. Zinserträge und Zinsaufwendungen

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

	2013 in Mio. EUR	2012 in Mio. EUR
Zinsergebnis		
Zinserträge	55,9	87,9
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>9,7</i>	<i>29,4</i>
Zinsaufwendungen	-643,4	-667,3
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>-8,9</i>	<i>-26,2</i>
Gesamt	-587,5	-579,4
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>0,8</i>	<i>3,2</i>

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

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

Die Zinsaufwendungen betreffen mit rd. 534,0 Mio. EUR (Vj: rd. 503,6 Mio. EUR) Anleihen. Darüber hinaus fallen Zinsaufwendungen für EUROFIMA-Darlehen und sonstige Kreditaufnahmen sowie zinsähnliche Aufwendungen an. Die Aufwendungen für Haftungsentgelte betragen rd. 18,0 Mio. EUR (Vj: rd. 16,8 Mio. EUR). Die übrigen Zinsaufwendungen beinhalten insbesondere Zinszahlungen und -abgrenzungen aus Cross-Border-Leasing-Transaktionen von rd. 30,8 Mio. EUR (Vj: rd. 52,8 Mio. EUR).

Das Zinsergebnis betreffend verbundene Unternehmen resultiert zum größten Teil aus der Verzinsung von Forderungen aus Subleaseverträgen.

12. Sonstiges Finanzergebnis

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

Sonstiges Finanzergebnis	2013 in Mio. EUR	2012 in Mio. EUR
Sonstige Finanzerträge	26,5	48,9
<i>davon aus dem Abgang von/der Zuschreibung zu finanziellen Vermögenswerten</i>	1,4	5,3
<i>davon aus Bewertungs-/Kursdifferenzen</i>	20,9	41,4
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	0,0	0,6
Sonstige Finanzaufwendungen	-20,8	-52,3
<i>davon aus Bewertungs-/Kursdifferenzen</i>	-17,6	-37,3
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	-1,5	-4,9
Gesamt	5,7	-3,4

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

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

13. Ertragsteuern

Steueraufwand/ Steuerertrag

Der Posten Ertragsteuern setzt sich wie folgt zusammen:

	2013 in Mio. EUR	2012 in Mio. EUR
Aufwand/Ertrag aus Steuerumlage (Gruppenbesteuerung)	-0,6	-1,6
Latenter Steueraufwand/-ertrag	4,5	12,9 *)
Ertragsteuern	3,9	11,3 *)

*) angepasste Vergleichswerte, siehe Erläuterung 26.1

Die Steuern werden mit 25% des geschätzten steuerpflichtigen Gewinns für das Geschäftsjahr berechnet. Ertragsteuern in der Höhe von rd. 1,5 Mio. EUR (Vj: rd. 2,4 Mio. EUR) werden über das sonstige Ergebnis in der Cash Flow Hedge-Rücklage für Strom erfasst.

Die latenten Steuern entwickelten sich wie folgt:

	2013 in Mio. EUR	2012 in Mio. EUR
Latente Steueransprüche	37,7	22,2
Bilanzansätze zum 01.01	37,7	22,2
Veränderung latenter Steuer		
<i>im sonstigen Ergebnis erfasst</i>	1,5	2,6 *)
<i>erfolgswirksam erfasst</i>	4,5	12,9 *)
Bilanzansätze zum 31.12.	43,7	37,7
<i>davon latente Steueransprüche</i>	43,8	37,7
<i>davon latente Steuerschulden</i>	-0,1	0,0

*) angepasste Vergleichswerte, siehe Erläuterung 26.1

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

Die latenten Steuern sind aufgrund der zugrunde liegenden Bewertungsunterschiede zwischen den Buchwerten im IFRS-Konzernabschluss und den relevanten Steuerbemessungsgrundlagen im Ausmaß von rd. 36,2 Mio. EUR (Vj: rd. 31,3 Mio. EUR) als langfristig einzuschätzen. Als kurzfristig anzusehen sind die latenten Steuern auf Verlustvorträge in Höhe von rd. 7,5 Mio. EUR (Vj: rd. 6,3 Mio. EUR), die im Geschäftsjahr 2014 voraussichtlich verwendet werden können.

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

	2013 in Mio. EUR	2012 in Mio. EUR
Jahresergebnis vor Ertragsteuern nach IFRS	25,8	12,0 *)
Anpassung steuerfreier Anteil gem. § 50 (2) Bundesbahngesetz	62,1	64,1 *)
Steuerpflichtiges Jahresergebnis	87,9	76,1 *)
Konzernsteuersatz	25%	25%
Erwarteter Aufwand (-) bzw. Ertrag (+) aus Steuern im Geschäftsjahr	-22,0	-19,0 *)
Beteiligungserträge	0,5	0,8
Auswirkungen von Ansatzanpassungen	25,6	29,7
Nicht abzugsfähige Betriebsausgaben und andere Hinzurechnungen	-0,2	-0,2
Steuern vom Einkommen	3,9	11,3 *)
Effektiver Körperschaftsteuersatz	-4,5%	-14,9% *)

*) angepasste Vergleichswerte, siehe Erläuterung 26.1

Der effektive Körperschaftsteuersatz von -4,5% (Vj: -15,1%), welcher wesentlich vom gesetzlichen Körperschaftsteuersatz von 25% abweicht, resultiert hauptsächlich aus Ansatzanpassungen der latenten Steuern aus Verlustvorträgen.

Latente Steueransprüche und latente Steuerschulden zum 31.12.2013 sind das Ergebnis temporärer Bewertungsunterschiede zwischen den Buchwerten im Konzernabschluss und den relevanten Steuerbemessungsgrundlagen sowie steuerlicher Verlustvorträge. Ansatzanpassungen waren erforderlich, da die künftigen steuerlichen Ergebnisse, welche eine Bilanzierung aktiver latenter Steuern rechtfertigen, neu eingeschätzt wurden.

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

	latente Steuer-		latente Steuer-	
	ansprüche	schulden	ansprüche	schulden
	31.12.2013	31.12.2013	31.12.2012	31.12.2012
	in Mio. EUR	in Mio. EUR	in Mio. EUR	in Mio. EUR
Vermögenswerte				
Sachanlagen	15,3	-1,6	11,8	-2,2
Immaterielle Vermögenswerte	0,0	0,0	0,0	-0,1
Finanzielle Vermögenswerte	0,9	-5,9	0,0	-11,9
	16,3	-7,6	11,8	-14,1
Schulden				
Rückstellungen	0,5	-4,6	1,5	-5,5
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	12,1	0,0	17,3	0,0
	12,6	-4,6	18,8	-5,5
Steuerliche Verlustvorträge	26,9	0,0	26,8	0,0
Latente Steueransprüche bzw. latente Steuerschulden	55,8	-12,1	57,4	-19,7
Saldierung	-12,0	12,0	-19,7	19,7
Saldierte latente Steueransprüche bzw. latente Steuerschulden	43,8	-0,1	37,7	0,0

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

Unter Heranziehung des steuerpflichtigen Einkommens früherer Jahre sowie der Prognosen über das steuerpflichtige Einkommen zukünftiger Jahre, in denen Steueransprüche genutzt werden können, ist der Vorstand der Auffassung, dass die Realisierung der Steuervorteile aus den latenten Steueransprüchen im Ausmaß von rd. 43,7 Mio. EUR (Vj: rd. 37,7 Mio. EUR) wahrscheinlich ist. Die temporären Unterschiede in den Positionen Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte resultieren im Wesentlichen aus dem unterschiedlichen Abschreibungsbeginn (pro rata temporis nach IFRS im Vergleich zur Halbjahresregel nach Steuerrecht) sowie aus abweichenden Anschaffungskosten. Die temporären Unterschiede aus den finanziellen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten entstehen aufgrund der unterschiedlichen Bewertung der Stromderivate nach IFRS (Bewertung zum beizulegenden Zeitwert) und Steuerrecht (Drohverlustrückstellung).

Die steuerlichen Verlustvorträge stammen aus Gesellschaften in Österreich und sind zeitlich unbegrenzt vortragsfähig. Die jährliche Verrechnung mit Verlustvorträgen ist in Österreich mit 75% des jeweiligen steuerlichen Ergebnisses begrenzt, allerdings resultieren rd. 2.453,8 Mio. EUR (Vj: rd. 2.488,6 Mio. EUR) aus den Vorgruppenverlusten der ÖBB-Infrastruktur AG und sind daher zur Gänze gegen in künftigen Perioden erzielte steuerliche Ergebnisse verrechenbar.

Für steuerliche Verlustvorträge in Höhe von rd. 2.353,4 Mio. EUR (Vj: rd. 2.381,3 Mio. EUR) werden keine latenten Steuern angesetzt, da die Verwertung in absehbarer Zukunft nicht gesichert ist.

14. Sachanlagen

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

in Mio. EUR	Grund- stücke und Bauten	Fahrpark	Technische Anlagen u. Maschinen	Leasing technische Anlagen u. Maschinen	Andere Anlagen Betriebs- u. Geschäfts- ausstattung	Anlagen in Bau u. geleistete Anzahl- ungen	Gesamt
Anschaffungs- und Herstellungskosten 2013							
Anschaffungs-/Herstellungskosten Stand 01.01.2013	22.960,8	317,3	7.957,4	2,6	117,1	2.206,2	33.561,4
Zugänge	23,0	0,1	3,4	0,0	7,4	1.836,1	1.870,0
Abgänge	-128,4	-18,6	-78,7	0,0	-3,3	-22,5	-251,5
Abgänge Konsolidierungskreis	-0,1	0,0	-0,9	0,0	-42,2	-2,5	-45,7
Umbuchungen	1.016,1	53,1	412,6	-1,1	50,4	-1.609,4	-78,3
Anschaffungs-/Herstellungskosten Stand 31.12.2013	23.871,4	351,9	8.293,7	1,5	129,4	2.407,9	35.055,8
Kumulierte Abschreibungen Stand 01.01.2013	-6.826,6	-174,0	-3.998,9	-1,8	-74,5	0,0	-11.075,8
Abschreibungen	-421,6	-29,3	-292,0	-0,2	-15,6	0,0	-758,7
Abgänge	103,4	14,3	73,7	0,0	3,1	0,0	194,5
Abgänge Konsolidierungskreis	0,0	0,0	0,9	0,0	25,3	0,0	26,2
Umbuchungen	14,2	0,0	-1,0	1,1	-25,3	0,0	-11,0
Kumulierte Abschreibungen Stand 31.12.2013	-7.130,5	-188,9	-4.217,3	-0,9	-87,0	0,0	-11.624,7
Buchwerte vor Kostenbeiträgen per 01.01.2013	16.134,2	143,3	3.958,5	0,8	42,6	2.206,2	22.485,6
Buchwerte vor Kostenbeiträgen per 31.12.2013	16.740,9	162,9	4.076,4	0,6	42,4	2.407,9	23.431,1
Kostenbeiträge 2013							
Stand 01.01.2013	-9.490,0	-7,2	-2.964,2	0,0	-5,5	-385,9	-12.852,8
Zugänge	-56,7	0,0	-10,7	0,0	0,0	-35,3	-102,7
Abgänge	53,6	0,0	15,8	0,0	0,1	3,8	73,3
Abgänge Konsolidierungskreis	-0,3	0,0	-0,2	0,0	0,7	0,0	0,2
Umbuchungen	-58,2	0,0	-4,8	0,0	0,0	67,0	4,0
Stand 31.12.2013	-9.551,6	-7,2	-2.964,2	0,0	-4,7	-350,5	-12.878,1
Kumulierte Abschreibungen Stand 01.01.2013	5.272,8	7,0	2.294,3	0,0	4,3	0,0	7.578,4
Abschreibungen	112,3	0,1	61,4	0,0	0,3	0,0	174,1
Abgänge	-42,8	0,0	-14,2	0,0	-0,1	0,0	-57,1
Abgänge Konsolidierungskreis	0,0	0,0	-0,1	0,0	-0,7	0,0	-0,8
Umbuchungen	-1,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-1,8
Kumulierte Abschreibungen Stand 31.12.2013	5.340,4	7,1	2.341,5	0,0	3,7	0,0	7.692,8
Kostenbeiträge per 01.01.2013	-4.217,2	-0,2	-669,9	0,0	-1,2	-385,9	-5.274,4
Kostenbeiträge per 31.12.2013	-4.211,1	-0,1	-622,7	0,0	-0,9	-350,5	-5.185,3
Buchwert nach Kostenbeiträgen per 01.01.2013	11.917,0	143,1	3.288,6	0,8	41,4	1.820,3	17.211,2
Buchwert nach Kostenbeiträgen per 31.12.2013	12.529,8	162,8	3.453,7	0,6	41,4	2.057,4	18.245,7

in Mio. EUR	Grund- stücke und Bauten	Fahrpark	Technische Anlagen u. Maschinen	Leasing technische Anlagen u. Maschinen	Andere Anlagen Betriebs- u. Geschäfts- ausstattung	Anlagen in Bau u. geleistete Anzahl- ungen	Gesamt
Anschaffungs- und Herstellungskosten 2012							
<i>Anschaffungs-/Herstellungskosten Stand</i> <i>01.01.2012</i>	20.647,0	285,9	7.125,7	9,2	139,0	3.834,4	32.041,2
Zugänge	16,7	0,0	1,5	0,0	6,4	1.766,3	1.790,9
Unternehmenserwerb	85,1	0,2	4,5	0,0	0,0	0,0	89,8
Abgänge	-244,1	-23,5	-62,0	0,0	-8,2	-11,3	-349,1
Umbuchungen	2.456,1	54,7	887,7	-6,6	-20,1	-3.383,2	-11,4
Anschaffungs-/Herstellungskosten Stand 31.12.2012	22.960,8	317,3	7.957,4	2,6	117,1	2.206,2	33.561,4
<i>Kumulierte Abschreibungen Stand 01.01.2012</i>	-6.554,3	-164,8	-3.790,4	-6,8	-85,3	0,0	-10.601,6
Abschreibungen	-383,5	-26,9	-254,0	-0,8	-22,3	0,0	-687,5
Umbuchungen	-0,5	0,0	-5,8	5,8	25,3	0,0	24,8
Kumulierte Abschreibungen Stand 31.12.2012	-6.826,6	-174,0	-3.998,9	-1,8	-74,5	0,0	-11.075,8
Buchwerte vor Kostenbeiträgen per 01.01.2012	14.092,7	121,1	3.335,3	2,4	53,7	3.834,4	21.439,6
Buchwerte vor Kostenbeiträgen per 31.12.2012	16.134,2	143,3	3.958,5	0,8	42,6	2.206,2	22.485,6
Kostenbeiträge 2012							
<i>Stand 01.01.2012</i>	-9.261,7	-7,2	-2.952,5	0,0	-5,5	-541,4	-12.768,3
Zugänge	-48,5	0,0	-12,5	0,0	0,0	-90,5	-151,5
Unternehmenserwerb	-29,4	0,0	-0,9	0,0	0,0	0,0	-30,3
Abgänge	72,8	0,0	20,1	0,0	0,0	4,3	97,2
Umbuchungen	-223,2	0,0	-18,4	0,0	0,0	241,7	0,1
Stand 31.12.2012	-9.490,0	-7,2	-2.964,2	0,0	-5,5	-385,9	-12.852,8
<i>Kumulierte Abschreibungen Stand 01.01.2012</i>	5.204,5	6,8	2.248,1	0,0	4,0	0,0	7.463,4
Abschreibungen	120,4	0,2	63,5	0,0	0,3	0,0	184,4
Unternehmenserwerb	3,0	0,0	0,3	0,0	0,0	0,0	3,3
Abgänge	-55,1	0,0	-17,6	0,0	0,0	0,0	-72,7
Kumulierte Abschreibungen Stand 31.12.2012	5.272,8	7,0	2.294,3	0,0	4,3	0,0	7.578,4
Kostenbeiträge per 01.01.2012	-4.057,2	-0,4	-704,4	0,0	-1,5	-541,4	-5.304,9
Kostenbeiträge per 31.12.2012	-4.217,2	-0,2	-669,9	0,0	-1,2	-385,9	-5.274,4
Buchwert nach Kostenbeiträgen per 01.01.2012	10.035,5	120,7	2.630,9	2,4	52,2	3.293,0	16.134,6
Buchwert nach Kostenbeiträgen per 31.12.2012	11.917,0	143,1	3.288,6	0,8	41,4	1.820,3	17.211,2

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

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

Im Geschäftsjahr aktivierte der ÖBB-Infrastruktur-Konzern gemäß den Regelungen des IAS 23 Zinsen auf Herstellungskosten qualifizierter Vermögenswerte in Höhe von rd. 43,2 Mio. EUR (Vj: rd. 33,7 Mio. EUR). Der zu Grunde liegende Fremdkapitalzinssatz beträgt 3,76% (Vj: 3,98%).

Per 31.12.2013 betragen die vertraglichen Verpflichtungen für den Erwerb von Sachanlagen (Bestellobligo) rd. 1.867,1 Mio. EUR (Vj: rd. 1.374,4 Mio. EUR).

Finanzschulden sind durch Sachanlagen mit folgenden Buchwerten besichert:

	2013 in Mio. EUR	2012 in Mio. EUR
Grundstücke und Bauten	82,0	76,9
Sonstige technische Anlagen und Maschinen	226,7	218,4
Fahrpark	57,1	41,1
Gesamt	365,8	336,4

Diese Vermögenswerte dienen in Höhe von rd. 308,7 Mio. EUR (Vj: rd. 295,3 Mio. EUR) der Besicherung von Verbindlichkeiten aus Cross-Border-Leasing-Transaktionen und in Höhe von rd. 57,1 Mio. EUR (Vj: rd. 41,1 Mio. EUR) als Besicherung für EUROFIMA-Darlehen.

Verluste aus dem Abgang von Sachanlagen sind in Höhe von rd. 38,5 Mio. EUR angefallen (Vj: rd. 28,5 Mio. EUR), wobei sich diese aus der Verschrottung und dem Abbruch von Vermögenswerten bzw. dem Verkauf von Fahrzeugen und sonstiger Betriebsausstattung sowie Abgängen von Planungsanlagen ergaben.

Kostenbeiträge von Dritten

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

	31.12.2013 in Mio. EUR	31.12.2012 in Mio. EUR
Republik Österreich	2.416,2	2.390,8
Schieneninfrastrukturfinanzierungs GmbH	1.398,3	1.466,9
ehemalige Eisenbahn-Hochleistungsstrecken AG	1.378,5	1.402,3
Sonstige Dritte	126,4	144,9
Gesamt	5.319,4	5.404,9

Die von diesen Kostenbeitragsgebern für immaterielle Vermögenswerte geleisteten Zuschüsse betragen rd. 134,1 Mio. EUR (Vj: rd. 130,5 Mio. EUR) und sind in dieser Aufstellung enthalten.

Gemietete und vermietete Vermögenswerte

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

15. Immaterielle Vermögenswerte

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

	Konzessionen, Schutzrechte, Lizenzen in Mio. EUR	Kostenbeiträge an Dritte in Mio. EUR	Geleistete Anzahlungen auf immaterielle Vermögens- werte in Mio. EUR	Summe in Mio. EUR
Kumulierte Anschaffungs-, Herstellungskosten und Abschreibungen 2013				
Anschaffungs-/Herstellungskosten Stand 01.01.2013	117,9	798,5	18,0	934,4
Zugänge	3,1	6,1	25,8	35,0
Abgänge	-3,5	-0,9	0,0	-4,4
Abgänge Konsolidierungskreis	-23,4	-0,6	0,0	-24,0
Umbuchungen	32,9	19,8	-26,8	25,9
kumulierte Anschaffungs-/Herstellungskosten Stand 31.12.2013	127,1	823,0	16,9	967,0
Kumulierte Abschreibungen Stand 01.01.2013	-58,2	-376,6	0,0	-434,8
Abschreibungen	-10,2	-24,8	0,0	-35,0
Abgänge	3,5	0,6	0,0	4,1
Abgänge Konsolidierungskreis	14,3	0,7	0,0	15,0
Umbuchungen	-14,3	0,0	0,0	-14,3
Kumulierte Abschreibungen Stand 31.12.2013	-64,9	-400,2	0,0	-465,1
Buchwerte vor Kostenbeiträgen per 01.01.2013	59,7	421,8	18,0	499,5
Buchwerte vor Kostenbeiträgen per 31.12.2013	62,1	422,8	16,9	501,9
Kostenbeiträge 2013				
Stand 01.01.2013	-35,0	-412,7	0,0	-447,7
Zugänge	-2,0	-8,9	0,0	-10,9
Abgänge	0,0	0,1	0,0	0,1
Abgänge Konsolidierungskreis	2,2	0,0	0,0	2,2
Umbuchungen	0,5	-0,6	0,0	-0,1
Stand 31.12.2013	-34,1	-422,2	0,0	-456,3
Kumulierte Abschreibungen Stand 01.01.2013	14,5	302,7	0,0	317,2
Abschreibungen	1,7	5,6	0,0	7,3
Abgänge	0,0	-0,1	0,0	-0,1
Abgänge Konsolidierungskreis	-2,2	0,0	0,0	-2,2
Kumulierte Abschreibungen Stand 31.12.2013	13,8	308,3	0,0	322,1
Kostenbeiträge per 01.01.2013	-20,5	-110,0	0,0	-130,5
Kostenbeiträge per 31.12.2013	-20,3	-113,8	0,0	-134,1
Buchwerte nach Kostenbeiträgen per 01.01.2013	39,2	311,9	18,0	369,1
Buchwerte nach Kostenbeiträgen per 31.12.2013	41,9	308,9	16,9	367,7

	Konzessionen, Schutzrechte, Lizenzen in Mio. EUR	Kostenbeiträge an Dritte in Mio. EUR	Geleistete Anzahlungen auf immaterielle Vermögens- werte in Mio. EUR	Summe in Mio. EUR
Kumulierte Anschaffungs-, Herstellungskosten und Abschreibungen 2012				
<i>Anschaffungs-/Herstellungskosten Stand 01.01.2012</i>	123,3	745,5	16,2	885,0
Zugänge	5,3	41,8	32,9	80,0
Unternehmenserwerb	0,1	0,0	0,0	0,1
Abgänge	-2,2	-0,7	-0,1	-3,0
Umbuchungen	-8,6	11,9	-31,0	-27,7
Anschaffungs-/Herstellungskosten Stand 31.12.2012	117,9	798,5	18,0	934,4
Kumulierte Abschreibungen Stand 01.01.2012				
<i>Abschreibungen</i>	-11,2	-24,9	0,0	-36,1
Abgänge	2,2	0,5	0,0	2,7
Umbuchungen	14,3	0,0	0,0	14,3
Kumulierte Abschreibungen Stand 31.12.2012	-58,2	-376,6	0,0	-434,8
Buchwerte vor Kostenbeiträgen per 01.01.2012	59,8	393,3	16,2	469,3
Buchwerte vor Kostenbeiträgen per 31.12.2012	59,7	421,9	18,0	499,6
Kostenbeiträge 2012				
<i>Stand 01.01.2012</i>	-34,8	-381,8	0,0	-416,6
Zugänge	-0,8	-30,5	0,0	-31,3
Abgänge	0,0	0,3	0,0	0,3
Umbuchungen	0,6	-0,7	0,0	-0,1
Stand 31.12.2012	-35,0	-412,7	0,0	-447,7
Kumulierte Abschreibungen Stand 01.01.2012				
<i>Abschreibungen</i>	1,7	6,3	0,0	8,0
Abgänge	0,0	-0,3	0,0	-0,3
Kumulierte Abschreibungen Stand 31.12.2012	14,5	302,7	0,0	317,2
Kostenbeiträge per 01.01.2012	-22,0	-85,1	0,0	-107,1
Kostenbeiträge per 31.12.2012	-20,5	-110,0	0,0	-130,5
Buchwerte nach Kostenbeiträgen per 01.01.2012	37,8	308,2	16,2	362,2
Buchwerte nach Kostenbeiträgen per 31.12.2012	39,2	311,9	18,0	369,1

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

Entwicklungskosten wurden nicht aktiviert, da eine Abgrenzung zur Forschungsphase der Projekte nicht einwandfrei möglich und das Risiko der Verwertung der Entwicklungen mit Unsicherheiten behaftet war, weshalb die gesamten Aufwendungen für Forschung und Entwicklung in Höhe von rd. 4,8 Mio. EUR (Vj: rd. 3,4 Mio. EUR) ergebniswirksam erfasst wurden.

16. Als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien (IAS 40)

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

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

	2013 in Mio. EUR	2012 in Mio. EUR
Anschaffungs- und Herstellungskosten		
<i>Stand 01.01.</i>	274,2	272,4
Zugänge	11,3	5,8
Abgänge	-2,6	-4,0
Umbuchungen	18,4	0,0
Stand 31.12.	301,3	274,2
Kumulierte Abschreibungen		
<i>Stand 01.01.</i>	171,2	171,5
Abschreibungen	3,8	3,7
Abgänge	-1,8	-4,0
Umbuchungen	-0,1	0,0
Stand 31.12.	173,1	171,2
Nettobuchwert Stand 31.12.	128,2	103,0

Sämtliche vom ÖBB-Infrastruktur-Konzern als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien werden im Rahmen von operativen Leasingverhältnissen vermietet. Die daraus resultierenden Mieterträge beliefen sich ohne Betriebskosten auf rd. 16,7 Mio. EUR (Vj: rd. 15,6 Mio. EUR), denen direkt zurechenbare Aufwendungen (einschließlich Reparaturen und Instandhaltungen, allerdings ohne Betriebskosten) in Höhe von rd. 7,5 Mio. EUR (Vj: rd. 6,7 Mio. EUR) gegenüberstehen. Darüber hinaus fielen betriebliche Aufwendungen in der Höhe von rd. 0,3 Mio. EUR (Vj: rd. 0,3 Mio. EUR) an, denen keine Mieteinnahmen gegenüberstehen. Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern ist keine Verträge für die Instandhaltung seiner als Finanzinvestitionen gehaltenen Immobilien eingegangen, die zu einer diesbezüglichen Verpflichtung führen.

Der beizulegende Zeitwert beträgt rd. 306,4 Mio. EUR (Vj: rd. 298,7 Mio. EUR). Der beizulegende Zeitwert der als Finanzinvestitionen gehaltenen Immobilien wurde nicht von externen Gutachtern, sondern 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 Gebäudes mittels der DCF-Methode ermittelt. Aufgrund dieser Berichtigung der am Markt beobachteten Inputfaktoren erfolgt die Zuordnung des beizulegenden Wertes zur Hierarchiestufe 3 gemäß IFRS 13. Zur Ermittlung der Zeitwerte wurde in beiden Berichtsjahren ein lageabhängiger Zinssatz von 4% – 5% angewendet. Eine Änderung der Abschläge von den Richtwertmieten um +/- 10% würde zu einer Reduktion der beizulegenden Zeitwerte von rd. 19,6% bzw. zu einer Erhöhung von rd. 16,8% führen. Weiters ergeben sich Zugänge von rd. 0,9 Mio. EUR (Vj: rd. 1,4 Mio. EUR) aufgrund nachträglicher Anschaffungskosten.

17. Nach der Equity-Methode bilanzierte Unternehmen

Eine Zusammenfassung der Finanzinformationen für die nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmen, an denen die ÖBB-Infrastruktur AG zum Bilanzstichtag beteiligt ist, wird in den folgenden Tabellen dargestellt:

	Vermögens- werten in Mio.	Schulden in Mio.	Umsatz- erlöse in Mio.	Betriebsergebnis in Mio.	Jahres- ergebnis in Mio.
2013 Anteil, Name und Sitz					
nach der Equity-Methode bilanzierte Gemeinschaftsunternehmen					
50% Galleria di Base del Brennero – Brenner Basistunnel BBT SE	105,1	24,0	0,0	-1,5	0,0
<i>davon kurzfristig</i>	44,9	23,3			
<i>davon langfristig</i>	60,2	0,7			
nach der Equity-Methode bilanzierte assoziierte Unternehmen					
30% Weichenwerk Wörth GmbH	22,5	11,5	32,8	4,5	3,3

	Vermögens- werten in TEUR	Schulden in TEUR	Umsatz- erlöse in TEUR	Betriebsergebnis in TEUR	Jahres- ergebnis in TEUR
2012 Anteil, Name und Sitz					
nach der Equity-Methode bilanzierte Gemeinschaftsunternehmen					
50% Galleria di Base del Brennero – Brenner Basistunnel BBT SE	118,1	37,0	0,0	-1,2	0,0
<i>davon kurzfristig</i>	104,1	36,5			
<i>davon langfristig</i>	14,1	0,5			
nach der Equity-Methode bilanzierte assoziierte Unternehmen					
30% Weichenwerk Wörth GmbH	19,0	8,9	28,1	3,1	2,4

Die Galleria di Base del Brennero – Brenner Basistunnel BBT SE weist in ihrem Jahresabschluss neben den oben angeführten Werten Gesamterträge in Höhe von rd. 11,7 Mio. EUR (Vj: rd. 10,8 Mio. EUR) und Gesamtaufwendungen in Höhe von rd. 13,2 Mio. EUR (Vj: rd. 12,0 Mio. EUR) aus.

An die Galleria di Base del Brennero – Brenner Basistunnel BBT SE wurden rd. 4,3 Mio. EUR (Vj: rd. 25,7 Mio. EUR) als geleistete Kostenbeiträge gezahlt. Dieser Betrag wurde in beiden Berichtsjahren einerseits vom Bund in Höhe von rd. 0,2 Mio. EUR (Vj: rd. 17,5 Mio. EUR) und andererseits auf Basis des Anteilskaufvertrages vom 18.04.2011 vom Land Tirol in Höhe von rd. 4,1 Mio. EUR (Vj: rd. 8,2 Mio. EUR) refundiert.

Der Bilanzstichtag der Weichenwerk Wörth GmbH ist der 31.03. Diese Gesellschaft wird auf Grundlage eines Zwischenabschlusses gem. IFRS per 31.12. einbezogen. Die folgende Tabelle zeigt die Entwicklung der Wertansätze für Beteiligungen an nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmen:

	2013 in Mio. EUR	2012 in Mio. EUR
<i>Stand 01.01.</i>	43,6	43,7
Anteil am Ergebnis	1,2	0,8
Ausschüttungen	-0,9	-0,9
Stand 31.12.	43,9	43,6

18. Sonstige finanzielle Vermögenswerte

	kurzfristig in Mio. EUR	langfristig in Mio. EUR	Gesamt in Mio. EUR
2013			
Beteiligungen	0,0	3,7	3,7
Finanzielle Vermögenswerte – Leasing	46,0	472,9	518,9
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	30,0	141,7	171,7
Übrige finanzielle Vermögenswerte	41,2	50,7	91,9
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	0,7	0,0	0,7
Gesamt	87,2	527,3	614,5
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	30,7	141,7	172,4
2012			
Beteiligungen	0,0	9,5	9,5
Finanzielle Vermögenswerte – Leasing	60,8	701,8	762,6
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	31,0	174,0	205,0
Übrige finanzielle Vermögenswerte	151,6	55,1	206,7
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	46,9	0,0	46,9
Gesamt	212,4	766,4	978,8
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	77,9	174,0	251,9

Beteiligungen

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

Finanzielle Vermögenswerte – Leasing

Die finanziellen Vermögenswerte im Zusammenhang mit Leasing betreffen über rd. 156,4 Mio. EUR (Vj: rd. 187,3 Mio. EUR) Forderungen aus Subleaseverträgen gegenüber der ÖBB-Produktion GmbH, ÖBB-Personenverkehr AG und Rail Cargo Austria AG und mit rd. 347,3 Mio. EUR (Vj: rd. 557,6 Mio. EUR) Vermögenswerte aus Cross-Border-Leasing-Transaktionen (CBL). Weiters sind im Ausmaß von rd. 15,3 Mio. EUR (Vj: rd. 17,6 Mio. EUR) weiterverrechnete Ansprüche gegenüber anderen Gesellschaften des ÖBB-Konzerns aus Wertberichtigungen im Zusammenhang mit CBL-Transaktionen enthalten.

Die finanziellen Vermögenswerte aus nicht verknüpften CBL-Transaktionen betreffen in Höhe von rd. 347,3 Mio. EUR (Vj: rd. 557,6 Mio. EUR) hauptsächlich langfristige Darlehen und Wertpapiere und dienen zur Abdeckung der künftigen Zahlungsverpflichtungen (Leasingraten und Kaufpreis). Kapitalerträge aus thesaurierenden Veranlagungen erhöhen den Posten, und die für die Bedienung der Zahlungsverpflichtungen herangezogenen Ausleihungen verringern den Posten. Diesen Vermögenswerten stehen Finanzverbindlichkeiten in Höhe von rd. 340,6 Mio. EUR (Vj: rd. 545,5 Mio. EUR) gegenüber. Zu finanziellen Vermögenswerten aus Leasing über rd. 308,7 Mio. EUR gibt es Beschränkungen von Verfügungsrechten. Nähere Angaben zu den Leasing- und CBL-Geschäften sind unter Erläuterung 30.1 bzw. 30.3 enthalten.

Übrige finanzielle Vermögenswerte

Die übrigen finanziellen Vermögenswerte betreffen 2012 im Wesentlichen Forderungen gegenüber den verbundenen Unternehmen ÖBB-Personenverkehr AG in der Höhe von rd. 35,2 Mio. EUR und gegenüber der Rail Cargo Austria AG in der Höhe von rd. 11,0 Mio. EUR. 2013 bestanden keine wesentlichen Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen. Weiters sind Derivate im Zusammenhang mit Stromhandelsgeschäften im Ausmaß von rd. 23,3 Mio. EUR (Vj: rd. 47,5 Mio. EUR) bzw. Zinsderivate über rd. 0,4 Mio. EUR (Vj: rd. 40,3 Mio. EUR) sowie verbliebene Depots aus der Auflösung von CBL-Transaktionen über rd. 51,8 Mio. EUR (Vj: rd. 56,3 Mio. EUR) in dieser Position enthalten.

19. Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte (IFRS 5) und Schulden im Zusammenhang mit zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten

Der Bilanzposten zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte stellt sich folgendermaßen dar:

Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	2013 in Mio. EUR	2012 in Mio. EUR
<i>Stand 01.01.</i>	54,3	1,0
Zugänge (einzelne Vermögenswerte)	3,4	10,4
Zugänge (Veräußerungsgruppe)	0,0	47,5
Wertminderung	-0,3	-4,6
Abgänge durch Veräußerung	-54,3	0,0
Stand 31.12.	3,1	54,3
davon zu fortgeführten Anschaffungskosten ausgewiesen	1,9	52,8
davon zum beizulegenden Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten ausgewiesen	1,2	1,5

Bei den unter diesem Bilanzposten ausgewiesenen Vermögenswerten handelt es sich im Berichtsjahr 2013 überwiegend um Immobilien, bei denen der Verkauf 2014 erfolgen wird. Die beizulegenden Zeitwerte entsprechen den vereinbarten Kaufpreisen bzw. den erwarteten Verhandlungsergebnissen mit den Vertragspartnern, womit die Zuordnung des beizulegenden Wertes zur Hierarchiestufe 3 gemäß IFRS 13 erfolgt.

Im Rahmen der organisatorischen Weiterentwicklung wurde mit Wirkung 27.03.2013 die Veräußerungsgruppe „Business-IKT“, die verantwortlich für sämtliche übergreifende IT-Themenstellungen des ÖBB-Holding-Konzerns ist, in der ÖBB-IKT GmbH zusammengefasst und an die ÖBB-Holding AG für ein Entgelt (Zahlungsmittel) von rd. 7,8 Mio. EUR verkauft. Der Abgang war ergebnisneutral. Im Rahmen des Verkaufs sind Verbindlichkeiten gegenüber der ÖBB-Finanzierungsservice GmbH aus Konzernclearing über rd. 10,4 Mio. EUR (Zahlungsmitteläquivalente) abgegangen. Zudem sind langfristige Vermögenswerte (insbesondere Sachanlagen) über rd. 26,5 Mio. EUR, kurzfristige Vermögenswerte über rd. 18,4 Mio. EUR, Personalrückstellungen über rd. 2,5 Mio. EUR und kurzfristige Schulden über rd. 23,6 Mio. EUR abgegangen.

Die Veräußerungsgruppe setzt sich per 31.12.2012 wie folgt zusammen:

Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	2012 in Mio. EUR	Schulden im Zusammenhang mit zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten	2012 in Mio. EUR
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	16,9	Rückstellungen	2,4
Anlagen in Bau und geleistete Anzahlungen	2,5	Finanzverbindlichkeiten	15,0
Konzessionen, Schutzrechte, Lizenzen, Entwicklungskosten	9,0	Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten	30,4
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen	19,1	Verbindlichkeiten aus Ertragsteuern	4,8
Stand 31.12.	47,5		52,6

Die für 2014 zu erwartenden Erlöse für zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte liegen alle über den aktuellen Buchwerten der Vermögenswerte. Wertminderungen wurden in der Position Abschreibungen in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst. Im Berichtsjahr 2013 musste für Immobilien, die in den Bestand der zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerte umgebucht wurden und zum beizulegenden Zeitwert ausgewiesen werden, eine Wertminderung in Höhe von rd. 0,3 Mio. EUR (Vj: rd. 4,6 Mio. EUR) erfasst werden. Dabei wurde auf den vereinbarten Kaufpreis laut Kaufverträgen oder Verhandlungsergebnissen mit den Vertragspartnern abgewertet. Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern hat insgesamt Gewinne aus zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten in Höhe von rd. 11,8 Mio. EUR (Vj: rd. 3,4 Mio. EUR) erfasst, welche gemeinsam mit dem Ergebnis aus der Veräußerung von übrigen Anlagen in den sonstigen betrieblichen Erträgen ausgewiesen werden.

Weder zum 31.12.2012 noch 2013 wurden zwischen dem Bilanzstichtag und dem Tag der Aufstellung der Jahresabschlüsse weitere Vermögenswerte als zur Veräußerung bestimmt vorgesehen. Die nachfolgende Tabelle zeigt die Entwicklung der beizulegenden Zeitwerte.

Entwicklung Fair Value	2013 in Mio. EUR
<i>Stand 01.01.</i>	1,5
Abgang	-1,5
Zugang	1,2
Stand 31.12.	1,2

20. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen

Dieser Posten gliedert sich wie folgt:

	kurzfristig in Mio. EUR	langfristig in Mio. EUR	Gesamt in Mio. EUR
31.12.2013			
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	152,0	0,0	152,0
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	78,3	0,0	78,3
<i>davon Fertigungsaufträge</i>	6,8	0,0	6,8
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	250,0	163,5	413,5
Gesamt	402,0	163,5	565,5

	kurzfristig in Mio. EUR	langfristig in Mio. EUR	Gesamt in Mio. EUR
31.12.2012			
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	142,0	0,0	142,0
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	65,8	0,0	65,8
<i>davon Fertigungsaufträge</i>	5,0	0,0	5,0
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	203,4	142,1	345,5
Gesamt	345,4	142,1	487,5

Die Buchwerte der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstigen Forderungen (soweit es sich um Finanzinstrumente handelt) entsprechen aufgrund der kurzen Laufzeit annähernd dem beizulegenden Zeitwert. In den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sind in der Höhe von rd. 2,7 Mio. EUR (Vj: rd. 4,8 Mio. EUR) Forderungen mit einer Restlaufzeit von mehr als 1 Jahr enthalten.

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

Bei den sonstigen Forderungen und Vermögenswerten handelt es sich vor allem um vorausbezahlte Haftungsentgelte von rd. 178,5 Mio. EUR (Vj: rd. 154,3 Mio. EUR), die im Dezember ausbezahlten Gehälter für Jänner in der Höhe von rd. 29,9 Mio. EUR (Vj: rd. 30,0 Mio. EUR), Forderungen im Zusammenhang mit Grundstücksverkäufen in Höhe von rd. 25,9 Mio. EUR (Vj: rd. 31,2 Mio. EUR), Forderungen im Zusammenhang mit Investitionszuschüssen über rd. 20,2 Mio. EUR (Vj: rd. 22,4 Mio. EUR) sowie um Forderungen aus Vorsteuerguthaben.

Die Wertberichtigungen entwickelten sich wie folgt:

	Forderungen aus Lieferung u. Leistungen		Sonstige Forderungen	
	2013 in Mio. EUR	2012 in Mio. EUR	2013 in Mio. EUR	2012 in Mio. EUR
<i>Stand zum 01.01.</i>	8,8	9,9	0,0	14,4
Verbrauch	-0,6	-0,8	0,0	-2,1
Auflösung	-1,3	-2,3	0,0	-12,3
Neubildung	4,1	2,0	0,0	0,0
Stand zum 31.12.	11,0	8,8	0,0	0,0

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

31.12.2013 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	0,1	0,0	0,1	0,1	0,1	0,0	0,0
bis 90 Tage überfällig	7,0	0,6	6,4	0,2	0,2	0,0	6,8
90 bis 180 Tage überfällig	5,2	0,0	5,2	2,9	2,9	0,0	2,3
180 bis 360 Tage überfällig	2,2	0,2	2,0	1,4	1,4	0,0	0,8
über 360 Tage überfällig	15,5	0,5	15,0	6,4	6,3	0,1	9,1
Gesamtexposure	30,0	1,3	28,7	11,0	10,9	0,1	19,0

31.12.2012 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	1,4	0,0	1,4	1,4	1,4	0,0	0,0
bis 90 Tage überfällig	8,4	8,4	0,0	0,0	0,0	0,0	8,4
90 bis 180 Tage überfällig	1,3	0,4	0,9	0,2	0,2	0,0	1,1
180 bis 360 Tage überfällig	20,9	0,9	20,0	0,6	0,6	0,0	20,3
über 360 Tage überfällig	17,6	0,4	17,2	6,6	6,5	0,1	11,0
Gesamtexposure	49,6	10,1	39,5	8,8	8,7	0,1	40,8

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

Weitere Angaben sind in Erläuterung 29.1.c enthalten.

21. Vorräte

Dieser Bilanzposten stellt sich folgendermaßen dar:

	31.12.2013 in Mio. EUR	31.12.2012 in Mio. EUR
Vorräte	95,1	19,9
abzüglich Wertberichtigungen	-2,1	-1,3
Gesamt	93,0	19,0
<i>davon bewertet zu Anschaffungskosten</i>	<i>93,0</i>	<i>18,7</i>
<i>davon bewertet mit dem Nettoveräußerungswert</i>	<i>0,0</i>	<i>0,3</i>

Die Aufwendungen für Material und sonstige bezogene Leistungen sind aus Erläuterung 7 ersichtlich. Wertaufholungen von in der Vergangenheit auf Vorräte vorgenommenen Wertberichtigungen fanden in der Berichtsperiode nicht statt. Die Verwertungsobjekte betreffen jene Liegenschaften, welche betrieblich nicht mehr genutzt und für den späteren Verkauf entwickelt werden. Es handelt sich um ehemalige Bahnhofs- und Eisenbahnanlagen, die dem dauernden Betrieb dienen. Betroffen sind wesentliche Projekte, wie z.B. die Flächen des ehemaligen Südbahnhofes und des Frachtenbahnhofes Wien Nord, die in großem Umfang entwickelt werden.

Die Wertminderungen des Berichtsjahres 2013 betragen rd. 0,8 Mio. EUR (Vj: rd. 0,9 Mio. EUR).

22. Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente

Dieser Posten gliedert sich wie folgt:

	31.12.2013 in Mio. EUR	31.12.2012 in Mio. EUR
Kassenbestand und Schecks	0,1	0,1
Guthaben bei Kreditinstituten	8,5	8,6
Kontokorrentkonto ÖBB-Finanzierungsservice GmbH (Konzernclearing)	19,4	412,3
Gesamt	28,0	421,0

Dieser Posten beinhaltet Veranlagungen sowie Guthaben bei Kreditinstituten, der ÖBB-Finanzierungsservice GmbH sowie Kassenbestände, die alle kurzfristig (Fristigkeit unter 3 Monaten) sind. Der Buchwert dieser Vermögenswerte entspricht ihrem beizulegenden Zeitwert. Sämtliche Bestandteile der liquiden Mittel stehen zur freien Verfügung des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns. Der Finanzmittelfonds gem. Geldflussrechnung setzt sich aus den oben angeführten liquiden Mitteln und den Verbindlichkeiten einzelner Konzerngesellschaften gegenüber der ÖBB-Finanzierungsservice GmbH in Höhe von rd. 63,0 Mio. EUR (Vj: rd. 67,3 Mio. EUR) aus dem Konzernclearing zusammen.

23. Grundkapital

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

24. Rücklagen, angesammeltes Ergebnis

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

	Available-for-Sale-Rücklage		Cash-Flow-Hedge-Rücklage	
	Entwicklung Buchwert in Mio. EUR	darin enthaltene Ertragsteuern in Mio. EUR	Entwicklung Buchwert in Mio. EUR	darin enthaltene Ertragsteuern in Mio. EUR
<i>Stand zum 01.01.2012</i>	0,0	0,0	-17,1	0,7
Änderung der beizulegenden Zeitwerte	16,5	0,0	-19,4	4,7
Realisierung von Gewinnen und Verlusten	0,0	0,0	15,6	-2,3
Stand zum 31.12.2012	16,5	0,0	-20,9	3,1
Änderung der beizulegenden Zeitwerte	-3,3	0,0	-17,2	-3,6
Realisierung von Gewinnen und Verlusten	-4,2	0,0	21,0	2,1
Stand zum 31.12.2013	9,0	0,0	-17,1	1,6

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

25. Finanzverbindlichkeiten

Die Finanzverbindlichkeiten setzen sich wie folgt zusammen:

2013	< 1 Jahr	1 – 5 Jahre	> 5 Jahre	Gesamt
	in Mio. EUR	in Mio. EUR	in Mio. EUR	in Mio. EUR
Anleihen	703,6	1.934,6	11.738,2	14.376,4
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	10,5	32,8	1.988,0	2.031,3
Finanzverbindlichkeiten Leasing	43,7	214,6	239,3	497,6
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	27,5	84,6	44,2	156,3
Übrige Finanzverbindlichkeiten	542,2	96,2	160,5	798,9
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	65,2	3,8	0,0	69,0
Gesamt	1.300,0	2.278,2	14.126,0	17.704,2
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	92,7	88,4	44,2	225,3

2012	< 1 Jahr in Mio. EUR	1 – 5 Jahre in Mio. EUR	> 5 Jahre in Mio. EUR	Gesamt in Mio. EUR
Anleihen	1.042,2	2.642,8	9.680,9	13.365,9
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	94,2	21,6	1.960,3	2.076,1
Finanzverbindlichkeiten Leasing	57,1	323,9	352,7	733,7
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	27,1	95,2	65,1	187,4
Übrige Finanzverbindlichkeiten	495,4	284,7	156,3	936,4
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	54,6	5,7	0,0	60,3
Gesamt	1.688,9	3.273,0	12.150,2	17.112,1
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	81,7	100,9	65,1	247,7

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

Von den Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten betreffen rd. 1.966,7 Mio. EUR (Vj: rd. 1.967,9 Mio. EUR) Finanzierungen durch die Europäische Investitionsbank (EIB).

Haftungen des Bundes

Haftungen des Bundes bestehen für Anleihen in Höhe von rd. 14.370,9 Mio. EUR (Vj: rd. 13.356,7 Mio. EUR) sowie in 2012 auch für aufgenommene Kredite in Höhe von rd. 3,5 Mio. EUR. Weiters sind Verbindlichkeiten bei der EUROFIMA in Höhe von rd. 367,6 Mio. EUR (Vj: rd. 352,2 Mio. EUR) durch Haftungen des Bundes abgesichert.

Emittierte Anleihen

Die Anleihen gliedern sich wie folgt:

Nominal	Währung	Laufzeit	ISIN	Zinssatz
4.050.000,00	EUR	2003 – 2015	AT0000171723	EIB Poolrate
1.500.000,00	EUR	2003 – 2015	AT0000171731	EIB Poolrate
650.000.000,00	EUR	2004 – 2014	XS0206152810	3,8750%
1.000.000.000,00	EUR	2005 – 2020	XS0232778083	3,5000%
300.000.000,00	EUR	2010 – 2020 ⁶⁾	XS0232778083	3,5000%
100.000.000,00	EUR	2006 – 2036 ²⁾	XS0243862876	3,4200%
100.000.000,00	EUR	2006 – 2036 ²⁾	XS0244522396	3,4800%
100.000.000,00	EUR	2006 – 2036 ²⁾	XS0252697130	³⁾
50.000.000,00	EUR	2006 – 2036 ²⁾	XS0252721450	³⁾
1.000.000.000,00	EUR	2006 – 2016	XS0271660242	3,8750%
100.000.000,00	EUR	2006 – 2036 ¹⁾	XS0275973278	3,4900%
80.000.000,00	EUR	2006 – 2036 ¹⁾	XS0275974599	3,4900%
1.300.000.000,00	EUR	2007 – 2022	XS0307792159	4,8750%
200.000.000,00	EUR	2008 – 2022 ⁶⁾	XS0307792159	4,8750%
100.000.000,00	EUR	2007 – 2037 ⁵⁾	XS0321318163	4,1750%
100.000.000,00	EUR	2007 – 2037 ⁵⁾	XS0324893626	4,3975%
50.000.000,00	EUR	2007 – 2037 ⁵⁾	XS0324895670	4,3975%
100.000.000,00	EUR	2007 – 2037 ⁵⁾	XS0328866982	4,2270%
50.000.000,00	EUR	2007 – 2037 ⁵⁾	XS0331427905	4,1950%
50.000.000,00	EUR	2007 – 2037 ⁴⁾	XS0336043517	3,9850%
1.250.000.000,00	EUR	2009 – 2019	XS0436314545	4,5000%
100.000.000,00	EUR	2010 – 2019 ⁶⁾	XS0436314545	4,5000%
50.000.000,00	EUR	2011 – 2019 ⁶⁾	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 ⁶⁾	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) Vorzeitiges Kündigungsrecht durch Investor in 2015, 2) Vorzeitiges Kündigungsrecht durch Investor in 2016, 3) 3,409% solange die 1 Year EURIBOR Swap Rate < 5%, sonst 1 Year EURIBOR Swap Rate -0,2%, 4) Vorzeitiges Kündigungsrecht durch Investor in 2014, 5) Vorzeitiges Kündigungsrecht durch Investor in 2017, 6) Aufstockung

Im Jahr 2005 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 Anleihen seit 2005 wurden von der ÖBB-Infrastruktur AG im Rahmen dieses Programms begeben.

Zum 31.12.2013 hat die Gesellschaft sämtliche Verpflichtungen aus den Darlehens- und Kreditverträgen erfüllt.

Finanzverbindlichkeiten Leasing

Die Verbindlichkeiten aus Leasing gegenüber verbundenen Unternehmen bestehen gegenüber der ÖBB-Finanzierungsservice GmbH und betreffen die Finanzierung des Sublease-Geschäftes mit der ÖBB-Produktion Gesellschaft mbH, der ÖBB-Personenverkehr AG und der Rail Cargo Austria AG. Diesen Verbindlichkeiten stehen Finanzforderungen gegenüber den drei vorhin genannten verbundenen Unternehmen gegenüber. Die Verbindlichkeiten aus Leasing gegenüber sonstigen Unternehmen resultieren insbesondere aus nicht verknüpften CBL-Transaktionen und betragen zum Stichtag rd. 340,6 Mio. EUR (Vj: rd. 545,6 Mio. EUR).

Finanzielle Vermögenswerte in Höhe von rd. 308,7 Mio. EUR (Vj: rd. 492,2 Mio. EUR) sind zur Bedeckung der Verbindlichkeiten aus CBL-Transaktionen verpfändet. Hinsichtlich dinglich bestellter Sicherheiten wird auf Erläuterung 14 verwiesen.

Übrige Finanzverbindlichkeiten

Die übrigen Finanzverbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen bestehen gegenüber der ÖBB-Finanzierungsservice GmbH und betreffen im Wesentlichen Verbindlichkeiten aus der laufenden Finanzierung im Ausmaß von rd. 63,0 Mio. EUR (Vj: rd. 67,3 Mio. EUR).

Die übrigen Finanzverbindlichkeiten gegenüber sonstigen Unternehmen bestehen im Wesentlichen aus EUROFIMA-Darlehen in der Höhe von rd. 367,6 Mio. EUR (Vj: rd. 352,2 Mio. EUR), aus Zinsabgrenzungen in Höhe von rd. 224,6 Mio. EUR (Vj: rd. 208,9 Mio. EUR) sowie aus Passivposten zu derivativen Finanzinstrumenten in Höhe von rd. 67,6 Mio. EUR (Vj: rd. 231,5 Mio. EUR). Von den derivativen Finanzinstrumenten betreffen Derivate mit einem Buchwert von rd. 21,9 Mio. EUR (Vj: rd. 159,2 Mio. EUR) Hedging-Instrumente.

Weiters sind in den übrigen sonstigen Finanzverbindlichkeiten die Rückzahlungsbeträge aus den Vorfinanzierungen von Bauprojekten in Höhe von rd. 18,4 Mio. EUR (Vj: rd. 21,1 Mio. EUR) enthalten.

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

26. Rückstellungen

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

26.1. Personalrückstellungen

	31.12.2013 in Mio. EUR	31.12.2012 in Mio. EUR
gesetzliche Abfertigungen	18,9	17,4
Pensionen	1,0	1,0
Jubiläumsgelder	108,8	100,9
Gesamt	128,7	119,3

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:

	31.12.2013	31.12.2012
Abzinsungsfaktor	3,30%	3,50%
Gehaltssteigerungen	4,20%	3,95%
Fluktuationsrate Mitarbeiter mit Definitivstellung	0,0 – 3,47%	0,0 – 6,94%
Fluktuationsrate übrige Arbeiter und Angestellte	0,0 – 9,21%	0,0 – 7,96%

Gesetzliche Abfertigungen

Für die sich aus einzelnen dienstrechtlichen bzw. vertraglichen Bestimmungen ergebenden Abfertigungsansprüche jener DienstnehmerInnen, welche nicht MitarbeiterInnen mit Definitivstellung sind, wurde eine Rückstellung für Abfertigungen eingestellt. Die Berechnung der Rückstellung erfolgte versicherungsmathematisch nach dem Anwartschaftsbarwertverfahren (PUC-Methode), welches für Bewertungen nach IAS 19 (2011) vorgeschrieben ist. Die Berechnung erfolgte nach den biometrischen Rechnungsgrundlagen der Aktuarvereinigung Österreichs (AVÖ) 2008-P von Pagler & Pagler.

Verpflichtungen aus Abfertigungen für MitarbeiterInnen, deren Dienstverhältnis vor dem 01.01.2003 begonnen hat, werden wie nachfolgend beschrieben durch leistungsorientierte Pläne abgedeckt. Infolge einer gesetzlichen Änderung unterliegen MitarbeiterInnen, deren Dienstverhältnis in Österreich nach dem 01.01.2003 begonnen hat, einem beitragsorientierten Versorgungsplan. In diesem Zusammenhang hat der ÖBB-Infrastruktur-Konzern in den Jahren 2013 und 2012 rd. 1,8 Mio. EUR und rd. 1,9 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 Grundgehalts, maximal aber zwölf Monatsgehälter, beträgt. Bei Beendigung des Dienstverhältnisses werden maximal drei Monatsgehälter 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 in den beiden Berichtsjahren:

	2013 in Mio. EUR	2012 in Mio. EUR
Dienstzeitaufwand	0,9	0,9
Zinsaufwand	0,5	0,7
Versicherungsmathematische Verluste (+) / Gewinne (-)	0,9	3,2
Nettoaufwand gesetzliche Abfertigungen des Jahres	2,3	4,8

	2013 in Mio. EUR	2012 in Mio. EUR
<i>Barwert der Verpflichtung zum 01.01.</i>	<i>17,4</i>	<i>13,8</i>
Dienstzeitaufwand	0,9	0,9
Zinsaufwand	0,5	0,7
Im Periodenergebnis erfasste Zwischensumme	1,4	1,6
versicherungsmathematische Verluste (+) / Gewinne (-) aus Änderungen demografischer Annahmen	-0,4	0,0
versicherungsmathematische Verluste (+) / Gewinne (-) aus Änderungen finanzieller Annahmen	1,3	3,0
erfahrungsbedingte Anpassungen	-0,1	-0,3
Zwischensumme enthalten im sonstigen Ergebnis (versicherungsmathematische Verluste (+) / Gewinne (-))	0,9	2,7
Abfertigungszahlungen	-1,0	-0,9
Unternehmensverkäufe und -erwerbe sowie Übertritte im Konzern	0,2	-0,3
Barwert der Verpflichtung zum 31.12.	18,9	17,4

Abfertigungsrückstellungen in Höhe von rd. 0,7 Mio. EUR werden in 2014, in Höhe von rd. 2,1 Mio. in 2015 – 2018 und in Höhe von rd. 16,1 Mio. EUR nach 2018 fällig. Die mittlere Restlaufzeit (Duration) beträgt 16,3 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 geänderten Verpflichtung erfolgt analog zur Ermittlung der tatsächlichen Verpflichtung nach der Projected-Unit-Credit-Methode (PUC-Methode) gemäß IAS 19 (2011). Eine Änderung der versicherungsmathematischen Parameter würde sich wie folgt auswirken:

Sensitivitätsanalyse der Rückstellung für Abfertigungen	Veränderung der Annahme in %	Erhöhung des Parameters/ Veränderung DBO in Mio. EUR	Reduktion des Parameters/ Veränderung DBO in Mio. EUR
Zinssatz	+/-0,5	-1,4	1,6
Bezugserhöhung	+/-0,5	1,6	-1,4

Die Auswirkungen der Erstanwendung des IAS 19 (2011) auf die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung 2012 sind aus der untenstehenden Übersicht ersichtlich.

	2012
	in TEUR
Auswirkung auf die Konzern-Gewinn-und-Verlustrechnung 2012	
Abnahme des Personalaufwands	3.225,3
Zunahme der Ertragsteuern	201,6
Zunahme des Konzernjahresergebnisses	3.023,7
davon entfallen auf:	
Aktionärin des Mutterunternehmens	3.023,7
Nicht beherrschenden Anteile	0,0
Auswirkung auf die Konzern-Gesamtergebnisrechnung 2012	
Zunahme der Ertragsteuern auf Komponenten, welche direkt im Eigenkapital erfasst werden	201,6
Abnahme der direkt im Eigenkapital erfassten Ergebnisse	3.023,7
Veränderung des Konzerngesamtergebnisses	0,0
Auswirkung auf die Konzern-Geldflussrechnung	
Zunahme des Ergebnisses vor Ertragsteuern (EBT)	3.225,3
Abnahme der sonstigen zahlungsunwirksamen Erträge/Aufwendungen	3.225,3
Veränderung des Geldflusses aus der betrieblichen Tätigkeit	0,0

Jubiläumsgelder

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

Die Berechnung der Rückstellung erfolgte versicherungsmathematisch nach der Projected Unit Credit (PUC-Methode), welche für Bewertungen nach IAS 19 (2011) 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.

Aufgrund geänderter Pensionierungsbestimmungen waren 2012 die Rückstellungen für freiwillige Abfertigungen in die Rückstellungen für Jubiläumsgelder rückzuführen.

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

	2013	2012
	in Mio. EUR	in Mio. EUR
Dienstzeitaufwand	4,1	3,4
Zinsaufwand	3,3	3,7
Versicherungsmathematische Verluste (+) / Gewinne (-)	6,3	26,0
<i>davon auf Grund geänderter Pensionsbestimmungen</i>	<i>0,0</i>	<i>11,5</i>
Nettoaufwand Jubiläumsgelder des Jahres	13,7	33,1

	2013 in Mio. EUR	2012 in Mio. EUR
Barwert der Verpflichtung zum 01.01.	100,9	70,5
Dienstzeitaufwand	4,1	3,4
Zinsaufwand	3,3	3,7
Jubiläumsgeldzahlungen	-7,0	-8,3
Umgliederung von freiwilligen Abfertigungen	0,0	5,6
Unternehmensverkäufe und -käufe sowie Übertritte im Konzern	1,2	0,0
Versicherungsmathematische Verluste (+) / Gewinne (-)	6,3	26,0
<i>davon auf Grund geänderter Pensionsbestimmungen</i>	<i>0,0</i>	<i>11,5</i>
Barwert der Verpflichtung zum 31.12.	108,8	100,9

Die mittlere Restlaufzeit (Duration) beträgt 8,3 Jahre.

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

Pensionen

Beitragsorientierte Versorgungssysteme

In Österreich werden Pensionsleistungen für Angestellte grundsätzlich durch die Sozialversicherungsträger und für Bahnbedienstete durch die Versicherungsanstalt für Eisenbahn und Bergbau bzw. aufgrund § 52 Bundesbahngesetz vom Bund erbracht. Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern ist verpflichtet, Beiträge für Pensionen und Gesundheitsvorsorge für aktive und in Ruhestand befindliche MitarbeiterInnen mit Definitivstellung sowie für deren Hinterbliebene zu leisten. Die Gesellschaft ist gesetzlich verpflichtet, einen jährlichen Beitrag für aktive MitarbeiterInnen mit Definitivstellung an die Versicherungsanstalt für Eisenbahn und Bergbau zu leisten. Zusätzlich bietet die Gesellschaft allen Angestellten des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns in Österreich einen beitragsorientierten Versorgungsplan an. Die Beiträge der Gesellschaft berechnen sich als Prozentsatz des Entgelts und dürfen 1,2% nicht übersteigen. Die Aufwendungen dieses Plans beliefen sich in den Jahren 2013 und 2012 auf rd. 8,4 Mio. EUR und rd. 8,5 Mio. EUR.

Leistungsorientiertes Versorgungssystem

Für einen ehemaligen Vorstand besteht ein leistungsorientierter Pensionsplan (Auszahlungen ab dem 60. Lebensjahr), für den der ÖBB-Infrastruktur-Konzern seit 2010 Zahlungen nach einem leistungsorientierten Pensionsplan 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 3,5% und eines Pensionsantrittsalters von 60 Jahren.

26.2. Sonstige Rückstellungen

	Stand zum 01.01.2013 in Mio. EUR	Verbrauch in Mio. EUR	Abgang Konsolidier- ungskreis in Mio. EUR	Auflösung in Mio. EUR	Zinseffekte in Mio. EUR	Zuführung in Mio. EUR	Stand zum 31.12.2013 in Mio. EUR
Stilllegungskosten	108,6			-12,0	0,7	6,6	103,9
Umweltschutzmaßnahmen	24,3	-0,6		-0,3		0,2	23,6
Freimachungen und ähnliche Verpflichtungen	13,5	-1,6		-1,7	0,2	4,6	15,0
Steuern und Abgaben	16,9	-0,1	-0,9	-5,1		3,0	13,8
Rechtsstreitigkeiten	18,5	-1,0		-8,9		2,7	11,3
Haftpflichtrenten	3,5			-0,8	0,6	1,0	4,3
Projektkosten	0,7			-0,7			0,0
Übrige sonstige	10,1	-1,6	-0,7	-0,4	0,1	10,0	17,5
Summe sonstige Rückstellungen	196,1	-4,9	-1,6	-29,9	1,6	28,1	189,4
<i>davon langfristig</i>	<i>94,5</i>						<i>136,2</i>

Die Rückstellung für Stilllegungskosten betrifft künftige Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Abbruch und dem Abräumen von Vermögenswerten und die Wiederherstellung von Standorten. Dabei handelt es sich um bereits stillgelegte oder in naher Zukunft stillzulegende Bahnstrecken. Dieser Posten wurde nur für jene Strecken gebildet, von denen mit einer ausreichenden Sicherheit ausgegangen werden kann, dass diese stillgelegt werden. Im Berichtsjahr wurden auf Grund von Kosten- und Zinssatzanpassungen Rückstellungen in Höhe von rd. 6,6 Mio. EUR (Vj: rd. 7,7 Mio. EUR) gebildet.

Die Rückstellung für Umweltschutzmaßnahmen betrifft erwartete Sanierungsmaßnahmen für Bodenkontaminierungen. Die Rückstellung wurde aufgrund der entsprechenden gesetzlichen Vorschriften mit den wahrscheinlich zu erwartenden Aufwendungen erfasst.

Die Rückstellung für Freimachungen und ähnliche Verpflichtungen beinhaltet Freimachungskosten im Zusammenhang mit Immobilienverkäufen. Im Berichtsjahr konnte im Hinblick auf den Wegfall von Verpflichtungen auf dem Gebiet des ehemaligen Frachtenbahnhofes Wien Nord rd. 1,3 Mio. EUR (Vj: rd. 12,4 Mio. EUR) an bestehenden Rückstellungen aufgelöst werden. Die Zuweisung von Rückstellungen betreffen Verpflichtungen aus im Jahr 2013 stattgefundenen Grundtransaktionen auf dem Gebiet des ehemaligen Südbahnhofs.

Bedingt durch die Teilung des Unternehmens ÖBB in neun selbstständige Gesellschaften unter dem Dach der ÖBB-Holding AG im Rahmen des Bundesbahnstrukturgesetzes 2003 entstanden rechtlich eigenständige Gesellschaften, die vom zuständigen Finanzamt nicht mehr als Beförderungsunternehmen im Sinne des § 3 EStG anerkannt werden. Für die betroffenen Gesellschaften (d.s. alle Konzerngesellschaften mit Ausnahme der ÖBB-Personenverkehr AG und der ÖBB-Produktion GmbH) gilt die begünstigte Beförderung der eigenen ArbeitnehmerInnen als steuer- und sozialversicherungspflichtiger Vorteil aus dem Dienstverhältnis, weshalb eine Rückstellung für die daraus resultierenden Steuern und Abgaben (außertarifliche Fahrtbegünstigung) gebildet wurde. Hinsichtlich der Auflösung der Rückstellung wird auf Erläuterung 20 verwiesen.

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

Die Verpflichtungen aus Haftpflichtrenten werden auf Basis von Sterbetafeln errechnet und mit einem Diskontierungszinssatz von 1,7% (Vj: 3,5%) abgezinst.

In den übrigen sonstigen Rückstellungen sind im Wesentlichen Rückstellungen im Zusammenhang mit der Schwellenent-sorgung sowie für Verpflichtungen im Zusammenhang mit entstandenen Schäden im Schienenkopfbereich sowie bei Bahndämmen enthalten.

Erwarteter Zahlungszeitpunkt für die Rückstellungen:

Langfristige Rückstellungen wurden mit Zinssätzen von 0,4% – 2,7% (Vj: 0,6% – 2,4%) abgezinst. Anpassungen aufgrund Änderung des Diskontierungsfaktors fielen in einem unwesentlichen Umfang an. Von den sonstigen Rückstellungen sind rd. 136,2 Mio. EUR (Vj: rd. 94,5 Mio. EUR) als langfristig einzustufen. Bei diesen Rückstellungen liegt der erwartete Zahlungszeitpunkt nach 2014. Bei den als kurzfristig eingestuften Rückstellungen wird damit gerechnet, dass es im Jahr 2014 zu einem Mittelabfluss kommt, wobei überwiegend die Rückstellungen für a.t. Fahrtbegünstigung, Rechtsstreitigkeiten sowie Teile der Rückstellungen für Umweltschutzmaßnahmen als kurzfristig eingestuft wurden. Sofern Unsicherheiten über die Fälligkeit bestehen, wurden die betroffenen Rückstellungen überwiegend als kurzfristig eingestuft (betrifft im Wesentlichen die übrigen sonstigen Rückstellungen).

27. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten

2013	kurzfristig in Mio. EUR	langfristig in Mio. EUR	Gesamt in Mio. EUR
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	592,6	0,0	592,6
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	44,0	0,0	44,0
<i>davon gegenüber Dritten</i>	548,6	0,0	548,6
Sonstige Verbindlichkeiten	264,6	80,2	344,8
<i>davon aus Steuern</i>	25,0	0,0	25,0
<i>davon im Rahmen der sozialen Sicherheit</i>	8,4	0,0	8,4
<i>davon Abgrenzungen Personal</i>	95,5	0,0	95,5
<i>davon übrige sonstige Abgrenzungen</i>	17,6	55,2	72,8
Gesamt	857,2	80,2	937,4

2012	kurzfristig in Mio. EUR	langfristig in Mio. EUR	Gesamt in Mio. EUR
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	631,3	0,0	631,3
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	45,2	0,0	45,2
<i>davon gegenüber Dritten</i>	586,1	0,0	586,1
Sonstige Verbindlichkeiten	324,5	123,4	447,9
<i>davon aus Steuern</i>	21,2	0,0	21,2
<i>davon im Rahmen der sozialen Sicherheit</i>	8,1	0,0	8,1
<i>davon Abgrenzungen Personal</i>	72,4	0,0	72,4
<i>davon übrige sonstige Abgrenzungen</i>	115,8	67,6	183,4
Gesamt	973,1	123,4	1.096,5

In den Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sind in der Höhe von rd. 5,1 Mio. EUR (Vj: rd. 4,9 Mio. EUR) Verbindlichkeiten mit einer Restlaufzeit von mehr als 1 Jahr enthalten. In den sonstigen Verbindlichkeiten ist die Verpflichtung gegenüber dem Bundesministerium für Finanzen im Zusammenhang mit der Nachzahlung von Selbstbehalten aus dem Pflegegeld für die Jahre 1993 bis 2009 in Höhe von rd. 43,1 Mio. EUR (Vj: rd. 64,5 Mio. EUR) enthalten. Weiters wird hier die Verpflichtung zur Zahlung eines Kostenbeitrages aus dem Verkauf von Strecken an das Land Niederösterreich in Höhe von rd. 12,5 Mio. EUR (Vj: rd. 32,3 Mio. EUR) ausgewiesen, welche im nächsten Jahr zu erfüllen ist.

In den Abgrenzungen für Personal werden vor allem die Posten Überstunden und nicht konsumierte Urlaube angesetzt. Ebenso hier ausgewiesen werden mögliche Ansprüche von MitarbeiterInnen auf Nachverrechnung von Urlaubs- und Feiertagsentgelten sowie Überstundenpauschalen in Höhe von rd. 45,6 Mio. EUR (Vj: rd. 29,2 Mio. EUR).

Die übrigen sonstigen Abgrenzungen setzen sich im Wesentlichen aus dem abgegrenzten Nettobarwertvorteil aus den CBL-Transaktionen in der Höhe von rd. 2,8 Mio. EUR (Vj: rd. 12,8 Mio. EUR), aus abzugrenzenden Erträgen aus Bauverträgen über rd. 67,6 Mio. EUR (Vj: rd. 167,2 Mio. EUR) und aus Miet- und Pachtaufwendungen in der Höhe von rd. 1,7 Mio. EUR (Vj: rd. 2,5 Mio. EUR) zusammen.

C. SONSTIGE ANGABEN ZUM KONZERNABSCHLUSS

28. Sonstige Haftungen und Eventualverbindlichkeiten

Die Eventualverbindlichkeiten setzen sich wie folgt zusammen:

	2013 in Mio. EUR	2012 in Mio. EUR
Haftungen aus Leasingverhältnissen	469,8	578,8
Sonstige Eventualschulden	3,9	0,0
Gesamt	473,7	578,8

Haftung aus Leasingverhältnissen (Cross-Border-Leasing)

Die Haftungsverhältnisse aus Leasingverhältnissen betreffen jene Cross-Border-Leasing-Transaktionen, die nach den Bestimmungen des SIC 27 keinen wirtschaftlichen Gehalt aufweisen und bei denen folglich die dazugehörigen Veranlagungen und Verpflichtungen nicht in der Bilanz erfasst werden. Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern geht bei diesen Transaktionen davon aus, dass die Vertragspartner der zugrundeliegenden Veranlagungen – wie bisher – weiterhin ihren Zahlungsverpflichtungen vertragskonform nachkommen und somit keine über die bei Abschluss der Transaktion geleisteten Zahlungen hinausgehenden Mittelabflüsse zu erwarten sind. Die Vertragspartner der betroffenen Veranlagungen weisen ein Rating bei Standard & Poor's von zumindest AA+ auf bzw. es bestehen subsidiär Gewährträgerhaftungen der öffentlichen Hand. Aufgrund des aufrechten Schuldverhältnisses des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns aus den Cross-Border-Leasing-Verträgen hinsichtlich der noch nicht getilgten Leasingverbindlichkeiten erfolgt ein entsprechender Vermerk dieser Verpflichtungen unter den Eventualverbindlichkeiten. Für die noch nicht getilgten Leasingverpflichtungen bestehen Sicherheiten in Form von verpfändeten Veranlagungen.

Im Falle einer Inanspruchnahme aus Cross-Border-Leasing-Verpflichtungen bestehen Regressansprüche gegenüber anderen Gesellschaften des ÖBB-Konzerns in Höhe von rd. 447,9 Mio. EUR (Vj: rd. 442,3 Mio. EUR).

29. Finanzinstrumente

29.1. Risikomanagement

Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern unterliegt hinsichtlich seiner finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten insbesondere Risiken aus der Veränderung von Wechselkursen, Zinssätzen und Bonitäten der Vertragspartner (Kreditrisiko). Finanzielles Risikomanagement wird als Management von Marktrisiken angesehen und bedeutet die ökonomisch orientierte Steuerung der Portfolios der Einzelgesellschaften im Hinblick auf die Entwicklung von Zinsen, Währungen und Commodities. Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern verwendet derivative Finanzinstrumente, um diese Risiken wirtschaftlich abzusichern. Derivative Finanzinstrumente werden nur unter Bezugnahme auf ein Grundgeschäft abgeschlossen.

Kernaufgabe des Risikomanagements ist die Identifizierung, Bewertung und Begrenzung finanzwirtschaftlicher Risiken. Risikobegrenzung bedeutet nicht die völlige Ausschließung finanzieller Risiken, sondern eine sinnvolle Steuerung jederzeit quantifizierter Risikopositionen innerhalb eines konkret vorgegebenen Handlungsrahmens.

Die ÖBB-Holding AG, die Finanzgeschäfte im Namen und auf Rechnung der ÖBB-Infrastruktur AG und ihrer Tochterunternehmen nur nach deren Zustimmung und Auftrag durchführt, hat ein risikoorientiertes Kontrollumfeld geschaffen, das u.a. Richtlinien und Abläufe für die Beurteilung von Risiken, die Genehmigung, das Berichtswesen und die Überwachung von Finanzinstrumenten umfasst. An oberster Stelle steht bei sämtlichen Finanzaktivitäten der Schutz des Vermögens des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns.

Finanzrisiken sind wie folgt definiert:

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

29.1.a. Zinsrisiko

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

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

Risiken aus Marktzinsänderungen können das Finanzergebnis des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns aufgrund der gegebenen Bilanzstruktur beeinflussen. Es gilt daher, mögliche Marktzinsschwankungen über ein mit den Konzerngesellschaften abzustimmendes Niveau hinaus z.B. mit dem Einsatz derivativer Finanzinstrumente einzuschränken, um deren Einfluss auf die Ergebnisentwicklung gering zu halten.

Der Abschluss geeigneter derivativer Instrumente zum Management von Zinsrisiken (Zinsswaps) basiert auf Portfolioanalysen und -empfehlungen seitens ÖBB-Holding AG und entsprechenden Entscheidungen der Gesellschaften des Teilkonzerns ÖBB-Infrastruktur AG. Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern unterliegt Zinsrisiken hauptsächlich in der Eurozone. Unter Berücksichtigung der gegebenen Schuldenstruktur werden Zinsderivate eingesetzt, um die Risikostrategie möglichst effizient umzusetzen.

Finanzinstrumente (kurz- und langfristig)	fixverzinsliche Finanzinstrumente in Mio. EUR	variabel verzinsliche Finanzinstrumente in Mio. EUR
31.12.2013		
Finanzielle Vermögenswerte	557,8	0,1
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	0,0	28,0
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>0,0</i>	<i>19,4</i>
Gesamt	557,8	28,1
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>156,4</i>	<i>19,4</i>
Finanzverbindlichkeiten	17.225,0	170,8
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>162,0</i>	<i>62,9</i>

Finanzinstrumente (kurz- und langfristig)	fixverzinsliche Finanzinstrumente in Mio. EUR	variabel verzinsliche Finanzinstrumente in Mio. EUR
31.12.2012		
Finanzielle Vermögenswerte	855,4	0,1
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	0,0	420,9
Gesamt	855,4	421,0
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>240,1</i>	<i>412,3</i>
Finanzverbindlichkeiten	16.128,7	503,9
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	<i>194,9</i>	<i>47,3</i>

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

Sensitivitätsanalyse Zinsrisiko

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

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

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

Marktzinssatzänderungen von Finanzinstrumenten, die als Sicherungsinstrumente im Rahmen eines Cash Flow Hedges zur Absicherung zinsbedingter Zahlungsstromschwankungen designiert wurden, haben Auswirkungen auf die Cash Flow

Hedge-Rücklage im Eigenkapital und werden daher bei den eigenkapitalbezogenen Sensitivitätsberechnungen berücksichtigt.

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

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

	Wirksamkeit in GuV		Wirksamkeit im Eigenkapital	
	in Mio. EUR + 100 Basispunkte	in Mio. EUR - 100 Basispunkte	in Mio. EUR + 100 Basispunkte	in Mio. EUR - 100 Basispunkte
Sensitivitätsanalyse Zinsrisiko 31.12.2013				
Vermögenswerte				
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	0,2	-0,1	0,1	0,0
Schulden				
Finanzverbindlichkeiten	-1,7	1,7	1,6	-1,7

	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
Sensitivitätsanalyse Zinsrisiko 31.12.2012				
Vermögenswerte				
Finanzielle Vermögenswerte	0,0	0,0	1,1	-1,1
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	3,0	-2,8	0,1	0,0
Schulden				
Finanzverbindlichkeiten	-4,9	4,8	9,1	-9,1

29.1.b. Währungsrisiko

Die Fremdwährungsrisiken der ÖBB-Infrastruktur AG resultieren vorwiegend aus originären finanziellen Verbindlichkeiten in Fremdwährung. Diese Risiken werden zum Teil gesichert. Zum Abschlussstichtag unterlag die ÖBB-Infrastruktur AG mit Ausnahme einer offenen Währungsposition von rd. 120 Mio. CHF keinen wesentlichen Risiken aus auf Fremdwährung lautenden Verbindlichkeiten. Zur Umwandlung von auf Fremdwährung lautenden finanziellen Verpflichtungen in Euro werden Cross Currency Swaps eingesetzt.

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

Die nachfolgende Tabelle zeigt das Nettofremdwährungsrisiko:

	USD	CHF	CAD
	in Mio.	in Mio.	in Mio.
Währungssensitive Finanzinstrumente 2013			
Übrige finanzielle Vermögenswerte	490,0	0,0	0,0
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	-489,0	-120,0	0,0
	1,0	-120,0	0,0
abzgl. Devisentermingeschäfte bzw. Währungsswaps	0,0	0,0	0,0
Nettofremdwährungsrisiko	1,0	-120,0	0,0

	USD	CHF	CAD
	in Mio.	in Mio.	in Mio.
Währungssensitive Finanzinstrumente 2012			
Übrige finanzielle Vermögenswerte	691,0	0,0	35,0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-1,0	0,0	0,0
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	-1.867,0	-285,0	-29,0
	-1.177,0	-285,0	6,0
abzgl. Devisentermingeschäfte bzw. Währungsswaps	1.175,0	165,0	0,0
Nettofremdwährungsrisiko	-2,0	-120,0	6,0

Sensitivitätsanalyse Währungsrisiko

Bei als zur Absicherung von Währungsrisiken designierten Fair Value und Cash Flow Hedges gleichen sich die wechselkursbedingten Wertänderungen von Grund- und Sicherungsgeschäft nahezu vollständig in derselben Periode in der Gewinn- und Verlust-Rechnung aus. Demzufolge sind diese Finanzinstrumente nicht mit Währungsrisiken in Bezug auf Ergebnis- oder Eigenkapitalwirkung verbunden.

Weiters wurden Derivate abgeschlossen, die wirtschaftlich das Fremdwährungsrisiko des Grundgeschäfts komplett absichern (Basis Swaps), für die aber Hedge Accounting nicht angewandt wird.

Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern ist demnach nur Währungsrisiken aus ungesicherten Fremdwährungsverbindlichkeiten ausgesetzt. Gewinne und Verluste aus Kursänderungen der diesen Geschäften zu Grunde liegenden Währungen sind in der Gewinn- und Verlust-Rechnung erfasst. Wenn der Euro gegenüber dem CHF zu den beiden Bilanzstichtagen um 10% aufgewertet (abgewertet) worden wäre, wäre das Ergebnis an beiden Bilanzstichtagen um rd. 10,0 Mio. EUR höher (rd. 10,0 Mio. EUR niedriger) gewesen. Wenn der Euro gegenüber dem US-Dollar um 10% aufgewertet (abgewertet) worden wäre, gäbe es zu beiden Bilanzstichtagen keine wesentlichen Ergebniseffekte.

29.1.c. Kreditrisiko

Das Kontrahentenrisiko erfasst das Schadenspotenzial durch Nichterfüllung finanzieller Verpflichtungen durch Finanzpartner (vornehmlich Geldmarktgeschäfte, Veranlagungen, Fonds, barwertig positive Swappgeschäfte). Die dem Kontrahentenrisiko-Management zugrunde liegenden und für jeden Finanzpartner individuell vergebenen Limits werden von der ÖBB-Holding AG täglich auf Einhaltung überprüft. Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern unterhält Geschäftsbeziehungen nur zu Finanzpartnern, die über ein definiertes Rating verfügen und für die eine objektive Risikoeinstufung des Kapitalmarktes vorliegt.

Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern hat ein Kontrahentenrisiko-Management eingeführt, bei dem die Limitermittlung und -vergabe primär auf der Auswertung von Credit Default Swap-Daten der ÖBB-Holding-Konzern-Finanzpartner basiert. Hierdurch ist eine schnelle Reaktion auf sich verändernde Risikoeinschätzungen des Kapitalmarktes hinsichtlich der Finanzpartner sichergestellt. Die jeweils aktuellen Limits und deren Ausnutzung werden täglich überwacht, um auf Marktstörungen zeitnah und risikoorientiert reagieren zu können.

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

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

	Bruttoexposition (Buchwert zuzüglich Wertberichtigungen) in Mio. EUR	abzüglich Sicherheiten (FV) in Mio. EUR	Netto-Exposure in Mio. EUR
Kreditrisiko aus bilanziellen Finanzinstrumenten			
Gesamtexposition 2013			
Finanzielle Vermögenswerte	616,9	0,0	616,9
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	163,0	-6,8	156,2
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	413,5	-330,6	82,9
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	28,0	0,0	28,0
Risiko lang- und kurzfristige Vermögenswerte	1.221,4	-337,4	884,0
<i>davon weder überfällig noch wertberichtigt</i>			854,0
<i>davon nicht überfällig, weil neu verhandelt oder wertberichtigt</i>			0,1
<i>davon überfällig</i>			29,9
Kreditrisiko aus übernommenen Haftungen	469,8	-447,9	21,9
Gesamtkreditrisiko 31.12.2013	1.691,2	-785,3	905,9
Gesamtexposition 2012			
Finanzielle Vermögenswerte	983,3	0,0	983,3
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	150,8	-5,7	145,1
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	345,5	-277,6	67,9
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	421,0	0,0	421,0
Risiko lang- und kurzfristige Vermögenswerte	1.900,6	-283,3	1.617,3
<i>davon weder überfällig noch wertberichtigt</i>			1.567,7
<i>davon nicht überfällig, weil neu verhandelt oder wertberichtigt</i>			1,4
<i>davon überfällig</i>			48,2
Kreditrisiko aus übernommenen Haftungen	578,8	-442,3	136,5
Gesamtkreditrisiko 31.12.2012	2.479,4	-725,6	1.753,8

Hinsichtlich der Fälligkeit der Forderungen wird auf Erläuterung 20 verwiesen.

29.1.d. Liquiditätsrisiko

Das übergeordnete Ziel im Bereich Finanzen im ÖBB-Infrastruktur-Konzern ist die Sicherstellung des notwendigen Liquiditätsspielraumes für alle Gesellschaften des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns. Liquiditätsrisiko für den ÖBB-Infrastruktur-Konzern bedeutet zudem jede Einschränkung der Verschuldungs- bzw. Kapitalaufnahmefähigkeit (z.B. durch eine schlechtere Kreditbeurteilung einer Rating-Agentur oder durch ein bankeninternes Rating) im Hinblick auf Volumen und Konditionen für die Bereitstellung von finanziellen Mitteln, wodurch die Umsetzung der Unternehmensstrategie oder der finanzielle Handlungsspielraum beeinträchtigt werden könnten.

Die Aufgabe liegt daher in der Analyse des Liquiditätsrisikos sowie in der konsequenten Sicherung der Liquidität (vor allem durch Liquiditätsplanung, Vereinbarung ausreichender Kreditlinien und ausreichende Diversifizierung der Kreditgeber).

Aus den nachfolgenden Tabellen sind die vertraglich vereinbarten (undiskontierten) Zins- und Tilgungszahlungen der originären und derivativen finanziellen Verbindlichkeiten ersichtlich. Die tatsächlich erwarteten Fälligkeiten weichen von den vertraglich vereinbarten nicht ab.

	Buchwert 31.12.2013 in Mio. EUR	Cash-Flows 2014		Cash-Flows 2015-18		Cash-Flows 2019 ff.	
		Zinsen 2014 in Mio. EUR	Tilgung 2014 in Mio. EUR	Zinsen 2015-2018 in Mio. EUR	Tilgung 2015-2018 in Mio. EUR	Zinsen 2019 ff. in Mio. EUR	Tilgung 2019 ff. in Mio. EUR
Originäre finanzielle Verbindlichkeiten							
Anleihen	14.376,4	533,2	703,6	1.885,8	1.934,6	2.685,4	11.738,2
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	2.031,2	82,3	10,5	327,2	32,8	744,6	1.988,0
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing, Sublease und CBL	497,6	22,3	43,7	72,2	214,6	51,0	239,3
übrige Finanzverbindlichkeiten	731,3	13,2	497,8	34,4	82,3	17,4	151,2
Verbindlichkeiten aus Lieferungen u. Leistungen							
<i>Unverzinsliche Verbindlichkeiten</i>	592,6	0,0	592,6	0,0	0,0	0,0	0,0
Sonstige Verbindlichkeiten							
<i>Unverzinsliche Verbindlichkeiten</i>	102,2	0,0	98,4	0,0	3,5	0,0	0,3
Summe	18.331,3	651,0	1.946,6	2.319,6	2.267,8	3.498,4	14.117,0

	Buchwert 31.12.2012 in Mio. EUR	Cash-Flows 2013		Cash-Flows 2014-17		Cash-Flows 2018 ff.	
		Zinsen 2013 in Mio. EUR	Tilgung 2013 in Mio. EUR	Zinsen 2014-2017 in Mio. EUR	Tilgung 2014-2017 in Mio. EUR	Zinsen 2018 ff. in Mio. EUR	Tilgung 2018 ff. in Mio. EUR
Originäre finanzielle Verbindlichkeiten							
Anleihen	13.365,9	524,6	1.042,2	1.770,3	2.642,8	2.476,4	9.680,9
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	2.076,1	82,3	94,2	322,1	21,6	815,7	1.960,3
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing, Sublease und CBL	733,7	24,0	57,1	124,4	323,9	85,2	352,7
übrige Finanzverbindlichkeiten	704,9	13,8	292,5	40,3	218,3	24,6	194,1
Verbindlichkeiten aus Lieferungen u. Leistungen							
<i>Unverzinsliche Verbindlichkeiten</i>	631,2	0,0	631,2	0,0	0,0	0,0	0,0
Sonstige Verbindlichkeiten							
<i>Unverzinsliche Verbindlichkeiten</i>	98,7	0,0	85,2	0,0	13,1	0,0	0,4
Summe	17.610,5	644,7	2.202,4	2.257,1	3.219,7	3.401,9	12.188,4

	Buchwert 31.12.2013 in Mio. EUR	Cash-Flows 2014		Cash-Flows 2015-18		Cash-Flows 2019 ff.	
		Zinsen 2014 in Mio. EUR	Tilgung 2014 in Mio. EUR	Zinsen 2015-2018 in Mio. EUR	Tilgung 2015-2018 in Mio. EUR	Zinsen 2019 ff. in Mio. EUR	Tilgung 2019 ff. in Mio. EUR
Derivative finanzielle Verbindlichkeiten							
Zinsderivate ohne Hedge-Beziehung	7,5	1,3	0,3	3,3	0,6	3,3	0,0
Stromderivate – Cash Flow Hedge	16,8	0,0	28,7	0,0	39,3	0,0	0,0
Zinsderivate – Cash Flow Hedges	5,1	2,3	0,0	4,5	0,0	0,0	0,0
Sonstige Derivate ohne Hedge-Beziehung	38,2	0,0	126,7	0,0	32,2	0,0	0,0
Gesamt	67,6	3,6	155,7	7,8	72,1	3,3	0,0
Finanzgarantien							
Haftung aus Cross Border Lease	469,8	21,9	25,1	100,7	214,9	115,5	229,8
Sonstige Eventualverbindlichkeiten	3,9	0,0	3,7	0,0	0,2	0,0	0,0

	Buchwert 31.12.2012 in Mio. EUR	Cash-Flows 2013		Cash-Flows 2014-17		Cash-Flows 2018 ff.	
		Zinsen	Tilgung	Zinsen	Tilgung	Zinsen	Tilgung
		2013 in Mio. EUR	2013 in Mio. EUR	2014-2017 in Mio. EUR	2014-2017 in Mio. EUR	2018 ff. in Mio. EUR	2018 ff. in Mio. EUR
Derivative finanzielle Verbindlichkeiten							
Fremdwährungszinsderivate – Fair Value Hedges	28,0	-13,2	40,2	0,0	0,0	0,0	0,0
<i>Einzahlungen</i>		-14,4	-303,4				
<i>Auszahlungen</i>		1,2	343,6				
Stromderivate – Cash Flow Hedge	12,8	0,0	27,6	0,0	30,5	0,0	21,5
Zinsderivate – Cash Flow Hedges	15,7	8,2	1,3	0,0	3,7	0,0	0,5
Fremdwährungszinsderivate – Cash Flow Hedges	102,7	16,4	86,8				
<i>Einzahlungen</i>		-7,6	-587,2				
<i>Auszahlungen</i>		24,0	674,0				
Sonstige Derivate ohne Hedge-Beziehung	71,5	1,6	283,7	3,7	75,1	4,1	5,9
Fremdwährungsderivate ohne Hedge-Beziehung	0,8	0,0	0,2	0,0	0,5		
<i>Einzahlungen</i>		0,0	-3,9	0,0	-9,7		
<i>Auszahlungen</i>		0,0	4,1	0,0	10,2		
Gesamt	231,5	66,4	386,4	3,7	109,8	4,1	27,9
Finanzgarantien							
Haftung aus Cross Border Lease	578,80	31,6	35,1	91	188,5	183,3	355,2

Einbezogen wurden alle Finanzinstrumente, die am Abschlussstichtag im Bestand waren und für die bereits Zahlungen vertraglich vereinbart waren. Planzahlen für zukünftige neue Schulden gingen nicht ein. Fremdwährungsbeträge wurden jeweils mit dem Stichtagskurs umgerechnet. Die variablen Zinszahlungen aus den Finanzinstrumenten wurden unter Zugrundelegung der am 31.12.2013 bestehenden Zinssätze ermittelt.

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

	Buchwert 31.12.2013 in Mio. EUR	Cash-Flows 2014		Cash-Flows 2015-18		Cash-Flows 2019 ff.	
		Zinsen	Tilgung	Zinsen	Tilgung	Zinsen	Tilgung
		2014 in Mio. EUR	2014 in Mio. EUR	2015-2018 in Mio. EUR	2015-2018 in Mio. EUR	2019 ff. in Mio. EUR	2019 ff. in Mio. EUR
Derivative finanzielle Vermögenswerte							
Sonstige Derivate ohne Hedge-Beziehung	22,8	0,0	89,2	0,0	9,3	0,0	0,0
Fremdwährungszinsderivate – Cash Flow Hedges	0,4	-0,9	0,0	-3,8	0,0	-0,9	
<i>davon Einzahlungen</i>		0,7	0,0	2,8	0,0	0,7	
<i>davon Auszahlungen</i>		-1,6	0,0	-6,6	0,0	-1,6	
Gesamt	23,2	-0,9	89,2	-3,8	9,3	-0,9	0,0

	Buchwert 31.12.2012 in Mio. EUR	Cash-Flows 2013		Cash-Flows 2014-17		Cash-Flows 2018 ff.	
		Zinsen	Tilgung	Zinsen	Tilgung	Zinsen	Tilgung
		2013 in Mio. EUR	2013 in Mio. EUR	2014-2017 in Mio. EUR	2014-2017 in Mio. EUR	2018 ff. in Mio. EUR	2018 ff. in Mio. EUR
Derivative finanzielle Vermögenswerte							
Sonstige Derivate ohne Hedge-Beziehung	46,4	0,0	239,5	0,0	58,1	0,0	5,4
Zinsderivate – Cash Flow Hedges	17,8	19,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Fremdwährungszinsderivate – Cash Flow Hedges	22,5	-0,7	22,6				
<i>davon Einzahlungen</i>		3,8	136,7				
<i>davon Auszahlungen</i>		-4,5	-114,1				
Gesamt	86,7	19,0	262,1	0,0	58,1	0,0	5,4

29.2. Sicherungsmaßnahmen

Hedge Accounting

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

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

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

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

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

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

Fair Value Hedges

Zur Sicherung des Zeitwert- bzw. Barwertrisikos festverzinslicher Schulden hat der ÖBB-Infrastruktur-Konzern Receiver Zinsswaps („Erhalte fix – Zahle variabel“) in EUR eingesetzt. Als Grundgeschäft ist eine festverzinsliche USD-Anleihe designiert worden. Die Wertänderung dieses Grundgeschäftes, die sich aus der Veränderung des Marktzinssatzes und des Wechselkurses ergibt, wird durch die Wertänderung des Fremdwährungszinsswaps ausgeglichen. Mit dieser Sicherungsmaßnahme wird das Ziel verfolgt, die festverzinsliche Anleihe in eine variabel verzinsliche Schuld zu transformieren und damit den beizulegenden Zeitwert der finanziellen Schuld zu sichern. Zum 31.12.2012 bestand ein Kontrakt mit einem Nominalvolumen von rd. 343,6 Mio. EUR und einem Laufzeitende in 2013. Dieser Kontrakt ist im Jahr 2013 ausgelaufen.

Die Wirksamkeit der Sicherungsbeziehung wurde prospektiv mit der Critical Terms Match Method nach IAS 39.AG108 durchgeführt. Retrospektiv wurde die Wirksamkeit zu jedem Bilanzstichtag mit einem Effektivitätstest nach der Dollar-Offset-Methode überprüft. Bei Anwendung der Dollar-Offset-Methode werden die kumulativen, in Geldeinheiten ausgedrückten Wertänderungen des Grundgeschäftes mit den kumulativen, in Geldeinheiten ausgedrückten Wertänderungen des Zinsswaps verglichen. Die Wertänderungen beider Geschäfte wurden auf Basis der am Anfang und am Ende der Testperiode noch ausstehenden Cash-Flows berechnet und um angelaufene Zinsen bereinigt. Alle Sicherungsbeziehungen waren im Rahmen der von IAS 39 vorgegebenen Bandbreite des Quotienten der beiden kumulativen Wertänderungen (zwischen 80% und 125%) effektiv. Bei der Effektivitätsmessung wurde der beizulegende Zeitwert aus der Veränderung des Credit Spreads (bonitätsbedingte Komponente) nicht berücksichtigt.

Aus der Buchwertanpassung der Grundgeschäfte resultieren im Geschäftsjahr 2013 im sonstigen Finanzertrag erfasste Gewinne von rd. 10,2 Mio. EUR (Vj: rd. 12,2 Mio. EUR), aus den Veränderungen der beizulegenden Zeitwerte der Sicherungsgeschäfte wurden Verluste von rd. 10,0 Mio. EUR (Vj: rd. 12,5 Mio. EUR) in der gleichen Position erfasst.

Cash Flow Hedges – Zinsänderungs-/ Währungsrisiken

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

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

Finanzinstrumente Laufzeitende	31.12.2013		31.12.2012	
	Anzahl Swaps	Nominalvolumen in Mio. EUR	Anzahl Swaps	Nominalvolumen in Mio. EUR
Bestand	6	168,5	13	1.565,9
<i>davon Laufzeitende 2014</i>	<i>2</i>	<i>30,0</i>	<i>davon Laufzeitende 2013</i>	<i>7</i>
<i>davon Laufzeitende 2015</i>	<i>1</i>	<i>1,5</i>	<i>davon Laufzeitende 2014</i>	<i>2</i>
<i>davon Laufzeitende 2016</i>	<i>0</i>	<i>0,0</i>	<i>davon Laufzeitende 2015</i>	<i>1</i>
<i>davon Laufzeitende 2018 ff</i>	<i>3</i>	<i>137,0</i>	<i>davon Laufzeitende 2017 ff</i>	<i>3</i>

Die Wirksamkeit der Sicherungsbeziehung wird prospektiv mit der Critical Terms Match Method nach IAS 39.AG108 durchgeführt. Retrospektiv wird die Wirksamkeit zu jedem Bilanzstichtag mit einem Effektivitätstest nach der Dollar-Offset-Methode überprüft. Als Grundgeschäft dient ein hypothetisches Derivat. Alle Sicherungsbeziehungen dieser Art waren zum Abschlussstichtag effektiv. Wie der Aufstellung der Barwerte derivativer Finanzinstrumente zu entnehmen ist, waren beim ÖBB-Infrastruktur-Konzern zum 31.12.2013 Derivate mit einem Volumen von rd. 168,5 Mio. EUR (Vj: rd. 1.565,9 Mio. EUR) als Sicherungsinstrumente im Rahmen von Cash Flow Hedges designiert. Aus der erfolgsneutralen Behandlung der Wertveränderung der Sicherungsgeschäfte resultieren im Geschäftsjahr 2013 bzw. 2012 in der Cash Flow Hedge-Rücklage erfasste Beträge von rd. -17,2 Mio. EUR bzw. rd. -19,4 Mio. EUR. Diesbezüglich wird auf Erläuterung 24 verwiesen.

Zeitwertänderungen von Zinsswaps, die Sicherungsgeschäfte für künftige Zinszahlungen variabel verzinsten Verbindlichkeiten darstellen, werden über das sonstige Ergebnis im Eigenkapital erfasst. Diese Beträge werden in jener Periode als Finanzierungsaufwand erfasst, in der die entsprechenden Zinszahlungen aus dem Grundgeschäft erfolgswirksam werden (2013: rd. 14,6 Mio. EUR [Vj: rd. 10,0 Mio. EUR]). Des Weiteren wurden ineffektive Teile bei Hedge-Accounting-Beziehungen in Höhe von rd. 0,4 Mio. EUR (Vj: rd. 0,5 Mio. EUR Ertrag) aufwandswirksam erfasst. In 2013 wurden Beträge aus Fremdwährungssicherungen in Höhe von rd. 32,4 Mio. EUR (Vj: rd. 10,6 Mio. EUR Ertrag) aufwandswirksam in die Gewinn- und Verlust-Rechnung im sonstigen Finanzaufwand bzw. in den sonstigen Finanzerträgen gebucht. Aus der Beendigung von Sicherungsinstrumenten (Cash Flow Hedges) sind zum Berichtsstichtag rd. 0,1 Mio. EUR (Vj: rd. 0,3 Mio. EUR) über das sonstige Ergebnis im Eigenkapital erfasst, die sich 2014 auflösen.

Stromderivate

a) Cash Flow Hedges

Stromderivate in Hedge-Beziehung Laufzeitende	31.12.2013		31.12.2012	
	Anzahl Swaps	Nominalvolumen in Mio. EUR	Anzahl Swaps	Nominalvolumen in Mio. EUR
Bestand	38	66,4	39	79,6
<i>davon Laufzeitende 2014</i>	<i>16</i>	<i>27,7</i>	<i>davon Laufzeitende 2013</i>	<i>13</i>
<i>davon Laufzeitende 2015</i>	<i>13</i>	<i>23,2</i>	<i>davon Laufzeitende 2014</i>	<i>15</i>
<i>davon Laufzeitende 2016</i>	<i>9</i>	<i>15,5</i>	<i>davon Laufzeitende 2015</i>	<i>11</i>

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

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 Grundgeschäftes und des Absicherungsgeschäftes, die das Ausmaß der abgesicherten Wertänderung bestimmen, identisch aber gegenläufig sind. Dies ist ein Indikator für eine prospektiv wie auch retrospektiv vollständig effektive Sicherungsbeziehung. Die Effektivität wurde retrospektiv anhand der Change in Fair Value-Methode ermittelt, d.h. der Wertänderung des Sicherungsinstruments wurde die Wertänderung des Grundgeschäfts gegenübergestellt.

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

Aus der Bilanzierung von Stromforwards als Sicherungsgeschäfte wurden im Geschäftsjahr 2013 rd. 6,0 Mio. EUR (Vj: rd. 9,8 Mio. EUR) abzüglich Ertragsteuern von rd. 1,4 Mio. EUR (Vj: rd. 0,7 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.

31.12.2013				
Stromderivate ohne Hedge-Beziehungen	Anzahl Swaps	Nominalvolumen	Anzahl Swaps	Nominalvolumen
Laufzeitende	Einkauf	in Mio. EUR	Verkauf	in Mio. EUR
Bestand	65	167,9	49	112,2
<i>davon Laufzeitende 2014</i>	<i>44</i>	<i>133,6</i>	<i>42</i>	<i>102,9</i>
<i>davon Laufzeitende 2015</i>	<i>17</i>	<i>27,5</i>	<i>6</i>	<i>7,5</i>
<i>davon Laufzeitende 2016</i>	<i>4</i>	<i>6,7</i>	<i>1</i>	<i>1,8</i>

31.12.2012				
Stromderivate ohne Hedge-Beziehungen	Anzahl Swaps	Nominalvolumen	Anzahl Swaps	Nominalvolumen
Laufzeitende	Einkauf	in Mio. EUR	Verkauf	in Mio. EUR
Bestand	140	357,4	132	303,1
<i>davon Laufzeitende 2013</i>	<i>107</i>	<i>276,4</i>	<i>105</i>	<i>239,5</i>
<i>davon Laufzeitende 2014</i>	<i>31</i>	<i>75,2</i>	<i>24</i>	<i>58,1</i>
<i>davon Laufzeitende 2015</i>	<i>2</i>	<i>5,9</i>	<i>3</i>	<i>5,4</i>

29.3. Zusätzliche Angaben gemäß IFRS 7

Finanzielle Vermögenswerte werden bei ihrem erstmaligen Ansatz mit dem beizulegenden Zeitwert bewertet. Dabei sind bei allen finanziellen Vermögenswerten, die in der Folge nicht erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden, die dem Erwerb direkt zurechenbaren Transaktionskosten zu berücksichtigen. Die in der Bilanz angesetzten beizulegenden Zeitwerte entsprechen in der Regel den Marktpreisen der finanziellen Vermögenswerte.

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 wirkungsvolle Sicherungsbeziehung gemäß IAS 39 eingebunden sind und damit zwingend als Handelsbestand („held for trading“) klassifiziert werden müssen. Ein aus der Folgebewertung resultierender Gewinn oder Verlust wird erfolgswirksam erfasst.

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

Available for sale financial assets (zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte; AfS) sind finanzielle Vermögenswerte, die keiner anderen Kategorie zugeordnet werden. Zwingend fallen in die Kategorie fremde Eigenkapitalinstrumente und regelmäßig auch Anteile an Investmentfonds, soweit sie nicht als at fair value through profit or loss qualifiziert werden. Grundsätzlich sind Anteile an Investmentfonds immer dieser Kategorie zuzuordnen, soweit es nicht eine nachweisbare kurzfristige Handelsaktivität gibt. Weiters sind dieser Kategorie Beteiligungen zugeordnet.

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

Derivative Finanzinstrumente werden von der ÖBB-Infrastruktur AG zur Absicherung der aus Finanztransaktionen resultierenden Zins- und Währungsrisiken sowie von Marktwertschwankungen von Stromeinkäufen eingesetzt. Gemäß IAS 39 werden alle derivativen Finanzinstrumente in der Bilanz als Vermögenswert oder Verbindlichkeit angesetzt und zum beizulegenden Zeitwert (Marktwert) bewertet. Änderungen des beizulegenden Zeitwerts von als Sicherungsinstrumenten gemäß IAS 39 designierten derivativen Finanzinstrumenten werden erfolgswirksam in der Gewinn- und Verlustrechnung oder über das sonstige Ergebnis im Eigenkapital (als Cash Flow Hedge-Rücklage) erfasst, je nachdem, ob das derivative Finanzinstrument zur Absicherung des beizulegenden Zeitwerts von Bilanzposten („Fair Value Hedges“) oder Zahlungsströmen („Cash Flow Hedges“) eingesetzt wird. Liegt kein Hedge Accounting vor, ist das derivative Finanzinstrument zwingend als „held for trading“ einzustufen und damit erfolgswirksam mit dem beizulegenden Zeitwert zu bilanzieren.

Zusätzliche Angaben zu den Finanzinstrumenten

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

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

Die bei den jeweiligen Bilanzposten angegebenen Fair Values 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 zu beobachten sind. Bei langfristigen Finanzinstrumenten findet die Bewertung aufgrund abgezinster Zahlungsströme statt.

Für die angegebenen Fair Values der emittierten Anleihen in Höhe von rd. 15.650,0 Mio. EUR (Vj: rd. 14.198,7 Mio. EUR) werden Marktpreise herangezogen, womit eine Stufe 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.

Da im Berichtsjahr 2012 eine CBL-Transaktion, welche auch Wertpapiere der Kategorie „Held to Maturity“ enthielt, vorzeitig geschlossen werden konnte, mussten alle dieser Kategorie zugeordneten Wertpapiere in die Kategorie „available-for-sale (at Fair Value)“ umgegliedert und zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden.

Finanzielle Vermögenswerte zum 31.12.2013 in Mio. EUR	Buchwert	abzüglich Non Financial Instruments	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 Receivables	Cash	Hedge Accounting	Fair Value
Langfristige Vermögenswerte										
Finanzielle Vermögenswerte	527,3	0,0	527,3	36,7	3,6	0,0	486,6	0,0	0,4	596,3
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	163,5	163,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Kurzfristige Vermögenswerte										
Finanzielle Vermögenswerte	87,2	0,0	87,2	0,1	0,0	22,8	64,3	0,0	0,0	86,7
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	152,0	6,8	145,2	0,0	0,0	0,0	145,2	0,0	0,0	145,2
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	250,0	170,1	79,9	0,0	0,0	0,0	79,9	0,0	0,0	79,9
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	28,0	0,0	28,0	0,0	0,0	0,0	0,0	28,0	0,0	28,0
Summe Buchwert je Kategorie				36,8	3,6	22,8	776,0	28,0	0,4	

Finanzverbindlichkeiten zum 31.12.2013 in Mio. EUR	Buchwert	abzüglich Non- Financial Instruments	Financial Instruments	At Amortised Cost	At Fair Value through Profit and Loss (Held for Trading)	Hedge Accounting	Finance Lease	Fair Value
Langfristige Verbindlichkeiten								
Finanzverbindlichkeiten	16.404,2	0,0	16.404,2	16.380,5	12,6	10,7	0,4	18.736,3
<i>davon verzinsliche Verbindlichkeiten</i>	<i>16.380,0</i>	<i>0,0</i>	<i>16.380,0</i>	<i>16.379,6</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,4</i>	<i>18.713,0</i>
Sonstige Verbindlichkeiten	80,2	76,9	3,3	3,3	0,0	0,0	0,0	3,3
Kurzfristige Verbindlichkeiten								
Finanzverbindlichkeiten	1.300,0	0,0	1.300,0	1.255,5	33,1	11,2	0,2	1.328,6
<i>davon verzinsliche Verbindlichkeiten</i>	<i>1.015,8</i>	<i>0,0</i>	<i>1.015,8</i>	<i>1.015,6</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,2</i>	<i>1.044,4</i>
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	592,6	0,0	592,6	592,6	0,0	0,0	0,0	592,6
Sonstige Verbindlichkeiten	264,6	165,7	98,9	98,9	0,0	0,0	0,0	98,9
Summe Buchwert je Kategorie				18.330,8	45,7	21,9	0,6	
<i>davon verzinsliche Verbindlichkeiten</i>				<i>17.395,2</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,6</i>	

Finanzielle Vermögenswerte zum 31.12.2012 in Mio. EUR	Buchwert	abzüglich Non- Financial Instru- ments	Financial Instruments	Available for Sale (at Fair Value)	Available for Sale (at Cost)	At Fair Value through Profit and Loss (Held for Trading)	Loans and Receiv- ables	Cash	Hedge Account- ing	Fair Value
Langfristige Vermögenswerte										
Finanzielle Vermögenswerte	766,4	0,0	766,4	66,5	62,0	0,0	637,9	0,0	0,0	920,1
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	142,1	142,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Kurzfristige Vermögenswerte										
Finanzielle Vermögenswerte	212,4	0,0	212,4	0,0	0,2	46,4	125,5	0,0	40,3	211,9
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	142,0	5,0	137,0	0,0	0,0	0,0	137,0	0,0	0,0	135,6
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	203,4	142,9	60,5	0,0	0,0	0,0	60,5	0,0	0,0	60,5
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	421,0	0,0	421,0	0,0	0,0	0,0	0,0	421,0	0,0	421,0
Summe Buchwert je Kategorie				66,5	62,2	46,4	960,9	421,0	40,3	

Finanzverbindlichkeiten zum 31.12.2012 in Mio. EUR	Buchwert	abzüglich Non- Financial Instruments	Financial Instruments	At Amortised Cost	At Fair Value through Profit and Loss (Held for Trading)	Hedge Accounting	Finance Lease	Fair Value
Langfristige Verbindlichkeiten								
Finanzverbindlichkeiten	15.423,2	0,0	15.423,2	15.394,2	13,9	15,1	0,0	16.881,1
<i>davon verzinsliche Verbindlichkeiten</i>	<i>15.391,0</i>	<i>0,0</i>	<i>15.391,0</i>	<i>15.391,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>16.848,9</i>
Sonstige Verbindlichkeiten	123,4	110,6	12,8	12,8	0,0	0,0	0,0	12,8
Kurzfristige Verbindlichkeiten								
Finanzverbindlichkeiten	1.688,9	0,0	1.688,9	1.486,4	58,4	144,1	0,0	1.703,8
<i>davon verzinsliche Verbindlichkeiten</i>	<i>1.241,6</i>	<i>0,0</i>	<i>1.241,6</i>	<i>1.241,6</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>1.256,5</i>
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	648,5	17,3	631,2	631,2	0,0	0,0	0,0	631,1
Sonstige Verbindlichkeiten	324,6	238,7	85,9	85,9	0,0	0,0	0,0	85,9
Summe Buchwert je Kategorie				17.610,5	72,3	159,2	0,0	
<i>davon verzinsliche Verbindlichkeiten</i>				<i>16.632,6</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	

Die Position Anleihen und sonstige verbrieftete Verbindlichkeiten beinhaltet Wertänderungen aus Fair-Value-Hedge-Accounting in Höhe von rd. 10,2 Mio. EUR (Vj: rd. 12,2 Mio. EUR).

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

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

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

Nettofinanzergebnisse nach Bewertungsklassen

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

31.12.2013	Ergebnis aus der Folgebewertung						
	Zinsergebnis in Mio. EUR	zum Fair Value in Mio. EUR	Währungs- umrechnung in Mio. EUR	Wert- berichtigung (Impairment)/ Wertaufholung in Mio. EUR	Ergebnis aus dem Abgang in Mio. EUR	Ergebnis aus Beteiligungen in Mio. EUR	
Loans and Receivables (LaR)	40,6	0,0	0,0	0,0	3,7	0,0	
Held-to-Maturity Investments (HtM)	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
Available for Sale Financial Assets (AfS)	4,3	0,0	0,0	0,0	0,7	-0,1	
Financial Instruments Held-for-Trading (FAHfT, FLHfT)	0,0	2,4	0,0	0,0	1,4	0,0	
Financial Liabilities Measured at Amortised Cost (FLAC)	-644,8	0,0	1,9	0,0	29,7	0,0	
Hedge Accounting	3,5	0,0	0,0	0,0	-32,2	0,0	
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	0,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	

Ergebnis aus der Folgebewertung

31.12.2012	Zinsergebnis in Mio. EUR	zum Fair Value in Mio. EUR	Währungs- umrechnung in Mio. EUR	Wert- berichtigung (Impairment)/ Wertaufholung in Mio. EUR	Ergebnis aus dem Abgang in Mio. EUR	Ergebnis aus Beteiligungen in Mio. EUR
Loans and Receivables (LaR)	76,7	0,0	29,3	-12,6	0,0	0,0
Held-to-Maturity Investments (HtM)	0,9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Available for Sale Financial Assets (AFS)	3,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,7
Financial Instruments Held-for-Trading (FAHfT, FLHfT)	0,0	-6,0	0,0	0,0	5,3	0,0
Financial Liabilities Measured at Amortised Cost (FLAC)	-661,7	0,0	-12,9	0,0	0,0	0,0
Hedge Accounting	1,0	-17,6	0,0	0,0	0,0	0,0
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	3,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

Das Zinsergebnis aus finanziellen Verbindlichkeiten der Bewertungsklasse Financial Liabilities Measured at Amortised Cost schließt im Wesentlichen Zinsaufwendungen aus Anleihen und Krediten sowie Cross-Border-Leasing-Transaktionen ein. Die übrigen Komponenten des Nettoergebnisses erfasst der ÖBB-Infrastruktur-Konzern im sonstigen Finanzaufwand bzw. im sonstigen Finanzertrag. Der nach der Effektivitätsmethode berechnete Gesamtzinsertrag beträgt rd. 41,1 Mio. EUR (Vj: rd. 80,9 Mio. EUR)

29.5. Derivative Finanzinstrumente

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

	Vermögenswerte		Schulden	
	Buchwerte 31.12.2013 in Mio. EUR	Buchwerte 31.12.2012 in Mio. EUR	Buchwerte 31.12.2013 in Mio. EUR	Buchwerte 31.12.2012 in Mio. EUR
Zinsswaps				
ohne Hedge-Beziehung	0,0	0,0	6,6	8,0
Cash-Flow-Hedges	0,4	17,8	5,1	15,7
Cross-Currency-Swaps				
ohne Hedge-Beziehung	0,0	0,0	0,9	0,8
Fair-Value-Hedges	0,0	0,0	0,0	28,0
Cash-Flow-Hedges	0,0	22,5	0,0	102,7
Strom-Forwards				
ohne Hedge-Beziehung	22,8	46,4	31,5	56,2
Cash-Flow-Hedges	0,0	0,0	16,8	12,8
Sonstige Derivate				
ohne Hedge-Beziehung	0,0	0,0	6,7	7,3
Summe	23,2	86,7	67,6	231,5

Die sonstigen Derivate ohne Hedge-Beziehung betreffen Swaps im Zusammenhang mit einer Cross-Border-Leasing-Transaktion.

Fair Value-Hierarchie

Die nachfolgende Tabelle zeigt, wie die beizulegenden Zeitwerte jener Vermögenswerte und Schulden ermittelt wurden, die zum beizulegenden Zeitwert bilanziert werden, wobei eine Klassifizierung in eine dreistufige Hierarchie die Marktnähe der in die Ermittlung eingehenden Daten widerspiegelt.

31.12.2013	Level 1	Level 2
Derivate unter Hedge Accounting	0,0	0,4
Derivate Fair Value Option	0,0	22,8
Available-for-Sale	0,0	36,8
Finanzielle Vermögenswerte	0,0	60,0
Derivate unter Hedge Accounting	0,0	21,9
Derivate Handelsbestand	0,0	45,7
Finanzielle Schulden	0,0	67,6

31.12.2012	Level 1	Level 2
Derivate unter Hedge Accounting	0,0	40,3
Derivate Handelsbestand	0,0	46,4
Available-for-Sale	26,4	40,1
Finanzielle Vermögenswerte	26,4	126,8
Derivate unter Hedge Accounting	0,0	159,2
Derivate Handelsbestand	0,0	72,3
Finanzielle Schulden	0,0	231,5

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

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

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

Es gibt es rund 28.000 Mietverträge, die überwiegend unbefristet und unter Einhaltung einer Kündigungsfrist von maximal 6 Monaten aufgelöst werden könnten. Diese beinhalten rd. 6.300 externe befristete Mietverträge, die zwischen 2014 und 2059 enden und innerhalb des Konzerns 15 Verträge, die zwischen 2014 und 2107 enden, wobei es sich bei den langfristigen Verträgen um eingeräumte Baurechte an Grund und Boden handelt. Die bedingten Mieterträge beziehen sich ausschließlich auf Mietverträge und sind gegenüber Dritten und nicht mit Konzerngesellschaften abgeschlossen.

Da es sich bei den vermieteten Objekten mit Ausnahme der als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien um nicht abtrennbare Teilflächen von Gebäuden wie z.B. Bahnhöfe handelt, ist eine Angabe der Buchwerte weder zielführend noch möglich.

Die Mindestleasingzahlungen aus den unkündbaren operativen Leasingverträgen zum 31.12.2013 betragen:

31.12.2013	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	364,5	26,0	56,8	281,7
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	75,2	0,8	3,3	71,1
Fahrpark	9,6	4,1	5,5	0,0
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	7,7	3,1	4,6	0,0
Sonstige technische Anlagen und Maschinen	1,1	0,1	0,2	0,8

31.12.2012	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	289,6	21,2	46,1	222,3
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	75,8	0,9	3,5	71,4
Fahrpark	15,1	6,3	8,8	0,0
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	7,0	3,0	4,0	0,0

An bedingten Mietzahlungen wurden im Jahr 2013 rd. 1,9 Mio. EUR (Vj: rd. 1,2 Mio. EUR) ertragswirksam erfasst.

Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern vermietet bestimmte Immobilien im Rahmen von Finanzierungsleasing. Die künftigen Mindestleasingzahlungen für diese Transaktionen betragen:

Für den 31.12.2013	Mindestleasing- zahlungen in Mio. EUR	Enthaltener Zinsaufwand in Mio. EUR	Barwert in Mio. EUR
2014	0,7	0,5	0,2
2015- 2018	2,6	1,7	0,9
nach 2018	8,0	2,7	5,3
Summe der Mindestleasingzahlungen	11,3	4,9	6,4
abzüglich Zinsenanteil	-4,9		
Barwert der Leasingzahlungen	6,4		
abzüglich kurzfristiger Anteil	-0,2		
Langfristige Leasingforderungen	6,2		

Für den 31.12.2012	Mindestleasing- zahlungen in Mio. EUR	Enthaltener Zinsaufwand in Mio. EUR	Barwert in Mio. EUR
2013	0,7	0,5	0,2
2014- 2017	2,7	1,8	0,9
nach 2017	8,6	3,1	5,5
Summe der Mindestleasingzahlungen	12,0	5,4	6,6
abzüglich Zinsenanteil	-5,4		
Barwert der Leasingzahlungen	6,6		
abzüglich kurzfristiger Anteil	-0,2		
Langfristige Leasingforderungen	6,4		

30.2. Leasingnehmer

Finanzierungsleasing

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

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

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

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

	Mindestleasing- zahlungen in Mio. EUR	Enthaltener Zinsaufwand in Mio. EUR	Barwert in Mio. EUR
Für den 31.12.2013			
2014	0,2	0,0	0,2
2015 – 2018	0,4	0,0	0,4
nach 2018	0,0	0,0	0,0
Summe der Mindestleasingzahlungen	0,6	0,0	0,6
abzüglich Zinsenanteil	0,0		
Barwert der Leasingzahlungen	0,6		
abzüglich kurzfristiger Anteil	-0,2		
Langfristige Leasingverbindlichkeiten	0,4		

	Mindestleasing- zahlungen in Mio. EUR	Enthaltener Zinsaufwand in Mio. EUR	Barwert in Mio. EUR
Für den 31.12.2012			
2013	0,3	-0,1	0,2
2014 – 2017	0,6	0,0	0,6
nach 2017	0,0	0,0	0,0
Summe der Mindestleasingzahlungen	0,9	-0,1	0,8
abzüglich Zinsenanteil	-0,1		
Barwert der Leasingzahlungen	0,8		
abzüglich kurzfristiger Anteil	-0,2		
Langfristige Leasingverbindlichkeiten	0,6		

Operatives Leasing

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

	Bis zu 1 Jahr in Mio. EUR	1-5 Jahre in Mio. EUR	mehr als 5 Jahre in Mio. EUR
2013			
Grundstücke und Bauten	8,3	32,2	81,1
Sonstige technische Anlagen und Maschinen	0,0	0,1	0,0
Andere Anlagen und Betriebs- und Geschäftsausstattung	0,1	0,2	0,0
Gesamt	8,4	32,5	81,1

2012	Bis zu 1 Jahr in Mio. EUR	1-5 Jahre in Mio. EUR	mehr als 5 Jahre in Mio. EUR
Grundstücke und Bauten	9,0	33,8	95,6
Fahrpark	0,1	0,1	0,0
Sonstige technische Anlagen und Maschinen	5,2	20,8	0,0
Gesamt	14,3	54,7	95,6

Bei den Operating Leasing-Verträgen handelt es sich hauptsächlich um Gebäude sowie um Büro- und Geschäftsausstattung. Bedingte Leasingzahlungen sind nicht angefallen. Die Leasingverträge haben eine Laufzeit bis 2040 (Betriebsführungszentrale). In den jeweiligen Berichtsperioden wurden Mindestleasingzahlungen in der Höhe von rd. 17,2 Mio. EUR (Vj: rd. 16,1 Mio. EUR), davon gegenüber verbundenen Unternehmen rd. 8,2 Mio. EUR (Vj: rd. 2,3 Mio. EUR), als Aufwand erfasst.

30.3. Cross-Border-Leasing-Verträge

Im Zeitraum von Mai 1995 bis Dezember 2002 haben die Österreichischen Bundesbahnen (nunmehr ÖBB-Infrastruktur AG) 17 Cross-Border-Leasing („CBL“)-Transaktionen über Infrastrukturanlagen und Rollmaterial abgeschlossen, wovon per 31.12.2013 9 (Vj: 12) Transaktionen 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 ÖBB-Infrastruktur AG zurück.
- Lease and Lease back: Die ÖBB-Infrastruktur AG vermietet die in ihrem zivilrechtlichen Eigentum befindlichen Anlagen an den Vertragspartner und mietet diese gleichzeitig wieder zurück. Durch den Vertragspartner wurden dabei Mietvorauszahlungen geleistet.

Im Rahmen der ÖBB-Umstrukturierung Anfang 2005 wurden bei insgesamt 8 (Vj: 10) (noch gültigen) Transaktionen mit anderen Gesellschaften des ÖBB-Konzerns Sublease-Agreements abgeschlossen und auch die anteiligen Nettobarvorteile an die jeweiligen Gesellschaften übertragen. Im Außenverhältnis zum Investor bleibt die ÖBB-Infrastruktur AG Vertragspartner.

Die von den Österreichischen Bundesbahnen am Beginn der CBL-Transaktionen vereinnahmten Beträge (Kaufpreis bzw. Mietvorauszahlung) wurden in Form von speziell strukturierten Produkten derart veranlagt, dass aus den Veranlagungen (unter Berücksichtigung der erwirtschafteten Zinsen) vor allem die künftigen Verpflichtungen bedient werden können. Die CBL-Verträge gewähren der ÖBB-Infrastruktur AG Optionen zum Rückkauf der Anlagen (Early Buyout Option) zu einem fixen Preis zu bestimmten Terminen.

Ein Teil der Leasing-Zahlungsverpflichtungen wurde durch den Abschluss von Schuldübernahmeverträgen (Payment Undertaking Agreements) gegen eine Einmalzahlung an diverse Bank- und Leasinginstitute übertragen, die bei Vertragsabschluss eine hohe Bonität hatten. In den Verträgen haben sich die Bank- bzw. Leasinginstitute verpflichtet, die vertraglich vereinbarten Zahlungen zu den festgesetzten Zahlungsterminen für ÖBB-Infrastruktur AG zu leisten.

Die den CBL-Transaktionen unterworfenen Vermögenswerte werden gemäß der in den Verträgen enthaltenen Vorschriften regelmäßig gewartet und dürfen grundsätzlich nicht veräußert, vermietet, verpfändet oder stillgelegt werden.

Vorzeitige Auflösung von CBL-Transaktionen

Im Berichtsjahr 2013 wurden drei CBL-Transaktionen vorzeitig aufgelöst. Die im Geschäftsjahr komplett aufgelösten CBL-Transaktionen betreffen rechtlich im Außenverhältnis die ÖBB-Infrastruktur AG. Zwei Transaktionen wurden im Innenverhältnis weiterverrechnet, eine an die Konzerngesellschaft ÖBB-Personenverkehr AG und eine Transaktion an die Konzerngesellschaft RCA AG. Eine Transaktion hat die ÖBB-Infrastruktur selbst betroffen.

Darüber hinaus wurde bei zwei Lots einer bestehenden CBL-Transaktion die Kaufoption ausgeübt. Diese Lots betreffen rechtlich im Außenverhältnis die ÖBB-Infrastruktur AG, wurden jedoch im Innenverhältnis zur Gänze an die Konzerngesellschaft Rail Cargo Austria AG als Subleasenehmer weiterverrechnet.

Bilanzielle Behandlung

Allgemeine Grundsätze für sämtliche CBL-Transaktionen:

Wirtschaftliches Eigentum der Anlagen verbleibt beim ÖBB-Infrastruktur-Konzern: Die veräußerten und zurückgeleaste Sachanlagen werden aufgrund des unverändert fortbestehenden wirtschaftlichen Eigentums weiterhin in den Sachanlagen des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns ausgewiesen. Die im Rahmen von Sublease-Agreements an andere Gesell-

schaften des ÖBB-Konzerns überlassenen Anlagen werden bei diesen bilanziell erfasst. Beim ÖBB-Infrastruktur-Konzern werden daher weiterhin die in die CBL-Transaktionen einbezogenen Infrastrukturanlagen ausgewiesen.

Ratierliche Auflösung des erzielten Nettobarwertvorteils: Der am Beginn der Transaktionen vereinnahmte Nettobarwertvorteil wird unter den sonstigen Verbindlichkeiten ausgewiesen und zeitanteilig über die Laufzeit ertragswirksam aufgelöst. Zum 31.12.2013 betrug der noch nicht aufgelöste Nettobarwertvorteil, der auf den ÖBB-Infrastruktur-Konzern entfiel, rd. 2,8 Mio. EUR (Vj: rd. 12,8 Mio. EUR). Die Erträge aus der Auflösung des Nettobarwertvorteils im Jahr 2013 in Höhe von rd. 10,0 Mio. EUR (Vj: rd. 2,6 Mio. EUR) werden als Zinsertrag im Rahmen des Zinsergebnisses ausgewiesen.

Klassifizierung der Leasingtransaktionen nach ihrem wirtschaftlichen Gehalt:

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

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

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

Bilanzierung von Vermögenswerten und Leasingverbindlichkeiten (nicht verknüpfte Transaktionen):

Sofern eine bilanzielle Erfassung geboten ist, wurden die Wertpapiere der Kategorie „Held to maturity“ (Anleihen) bzw. „Loans and Receivables“ (Veranlagungen bei Banken und Payment Undertaking Agreements) zugeordnet und mit den fortgeführten Anschaffungskosten bewertet. Den finanziellen Vermögenswerten stehen zunächst Leasingverbindlichkeiten in grundsätzlich gleicher Höhe gegenüber. Die Umrechnung der Fremdwährungsbeträge erfolgt zum jeweiligen Stichtagskurs. Allfälligen Wechselkursbedingten Wertminderungen bzw. Wertsteigerungen stehen gegengleiche Wechselkurseffekte bei den Leasingverbindlichkeiten gegenüber. Da im Berichtsjahr 2012 eine CBL-Transaktion, welche auch Wertpapiere der Kategorie „Held to Maturity“ enthielt, vorzeitig geschlossen werden konnte, mussten alle dieser Kategorie zugeordneten Wertpapiere in die Kategorie „Zur Veräußerung verfügbar“ umgegliedert und zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden.

Zum Stichtag 31.12.2013 weisen grundsätzlich sämtliche Bank- und Finanzinstitute, bei denen Veranlagungen im Rahmen von Cross-Border-Leasing-Transaktionen getätigt wurden, ein Rating im Investment Grade auf. Mit Ausnahme von einer Transaktion, für die die ÖBB-Infrastruktur AG selbst das wirtschaftliche Risiko trägt, bestehen auf Grund der mit anderen Gesellschaften des ÖBB-Konzerns geschlossenen Sublease-Vereinbarungen Regressrechte im Falle von Verlusten in Folge eines Ausfalls von Veranlagungen.

Die gestiegenen Bonitätsrisiken wurden berücksichtigt, indem bei jenen Vertragspartnern, die bei Standard & Poor's ein Rating von unter AA aufweisen und für die keine zusätzlichen Sicherheiten in Form einer Gewährträgerhaftung oder durch Verpfändung von Wertpapieren bester Bonität zugunsten der ÖBB-Infrastruktur-Konzerns bestehen, entsprechende Wertberichtigungen auf die Veranlagungen vorgenommen wurden. Die Höhe der Wertberichtigung wird dabei neben der Berücksichtigung von individuellen Umständen grundsätzlich in Form von Portfoliowertberichtigungen in Abhängigkeit von historischen Ausfallwahrscheinlichkeiten gemessen am Rating der Vertragspartner und der Restlaufzeit der Transaktion ermittelt. Zum 31.12.2013 bestehen insgesamt Wertberichtigungen auf Veranlagungen in Höhe von umgerechnet rd. 2,4 Mio. EUR (Vj: rd. 4,5 Mio. EUR). Aufgrund der mit anderen Gesellschaften des ÖBB-Konzerns in den Sublease-Vereinbarungen vereinbarten Risikoübernahme erfolgte eine entsprechende Weiterverrechnung der gebildeten Wertberichtigungen an die ÖBB-Personenverkehr AG, die Rail Cargo Austria AG und die ÖBB-Produktion Gesellschaft mbH. Insgesamt wurden auf die Veranlagungen der auf die ÖBB-Infrastruktur AG zurechenbaren Transaktionen Wertberichtigungen von rd. 0,1 Mio. EUR (Vj: rd. 0,7 Mio. EUR) vorgenommen.

Im Konzernabschluss zum 31.12.2013 betragen die finanziellen Vermögenswerte im Zusammenhang mit nicht verknüpften Leasingtransaktionen rd. 347,3 Mio. EUR (Vj: rd. 557,6 Mio. EUR). Die damit im Zusammenhang stehenden Finanzverbindlichkeiten betragen zum 31.12.2013 rd. 340,6 Mio. EUR (Vj: rd. 545,6 Mio. EUR). Aus Veränderungen des beizulegenden Zeitwerts der zur Veräußerung verfügbaren Wertpapiere wurden rd. -4,2 Mio. EUR im sonstigen Ergebnis erfasst.

An Zinserträgen aus finanziellen Vermögenswerten im Zusammenhang mit CBL-Transaktionen fielen im Jahr 2013 rd. 30,8 Mio. EUR (Vj: rd. 52,8 Mio. EUR) an. Diesen Erträgen stehen Zinsaufwendungen in Höhe von rd. 30,8 Mio. EUR (Vj: rd. 52,8 Mio. EUR) gegenüber.

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

Gemäß SIC 27 wurden für diese Transaktionen keine Vermögenswerte und Verbindlichkeiten erfasst. Die Depotzahlungen und Wertpapiere, die im Zusammenhang mit den Payment Undertaking Agreements geleistet und erworben wurden und die im Rahmen des Hauptleasingvertrages erhaltenen Vorauszahlungen werden daher in der Bilanz nicht berücksichtigt. Die zivilrechtlichen Verpflichtungen aus den Leasingverhältnissen werden für den Fall, dass die jeweiligen Vertragspartner unter den Schuldübernahmeverträgen den Zahlungsverpflichtungen nicht nachkommen, als Eventualverbindlichkeiten dargestellt. Zum 31.12.2013 betragen die Eventualverbindlichkeiten aus CBL-Transaktionen rd. 469,8 Mio. EUR (Vj: rd. 578,8 Mio. EUR). Die zugrundeliegenden Veranlagungen weisen allesamt ein Rating von zumindest AA+ auf oder sind durch eine Gewährträgerhaftung der öffentlichen Hand abgesichert.

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 vorschriftsmäßigem Betrieb zu erhalten. Das Infrastrukturvermögen in Liechtenstein steht im Eigentum der ÖBB-Infrastruktur AG und hat zum 31.12.2013 einen Buchwert von rd. 16,2 Mio. EUR. Der Anstieg in 2013 gegenüber dem Vorjahr resultiert aus Zugängen in Höhe von rd. 10,6 Mio. EUR. Die Konzessionärin übernimmt die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Gütern.

Grundsätzlich wird eine Verlängerung der Konzession angestrebt. 2011 wurde das neue liechtensteinische Eisenbahngesetz beschlossen, welches auch in Kraft getreten ist. Diese geänderte Rechtslage, nach welcher auch das liechtensteinische Recht den freien Netzzugang umzusetzen hat, ist für die Entscheidung über den Konzessionsantrag maßgeblich. Derzeit ist ein Entwurf der Konzession in Liechtenstein in Bearbeitung. Es wird erwartet, dass der Fortgang der Verhandlungen über den nahverkehrsgerechten, partiell zweigleisigen Streckenausbau, für welchen überdies nach liechtensteinischem Recht eine Volksabstimmung durchzuführen sein dürfte, wesentlichen Einfluss auf den zeitlichen Ablauf des Konzessionsverfahrens haben wird. Obwohl grundsätzlich das Vermögen mit Auslaufen der Konzession im Jahr 2017 an Liechtenstein fallen würde, wird das betroffene Anlagenvermögen über die erwartete längere Nutzungsdauer abgeschrieben, da einerseits sowohl aufgrund des geplanten Neubaus der Strecke (welcher Gegenstand zwischenstaatlicher Vereinbarungen ist) als auch weil die ÖBB einzige Konzessionswerberin sind, mit einer Verlängerung der Lizenz gerechnet werden kann und andererseits die im Eisenbahngesetz vorgesehene Anordnung eines entschädigungslosen Heimfalles rechtlich zumindest überprüfungsbedürftig und im Gesetzesentwurf der Regierung auch ein Verzicht auf das Heimfallrecht vorgesehen ist.

32. Transaktionen mit nahe stehenden Unternehmen und Personen

Lieferungen an bzw. von nahe stehenden Unternehmen oder Personen

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

Mit Gesellschaften, an denen die Republik Österreich direkt oder indirekt Beteiligungen hält (z.B. Österreichische Industrieholding AG, OMV Aktiengesellschaft, ASFINAG AG, Telekom Austria AG, Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH), die ebenfalls als nahe stehende Unternehmen gemäß IAS 24 einzustufen sind, bestehen Geschäftsbeziehungen innerhalb des Leistungsspektrums des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns zu fremdüblichen Bedingungen. Die im Berichtsjahr mit diesen Unternehmen im Sinne von IAS 24 durchgeführten Transaktionen betrafen alltägliche Geschäfte des operativen Geschäftsbereichs und waren insgesamt von untergeordneter Bedeutung. Die zum Bilanzstichtag offenen Posten dieser Unternehmen werden in den Forderungen und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen ausgewiesen.

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

Das Volumen der Transaktionen im Geschäftsjahr zwischen den in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen der Gruppe einerseits und diesen nahe stehenden Unternehmen und Personen andererseits und die aus diesen Transaktionen offenen Forderungen bzw. Verbindlichkeiten zum Geschäftsjahresende stellen sich wie folgt dar:

in Mio. EUR gerundet	Verbundene Unternehmen Teilkonzern Rail Cargo Austria		Verbundene Unternehmen Teilkonzern ÖBB- Personenverkehr		Übrige verbundene Unternehmen	
	2013	2012	2013	2012	2013	2012
Verkauf von Waren/ Dienstleistungen	198,8	227,3	291,5	283	242,9	238,2
Erwerb von Waren/ Dienstleistungen/ Anlagevermögen	58,8	52,8	14,5	12	128,2	88,1
Forderungen zum 31.12.	32,9	52,0	102,8	161,1	192,8	103,8
<i>davon sonstige finanzielle Vermögenswerte</i>	<i>10,7</i>	<i>24,3</i>	<i>77,6</i>	<i>132,8</i>	<i>83,4</i>	<i>94,0</i>
<i>davon Forderungen aus Lieferung und Leistung</i>	<i>22,2</i>	<i>27,7</i>	<i>25,2</i>	<i>28,3</i>	<i>109,4</i>	<i>9,8</i>
Verbindlichkeiten zum 31.12.	13,1	46,6	5,3	2,9	229,0	242,8
<i>davon sonstige finanzielle Schulden</i>	<i>5,7</i>	<i>7,5</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>219,2</i>	<i>239,8</i>
<i>davon Verbindlichkeiten aus Lieferung und Leistung</i>	<i>7,4</i>	<i>39,1</i>	<i>5,3</i>	<i>2,9</i>	<i>9,8</i>	<i>3,1</i>

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

Seitens des Mutterunternehmens ÖBB-Holding AG wurden im Berichtsjahr Leistungen u.a. in den Bereichen Controlling, Finanzen, Kommunikation, Marketing, Produktion, Technik, Sicherheit, Revision, Konzernrechnungswesen, -bilanzierung, und -steuern, Strategie, Unternehmensentwicklung, Recht, Compliance sowie strategischer Konzerneinkauf, strategisches IT-Management, strategisches Personalmanagement erbracht, die mittels Einzelvereinbarungen oder im Umlagenwege zur Verrechnung gelangt sind. Umsatzerlöse betragen rd. 0,9 Mio. EUR (Vj: rd. 2,5 Mio. EUR), Aufwendungen rd. 15,7 Mio. EUR (Vj: rd. 18,9 Mio. EUR). Per 31.12.2013 werden Forderungen über rd. 83,4 Mio. EUR (Vj: rd. 53,5 Mio. EUR) und Verbindlichkeiten über rd. 2,7 Mio. EUR (Vj: rd. 11,8 Mio. EUR) ausgewiesen. Die Forderungen gegenüber der ÖBB-Holding AG bestehen insbesondere aus Umsatzsteuerguthaben (Umsatzsteuerorganschaft).

Von der Rail Cargo Austria AG wurden Logistikcenter mit einem Wert von rd. 44,9 Mio. EUR erworben und an diese sowie die European Contract Logistics – Austria GmbH im Rahmen eines operativen Leasingverhältnisses weiterverleaset. An Leasingverhältnissen wurde mit dem Unternehmen ÖBB-Shared Service Center GmbH ein Finanzierungsleasingvertrag zum Lehrlingsheim Meidling abgeschlossen. Die bilanzierte Leasingforderung beträgt rd. 6,3 Mio. EUR (Vj: rd. 6,6 Mio. EUR). Gegenüber der Rail Cargo Austria AG besteht eine finanzielle Verbindlichkeit aus der Übertragung des Logistikcenter Linz über rd. 5,7 Mio. EUR (Vj: rd. 7,5 Mio. EUR), die unter den finanziellen Verbindlichkeiten ausgewiesen wird. An konzernfremde verbundene Unternehmen wurden Zuschüsse über rd. 0,3 Mio. EUR (Vj: rd. 0,2 Mio. EUR) gegeben, von konzernfremden verbundenen Unternehmen wurden keine Zuschüsse (Vj: rd. 0,2 Mio. EUR) erhalten.

in Mio. EUR gerundet	Assoziierte Unternehmen		Mitglieder des Aufsichtsrates	
	2013	2012	2013	2012
Verkauf von Waren/ Dienstleistungen (Gesamterträge)	5,3	4,3	0,4	1,0
Erwerb von Waren/ Dienstleistungen/ Anlagevermögen (Gesamtaufwendungen)	31	23,5	0,3	0,0
Forderungen zum 31.12.	27	1,2	0,0	0,7
Verbindlichkeiten zum 31.12.	6,8	2,8	0,2	

Im Berichtsjahr wurde ein Betrag in Höhe von rd. 4,3 Mio. EUR (Vj: rd. 25,7 Mio. EUR) an die Galleria di Base del Brennero als geleisteter Kostenbeitrag bezahlt. Dieser Betrag wurde einerseits vom Bund in Höhe von rd. 0,2 Mio. EUR (Vj: rd. 17,5 Mio. EUR) und andererseits auf Basis der Vereinbarung vom Land Tirol in Höhe von rd. 4,1 Mio. EUR (Vj: rd. 8,2 Mio. EUR) refundiert.

Transaktionen mit verbundenen nicht vollkonsolidierten Unternehmen im eigenen ÖBB-Infrastruktur-Konzern fielen in untergeordnetem Ausmaß an. In beiden Geschäftsjahren gab es keine berichtspflichtigen Transaktionen mit Vorständen

oder Geschäftsführern. Informationen über gegebene Garantien gegenüber verbundenen Unternehmen sind in Erläuterung 28 enthalten.

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

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

Allgemein

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

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

- gemäß § 42 (1) Bundesbahngesetz über deren Ersuchen insbesondere für den Betrieb der Schieneninfrastruktur und deren Bereitstellung an die Nutzer insoweit und solange einen Zuschuss, als die unter den jeweiligen Marktbedingungen von den Nutzern der Schieneninfrastruktur zu erzielenden Erlöse die bei sparsamer und wirtschaftlicher Geschäftsführung anfallenden Aufwendungen nicht abdecken, und
- gemäß § 42 (2) Bundesbahngesetz Zuschüsse zur Instandhaltung, zur Planung und zum Bau von Schieneninfrastruktur.

Über die Zuschüsse gemäß § 42 (1) und (2) BBG sind zwischen der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen 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 Verträge sind jährlich jeweils um ein Jahr zu ergänzen und auf den neuen sechsjährigen Zeitraum anzupassen.

Die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft m.b.H. (SCHIG) überwacht die Einhaltung der von der ÖBB-Infrastruktur AG in den Zuschussverträgen gemäß § 42 Bundesbahngesetz übernommenen Verpflichtungen. Die Überwachung bezieht sich auf eine sparsame, wirtschaftliche und zweckmäßige Mittelverwendung bei der Planung, dem Bau, der Instandhaltung, der Bereitstellung und dem Betrieb einer bedarfsgerechten und sicheren Schieneninfrastruktur.

Der Rahmenplan 2013 – 2018 wurde vom Aufsichtsrat der ÖBB-Infrastruktur AG am 07.12.2012 genehmigt. Im November 2013 wurde die Zuschussvereinbarung gemäß § 42 Bundesbahngesetz, welche die Zuschüsse ab 2013 regelt, 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.

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 2013 – 2018 beträgt der durch den Bund zu übernehmende Anteil für Erweiterungsinvestitionen und Reinvestitionen gem. Rahmenplan 2013 – 2018 (mit Ausnahme des Brennerbasistunnels) bis zum Jahr 2016 75% und für die Jahre 2017 und 2018 80% der jährlichen Investitionsausgaben, für welche Zuschüsse in Form einer auf 30 Jahre umgelegten Annuität geleistet werden. Für das Projekt Brennerbasistunnel leistet der Bund einen Zuschuss in Höhe von 100% in Form einer auf 50 Jahre umgelegten Annuität. Als Zinssatz wird der jeweils aktuelle Satz für Langfristfinanzierungen der ÖBB-Infrastruktur AG herangezogen.

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

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

In den Berichtsjahren wurde auf Basis der gültigen Rahmenplanvereinbarung 2013 bis 2018 ein Zuschuss in Höhe von rd. 533,2 Mio. EUR (Vj: rd. 472,3 Mio. EUR) für Erweiterungs- und Reinvestitionen (mit Ausnahme des Brennerbasistunnels) gewährt, für Inspektion, Wartung und Entstörung wurden rd. 487,5 Mio. EUR (Vj: rd. 475,6 Mio. EUR) gewährt. Mit Schreiben vom 13.12.2013 wurde der Zuschussvertrag gemäß § 42 (2) Bundesbahngesetz auf Grund der Hochwasserkatastrophe im Jahr 2013 angepasst, wodurch der Zuschuss für Erweiterungs- und Reinvestitionen 2013 um rd. 0,9 Mio. EUR und der Zuschuss für Inspektion, Wartung und Entstörung 2013 um rd. 17,5 Mio. EUR erhöht wurde. Vom Zuschuss für Erweiterungs- und Reinvestitionen wurden rd. 517,5 Mio. EUR (Vj: rd. 454,4 Mio. EUR) ergebniswirksam in den sonstigen betrieblichen Erträgen ausgewiesen, die Differenz wurde in den sonstigen Verbindlichkeiten abgezogen.

Für Errichtungskosten des Brennerbasistunnels hat die ÖBB-Infrastruktur AG Kostenbeiträge in Höhe von rd. 4,3 Mio. EUR (Vj: rd. 25,7 Mio. EUR) geleistet, die der Gesellschaft nach Abzug der vertraglich mit dem Land Tirol im Zuge des Anteilerwerbs vereinbarten Zahlungen, vom Bund in Höhe von rd. 0,2 Mio. EUR (Vj: rd. 17,5 Mio. EUR) refundiert wurden.

Betrieb der Infrastruktur und Lehrlingskosten

Gemäß § 42 (1) Bundesbahngesetz leistet der Bund über Ersuchen der ÖBB-Infrastruktur AG insbesondere für den Betrieb der Schieneninfrastruktur und deren Bereitstellung an die Nutzer insoweit und solange einen Zuschuss, als die unter den jeweiligen Marktbedingungen von den Nutzern der Schieneninfrastruktur zu erzielenden Erlöse die bei sparsamer und wirtschaftlicher Geschäftsführung anfallenden Aufwendungen nicht abdecken.

Die ÖBB-Infrastruktur AG hat der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie sowie dem Bundesminister für Finanzen einen jährlichen Rationalisierungs- und Einsparungsplan mit einer halbjährlichen Vorschau vorzulegen.

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

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

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

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

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

Die jährlichen Zuschussbeträge sind, sofern zwischen ÖBB-Infrastruktur AG und Bund nichts anderes vereinbart wird, im Zuge der Fortschreibung um den anteiligen Betriebsführungsaufwand für jene Schieneninfrastruktur zu reduzieren, die an andere Betreiber übertragen bzw. abweichend von den Bestimmungen zum Geschäftsplan gemäß § 42 (6) Bundesbahngesetz durch die ÖBB-Infrastruktur AG nicht mehr betrieben wird.

Der gesamte gemäß § 42 Bundesbahngesetz im Berichtsjahr gewährte Zuschuss beträgt rd. 1.709,5 Mio. EUR (Vj: rd. 1.576,9 Mio. EUR). Der Zuschuss für Erweiterungs- und Reinvestitionsinvestitionen in Höhe von rd. 534,1 Mio. EUR (Vj: rd. 472,3 Mio. EUR) wurde im Berichtsjahr 2012 auf Grund einer geringeren Maßnahmenumsetzung um rd. 16,6 Mio. EUR (Vj: rd. 17,9 Mio. EUR) auf rd. 517,5 Mio. EUR (Vj: rd. 454,4 Mio. EUR) reduziert und ist in den sonstigen betrieblichen Erträgen ausgewiesen. Der Zuschuss für die Betriebsführung und Instandhaltung in Höhe von rd. 1.175,4 Mio. EUR (Vj: rd. 1.104,6 Mio. EUR) wurde im Hinblick auf die Verschiebung von Instandhaltungen auf das Jahr 2014 um rd. 10 Mio. EUR, des Weiteren auf Grund von Performanceverbesserungen in der Betriebsführung sowie der tatsächlichen Auf-

wendungen für die Lehrlingsausbildung und in Hinblick auf den Ertrag aus der vorzeitigen Beendigung der der Gesellschaft zuzurechnenden CBL-Transaktionen um rd. 14,0 Mio. EUR (Vj: rd. 18,5 Mio. EUR) auf rd. 1.151,4 Mio. EUR (Vj: rd. 1.086,1 Mio. EUR) reduziert und ist unter den Umsatzerlösen ausgewiesen. Der abgegrenzte Betrag im Zusammenhang mit dem Zuschuss für Erweiterungs- und Reinvestitionen in Höhe von rd. 16,6 Mio. EUR (Vj: rd. 17,9 Mio. EUR) sowie im Zusammenhang mit der Betriebsführung und Lehrlingsausbildung in Höhe von rd. 14,0 Mio. EUR (Vj: rd. 18,5 Mio. EUR) wird unter den sonstigen Verbindlichkeiten ausgewiesen.

in Mio. EUR	Zuschuss- vertrag 2013-2018	Zuschuss- erhöhung	Gesamter Zuschuss	Abgrenzungen	Ertrags- wirksam 2013
§ 42 (1) Betriebsführung (inkl. Lehrlinge)	670,4	-	670,4	- 14,0	656,4
§ 42 (2) Inspektion/Wartung/Instandhaltung	487,5	17,5	505,0	- 10,0	495,0
Umsatzerlöse	1.157,9	17,5	1.175,4	- 24,0	1.151,4
§ 42 (2) Investitionen (Annuität)	533,2	0,9	534,1	- 16,6	517,5
sonstiger betrieblicher Ertrag	533,2	0,9	534,1	- 16,6	517,5
Summe	1.691,1	18,4	1.709,5	- 40,6	1.668,9

Darüber hinaus gab es weitere Zuwendungen (idR Kostenbeträge zu Investitionsmaßnahmen) seitens der österreichischen Landesregierungen bzw. Gemeinden in Höhe von rd. 48,3 Mio. EUR (Vj: rd. 100,4 Mio. EUR), wobei daraus zum Bilanzstichtag noch offene Forderungen in Höhe von rd. 7,1 Mio. EUR (Vj: rd. 19,1 Mio. EUR) und offene Verbindlichkeiten in Höhe von rd. 2,5 Mio. EUR bestehen. Des Weiteren wurden Förderungen der EU in Höhe von rd. 3,9 Mio. EUR (Vj: rd. 40,2 Mio. EUR) gewährt. Bei den Investitionszuschüssen und den EU-Förderungen handelt es sich um Kostenbeiträge der öffentlichen Hand bzw. EU, welche anschaffungskostenmindernd angesetzt wurden.

Bezüge der Mitglieder des Vorstands

Der Vorstand der ÖBB-Infrastruktur AG besteht zu beiden Bilanzstichtagen aus drei Mitgliedern. Für die Bezüge des Vorstandes wurden rd. 1.094 TEUR (Vj: rd. 1.234 TEUR) aufgewendet, die in 2013 auch variable Komponenten enthält, die für ein ehemaliges Vorstandsmitglied für 2012 gezahlt wurde. In 2012 sind darin vertragliche Abfertigungszahlungen über rd. 379 TEUR enthalten. Gesetzliche Beiträge an die Mitarbeitervorsorgekasse wurden über rd. 15 TEUR (Vj: rd. 5 TEUR) geleistet. An Pensionskassen wurden 2012 rd. 26 TEUR entrichtet. Für ehemalige Vorstandsmitglieder fielen Pensionszahlungen in Höhe von rd. 40 TEUR (Vj: rd. 39 TEUR) an. Rückstellungen für Pensionen wurden insgesamt in Höhe von rd. 59 TEUR dotiert (Vj: rd. 219 TEUR dotiert).

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

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

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

Bezüge der Mitglieder des Aufsichtsrates

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

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

Die Bezüge der Kapitalvertreter des Aufsichtsrates für ihre Tätigkeit im ÖBB-Infrastruktur-Konzern betragen rd. 36 TEUR (Vj: rd. 36 TEUR).

33. Segmentberichterstattung

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

Informationen auf Unternehmensebene

Wichtige Kunden gem. IFRS 8.34 sind die ÖBB-Personenverkehr AG (Erträge über rd. 285,1 Mio. EUR [Vj: rd. 275,0 Mio. EUR]), die ÖBB-Produktion GmbH AG (Erträge über rd. 211,4 Mio. EUR [Vj: rd. 222,3 Mio. EUR]) und die Rail Cargo Austria AG (Erträge über rd. 168,1 Mio. EUR [Vj: rd. 184,0 Mio. EUR]). Diese Erträge resultieren aus dem Infrastrukturbenutzungsentgelt und dem Bezug von Traktionsstrom. Diese Gesellschaften sind Teil des ÖBB-Konzerns und somit verbundene Unternehmen.

Die folgende Tabelle enthält nach Sitz des Kunden eine Gliederung der Konzernumsätze nach geographischen Märkten, ungeachtet der Herkunft der Waren/ Dienstleistungen.

	2013 in Mio. EUR	2012 in Mio. EUR
Gesamterträge		
Österreich	3.023,8	2.932,0
Deutschland	21,8	30,4 *)
Übrige Märkte	1,8	0,6 *)
Gesamt	3.047,4	2.963,0 *)

*) angepasste Vergleichswerte im Segment Energie (Erläuterung 4)

Die Darstellung der Buchwerte des Segmentvermögens und der Zugänge zu den Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten, gegliedert nach geographischen Gebieten, entfällt, nachdem sich nahezu alle Vermögenswerte im Inland befinden. Die externen Umsatzerlöse unterteilt nach Dienstleistungen sind aus Erläuterung 4 ersichtlich.

Informationen zur Segmentberichterstattung

Die Segmentberichterstattung wird im ÖBB-Infrastruktur-Konzern gemäß der Managementstruktur durchgeführt. Im Gegensatz zur Vergangenheit werden Stromgeschäfte mit Konzernfremden stark reduziert, weshalb eine gesonderte Berichterstattung an den Vorstand dieses Bereichs nicht mehr erfolgte. Daher verfügt der ÖBB-Infrastruktur-Konzern nur mehr über ein Segment – Schieneninfrastruktur.

34. Erläuterungen zur Geldflussrechnung

Die Geldflussrechnung zeigt, wie sich die Zahlungsmittel des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns im Laufe des Berichtsjahres durch Mittelzu- und -abflüsse verändert haben. Innerhalb der Geldflussrechnung wird zwischen Zahlungsströmen aus der Geschäftstätigkeit, der Investitionstätigkeit und der Finanzierungstätigkeit unterschieden. Die Darstellung der operativen Teile der Geldflussrechnung erfolgt nach der indirekten Methode. Es gab keine wechsellkursbedingten Änderungen der liquiden Mittel.

Der Fonds der liquiden Mittel setzt sich neben Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten auch aus kurzfristigen Forderungen und Verbindlichkeiten gegenüber der ÖBB-Finanzierungsservice GmbH zusammen. Gegenüber der ÖBB-Finanzierungsservice GmbH bestehen kurzfristige Forderungen (Ausweis unter den Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten) in Höhe von rd. 19,4 Mio. EUR (Vj: rd. 412,3 Mio. EUR) sowie kurzfristige Verbindlichkeiten (Ausweis unter den kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten) in Höhe von rd. 63,0 Mio. EUR (Vj: rd. 67,3 Mio. EUR).

Die wesentlichen Non-Cash-Transaktionen betreffen im Berichtsjahr hauptsächlich die bilanzielle Erfassung von Veranlagungen und Verpflichtungen aus CBL-Transaktionen.

35. Tochterunternehmen

Nachfolgende Tabellen geben Information über die zum 31.12.2013 bestehenden Tochterunternehmen, assoziierten Unternehmen, Beteiligungen sowie sonstigen Anteile des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns.

Folgende Beteiligungsunternehmen waren im Vorjahr Teil des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns und sind im Berichtsjahr 2013 abgegangen:

Abgang aus ÖBB-Infrastruktur-Konzern	Land, Sitz, Konsolidierungsart und Geschäftsgegenstand	Eigenkapital 2012 in TEUR	Jahresergebnis 2012 in TEUR
└▶ 100% Nordbahnhof Projekte Holding GmbH (Abgang Dezember 2013)	A-1020 Wien V0 b)	29590	-2
└▶ 100% Nordbahnhof Baufeld Fünf Projektentwicklung GmbH (Abgang Dezember 2013)	A-1020 Wien V0 b)	11608	-101
└▶ 100% Nordbahnhof Baufeld Sieben Projektentwicklung GmbH (Abgang Dezember 2013)	A-1020 Wien V0 b)	8629	-101
└▶ 100% Nordbahnhof Baufeld Acht Projektentwicklung GmbH (Abgang Dezember 2013)	A-1020 Wien V0 b)	9116	-101
└▶ 100% ÖBB-IKT GmbH (Abgang März 2013)	A-1010 Wien V i)	7133	259

Nachfolgend befindet sich eine Aufstellung jener Tochterunternehmen, an denen die ÖBB-Infrastruktur AG zum Bilanzstichtag direkt oder indirekt über andere verbundene Unternehmen Beteiligungen hält. Der Geschäftsgegenstand der Tochterunternehmen wird mit den Buchstaben a) bis h) beschrieben. Die meisten Tochterunternehmen, die zur Projektentwicklung gegründet wurden und mit b) gekennzeichnet sind, haben ihre Geschäftstätigkeit noch nicht aufgenommen. Veränderungen von Konsolidierungsarten sind durch Fußnoten angemerkt. Gemäß § 265 (2) UGB wurden Vorjahreswerte angegeben, wenn die Gesellschaft bereits im Vorjahr Teil des ÖBB-Infrastruktur-Konzerns war.

ÖBB-Infrastruktur-Konzern	Land, Sitz, Konsolidierungsart und Geschäftsgegenstand	Eigenkapital in TEUR (Vorjahr)	Jahresergebnis in TEUR (Vorjahr)
100% ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft	A-1020 Wien V d)		
└▶ 100% Austrian Rail Construction & Consulting GmbH	A-1020 Wien VO g)	141 (Vj: 140)	0 (Vj: 11)
└▶ 100% Austrian Rail Construction & Consulting GmbH & Co KG	A-1020 Wien VO g)	213 (Vj: 210)	3 (Vj: -6)
└▶ 100% Hans Hechenbichler Erdölprodukte Gesellschaft m.b.H.	A-1020 Wien VO	439 (Vj: 430)	639 (Vj: 639) ⁴⁾
└▶ 100% Hauptbahnhof Zwei Holding GmbH (Verkauf mit Stichtag 01.01.2014)	A-1020 Wien VO b)	26.837 (Vj: 39)	-2 (Vj: -3)
└▶ 100% HBF Fünf Epsilon Projektentwicklung Eins GmbH & Co KG (Neugründung 20.12.2013 und Verkauf mit Stichtag 1.1.2014)	A-1020 Wien VO b)		k.A.
└▶ 100% HBF Fünf Epsilon Projektentwicklung Zwei GmbH & Co KG (Neugründung 20.12.2013 und Verkauf mit Stichtag 1.1.2014)	A-1020 Wien VO b)		k.A.
└▶ 100% HBF Fünf Epsilon Projektentwicklung Drei GmbH & Co KG (Neugründung 20.12.2013 und Verkauf mit Stichtag 1.1.2014)	A-1020 Wien VO b)		k.A.
└▶ 100% HBF Fünf Epsilon Projektentwicklungs GmbH (Verkauf mit Stichtag 01.01.2014)	A-1020 Wien VO b)	1.344 (Vj: 6)	-2 (Vj: -2)
└▶ 100% HBF Sechs Gamma Projektentwicklungs GmbH (Verkauf mit Stichtag 01.01.2014)	A-1020 Wien VO b)	25.464 (Vj: 6)	-2 (Vj: -2)
└▶ 100% Mungos Sicher & Sauber GmbH	A-1150 Wien V f)		
└▶ 100% Mungos Sicher & Sauber GmbH & Co KG	A-1150 Wien V f)		
└▶ 100% Netz- und Streckenentwicklung GmbH	A-1020 Wien VO e)	378 (Vj: 376)	3 (Vj: -27)
└▶ 100% ÖBB-Immobilienmanagement Gesellschaft mbH	A-1020 Wien V a)		
└▶ 100% ÖBB-Projektentwicklung GmbH	A-1020 Wien V b)		
└▶ 100% ÖBB-Realitätenbeteiligungs GmbH & Co KG	A-1020 Wien V b)		
└▶ 100% Elisabethstraße 7 Projektentwicklung GmbH & CO KG (vormals: BahnhofCity WBHF Alpha GmbH & Co KG)	A-1020 Wien VO b)	10.180 (Vj: 1)	-1 (Vj: -1)
└▶ 100% BahnhofCity WBHF Beta GmbH & Co KG	A-1020 Wien VO b)	10.110 (Vj: 1)	-1 (Vj: -1)
└▶ 100% Businesscenter Linz Entwicklungs- und Verwertungs GmbH & Co KG	A-1020 Wien VO b)	0 (Vj: 1)	-1 (Vj: -1)
└▶ 100% Elisabethstraße 9 Projektentwicklung GmbH & Co KG	A-1020 Wien VO b)	36.590 (Vj: 1)	-1 (Vj: -1)
└▶ 100% Europaplatz 1 Projektentwicklung GmbH & Co KG	A-1020 Wien VO b)	0 (Vj: 1)	-1 (Vj: -1)
└▶ 100% Gauermannngasse 2-4 Projektentwicklung GmbH & Co KG	A-1020 Wien V b)		
└▶ 100% Mariannengasse 16-20 Projektentwicklung GmbH & Co KG	A-1020 Wien VO b)	12.963 (Vj: 12.935)	27 (Vj: -1)
└▶ 100% Modul Office Hauptbahnhof Graz GmbH & Co KG	A-1020 Wien VO b)	0 (Vj: 1)	-1 (Vj: -1)
└▶ 100% Nordbahnhof Baufeld Sechs Projektentwicklung GmbH & Co KG	A-1020 Wien VO b)	12.800 (Vj: 1)	-1 (Vj: -1)
└▶ 100% Nordbahnhof Baufeld 39 Projektentwicklung GmbH & Co KG	A-1020 Wien VO b)	14.820 (Vj: 1)	-1 (Vj: -1)
└▶ 100% ÖBB Telekom Service GmbH	A-1210 Wien V c)		
└▶ 100% Rail Equipment GmbH	A-1040 Wien V h)		
└▶ 100% Rail Equipment GmbH & Co KG	A-1040 Wien V h)		
└▶ 100% WS Service GmbH (Neugründung Dezember 2013)	A-1020 Wien VO d)	35	0
└▶ 100% Güterterminal Werndorf Projekt GmbH	A-1020 Wien V e)		
└▶ 30% Weichenwerk Wörth GmbH	A-3151 St. Georgen am Steinfeld E e)		
└▶ 50% Galleria di Base del Brennero – Brenner Basistunnel BBT SE	I-39100 Bozen E d)		³⁾
└▶ 25% Breitspur Planungsgesellschaft mbH (Kauf 2013)	A-1010 Wien EO j)	2.180	-275 ³⁾
└▶ 8% HIT Rail B.V.	NL-3500 HA Utrecht 0		
└▶ stille Einlage „Am Hafen“ Garagenerrichtungs- und Betriebs GmbH & Co KG	A-6900 Bregenz 0		¹⁾
└▶ KG-Anteil Tiefgarage Stuben Gesellschaft m.b.H. & Co. KG	A-6762 Stuben/Arlberg 0		²⁾

Die Werte wurden gemäß dem jeweiligen nationalen Bilanzierungsrecht ermittelt. Angaben gem. IFRS wurden mit einer Fußnote gekennzeichnet. Sollte die Angabe mit Vj: gekennzeichnet sein, beziehen sich Angaben auf das Vorjahr.

Abkürzungen:

- 1) Stille Einlage,
 - 2) KG-Anteil,
 - 3) vorläufige Werte zum 31.12.2013,
 - 4) Werte per 31.12.2012,
- k.A. Keine Angaben

Konsolidierungsart

V	verbundenes vollkonsolidiertes Unternehmen
VO	verbundenes, aufgrund untergeordneter Bedeutung nicht vollkonsolidiertes Unternehmen
E	beteiligtes Unternehmen nach der Equity-Methode bilanziert (assoziiertes Unternehmen)
EO	beteiligtes Unternehmen aufgrund untergeordneter Bedeutung nicht nach der Equity-Methode bilanziert
O	sonstiges beteiligtes Unternehmen

Erläuterung der Geschäftsgegenstände der Tochterunternehmen

- a) Bewirtschaftung, Verwaltung und Verwertung von Immobilien
- b) Projektentwicklung und Verwertung von Liegenschaften
- c) Erbringung von Telekommunikationsdienstleistungen und Planung, Errichtung und Betrieb der dafür erforderlichen Telekommunikationsnetze und -einrichtungen
- d) Planung und Bau (einschließlich Ersatzinvestitionen, soweit sie über Wartung oder Instandsetzung hinausgehen) von Schieneninfrastruktur, sowie Planung und Bau von damit in Zusammenhang stehenden Projekten und Projektteilen und die Zurverfügungstellung von Schieneninfrastruktur
- e) Optimierung und Harmonisierung der Infrastrukturplanung und Entwicklung
- f) Reinigung bzw. Sonderreinigung (z.B. Graffiti-Entfernung) von Bahnhöfen sowie Sicherheits- und Servicedienstleistungen
- g) Forschung und Entwicklung insbesondere im Zusammenhang mit der Schieneninfrastruktur
- h) Beschaffung, Einkauf, Finanzierung, Instandhaltung und konzernübergreifende Vermietung von schienenengebundenen Fahrzeugen, Geräten und Schienenfahrzeugen
- i) Kompetenzzentrum für Informations-, Kommunikations- und Bahntechnologien im gesamten ÖBB-Konzern
- j) wissenschaftliche und technische Tätigkeiten

36. Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Die Vorstände der ÖBB-Infrastruktur AG haben den geprüften Konzernabschluss zum 31.12.2013 am 31.03.2014 zur Weitergabe an den Aufsichtsrat freigegeben. Der Aufsichtsrat hat die Aufgabe, den Konzernabschluss zu prüfen und zu erklären, ob er den Konzernabschluss billigt.

Vorstandswechsel

In der außerordentlichen Aufsichtsratssitzung vom 17.02.2014 wurde der Vorstandwechsel wie folgt beschlossen. Franz Seiser wechselt von der ÖBB-Holding AG, in der er seit April 2010 Mitglied des Vorstandes (COO) war, in den Vorstand der ÖBB-Infrastruktur AG und übernimmt mit 01.03.2014 das Ressort Betrieb und Systeme. Der bisherige Ressortvorstand Siegfried Stumpf wechselt mit demselben Datum zur ÖBB-Personenverkehr AG.

Managementstruktur

Um eine stärkere Kundenorientierung, eine Steigerung der Qualität in der Bereitstellung der der Infrastrukturanlagen sowie im Betrieb bei gleichzeitiger sparsamer Verwendung von Steuermitteln zu erreichen, hat der Vorstand das Projekt „Weiterentwicklung ÖBB-Infrastruktur“ ins Leben gerufen. Dabei wurden die drei Ressorts Finanzen, Markt, Services, Infrastrukturbereitstellung sowie Betrieb und Systeme neu gestaltet. Zusammengehörige Aufgaben und Tätigkeiten werden entsprechend der Hauptprozesse gebündelt, um Schnittstellen und Doppelgleisigkeiten soweit wie möglich zu reduzieren. Kürzere Entscheidungswege und klare Verantwortlichkeiten ermöglichen höhere Effizienz und Qualität in den Kernaktivitäten der ÖBB-Infrastruktur AG. Ein wesentlicher Meilenstein in diesem Projekt ist die Bestellung des neuen Führungsteams, welche per 01.02.2014 erfolgt ist. In der Folge werden die Details der neuen Struktur und die Anpassung der Prozesse ausgearbeitet. Ab 01.04.2014 wird diese neue Zielstruktur der ÖBB-Infrastruktur AG gelebt.

Rating der Gesellschaft

Am 22.07.2013 bestätigte Standard & Poor's das AA+/A-1+ Outlook Stable Rating der ÖBB-Infrastruktur AG. Moody's setzte das am 30.01.2013 bestätigte Aaa Outlook Negative Rating am 04.03.2014 wieder auf Aaa Outlook Stable. Alle Änderungen sind unmittelbare Folgen der entsprechenden Änderungen im Rating der Republik Österreich.

Donaubrücke Linz

Es wurde eine politische Einigung über die Übertragung der Donaubrücke in Linz mit der Stadt Linz erreicht. Die Details dieser Übernahme werden nun zwischen der ÖBB-Infrastruktur AG und der Linz AG ausverhandelt. Offen ist neben dem konkreten Zeitpunkt, an dem die Eigentumsrechte an der Schieneninfrastruktur und der Brücke auf die Linz AG übergehen sollen, vor allem das Ausmaß der von der ÖBB-Infrastruktur AG zu übernehmenden Verpflichtungen.

Darüber hinaus gibt es keine berichtspflichtigen Ereignisse nach dem Bilanzstichtag, die eine wesentliche Auswirkung auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage haben.

Public Corporate Governance Kodex

Am 31.03.2014 wurde in einer außerordentlichen Hauptversammlung der ÖBB-Holding AG die Satzung der Gesellschaft geändert. Mit dieser Änderung wurden die Organe des Konzerns verpflichtet, den Public Corporate Governance Kodex des Bundes gemäß Beschluss der österreichischen Bundesregierung vom 30.10.2012 idgF zu beachten, soweit dieser nicht zwingenden gesetzlichen Bestimmungen widerspricht.

Vorzeitige Auflösung einer weiteren Cross-Border-Leasing-Transaktion

Am 24.03.2014 konnte eine weitere Cross-Border-Leasing-Transaktion vorzeitig aufgelöst werden. Diese betrifft rechtlich im Außenverhältnis zwar die ÖBB-Infrastruktur AG, wird aber im Innenverhältnis auf Basis von Subleasevereinbarungen wirtschaftlich zur Gänze Konzernschwesteresellschaften zugerechnet.

37. Die Organe der Muttergesellschaft des Konzerns

Vorstandsmitglieder

DI Franz Bauer	
Ing. Mag. (FH) Andreas Matthä	
Siegfried Stumpf	bis 28.02.2014
KR Ing. Franz Seiser	ab 01.03.2014

Aufsichtsratsmitglieder

KR Ing. Franz Seiser	bis 28.02.2014	Vorsitzender bis 17.02.2014*
Mag. Christian Kern		Vorsitzender ab 17.02.2014*
Mag. Christian Kern		1. Stellvertreter des Vorsitzenden bis 17.02.2014
Mag. Josef Halbmayr, MBA		1. Stellvertreter des Vorsitzenden ab 17.02.2014
DI Herbert Kasser		2. Stellvertreter des Vorsitzenden

Lic.iur. Philippe Gauderon
Mag. Maria Kubitschek
Dr. Tanja Wielgoß

Günter Blumthaler		Belegschaftsvertreter
Peter Dyduch		Belegschaftsvertreter
Franz Eder	bis 10.03.2014	Belegschaftsvertreter
Gottfried Winkler		Belegschaftsvertreter

*) Vorsitzwechsel in der a.o. Sitzung des Aufsichtsrates am 17.02.2014

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

Wien, am 31.03.2014

Der Vorstand

DI Franz Bauer
Ressort Infrastrukturanlagenbereitstellung

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

KR Ing. Franz Seiser
Ressort Betrieb und Systeme

Bestätigungsvermerk *)

Bericht zum Konzernabschluss

Wir haben den beigefügten Konzernabschluss der ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft, Wien, für das Geschäftsjahr vom 1. Jänner 2013 bis zum 31. Dezember 2013 geprüft. Dieser Konzernabschluss umfasst die Konzernbilanz zum 31. Dezember 2013, die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, die Konzern-Gesamtergebnisrechnung, die Konzern-geldflussrechnung und die Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung für das am 31. Dezember 2013 endende Geschäftsjahr sowie eine Zusammenfassung der wesentlichen angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden und sonstige Anhangangaben.

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter für den Konzernabschluss und für die Konzernbuchführung

Die gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft sind für die Konzernbuchführung sowie für die Aufstellung eines Konzernabschlusses verantwortlich, der ein möglichst getreues Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns in Übereinstimmung mit den International Financial Reporting Standards (IFRSs), wie sie in der EU anzuwenden sind, und den zusätzlichen Anforderungen des § 245a UGB 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 ist, sei es auf Grund von beabsichtigten oder unbeabsichtigten Fehlern; 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 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) 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 2013 sowie der Ertragslage und der Zahlungsströme des Konzerns für das Geschäftsjahr vom 1. Jänner 2013 bis zum 31. Dezember 2013 in Übereinstimmung mit den International Financial Reporting Standards (IFRSs), wie sie in der EU anzuwenden sind.

Aussagen zum Konzernlagebericht

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

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

Wien, am 31. März 2014

Ernst & Young

Wirtschaftsprüfungsgesellschaft m.b.H.

Mag. Elfriede Baumann eh

Wirtschaftsprüferin

Mag. Christoph Harreither eh

Wirtschaftsprüfer

*) Bei Veröffentlichung oder Weitergabe des Konzernabschlusses in einer von der bestätigten (ungekürzten deutschsprachigen) Fassung abweichenden Form (z.B. verkürzte Fassung oder Übersetzung) darf ohne unsere Genehmigung weder der Bestätigungsvermerk zitiert noch auf unsere Prüfung verwiesen werden.

Impressum

Herausgeber

ÖBB-Infrastruktur AG
Praterstern 3
1020 Wien
Tel: +43 1 93000-0
E-Mail: infra.kundenservice@oebb.at
oebb.at/infrastruktur

Disclaimer

Die in diesem Bericht enthaltenen Angaben wurden nach bestem Wissen erstellt und mit großer Sorgfalt auf ihre Richtigkeit überprüft. Satz- und Druckfehler vorbehalten. Dieser Geschäftsbericht (umgesetzt mit FIRE.sys) ist nur in elektronischem Format verfügbar: infra.oebb.at/gb2013

Anfragen zum Geschäftsbericht

ÖBB-Holding AG
Konzernkommunikation & Marketing
Business Park Vienna, Bauteil A
Clemens-Holzmeister-Straße 6
1100 Wien
Tel: +43 1 93000-44076
E-Mail: kommunikation@oebb.at
oebb.at

ÖBB-Kundenservice

Rund um die Uhr erhalten Sie Auskünfte für Bahn und Bus bei unserem ÖBB-Kundenservice.
Tel: 05-1717 aus ganz Österreich ohne Vorwahl zum Ortstarif bzw. Tel: +43 5-1717 aus dem Ausland.