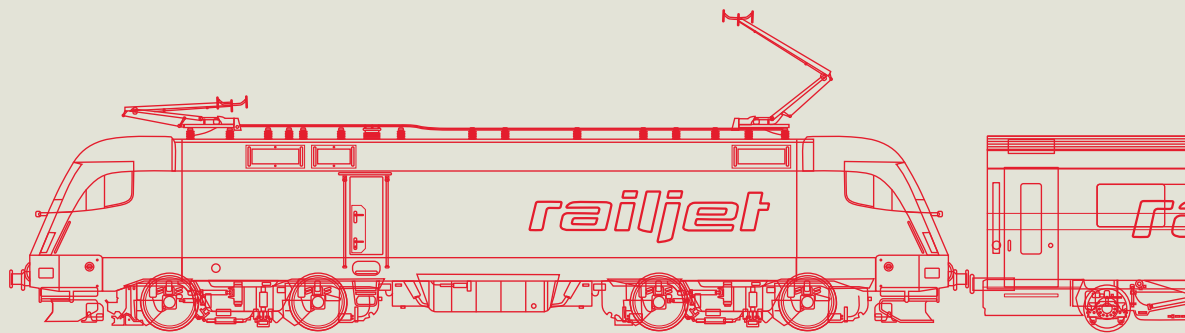
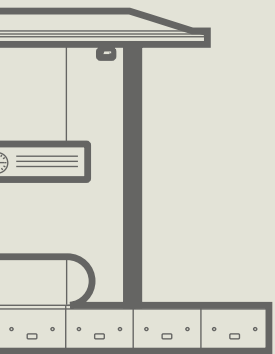




Geschäftsbericht 2010

ÖBB-Holding AG



Inhalt

LAGEBERICHT

- A. Struktur, Beteiligungen und Zweigniederlassungen
- B. Wirtschafts- und Prognosebericht
- C. Personalbericht
- D. Immobilienmanagement
- E. Forschungsbericht
- F. Umweltbericht
- G. Barrierefreiheit
- H. Risikobericht
- I. Bekenntnis zum österreichischen Corporate Governance Kodex
- J. Vorgänge von besonderer Bedeutung, die nach Abschluss des Wirtschaftsjahres eingetreten sind
- K. Anmerkungen zum Lagebericht

KONZERNABSCHLUSS

Konzern-Gewinn-und-Verlust-Rechnung 2010
Konzern-Gesamtergebnisrechnung 2010
Konzern-Bilanz zum 31.12.2010
Konzern-Geldflussrechnung 2010
Aufstellung der Veränderung des Konzern-Eigenkapitals 2010

ERLÄUTERUNGEN ZUM KONZERNABSCHLUSS ZUM 31.12.2010

- A. Grundlagen und Methoden
- B. Erläuterungen zur Konzern-Bilanz und Konzern-Gewinn-und-Verlust-Rechnung
- C. Sonstige Angaben zum Konzernabschluss

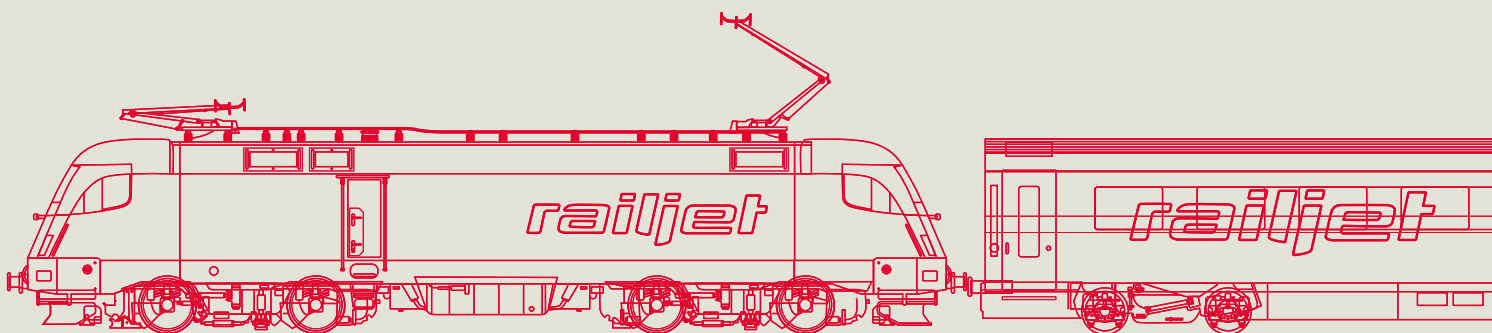
BERICHT DES UNABHÄNGIGEN ABSCHLUSSPRÜFERS ZUM KONZERNABSCHLUSS

(BESTÄTIGUNGSVERMERK)

ÖBB-HOLDING AG EINZELABSCHLUSS: GEWINN-UND-VERLUST-RECHNUNG UND BILANZ

BERICHT DES UNABHÄNGIGEN ABSCHLUSSPRÜFERS ZUM EINZELABSCHLUSS

(BESTÄTIGUNGSVERMERK)



Konzernlagebericht

Dieser Lagebericht ergänzt den gemäß § 244 UGB verpflichtend aufzustellenden Konzernabschluss der Österreichische Bundesbahnen-Holding Aktiengesellschaft, Wien (fortan „ÖBB-Konzern“), der zum Firmenbuch unter FN 247642 f beim Handelsgericht Wien eingereicht wird. Der Konzernabschluss zum 31.12.2010 wurde gem. § 245a (2) UGB in Übereinstimmung mit den vom International Accounting Standards Board („IASB“) verabschiedeten International Financial Reporting Standards („IFRS/IAS“), den Interpretationen des International Financial Reporting Interpretation Committee („IFRIC“) sowie den Interpretationen des Standards Interpretation Committee („SIC“) erstellt, welche zum 31. Dezember 2010 in Geltung und von der Europäischen Union übernommen waren. Darüber hinaus ist ein Tochterunternehmen der Österreichische Bundesbahnen-Holding Aktiengesellschaft (fortan „ÖBB-Holding AG“), die ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft gem. § 245 (5) UGB verpflichtet, einen Teilkonzernabschluss zu erstellen, da sie Anleihen ausgegeben haben, die an einem geregelten Markt zum Handel zugelassen sind. Der Teilkonzernabschluss der ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft wird zum Firmenbuch unter FN 71396 w beim Handelsgericht Wien eingereicht.

A. STRUKTUR, BETEILIGUNGEN UND ZWEIGNIEDERLASSUNGEN

Die Struktur des ÖBB-Konzerns

Mit der Umstrukturierung der Österreichischen Bundesbahnen, überwiegend wirksam per 01.01.2005, wurde eine Holdingstruktur mit der ÖBB-Holding AG als Muttergesellschaft geschaffen. In ihre Tochterunternehmen, die als operativ selbständige Aktiengesellschaften bzw. Gesellschaften mit beschränkter Haftung agieren, wurden durch Abspaltung zur Aufnahme folgende „Teilbetriebe“ bzw. Geschäftsbereiche eingebracht:

- Personen- und Güterverkehr
- Traktion
- Technische Services
- Dienstleistungen
- Schieneninfrastrukturbetrieb
- Immobilien
- Profitcenter Bahnbus

Das in die ÖBB-Infrastruktur Bau AG (nunmehr ÖBB-Infrastruktur AG) umgewandelte und danach mit der Eisenbahn-Hochleistungsstrecken-AG und Schieneninfrastrukturfinanzierungs-Gesellschaft mbH verschmolzene Restvermögen der Österreichischen Bundesbahnen wurde ebenfalls ein Tochterunternehmen der ÖBB-Holding AG.

In die fünf direkt gehaltenen und 100%igen Tochtergesellschaften wurden die ehemaligen Teilbetriebe wie folgt aufgenommen:

- Teilbetrieb Personenverkehr – ÖBB-Personenverkehr AG
- Teilbetrieb Güterverkehr – Rail Cargo Austria AG
- Teilbetrieb Traktion – ÖBB Produktion GmbH (vormals ÖBB-Traktion GmbH) als gemeinsame Tochter der ÖBB-Personenverkehr AG und der Rail Cargo Austria AG
- Teilbetrieb Technische Services – ÖBB-Technische Services-Gesellschaft mbH als gemeinsame Tochter der ÖBB-Personenverkehr AG und der Rail Cargo Austria AG
- Teilbetrieb Schieneninfrastrukturbetrieb – ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG (nunmehr ÖBB-Infrastruktur AG)
- Der Teilbetrieb Dienstleistungen wurde bereits 2004 an die ÖBB-Dienstleistungs GmbH (nunmehr ÖBB-IKT-Gesellschaft mbH bzw. ÖBB-Shared Service Center Gesellschaft mbH) abgespalten.
- Das verbleibende Restvermögen wurde formwechselnd in die ÖBB-Infrastruktur Bau AG (nunmehr ÖBB-Infrastruktur AG) eingebracht.

In § 29 a Bundesbahngesetz in der geltenden Fassung vom 18.08.2009 (BGBl I Nr. 95/2009) wurde festgelegt, dass die ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG mit Ablauf des 31.12.2008 im Wege der Gesamtrechtsnachfolge mit der ÖBB-Infrastruktur Bau AG als übernehmende Gesellschaft unter sinngemäßer Anwendung des ersten Abschnittes „Verschmelzungen von Aktiengesellschaften“ des neunten Teiles des Aktiengesetzes 1965 verschmolzen wird, wobei der Verschmelzungstichtag mit 01.01.2009 festgelegt wurde und die Verschmelzung bis spätestens am 30.09.2009 zur Eintragung in das Firmenbuch anzumelden ist. Eine Gegenleistung (Gewährung von Aktien der ÖBB-Infrastruktur Bau AG) entfällt. Die Firma der übernehmenden Gesellschaft lautet mit der Eintragung der Verschmelzung ins Firmenbuch „ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft“.

Die ÖBB-Holding AG agiert als strategische Leitgesellschaft, die alle Anteile an den drei Aktiengesellschaften (Teilkonzernen) ÖBB-Personenverkehr AG, Rail Cargo Austria AG und ÖBB-Infrastruktur AG hält. Die Teilkonzerne werden in weiterer Folge Teilkonzern ÖBB-Personenverkehr, Teilkonzern Rail Cargo Austria und Teilkonzern ÖBB-Infrastruktur genannt.

Die Teilkonzerne ÖBB-Personenverkehr und Rail Cargo Austria sind für die kundenfreundliche, ertragsorientierte und umweltfreundliche Beförderung von Personen und Gütern verantwortlich. Deren gemeinsame Tochtergesellschaften ÖBB-Produktion GmbH (vormals ÖBB-Traktion GmbH) und ÖBB-Technische Services-Gesellschaft mbH zeichnen für die Bereiche Traktion und Technische Services verantwortlich.

Der Teilkonzern ÖBB-Infrastruktur hat einerseits die Nutzung und die Bereitstellung der österreichischen Schieneninfrastruktur sicher, kostengünstig und für alle Eisenbahnverkehrsunternehmen diskriminierungsfrei sicherzustellen. Andererseits errichtet der Teilkonzern die österreichische Schieneninfrastruktur im Auftrag bzw. zum Nutzen des Eigentümers Republik Österreich. Die Finanzierung der Investitionen für den Schieneninfrastrukturausbau wird nunmehr über den selbst 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 GmbH, wahrgenommen.

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

Die Beteiligungen

In der **Beteiligungsübersicht in den Erläuterungen zum Konzernabschluss** werden alle Beteiligungen des ÖBB-Konzerns angeführt, nachstehend wird lediglich eine Summierung nach Teilkonzernen und Ländern abgebildet.

	Teilkonzern (mit Doppelzählungen)				Gesamt	DZ ²⁾	Gesamt (ohne DZ)
	ÖBB- Personen- verkehr	Rail Cargo Austria	ÖBB- Infrastruktur	Sonstige			
verbundene Tochterunternehmen	9	61	31	9	110		110
<i>davon im Ausland</i>	1	45	0	0	46		46
beteiligte Tochterunternehmen	4	28	2	2	36	-2	34
<i>davon im Ausland</i>	0	20	0	0	20	0	20
sonstige Tochterunternehmen	3	13	2	2	20	-1	19
<i>davon im Ausland</i>	3	13	1	1	18	-1	17
Summe	16	102	35	13	166	-3	163
<i>davon im Ausland</i>	4	78	1	1	84	-1	83

¹⁾ nur Gesellschaften, auf die ein direkter Einfluss ausgeübt werden kann

²⁾ Doppelzählung: Tochterunternehmen, an denen in mehreren Teilkonzernen Anteile gehalten werden

Außerhalb Österreichs ist der ÖBB-Konzern an 83 Gesellschaften in unterschiedlicher Höhe beteiligt, die ihren Sitz in folgenden Staaten haben: Ungarn (28), Tschechien (8), Slowakei (6), Rumänien (5), Belgien (4), Italien (4), Polen (4), Slowenien (4), Niederlande (3), Bulgarien (2), Deutschland (2), Kroatien (2), Serbien (2) sowie je eine Beteiligung in Bosnien-Herzegowina, Griechenland, Liechtenstein, Russland, Schweden, Schweiz, Spanien, Türkei und Ukraine.

ÖBB-Holding AG und sonstige Gesellschaften

Die ÖBB-Holding AG bildet die strategische Leitgesellschaft des ÖBB-Konzerns. Unternehmensgegenstand der ÖBB-Holding AG ist die Wahrnehmung ihrer Anteilsrechte an den Gesellschaften, an denen sie unmittelbar oder mittelbar beteiligt ist, mit der Zielsetzung einer strategischen Ausrichtung. Wesentliche Aufgaben der Gesellschaft sind: die Gesamtkoordination der Erstellung und Umsetzung der Unternehmensstrategien der Gesellschaften sowie die Sicherstellung der Transparenz der eingesetzten öffentlichen Mittel.

Nach der Neudefinition der ÖBB-Holding AG als strategische Leitgesellschaft wurde 2010 die Installierung der ÖBB-Shared Service Center Gesellschaft mbH und die ÖBB-IKT GmbH als Dienstleistungsgesellschaften abgeschlossen. Sie nehmen nunmehr die konzernübergreifenden Querschnittsfunktionen und Dienstleistungen im Bereich Personal und IT wahr. Die ÖBB-IKT GmbH ist Kompetenzzentrum für Informations-, Kommunikations- und Bahntechnologien im gesamten ÖBB-Konzern.

Die drei Teilkonzerne und ihre Zweigniederlassungen

Teilkonzern ÖBB-Personenverkehr

Dieser Teilkonzern nutzt im Schienenpersonenverkehr 1.118 Bahnhöfe und Haltestellen in ganz Österreich. In 145 dieser Bahnhöfe erfolgt der Kartenverkauf über bediente Schalter, in 599 Stationen stehen ÖBB-Fahrkartenautomaten zur Verfügung. Die Busse der ÖBB-Postbus GmbH bedienen ca. 22.000 Haltestellenbereiche. 700 Haltestellen liegen in unmittelbarer Nähe einer Bahnanbindung. Die ÖBB-Postbus GmbH erschließt nahezu jede der 2.360 österreichischen Gemeinden, in rd. 870 Gemeinden verkehrt sie als einziges öffentliches Transportmittel. Die ÖBB-Postbus GmbH ist in einer Unternehmenszentrale und sieben Regionalmanagements mit insgesamt 19 Verkehrsleitungen organisiert. Zu diesen Verkehrsleitungen gehören in Summe 54 Verkehrsstellen mit und ohne Technische Services, von denen aus die Busse und LenkerInnen disponiert und/ oder die Busse gewartet werden.

Teilkonzern Rail Cargo Austria

Die Rail Cargo Austria AG mit Sitz in Wien ist die international agierende Güterverkehrstochter der ÖBB. Sie bietet als Gesamtlogistikunternehmen Transport- und Logistikdienstleistungen für Güter jeder Branche an. Die Kernkompetenzen im Bahntransport und Speditionswesen gewährleisten ein umweltverträgliches, technisch ausgereiftes, zuverlässiges sowie kosteneffizientes Transport- und Logistiksystem.

Der Teilkonzern Rail Cargo Austria tritt mit seinen vier strategischen Geschäftsfeldern Cargo & Logistik (C&L), Intermodal, Kontraktlogistik und Speditionen am Markt auf. Der Teilkonzern Rail Cargo Austria hat diese Vertriebsstruktur auf seine Töchter im In- und Ausland übertragen.

Das strategische Geschäftsfeld Cargo & Logistik betreibt acht Vertriebsstandorte in Österreich und einen in Frankfurt am Main in Deutschland sowie Zweigniederlassungen in Slowenien, Rumänien und Bulgarien. Cargo & Logistik gliedert sich in die Marktbereiche Montan/ Spezialtransporte, Automotive/ Mineralöl, Holz/ Agrar und Kaufmannsgüter/ Baustoffe.

Das strategische Geschäftsfeld Intermodal unterhält acht Terminalstandorte und besteht aus den Bereichen Combi Cargo, Rollende Landstraße (ROLA), Mobiler und Terminal Service Austria.

Im strategischen Geschäftsfeld Kontraktlogistik werden die drei Bereiche Transportlogistik, Lagerlogistik und Ladungsverkehr zusammengefasst. Es gibt österreichweit 13 Logistik-Center, drei Außenlager, sechs Charter-Standorte und sieben Betriebsstandorte des Kraftwagengüterverkehrs.

Das vierte strategische Geschäftsfeld Speditionen im Teilkonzern Rail Cargo Austria besteht per Ende 2010 aus ca. 60 Gesellschaften, welche sich in etwa 30 Universalspeditionen und in ebenfalls etwa 30 Spezialspeditionen unterteilen. Die Spezialspeditionen wiederum sind den Segmenten Cargo & Logistik, Intermodal und Kontraktlogistik zugeordnet, wobei dem diesbezüglichen strategischen Geschäftsfeld C&L, Intermodal und Kontraktlogistik die operative Steuerung des jeweiligen Unternehmens obliegt.

Bei der Leistungserstellung werden die strategischen Geschäftsfelder durch das Produktionsmanagement unterstützt. Dieser Bereich hat die Aufgabe, die Transporte, Transportmittel sowie Transporte auf der Schiene bereitzustellen. Unterstützt wird der Bereich dabei von der ÖBB-Technische Services-Gesellschaft mbH und der ÖBB-Produktion Gesellschaft mbH sowie von Produktionsgesellschaften in Slowenien, Rumänien und Bulgarien.

Gemeinsam mit den Konzerntöchtern verfügt Rail Cargo Austria über ein internationales Transport- und Logistiknetzwerk. Rail Cargo Austria kombiniert die Vorteile aller Verkehrsträger und stimmt diese optimal aufeinander ab.

Teilkonzern ÖBB-Infrastruktur

Der Teilkonzern ÖBB-Infrastruktur betreibt in Österreich 1.140 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 Teilkonzern ist auch für etwa 2.100 Planungs- und Bauprojekte in ganz Österreich verantwortlich, von denen etwa 1.300 Projekte über mehr als ein Jahr laufen. Der Fortsetzungsbedarf der bis 31.12.2010 begonnenen Rahmenplaninvestitionen – unter Berücksichtigung der Auswirkung des genehmigten Rahmenplans 2011 bis 2016 und vorausvalorisiert mit 2,5% – beträgt rd. 14.077 Mio. EUR.

Da die ÖBB-IKT-GmbH ihren Schwerpunkt im Rahmen der Informations- und Kommunikationstechnologie auf Eisenbahn und Infrastruktur legt, resultiert sie als 100%-Tochter im Teilkonzern ÖBB-Infrastruktur ebenso wie die ÖBB-Immobilienmanagement GmbH, die die im Eigentum der ÖBB-Infrastruktur AG stehenden Liegenschaften im Ausmaß von rund 200 Mio. Quadratmetern verwaltet.

B. WIRTSCHAFTS- UND PROGNOSEBERICHT

B.1. Gesamtwirtschaftliches Umfeld und Trends

Konjunkturverlauf

Die Abwertung des Euro im 1. Halbjahr hat die Exporte aus dem Euroraum begünstigt. Rücknahmen der expansiven Fiskal- und Geldpolitik in Europa dürfte sich im kommenden Jahr jedoch dämpfend auf den Konjunkturverlauf auswirken. Hohe Staatsdefizite und ausgeprägte Ungleichgewichte im Euro-Raum bedeuten weiterhin ein Risiko. In Deutschland und seinen Nachbarländern dürfte die Wirtschaft auch 2011 stärker expandieren als im südlichen Euro-Raum.

Die Folgen der Wirtschaftskrise sind keineswegs ausgestanden. Die Brutto-Investitionen werden auch 2011 noch etwa 10% unter dem Niveau des Jahres 2008 liegen. Auch im Bereich der Importe und Exporte ist die Erholung noch nicht abgeschlossen.

Kennzahlen und Prognosen zur Wirtschaftslage in Österreich

Größe	Einheit	2008	2009	2010	2011
Brutto-Inlandsprodukt		+2,2	-3,9	+2	+1,9
Warenexporte		+0,3	-18,7	+12	+3,7
Warenimporte	Änderung gegenüber dem Vorjahr in %	+0,2	-15,1	+8,6	+6
Brutto-Investitionen		+1	-12,7	-0,4	+3,7
Rohölpreis		+33,8	-36,6	+23,6	+5,3
Finanzierungssaldo des	% des BIP	-0,4	-3,5	-4,1	-3,5
Arbeitslosenquote	% der Erwerbsperson	3,8	4,8	4,4	4,3

Quelle: WIFO-Monatsbericht 10/2010, Prognose für 2010 und 2011

Kenngrößen des Güter- und Personenverkehrs in Österreich

(Änderung gegenüber dem Vorjahr in %)

Güterverkehr	2006	2007	2008	2009	2010
Bahn* (Tonnenkilometer)	9,0	1,9	2,5	-18,9	12,0
davon Inlandsverkehr	3,4	9,0	8,5	-3,7	-
davon Ein- und Ausfuhr	3,7	-3,5	-3,2	-17,9	-
davon Transit	8,9	12,2	-6,3	-14,0	-
Straße (Tonnenkilometer)	2,6	8,2	-0,4	-12,4	3,7
Lkw-Neuzulassungen	4,3	6,3	2,2	-23,6	6,6

Personenverkehr	2006	2007	2008	2009	2010
Bahn	2,1	3,2	13,8	-0,7	1,5
Luftverkehr	5,8	10,1	4,2	-8,5	6,7
Pkw-Neuzulassungen	0,2	-3,4	-1,5	8,8	2,1

*alle Bahnunternehmen

Quelle: Statistik Austria, ÖBB

Entwicklung des Schienen-Güterverkehrs nach der Krise

Was die Transportleistung des Schienen-Güterverkehrs anbelangt, haben die Schweiz, Deutschland und Österreich im Berichtsjahr den Einbruch des Jahres 2009 zumindest vorläufig weitgehend überwunden. Die Transportleistung der Güterbahnen der östlichen Nachbarländer Österreichs liegt bei etwa 90% des Wertes von 2008. Stagnation oder weitere Rückgänge waren in Bulgarien und Rumänien sowie in Frankreich und Italien (siehe unten) zu verzeichnen. Eine Erholung bezüglich der Transportleistungen lässt nur bedingt auf eine wirtschaftliche Erholung der Güterbahnen schließen. Die Güterbahnen der neuen EU-Länder leiden weiterhin unter hohen Infrastruktur-Benützungsentgelten bei gleichzeitig mangelhafter Finanzierung der Infrastruktur. In Italien und Frankreich musste in der Krise das Angebot für Einzelwagen-KundInnen deutlich zurückgenommen werden. In diesen Ländern ergab sich daher 2010 neuerlich ein starker Einbruch des Schienen-Güterverkehrs (Italien: -11% Frankreich: -12,8%).¹

Geänderter Rahmen für den Wettbewerb Schiene – Straße – Luftfahrt

Im Zuge der Budget-Sanierung wurde im Berichtsjahr eine Reihe von Maßnahmen beschlossen, welche die Wettbewerbsposition der Bahn gegenüber Straße und Luftfahrt betreffen:

- Erhöhung der Mineralölsteuer
- Senkung der Kfz-Steuer für Lkw
- Flugticket-Abgabe
- Anhebung der Steuerfreibeträge für Pendler
- steuerfreies „Jobticket“ ab 20 Kilometer Arbeitsweg
- Streichung der Energieabgaben-Rückvergütung für Dienstleistungsunternehmen

Auf die Wettbewerbsposition der Bahn im Güterverkehr dürfte die Erhöhung der Mineralölsteuer geringen Einfluss haben, denn Mehrkosten für Treibstoffe werden durch eine um 30 Prozent geringere Kfz-Steuer kompensiert.

Die Flugticket-Abgabe ist geeignet, die Wettbewerbsposition der Bahn im Personen-Fernverkehr zu verbessern. Eine Abgabe auf Flugtickets gilt in Frankreich seit 2006. In Österreich und Deutschland tritt eine solche ab 2011 in Kraft.

Eine für die Bahn grundsätzlich positive Entwicklung ist im „Jobticket“ zu sehen. Stellt ein Arbeitgeber seinem Arbeitnehmer die Fahrkarte für die Fahrt zum Arbeitsplatz zur Verfügung, ist diese nicht als Sachbezug zu versteuern. Die Regelung gilt jedoch erst bei Arbeitswegen ab 20 Kilometern. Die Anhebung der Steuerfreibeträge für den Auto-Pendelverkehr dürfte die günstige Wirkung des „Jobtickets“ teilweise kompensieren.

Die Streichung der Energieabgaben-Rückvergütung verzerrt den Wettbewerb zu Lasten der Bahn, denn sie trifft zwar die Bahn, aber nicht die Konkurrenten auf der Straße. Die Kosten betragen alleine für die ÖBB etwa 28 Mio. Euro pro Jahr.²

B.2. Regulierungsumfeld und Trends

Das erste Eisenbahnpaket

Mitte September 2010 präsentierte die Europäische Kommission den lang erwarteten Vorschlag zur Revision des ersten Eisenbahnpakets. Er sieht vor, dass die drei relevanten Richtlinien zu einer zusammengefasst und ausgewählte Aspekte überarbeitet werden. Zwei große Themenbereiche bleiben davon unberührt: Die Liberalisierung des nationalen Personenverkehrs sowie die stärkere Trennung von Infrastruktur und Absatz.

Die Marktöffnung soll nach den Vorstellungen der Europäischen Kommission erst 2012 durch einen entsprechenden Richtlinienvorschlag finalisiert werden. In welche Richtung es dabei gehen könnte, ist einer im Auftrag der Europäischen Kommission erstellten Studie³ zu entnehmen. Die Autoren empfehlen, die rechtlichen Rahmenbedingungen für den Personenverkehr so zu gestalten, dass hinkünftig alle Verkehrsleistungen als öffentliche Dienstleistungsaufträge unter Wettbewerbsbedingungen vergeben werden. Darüber hinaus sei freier Netzzugang unter Aufsicht der Regulierungsbehörde zu gewähren.

Über das weitere Vorgehen bei der Trennung von Infrastruktur und Absatz entscheidet der Europäische Gerichtshof. Ende Juni 2010 hat die Europäische Kommission angekündigt, die dritte Stufe des Vertragsverletzungsverfahrens gegen die Republik Österreich und zwölf weitere Mitgliedstaaten der Europäischen Union wegen unzureichender Umsetzung des ersten Eisenbahnpakets einzuleiten. Zu den Kritikpunkten zählt vor allem die mangelnde Unabhängigkeit der mit den wesentlichen Funktionen betrauten Stelle vom Infrastrukturbetreiber. Dies habe Behinderungen beim Marktzugang und intransparente Zugangsbedingungen zur Folge. Aus Sicht der Europäischen Kommission können die damit verbundenen Interessenskonflikte nur durch eine stärkere Trennung von Infrastruktur und Absatz gelöst werden. Mit dem Abschluss des Vertragsverletzungsverfahrens ist frühestens 2012 zu rechnen.

¹ UIC-Monatsdaten: FS von Jänner bis September, SNCF nur Jänner + Februar

² Die Mineralölsteuer wird in den volkswirtschaftlichen Wegekostenrechnungen nicht als Energiesteuer sondern als Deckungsbeitrag für Straßenkosten gewertet. Die Erträge decken etwa 70% der Straßenkosten.

³ EVERIS et al.: Study on Regulatory Options on Further Market Opening in Rail Passenger, Enderbericht vom 09.09.2010, 303 Seiten.

Die beiden großen Themenbereiche werden zwar im Rahmen der Revision des ersten Eisenbahnpakets nicht behandelt, die Auswirkungen durch das laufende Verfahren können für die betroffenen Unternehmen dennoch beträchtlich sein. Dies gilt insbesondere beim Zugang zu den Serviceeinrichtungen, der Ausdehnung der Befugnisse der Regulierungsbehörde und den damit verbundenen Berichtspflichten sowie der Ermittlung des Infrastrukturbenutzungsentgelts. Aus heutiger Sicht ist mit einem Abschluss der ersten Lesung im Europäischen Parlament vor der Sommerpause 2011 zu rechnen. Die Diskussion im Rat dürfte vor allem unter polnischer Präsidentschaft – im zweiten Halbjahr 2011 – geführt werden.

TEN-V-Revision

In den kommenden Wochen erreicht die seit Anfang 2009 laufende Revision der Transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN-V) eine entscheidende Phase. Auf Grundlage einer eigens entwickelten Methodologie für die strategische Netzplanung wird die Europäische Kommission einen Vorschlag für das sogenannte Kernnetz erarbeiten. Das Kernnetz – es ist ein Teil des Gesamtnetzes – soll jene Infrastrukturteile umfassen, auf denen der europäische Langstreckenverkehr bereits abgewickelt wird bzw. abgewickelt werden soll. Darüber hinaus hat das Kernnetz nach den Vorstellungen der Europäischen Kommission multimodal und kohärent zu sein. Die Berücksichtigung des Netzgedankens steht im Widerspruch zum Ergebnis der letzten TEN-V-Revision. Die 2004 festgelegten 30 prioritären Projekte bilden nämlich kein zusammenhängendes Netz, sollen aber – um die Kontinuität der Projekte sicherzustellen – bei der nun laufenden Revision Eingang ins Kernnetz finden.

Aus österreichischer Sicht sind davon die prioritären Projekte 1 (Brennerachse) und 17 (Donauachse) betroffen. Unklar ist dagegen die Perspektive der drei weiter östlich gelegenen, die Alpen querenden Schienenverbindungen: Die Tauernachse, die Pyhrnachse sowie der südliche Teil der Baltisch-Adriatischen-Achse. Keine der drei Nord-Süd-Verbindungen wurde 2004 in die Liste der prioritären Projekte aufgenommen. Gute Chancen, ins Kernnetz integriert zu werden, hat der südliche Teil der Baltisch-Adriatischen-Achse, die Verbindung von Wien über Graz und Klagenfurt nach Bologna. Der nördliche Teil – die Verbindung von Danzig über Warschau nach Wien – ist bereits als prioritäres Projekt 23 ausgewiesen. Der Vorschlag der Europäischen Kommission wird für April 2011 erwartet. Es folgen die Diskussionen im Europäischen Parlament sowie im Rat.

Weißbuch

Die Europäische Kommission wird aller Voraussicht nach das Weißbuch über die europäische Verkehrspolitik bis 2020 im ersten Quartal 2011 veröffentlichen. Begründet wird die Verzögerung unter anderem mit der Notwendigkeit einer besseren inhaltlichen Abstimmung mit strategischen Konzepten der Generaldirektionen für Energie bzw. Klimaschutz. Sowohl der „Energy Efficiency Action Plan“ als auch die „Low Carbon Economy 2050 Roadmap“ sollen im ersten Quartal 2011 präsentiert werden.

Das Weißbuch wird nicht nur strategische Überlegungen zu den Punkten Wettbewerbsfähigkeit, Klimawandel und Finanzierung enthalten, sondern auch einen umfangreichen Katalog konkreter Maßnahmen. Für den Eisenbahnsektor relevant sind die Vorschläge zur Liberalisierung des nationalen Personenverkehrs sowie der vollständigen Trennung von Infrastruktur und Absatz. Ebenfalls von Bedeutung sind geplante Initiativen, die auf eine verstärkte Zusammenarbeit der Regulierungsbehörden sowie der Infrastrukturbetreiber abzielen. Weiters findet sich auf der Maßnahmenliste der Vorschlag, die externen Kosten bei allen Verkehrsträgern zu internalisieren, um so gleiche Wettbewerbsbedingungen zu schaffen. Für den Eisenbahnsektor könnte dies die Einführung eines lärmabhängigen Infrastrukturbenutzungsentgelts sowie das Verbot herkömmlicher Graugusssohlen bei Güterwagen zur Folge haben.

Ökologie und Verkehr

Nach jahrelangem Tauziehen haben sich die EU-Verkehrsminister im Oktober 2010 auf mögliche höhere LKW-Mauten in Europa geeinigt. Die sogenannte "Eurovignetten"-Richtlinie ("Wegekosten-Richtlinie") stellt es den Mitgliedstaaten hinkünftig frei, Aufschläge für Lärm und Luftverschmutzung zu verrechnen. Zur Anwendung kommen darf diese Regelung – nach den Vorstellungen der EU-Verkehrsminister – nur auf den europäischen Autobahnen. Gelten soll sie darüber hinaus nur für Lastkraftwagen ab 12 Tonnen. Ob Fahrzeuge ab 3,5 Tonnen einbezogen werden, ist ebenfalls den Mitgliedstaaten frei gestellt.

Laut Berechnungen der Europäischen Kommission zahlen Lastkraftwagen zurzeit durchschnittlich zwischen 15 und 25 Cent an Mautgebühren pro Kilometer in Europa. Die neue Richtlinie könnte zusätzlich 3 bis 4 Cent pro Kilometer bringen. Auf Drängen zahlreicher Mitgliedstaaten sieht der vorliegende Entwurf der neuen "Eurovignetten"-Richtlinie keine Zweckbindung für die Verwendung der zusätzlichen Einnahmen aus den "externen Kosten" vor. Es wird lediglich empfohlen, die Mittel für eine nachhaltige Infrastruktur zu verwenden.

Der Eisenbahnsektor begrüßt die Einigung, weist aber darauf hin, dass eine noch schärfere Regelung notwendig sei, um gleiche Wettbewerbsbedingungen im Verkehrsbereich herzustellen. Bedauert wird, dass die Staukosten, die rund 40 % der externen Kosten ausmachen, von der Regelung nicht erfasst werden sowie die Zweckbindung der zusätzlichen Einnahmen unberücksichtigt bleibt. Der vom Europäischen Parlament 2009 in erster Lesung verabschiedete Vorschlag ist als weitreichender einzustufen als der Kompromiss der EU-Verkehrsminister. Es ist davon auszugehen, dass das Ergebnis der zweiten Lesung, die wahrscheinlich im 1. Halbjahr 2011 abgeschlossen sein sollte, zwischen den Positionen des Europäischen Parlaments sowie des Rats liegen wird.

Marktumfeld Teilkonzern ÖBB-Personenverkehr

Im Geschäftsjahr 2010 konnte im Personenfernverkehr ein Plus an Fahrgästen von 3% und im Personennahverkehr ein Plus an Fahrgästen von 2% verzeichnet werden. In Summe nutzen rd. 460 Mio. Fahrgäste die Dienstleistungen des ÖBB-Personenverkehr-Konzerns. Mit Inkrafttreten der EU-Verordnung 1370/07 wird die Vergabe von Verkehrsdiensten einheitlich und transparent geregelt. Auf dieser Basis wurde ein mehrjähriger Vertrag über die Erbringung gemeinwirtschaftlicher Schienenverkehrsleistungen mit der Republik Österreich abgeschlossen.

Personennah- und -Regionalverkehr

Mit der Unterzeichnung der Grundsatzvereinbarung bezüglich der Übergabe von Eisenbahnstrecken an das Land Niederösterreich sowie die Finanzierung des in Niederösterreich erbrachten Schienennahverkehrs vom 14.01.2010 wurde ein Meilenstein für die Konsolidierung des Nah- und Regionalverkehrs in der Ostregion erzielt. Durch die in der Folge mögliche Rücknahme wenig nachgefragter Leistungen und die Ausfinanzierung der verbleibenden Leistungen wurde eine wesentliche Voraussetzung für die wirtschaftlich nachhaltige Erbringung von Nah- und Regionalverkehrsleistungen geschaffen. Damit einher gehen jedoch stagnierende Fahrgastzahlen in der Ostregion. Demgegenüber führen Leistungsausweitungen auf Basis von Verkehrsdiensteverträgen in allen anderen Regionen auch zu Frequenzsteigerungen. Weitere Handlungsfelder zur Erlössicherung sind zielgruppenorientierte Marketing-schwerpunkte und Maßnahmen zur Fahrgeldsicherung.

Personenfernverkehr

In den letzten Jahren konnte der Personenfernverkehr sowohl bei nationalen als auch bei internationalen Verbindungen einen kontinuierlichen Fahrgastzuwachs verzeichnen. Die Nachfrageentwicklung im Inland zeigt infolge des vermehrten Einsatzes des Premium-Produktes railjet deutliche Steigerungen auf der Westbahn, speziell auch im First und Premium Class Bereich, während sich die Südbahn und der inneralpine Verkehr sowie Tauern und Wörgl – Bischofshofen rückläufig entwickeln. Durch die Sperre des Wiener Südbahnhofes und infrastrukturelle Einschränkungen konnten im Berichtsjahr die Trends im Inlandsverkehr nicht fortgesetzt werden, und trotz weiterer Zuwächse auf der Westbahn sanken die Inlandserträge insgesamt knapp unter das Vorjahresniveau.

Im Auslandsverkehr wurden aufgrund der aktiven Vermarktung durch Kooperationen mit DB, SBB, Ceske Drahy (Tschechische Staatsbahn) und Polskie Koleje Państwowe (Polnische Staatsbahn) sowie den erweiterten railjet Aktivitäten und infolge der Beeinträchtigungen im Luftverkehr deutliche Steigerungen verzeichnet. Der von den ÖBB gesteuerte Outgoing-Verkehr konnte nach den starken Steigerungen der letzten Jahre wiederum um 20% wachsen, wobei diese Umsätze durch die neu gestaltete SparSchiene-Preislogik mit markantem Yieldzuwachs getrieben wurden.

Busverkehr

Die ÖBB-Postbus GmbH beförderte im Jahr 2010 rd. 243 Mio. Fahrgäste. Im Regionalbusverkehr (Linienverkehr) hält der Postbus einen Marktanteil von rd. 70% und am gesamten öffentlichen Verkehr in Österreich rd. 20%. Die ÖBB-Postbus GmbH verfügt über rd. 2.200 Busse und legt auf rd. 840 Linien (30.000 Kurse) jährlich eine Distanz von rd. 151,1 Mio. km zurück, das sind über 400.000 km täglich. Erfolgreich positioniert sich auch das Tochterunternehmen CSAD, das in der Region Budweis jährlich rd. 7 Mio. Fahrgäste befördert und rd. 9,6 Mio. km zurücklegt.

Marktumfeld Teilkonzern Rail Cargo Austria

Was die Transportleistung des Schienen-Güterverkehrs anbelangt, haben die Schweiz, Deutschland und Österreich im Berichtsjahr den Einbruch des Jahres 2009 zumindest vorläufig weitgehend überwunden. Die Transportleistung der Güterbahnen der östlichen Nachbarländer Österreichs liegt bei etwa 90% des Wertes von 2008. Stagnation oder weitere Rückgänge waren in Bulgarien und Rumänien sowie in Frankreich und Italien zu verzeichnen. Eine Erholung bezüglich der Transportleistungen lässt nur bedingt auf eine wirtschaftliche Erholung der Güterbahnen schließen. Die Güterbahnen der neuen EU-Länder leiden weiterhin unter hohen Infrastruktur-Benützungsentgelten bei gleichzeitig mangelhafter Finanzierung der Infrastruktur. In Italien und Frankreich musste in der Krise das Angebot für Einzelwagen-KundInnen deutlich zurückgenommen werden. In diesen Ländern ergab sich daher 2010 neuerlich ein starker Einbruch des Schienen-Güterverkehrs (Italien: -11% Frankreich: -12,8%).⁴

Strategisches Geschäftsfeld Cargo & Logistik

Montan/ Spezialtransporte: 2010 verlief die Erholung der Montanwirtschaft kräftiger als erwartet. Die Nachfrage stieg nach einem Rückgang von über 30% im Krisenjahr 2009 um 25%. Zudem wird erwartet, dass sich die Erholung auch 2011 mit einer robusten Rate von +5% fortsetzen wird. Die Steigerung im Rohstoffbereich korrespondiert großteils mit dem Nachfrageverhalten der Stahlindustrie. Obwohl es im gesamten Rohstoffbereich Erhöhungen gibt, ist die Entwicklung in den einzelnen Segmenten unterschiedlich. Im Bereich der Militär- und Spezialtransporte konnten trotz wirtschaftlich schwieriger Rahmenbedingungen die Umsätze gegenüber 2009 leicht gesteigert werden.

⁴ UIC-Monatsdaten: FS von Jänner bis September, SNCF nur Jänner + Februar

Automotive/ Mineralöl: Das Segment Automotive konnte trotz Einbruch der Produktionskennzahlen durch entsprechende Maßnahmen stabilisiert und die Profitabilität gesteigert werden. Ein wesentlicher Einflussfaktor auf die zukünftige Marktentwicklung im Segment Mineralöl/ Chemie sind neue Mitbewerber auf dem Schienenverkehrsmarkt, die verstärkt auch Großkunden ansprechen. Trotz dieser Konkurrenzsituation konnte gerade bei diesen KundInnen eine mehrjährige Absicherung des Geschäftsvolumens erzielt werden.

Holz/ Agrar: Das Segment Holz hat sich gegenüber dem Krisenjahr 2009 wieder stabilisiert; von einer substanziellen Erholung kann aber noch nicht gesprochen werden. Speziell die Papierindustrie in Österreich musste ihren Importanteil erhöhen, da das Inlandsangebot nicht ausreichend war. Der Zuckermarkt hat sich durch Anstieg der Weltmarktpreise durch Ernteauffälle der beiden weltweiten Produzenten Brasilien und Indien deutlich dynamisiert, wodurch sich neue Möglichkeiten ergeben sollten. Am Internationalen Getreidemarkt gab es witterungsbedingt Verschiebungen der internationalen Transportströme. Im Transit kam es dabei zu deutlichen Rückgängen im Verhältnis zu dem Spitzenjahr 2009. Da der Anteil an den biogenen Kraftstoffen am Gesamtmarkt weiter zunehmen wird, rechnen wir mit einer weiteren Dynamik in diesem Bereich.

Kaufmannsgüter/ Baustoffe: Das Hauptaufkommen im Segment Kaufmannsgüter wird im Bereich der Papier-/ Zellstoffindustrie generiert. Im Vergleich zu 2009 hat die Papierproduktion in Österreich im laufenden Jahr um über 10% zugelegt. Im Teilsegment Weißware setzten sich die Rückgänge der Vorjahre fort. Im Inlandsverkehr wird sich Rail Cargo Austria aus gewissen Teilbereichen zurückziehen, wodurch das Gesamtaufkommen im Segment Kaufmannsgüter für 2011 leicht rückläufig sein wird. Das Segment Baustoffe hat das Jahr 2010 mit einer Steigerung beim Aufkommen und einem Verlust bei den Erlösen abgeschlossen. Rail Cargo Austria ist dabei, sich als Schienenbaulogistiker zu etablieren und wird verstärkt Aktivitäten im Bereich Baustellenlogistik setzen.

Strategisches Geschäftsfeld Intermodal

Nach dem Krisenjahr 2009 befindet sich das Strategische Geschäftsfeld Intermodal wieder in der Wachstumsphase. Für die Rollenden Landstraßen war 2010 das beste Jahr seit Übernahme der ÖKOMBI GmbH durch den Teilkonzern Rail Cargo Austria AG. Das Geschäftsfeld Combi Cargo hat eine Aufkommenssteigerung sowohl bei den Tonnagen als auch bei den Erlösen gegenüber 2009 verzeichnet, die sich im zweistelligen Prozentbereich bewegt. Im Geschäftsfeld Mobiler konnte nicht nur der Umsatz, sondern auch die Tonnage deutlich erhöht werden. Die Ergebnissituation ist deutlich besser als geplant, aber in Summe negativ.

Strategisches Geschäftsfeld Kontraktlogistik

Die Gesamtumsätze des Vorjahres wurden geringfügig übertroffen. Dies ist einerseits auf den Ausbau der internationalen Verkehre, der sich mit einem höheren internationalen Erlösanteil niederschlägt und andererseits auf die allgemeine wirtschaftliche Erholung zurückzuführen. Trotz Insolvenz eines Großkunden konnte das Vorkrisenniveau wieder erreicht bzw. sogar leicht übertroffen werden. Mengenmäßig setzt sich der Trend der Vorjahre dahingehend fort, dass zwar die Sendungsanzahl insgesamt sinkt, die transportierte Tonnage aber ansteigt und dadurch das durchschnittliche Sendungsgewicht ansteigt. Dies ist in der Bündelung mehrerer Einheiten zu größeren Sendungen aber auch im Verlust von Kleinsendungen an Mitbewerber aus dem Kurier Express Paket-Bereich begründet.

Strategisches Geschäftsfeld Speditionen

Nach den starken Umsatz- und Ergebnissrückgängen des Vorjahres entwickelte sich im Berichtsjahr die Umsatzkomponente im Gesamtportfolio planmäßig, allerdings begleitet von starkem Verfall der Rohspanne, sodass der Rohertrag unter dem Vorjahr verblieb. Der Verfall der Rohspanne ist primär auf Preiserhöhungen der Lieferanten zurückzuführen, welche aufgrund der starken Konkurrenzsituation nicht oder nur in geringem Ausmaß an die KundInnen weitergegeben werden konnten. Zusätzliche Gegensteuerungsmaßnahmen im Fixkostenbereich konnten die verschlechterte Ergebnislage lediglich teilweise kompensieren. Im Rahmen des „Turnaround“-Projekts der Rail Cargo Austria konzentriert sich das Speditionssegment Universalspedition auf ertragssteigernde Projekte, die Systemintegration im IT Bereich sowie die Beseitigung vorhandener Verlustquellen im Portfolio und auf die Reduktion der Speditionsunternehmen.

Technische Services

Die ÖBB-Technische Services GmbH (TS) erbrachte von den Umsatzerlösen in Höhe von ca. EUR 427 Mio. rund 90% ihrer Leistungen für Gesellschaften des ÖBB-Konzerns. TS ist Marktführer am heimischen Schienenfahrzeuginstandhaltungsmarkt. Das fortgesetzte intensivierte Engagement in Europa mit den Töchtern TS Slovakia s.r.o. und TS Hungaria Kft. ist ein wichtiger Beitrag für die erfolgreiche Arbeit der ÖBB-Technische Services-GmbH innerhalb des Konzerns.

Marktumfeld Teilkonzern ÖBB-Infrastruktur

Die Fülle an strategischen Rahmenbedingungen, die das Unternehmen ÖBB-Infrastruktur AG direkt oder mittelbar beeinflussen, erforderte bereits 2010 konkrete Aktionen, die im Folgenden angeführt werden:

Ökonomische Entwicklungen:

- Trotz spürbarer Folgewirkungen der Weltwirtschaftskrise merkbare Erholung der Schienen-Güterverkehrsmengen im ersten Halbjahr 2010. Ab Oktober 2010 wurden wieder rückläufige Transportmengen verzeichnet.

Rechtliche Entwicklungen:

- Performance Regime als Forderung von EU und Eigentümer
- Recast des 1. Eisenbahnpakets; in Folge Ermahnung der säumigen Schienenverkehrsunternehmen (bzw. der Eigentümer)

Politische Entwicklungen:

- Aktuelles Regierungsprogramm zur Budgetsanierung und damit einhergehende Diskussion über Großprojekte
- Anhebung des durchschnittlichen Pensionsalters und nahezu Einstellung der Frühpensionierungen

Technische Entwicklungen:

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

Die Lage auf den Kapitalmärkten war insbesondere im 1. Halbjahr 2010 von den turbulenten Entwicklungen in den Peripherieländern Griechenland, Irland, Spanien und Portugal geprägt. Österreich konnte sich in diesem volatilen Umfeld sehr gut behaupten, wovon auch die ÖBB-Infrastruktur AG positiv betroffen war. So konnten in 2010 insgesamt 2,12 Mrd. EUR in Form von Anleihen am Kapitalmarkt begeben werden, die zur Gänze in Euro notieren. Aufgrund des niedrigen Zinsniveaus wurden diese Finanzierungen passend zu den langfristigen Investitionen im längeren Laufzeitensegment gewählt.

Auch in 2010 konnte das AAA/ Aaa-Rating der Ratingagenturen Standard&Poor's und Moody's für die ÖBB-Infrastruktur AG bestätigt werden, womit das Unternehmen weiterhin eine ausgezeichnete Bonität genießt.

Schienenverkehrsmarkt 2010

Zu Jahresende 2010 waren, wie im Jahr zuvor, 23 Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) zur Nutzung der ÖBB-Infrastruktur berechtigt. Für 2011 werden 5 neue EVU-Zugangsberechtigungen (vier im Güterverkehr, eines im Personenverkehr) erwartet. Die Zahl der Zugangsberechtigten steigt damit auf 28.

Die voranschreitende Marktöffnung im Schienenverkehr und die Rezession bewirkten auch auf dem Netz des Teilkonzerns ÖBB-Infrastruktur eine weitere Verschiebung der Marktanteile. Der Anteil der externen EVU im Güterverkehr, gemessen an Gesamtbruttotonnenkilometern (GBTkm), stieg auf 12%. Den höchsten Marktanteil (GBTkm) erreichten die externen EVU mit über 26% im kombinierten Ladungsverkehr (KLV).

Nach der weltweiten Rezession und dem folgenden Einbruch der Güter-Transportmengen 2009 fand 2010 eine deutliche Erholung statt. Der Güterverkehrszuwachs lag, gemessen an den Zugkilometern, bei rund 7%, gemessen an den GBTkm sogar bei rund 12%. Damit lag der Anstieg mengenmäßig leicht hinter Deutschland, wo die Schienen-Transportmengen bis zu 18% gestiegen sind.

Als Folge der verstärkten Optimierungsanstrengungen im Produktionsprozess stieg der Ladefaktor (Load factor) im Güterverkehr um durchschnittlich 5%, gemessen am Zuggewicht.

2010 erfolgte eine Anpassung der Produkte und Preise. Mittelfristig wird die ÖBB-Infrastruktur AG stufenweise ein weiter differenziertes und marktsegmentspezifisches Trassenpreismodell etablieren, das sich insbesondere am Verursacher- und Nutzungsprinzip orientiert

2010 war insbesondere durch Optimierungs- und Kostensenkungsmaßnahmen in Kooperation mit den EVU gekennzeichnet, wobei seitens der ÖBB-Infrastruktur AG folgende Anpassungen und Maßnahmen angeführt werden:

- Streckenverkäufe an das Land NÖ, sowie Schließungen bei Strecken, bei denen es keine bzw. eine zu geringe Verkehrsnachfrage gab
- Optimierung der Streckenöffnungszeiten
- kontinuierliche Anpassung der Verschiebeinsätze durch laufende Anpassung der EVU-Produktion und kurzfristige Umsetzung im Fahrplan
- keine Reservierungs- und Stornogebühren im Güterverkehr

Der Personenverkehr blieb 2010 nahezu stabil. Die Leistungsmengen in Zugkilometern blieben auf Vorjahresniveau. Bei den GBTkm war sogar ein leichter Anstieg von 1% zu verzeichnen.

Energiemarkt

Im Bereich Kraftwerke 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 wurden für den geplanten Neu- bzw. Ausbau von Kraftwerken Investitionen von rd. 535,0 Mio. EUR geplant.

Ein Neubauprojekt ist das Kraftwerk Tauernmoos, ein Pumpspeicherkraftwerk, das im Pinzgau errichtet werden soll. Das Kraftwerk Tauernmoos produziert einerseits sauberen Bahnstrom aus Wasserkraft durch Abarbeitung des vorhandenen Wassers und hilft andererseits, im Pumpspeicherbetrieb den immer stärker schwankenden Verbrauch durch Eigenproduktion abzudecken. Die Einreichplanung zum Projekt Tauernmoos wurde der Behörde im Dezember 2009 in Form einer Umweltverträglichkeitserklärung übermittelt. In der sogenannten „Vorprüfungsphase“ haben Sachverständige die Vollständigkeit und Verhandlungsreife der Unterlagen geprüft und einen Auftrag zur Ergänzung gewisser Fachbereiche erteilt. Ende November 2010 wurden die vervollständigten Unterlagen der Behörde übermittelt, die dann mit der Durchführung des Umweltverträglichkeitsprüfungs-Verfahrens begonnen hat. Das Ende dieses Verfahrens mit der Ausstellung der Bescheide für Bau und Betrieb des Kraftwerks Tauernmoos wird in etwa einem Jahr erwartet.

Bauwirtschaft

Dem Geschäftsbereich Neu- und Ausbau ist das Projektmanagement für Neu- und Ausbauprojekte beginnend vom Trassenauswahlverfahren über die Planung und Projektausführung (Bau) des österreichischen Schienennetzes bis zur Übergabe an den Eigentümer übertragen. Basis ist der jährlich fortzuschreibende sechsjährige Rahmenplan. Hierbei werden mehr als 200 Schieneninfrastruktur-Großprojekte unter hoch komplexen Rahmenbedingungen und zum Teil unter laufendem Betrieb mit einem Investitionsvolumen im Jahr 2010 von rd. 1.050,0 Mio. EUR realisiert. Schwerpunkte sind u.a. der viergleisige Ausbau der Westbahn, einschließlich Lainzer Tunnel, der Ausbau der Südbahn, der Koralmbahn sowie die Nahverkehrsvorhaben in Ballungszentren und Bahnhofsbauten wie der Hauptbahnhof Wien. Rd. 425 MitarbeiterInnen (Stand 31.12.2010) setzen Tag für Tag diese hochkomplexen Projekte um und schaffen eine modernste Eisenbahninfrastruktur für Österreich. Größter Wert wird auf eine zukunftsorientierte und umweltgerechte Projektabwicklung unter Berücksichtigung der Wirtschaftlichkeit sowie der Bedürfnisse des Mobilitätsmarktes gelegt.

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 bausepezifischen Indexwerten abgebildet.

Der Baupreisindex für den Hoch- und Tiefbau ist bis Jahresmitte 2010 um durchschnittlich +4,1% gegenüber dem Vorjahr gestiegen. Dieser markante Anstieg der Baupreise ist unter anderem eine Reaktion auf die zum Teil kräftigen Steigerungen auf der Kostenseite: So stieg z.B. der Baukostenindex für den Straßenbau um +6,4% bzw. der Baukostenindex für den Brückenbau sogar um +6,9% gegenüber dem Vorjahr. Diese überdurchschnittlichen Kostensteigerungen im Straßen- und Brückenbau sind vor allem auf die rasant angewachsenen Preise bei Stahl- und Erdölprodukten zurückzuführen. Die Stahlpreise legten im 1. Halbjahr 2010 um mehr als ein Drittel zu, die Preise für Bitumen um mehr als +10%.

Der Wert der technischen Produktion für die Bauparte Bahnbau - errechnet aus dem Gesamtwert der charakteristischen, hergestellten oder im Auftrag anderer Unternehmen be- und verarbeiteten Leistungen und Güter - weist gemäß der Konjunkturerhebung der Statistik Austria im Jahr 2010 einen weiteren Zuwachs aus.⁵

In seiner mittelfristigen Bauprognose geht das Österreichische Wirtschaftsforschungsinstitut (WIFO) im Juli 2010 anknüpfend an einen vergleichsweise hohen Zuwachs für das Jahr 2010, allerdings ausgehend von einem markant niedrigeren Niveau 2009, auch für 2011 von einem nochmaligen (geringfügigen) Zuwachs in der Nachfrageentwicklung aus. Erst ab 2012 prognostiziert das WIFO eine zurückgehende Baunachfrage im Tiefbau.⁶

B.3. Umsatzentwicklung

Konzernumsatzerlöse

Überblick	2010	2009	Veränderung	Veränderung in %
Direkte Absatzleistungen in Mio. EUR	2.466,3	2.311,4	154,9	7%
Beitrag des Bundes gem. § 42 BBG in Mio. EUR	1.054,0	1.029,6	24,4	2%
Gemeinwirtschaftliche Leistungen in Mio. EUR	1.087,3	1.012,6	74,7	7%
Umsatzerlöse in Mio. EUR	5.136,1	4.827,8	308,3	6%
Gesamterträge in Mio. EUR	6.081,8	5.747,6	334,2	6%
Gesamterträge je MitarbeiterIn in TEUR	134	125	9	7%

⁵ Vgl. <http://www.viboe.at/statistik.php?menu=12&typ=27> bzw. <http://www.solidbau.at/home/thema/q/Marktbeobachtung>

⁶ Vgl. Mittelfristige Bauprognose des WIFO (07/2010), veröffentlicht unter <http://www.viboe.at/publikationen.php?menu=4&typ=6>

Der ÖBB-Konzern konnte im Geschäftsjahr 2010 einen Anstieg bei den Umsatzerlösen um 6% auf rd. 5.136,1 Mio. EUR (Vj: rd. 4.827,8 Mio. EUR) verzeichnen. Von den Umsatzerlösen entfallen wie im Vorjahr 48% (13% Personenverkehr, 35% Güterverkehr) oder rd. 2.466,3 Mio. EUR (Vj: rd. 2.311,4 Mio. EUR) auf direkte Absatzleistungen mit dem Markt. Der isolierte Vergleich der Umsatzerlöse aus direkten Marktleistungen weist somit einen Anstieg von 7% aus.

Die staatliche Leistungsabteilung für Betrieb, Wartung, Inspektion und Instandsetzung der Schieneninfrastruktur erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr um rd. 24,4 Mio. EUR auf rd. 1.054,0 Mio. EUR (Vj: rd. 1.029,6 Mio. EUR). Diese Zahlungen gemäß § 42 Bundesbahngesetz entsprechen wie im Vorjahr einem Anteil von 21% an den Konzernumsatzerlösen. Auf die Umsatzerlöse aus der Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Aufträge entfallen rd. 1.087,3 Mio. EUR oder 21% der Konzernumsatzerlöse (Vj: rd. 1.012,6 Mio. EUR oder 21%). Differenziert nach Auftraggebern der gemeinwirtschaftlich erbrachten Verkehrsleistungen entfallen wie im Vorjahr 13% der Konzernumsatzerlöse auf den Bund und 8% auf die Bundesländer und Gemeinden.

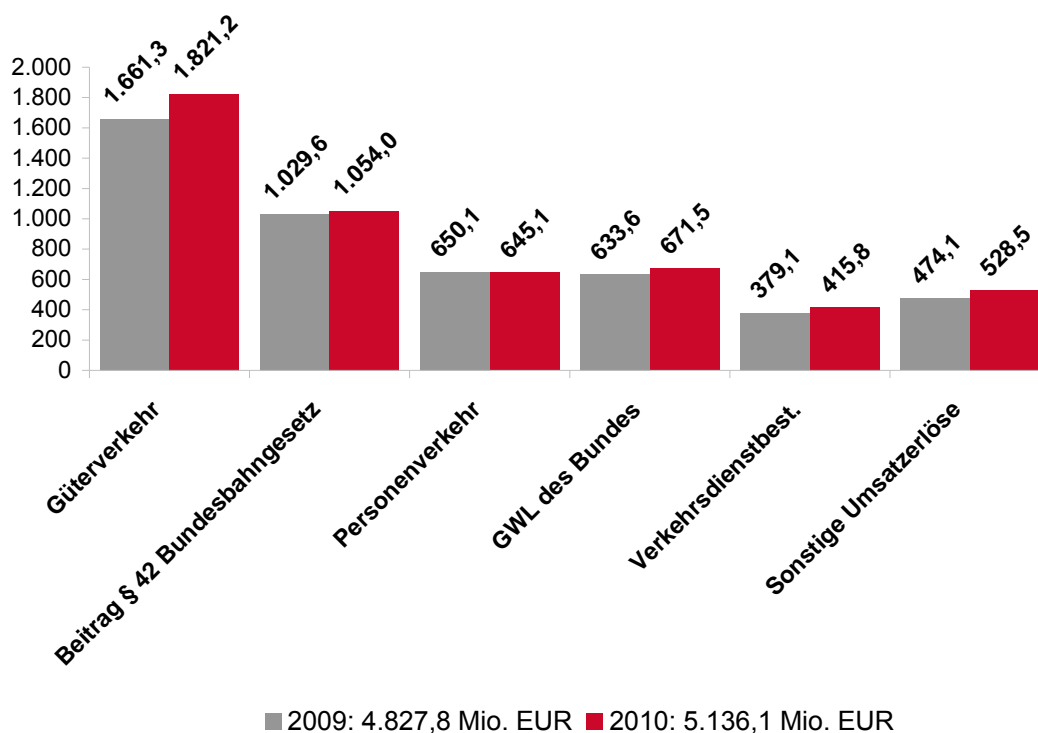
Bedingt durch den Umsatzanstieg und den Rückgang des durchschnittlichen Personalstandes von 45.973 auf 45.352 MitarbeiterInnen verbesserte sich die Kennzahl Gesamterträge pro Mitarbeiter⁷ auf rd. 134 TEUR (Vj: rd. 125 TEUR). Der Auslandsanteil an den unkonsolidierten Konzernumsatzerlösen beträgt mit rd. 1.367,9 Mio. EUR (Vj: rd. 1.242,7 Mio. EUR) wie im Vorjahr etwa 16%.

Struktur der Umsatzerlöse nach Teilkonzernen

in Mio. EUR	2010	2009	Veränderung	Veränderung in %
Teilkonzern ÖBB-Personenverkehr	1.719,5	2.068,9	-349,4	-17%
Teilkonzern Rail Cargo Austria	2.412,8	2.210,1	202,7	9%
Teilkonzern ÖBB-Infrastruktur	2.154,9	2.074,7	80,2	4%
ÖBB-Holding AG und sonstige Gesellschaften	2.131,1	1.410,5	720,6	51%
Abzüglich Konsolidierung Teilkonzerne	-3.282,2	-2.936,4	-345,8	-12%
Umsatzerlöse gem. Konzernabschluss	5.136,1	4.827,8	308,3	6%
Summe sonstiger Erträge	945,7	919,8	25,9	3%
Gesamterträge	6.081,8	5.747,6	334,2	6%

In der folgenden Grafik wird die Entwicklung der Umsatzerlöse gemäß Konzernabschluss in Höhe von rd. 5.136,1 Mio. EUR (Vj: rd. 4.827,8 Mio. EUR) laut obiger Tabelle nach deren Herkunft dargestellt:

Entwicklung der Umsatzerlöse des ÖBB-Konzerns nach deren Herkunft (in Mio. EUR)



⁷ Gesamterträge pro Mitarbeiter: Gesamterträge/ durchschnittliche Mitarbeiteranzahl

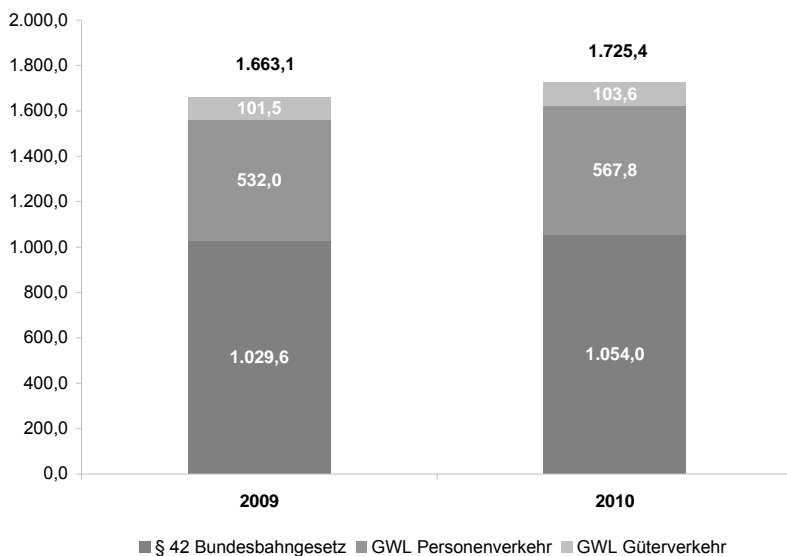
Im Geschäftsjahr 2010 mussten die direkt durch Absatzleistungen am Markt erzielten Umsatzerlöse aus Personenverkehr einen Rückgang verzeichnen, jene aus Güterverkehr konnten hingegen gesteigert werden. Die Zahlungen gemäß § 42 Bundesbahngesetz stiegen im Vergleich zum Vorjahr leicht an. Einen leichten Anstieg verzeichneten auch die Erlöse aus gemeinwirtschaftlich erbrachten Leistungen an den Bund, ebenso jene aus Verkehrsdienstbestellungen für die Bundesländer und Gemeinden.

Die sonstigen Umsatzerlöse sind im Vergleich zum Vorjahr um 11% auf rd. 528,5 Mio. EUR (Vj: rd. 474,1 Mio. EUR) gestiegen. In diesem Betrag enthalten sind Erträge aus Vermietung und Verpachtung in Höhe von rd. 166,8 Mio. EUR (Vj: rd. 154,8 Mio. EUR) und Erträge aus dem Handel mit Energie in Höhe von rd. 163,7 Mio. EUR (Vj: rd. 138,8 Mio. EUR).

Umsatzwirksame Zahlungen des Bundes in Mio. EUR	Teilkonzerne			Gesamt
	ÖBB-Personen- verkehr	Rail Cargo Austria	ÖBB- Infra- struktur	
Beitrag des Bundes gem. § 42 Bundesbahngesetz	-	-	1.054,0	1.054,0
	-	-	(Vj: 1.029,6)	(Vj: 1.029,6)
Gemeinwirtschaftliche Leistungsaufträge des Bundes	567,8	103,6	-	671,4
	(Vj: 532,0)	(Vj: 101,5)	-	(Vj: 633,5)
Erträge gem. § 43 Bundesbahngesetz	-	-	308,0	308,0
	-	-	(Vj: 222,0)	(Vj: 222,0)
Gesamtzahlungen des Bundes	567,8	103,6	1.362,0	2.033,4

Der Bund leistet entsprechend § 42 Bundesbahngesetz einen Kostenbeitrag für Betrieb, Wartung, Inspektion und Instandsetzung der Eisenbahninfrastruktur, der zur Erfüllung des Betriebszwecks notwendig ist, solange und soweit diese Aufwendungen nicht durch Dritte aufgebracht werden. Die Zahlungen an den Teilkonzern ÖBB-Personenverkehr resultieren aus mit dem Bund gemäß § 48 Bundesbahngesetz für die Berichtsjahre geschlossenen gemeinwirtschaftlichen Leistungsverträgen, die die Gewährung von Sozialtarifen im Personenverkehr sowie die Leistungsbestellung im Schienenpersonennah- und Regionalverkehr definieren. Die Zahlungen an den Teilkonzern Rail Cargo Austria resultieren aus der Beförderung von Gefahrgütern und Abfallstoffen sowie aus Leistungen, die im Rahmen des kombinierten Verkehrs erbracht wurden.

Leistungsabteilung des Bundes (§ 42 Bundesbahngesetz) sowie Gemeinwirtschaftliche Leistungen (GWL)
(in Mio. EUR)



Umsatzentwicklung des Teilkonzerns ÖBB-Personenverkehr

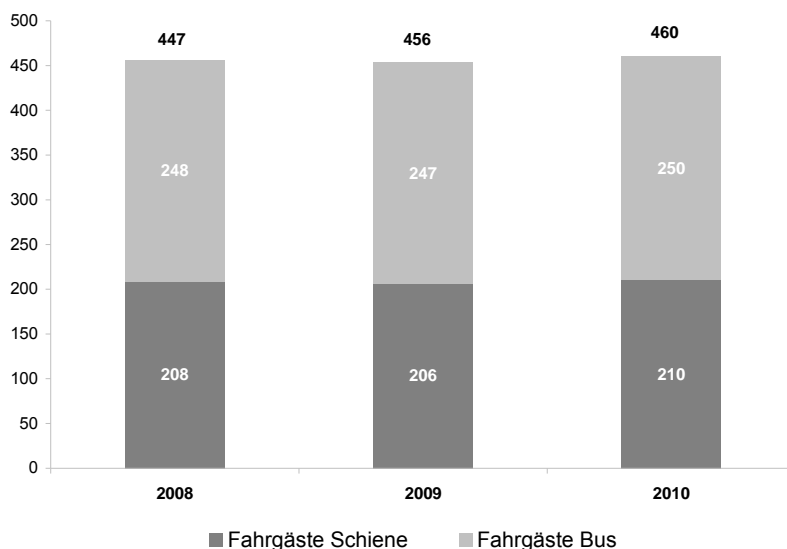
Aufgrund des Verkaufs von 2% der Anteile an der ÖBB-Produktion Gesellschaft mbH per 31.12.2009 ist der Anteil an diesem Unternehmen zu diesem Zeitpunkt auf 49% gesunken, und das Unternehmen ist aus dem Kreis der vollkonsolidierten Unternehmen ausgeschieden. Da die Anteile nicht zum Jahresbeginn sondern zum Jahresende verkauft wurden, wird die Gewinn-und-Verlust-Rechnung der ÖBB-Produktion Gesellschaft mbH zwar im Jahr 2009 jedoch nicht im Jahr 2010 in die Konzerngewinn-und-Verlustrechnung aufgenommen. Dadurch sind die Vorjahreszahlen der Konzerngewinn-und-Verlustrechnung sowie die „Davon-Vermerke“ nur bedingt mit den Werten des aktuellen Berichtsjahres vergleichbar.

Der durchschnittliche Personalstand des Teilkonzerns ÖBB-Personenverkehr lag im Jahr 2010 aufgrund der Anteilsverschiebung an der ÖBB-Produktion Gesellschaft mbH und dem daraus resultierenden Abgang dieser Gesellschaft aus dem Konsolidierungskreis per 31.12.2009 mit 7.551 MitarbeiterInnen deutlich unter dem Vorjahreswert von 13.949 MitarbeiterInnen.

Überblick	2010	2009	Veränderung	Veränderung in %
Beförderte Fahrgäste in Mio.	460	453	7	2%
Verkauf von ÖBB-Stammkundenkarten	1.746.284	1.731.486	14.798	1%
Umsatzerlöse in Mio. EUR	1.719,5	2.068,9	-349,4	-17%
Gesamterträge in Mio. EUR	1.747,3	2.140,4	-393,1	-18%
Gesamterträge je Mitarbeiter in TEUR	231	153	78	51%

Im Vergleich zum Vorjahr konnte der Teilkonzern ÖBB-Personenverkehr auf der Schiene einen Anstieg der Fahrgastanzahl um 2% auf rd. 210 Mio. Personen (Vj: rd. 206 Mio. Personen) verzeichnen. Die Fahrgastzahlen im Unternehmensbereich Bus konnten im Geschäftsjahr 2010 mit rd. 250 Mio. Personen (Vj: rd. 247 Mio. Personen) ebenfalls gesteigert werden.

Beförderte Personen (in Mio.)



Durch gezielte Marketingaktionen konnte der Verkauf von ÖBB-Stammkundenkarten – der VORTEILScard – um rd. 1% auf 1.746.284 Karten (Vj: 1.731.486 Karten) gesteigert werden.

Beförderte Personen in Mio.	2010	2009	Veränderung	Veränderung in %
Fernverkehr Schiene	34	33	1	3%
Nahverkehr Schiene	176	173	3	2%
Summe Schiene	210	206	4	2%
Bus	250	247	3	1%
Summe	460	453	7	2%

Umsatzerlöse Teilkonzern

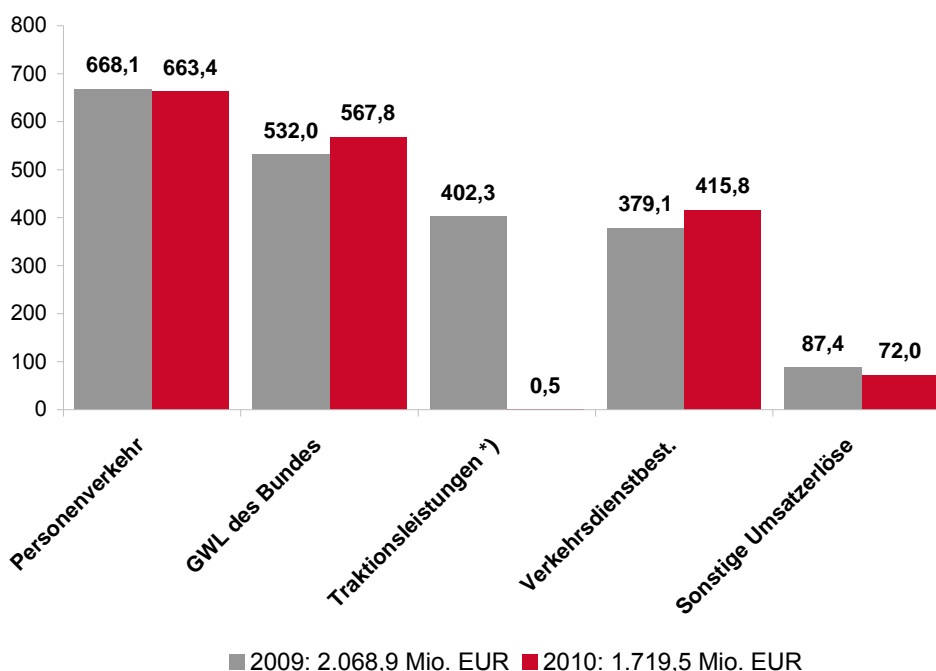
ÖBB-Personenverkehr in Mio. EUR	2010	2009	Veränderung	Veränderung in %
Unkonsolidierte Umsatzerlöse	1.187,1	1.970,4	-783,3	-40%
<i>davon Ausland</i>	133,4	157,8	-24,4	-15%
Erträge aus gemeinwirtschaftlichen Leistungsaufträgen	567,8	532,0	35,8	7%
Abzüglich Innenumsätze des Teilkonzerns	-35,4	-433,5	398,1	92%
Umsatzerlöse	1.719,5	2.068,9	-349,4	-17%
Sonstige Erträge	27,8	71,5	-43,7	-61%
Gesamterträge	1.747,3	2.140,4	-393,1	-18%
<i>davon mit übrigem ÖBB-Konzern</i>	<i>25,6</i>	<i>418,9</i>	<i>-393,3</i>	<i>-94%</i>

Bei einem durchschnittlichen Personalstand von 7.551 MitarbeiterInnen (Vj: 13.949) errechnen sich Gesamterträge je Mitarbeiter von rd. 231 TEUR (Vj: rd. 153 TEUR). Der Auslandsanteil an den unkonsolidierten Konzernumsatzerlösen beträgt mit rd. 133,4 Mio. EUR (Vj: rd. 157,8 Mio. EUR) etwa 11% (Vj: rd. 8%).

Bei den Umsatzerlösen musste im Geschäftsjahr 2010 ein Rückgang um 17% auf rd. 1.719,5 Mio. EUR (Vj: rd. 2.068,9 Mio. EUR) verzeichnet werden. Davon entfallen rd. 0,5 Mio. EUR (Vj: rd. 402,3 Mio. EUR) auf Traktionsleistungen. Die direkten Absatzleistungen mit dem Markt (Bahn und Bus) beliefen sich auf rd. 663,4 Mio. EUR (Vj: rd. 668,1 Mio. EUR) und stehen für 39% (Vj: 28%) der Umsatzerlöse des Teilkonzerns. Aus der Erfüllung von gemeinwirtschaftlichen Aufträgen, die von der öffentlichen Hand erteilt wurden, stammen 57% (Vj: 38%) der Umsatzerlöse. Davon entfallen rd. 415,8 Mio. EUR (Vj: rd. 379,1 Mio. EUR) auf Aufträge der Länder und Gemeinden und rd. 567,8 Mio. EUR (Vj: rd. 532,0 Mio. EUR) auf Aufträge des Bundes.

Unter den sonstigen Umsatzerlösen werden Erträge aus Vermietung und Verpachtung in Höhe von rd. 34,9 Mio. EUR (Vj: rd. 40,7 Mio. EUR) und Instandhaltungserlöse in Höhe von rd. 11,2 Mio. EUR (Vj: rd. 18,3 Mio. EUR) summiert. Die im Ausland – vorwiegend Deutschland und Osteuropa – generierten Umsatzerlöse sanken um rd. 24,4 Mio. EUR oder 15%.

Umsatzerlöse Teilkonzern ÖBB-Personenverkehr (in Mio. EUR)



*) Abgang ÖBB-Produktion Gesellschaft mbH aus dem Vollkonsolidierungskreis aufgrund von Anteilsverschiebung

Umsatzentwicklung des Teilkonzerns Rail Cargo Austria

Überblick	2010	2009	Veränderung	Veränderung in %
Befördertes Güterverkehrsaufkommen in Mio. Tonnen	132,9	120,3	12,6	10%
Umsatzerlöse in Mio. EUR	2.412,8	2.210,1	202,7	9%
Gesamterträge in Mio. EUR	2.495,2	2.321,4	173,8	7%
Gesamterträge je Mitarbeiter in TEUR	227	203	24	12%

Wesentliche Vergleichsdaten im Transportgeschäft innerhalb des Teilkonzerns Rail Cargo Austria sind die Aufkommensdaten in Tonnen.

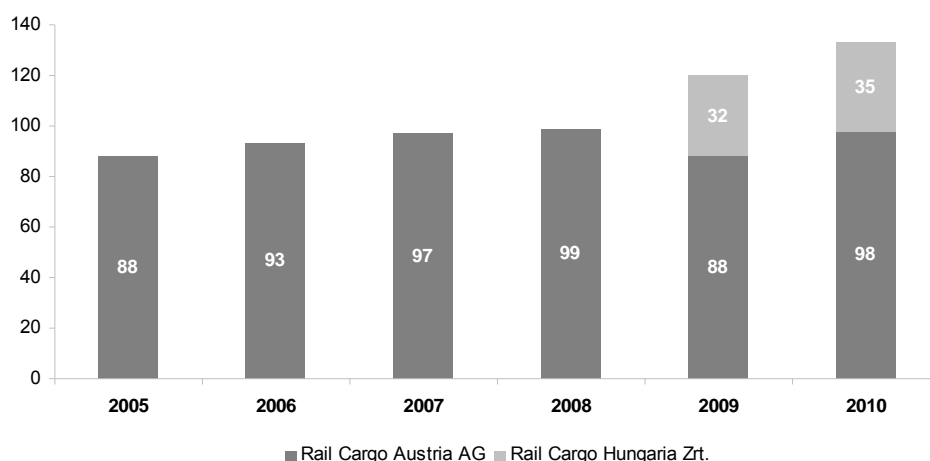
Rail Cargo Austria AG

Aufkommen in Mio. Tonnen	Budget 2010	IST 2010
Cargo & Logistik	61,9	65,9
Intermodal UKV + RoLa	27,0	30,0
Kontraktlogistik	1,5	1,6
Summe	90,4	97,5

Rail Cargo Hungaria Zrt.

Aufkommen in Mio. Tonnen	Budget 2010	IST 2010
Cargo & Logistik	31,2	30,7
Intermodal UKV	3,1	3,8
Intermodal RoLa	0,8	0,9
Summe	35,1	35,4

Beförderte Tonnen (in Mio.)

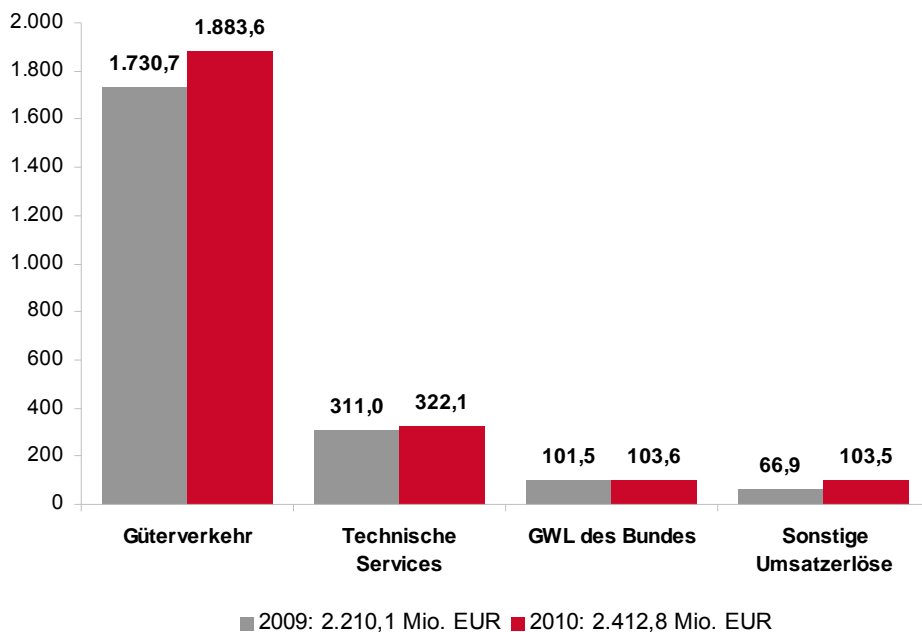


Der Teilkonzern Rail Cargo Austria konnte im Berichtsjahr einen Anstieg des Güterverkehrsaufkommens um rd. 10% auf rd. 132,9 Mio. (Vj: rd. 120,3 Mio.) beförderte Tonnen verzeichnen.

Umsatzerlöse Teilkonzern Rail Cargo Austria

(in Mio EUR)	2010	2009	Veränderung	Veränderung in %
Unkonsolidierte Umsatzerlöse	3.064,2	2.736,7	327,5	12%
<i>davon Ausland</i>	1.136,6	1.034,5	102,1	10%
Erträge aus gemeinwirtschaftlichen Leistungsaufträgen	103,6	101,5	2,1	2%
Abzüglich Innenumsatz des Teilkonzerns	-755,0	-628,1	-126,9	-20%
Umsatzerlöse	2.412,8	2.210,1	202,7	9%
Sonstiger Erträge	82,4	111,3	-28,9	-26%
Gesamterträge	2.495,2	2.321,4	173,8	7%
<i>davon mit übrigem ÖBB-Konzern</i>	<i>414,0</i>	<i>254,5</i>	<i>159,5</i>	<i>63%</i>

In Summe verzeichneten die Umsatzerlöse des Teilkonzerns Rail Cargo Austria einen Anstieg von 9% auf rd. 2.412,8 Mio. EUR (Vj: rd. 2.210,1 Mio. EUR). Der direkten Absatzleistung am Markt sind davon rd. 1.883,6 Mio. EUR oder 78% (Vj: 1.730,7 Mio. EUR oder 78%) zuzuschreiben. Rd. 103,6 Mio. EUR oder 4% der Umsatzerlöse (Vj: rd. 101,5 Mio. EUR oder 5%) entfallen auf die Abgeltung des Bundes für die Erfüllung von gemeinwirtschaftlichen Leistungsaufträgen. Unter dem Posten sonstige Umsatzerlöse werden Erlöse aus Vermietung und Verpachtung in der Höhe von rd. 65,4 Mio. EUR (Vj: rd. 53,1 Mio. EUR) ausgewiesen.

Entwicklung der Umsatzerlöse des Teilkonzerns Rail Cargo Austria (in Mio. EUR)

Bei einem durchschnittlichen Personalstand von 11.002 MitarbeiterInnen (Vj: 11.409 MitarbeiterInnen) errechnet sich ein Gesamtertrag je Mitarbeiter von rd. 227 TEUR (Vj: rd. 203 TEUR). Der Auslandsanteil an den unkonsolidierten Umsatzerlösen beträgt mit rd. 1.136,6 Mio. EUR (Vj: rd. 1.034,5 Mio. EUR) etwa 37% (Vj: 38%). Die im Ausland generierten Umsatzerlöse stiegen damit um rd. 102,1 Mio. EUR oder 10%.

Umsatzentwicklung des Teilkonzerns ÖBB-Infrastruktur

Überblick	2010	2009	Veränderung	Veränderung in %
Zugkilometerleistung in Mio.	148	146	2	1%
Gesamtbruttotonnenkilometer in Mio.	73.863	68.804	5.059	7%
Gesamtverbrauch Bahnstrom in GWh	2.044	1.926	118	6%
Nutzflächen der Immobilien in Tausend m ²	2.719	2.667	52	2%
Umsatzerlöse in Mio. EUR	2.154,9	2.074,7	80,2	4%
Gesamterträge in Mio. EUR	2.890,6	2.724,2	166,4	6%
Gesamterträge je Mitarbeiter in TEUR	158	152	6	4%

Als wichtiger Indikator zur Beurteilung der operativen Leistungserbringung des Teilkonzerns ÖBB-Infrastruktur dient die Entwicklung der Zugkilometerleistung (Zkm). Im Vergleich zum Vorjahr stieg das Leistungsvolumen insgesamt um 1% auf rd. 148 Mio. Zkm (Vj: rd. 146 Mio. Zkm).

Entwicklung der Zugkilometer nach Verkehrsart in Mio.

	2010	2009	Veränderung	Veränderung in %
Reiseverkehr	96	96	0	0%
<i>davon ÖBB-Konzern</i>	95	95	0	0%
Güterverkehr	44	42	2	5%
<i>davon ÖBB-Konzern</i>	40	38	2	5%
Dienst- und Lokzüge	8	8	0	0%
<i>davon ÖBB-Konzern</i>	7	8	-1	-13%
Gesamt	148	146	2	1%

Einen weiteren Indikator zur Beurteilung des Geschäftsverlaufs bildet die Entwicklung der Gesamtbruttotonnenkilometer (GBTkm), die im Geschäftsjahr 2010 um rd. 5.059 Mio. GBTkm gestiegen ist. Während im Geschäftsjahr 2009 rd. 4,9 Mio. GBTkm oder 7% der Gesamtmenge auf externe Eisenbahnverkehrsunternehmen entfielen, belief sich dieser Wert für 2010 auf rd. 5,7 Mio. GBTkm, was 8% der Gesamtmenge entspricht.

Entwicklung der Bruttotonnenkilometer nach Verkehrsart in Mio.

	2010	2009	Veränderung	Veränderung in %
Reiseverkehr	27.605	27.239	366	1%
<i>davon ÖBB-Konzern</i>	27.383	27.028	355	1%
Güterverkehr	45.120	40.436	4.684	12%
<i>davon ÖBB-Konzern</i>	39.722	35.850	3.872	11%
Dienst- und Lokzüge	1.138	1.129	9	1%
<i>davon ÖBB-Konzern</i>	1.041	1.049	-8	-1%
Gesamt	73.863	68.804	5.059	7%

Weitere wesentliche Leistungsindikatoren für die erzielten Umsätze sind die selbstproduzierten Kilowattstunden im Strombereich in Höhe von 699 GWh (Vj: 702 GWh) sowie die vermieteten Flächen der Immobilien. Die Grundfläche von Gebäuden beträgt wie im Vorjahr rd. 2,7 Mio. m² Fläche. Von diesen rd. 2,7 Mio. m² ist nicht ganz ein Drittel extern vermietet. Der Rest wird konzernintern vermietet oder vom ÖBB-Infrastruktur-Konzern selbst genutzt.

Der Strombereich entwickelte sich wie folgt:

Bahnstrom in GWh	2010	2009	Veränderung	Veränderung in %
Selbstproduzierter Bahnstrom in GWh	699	702	-3	0%
Zugekaufter Bahnstrom in GWh	1.345	1.224	121	10%
Gesamtverbrauch Bahnstrom in GWh	2.044	1.926	118	6%

Die vermieteten Flächen entwickelten sich wie folgt:

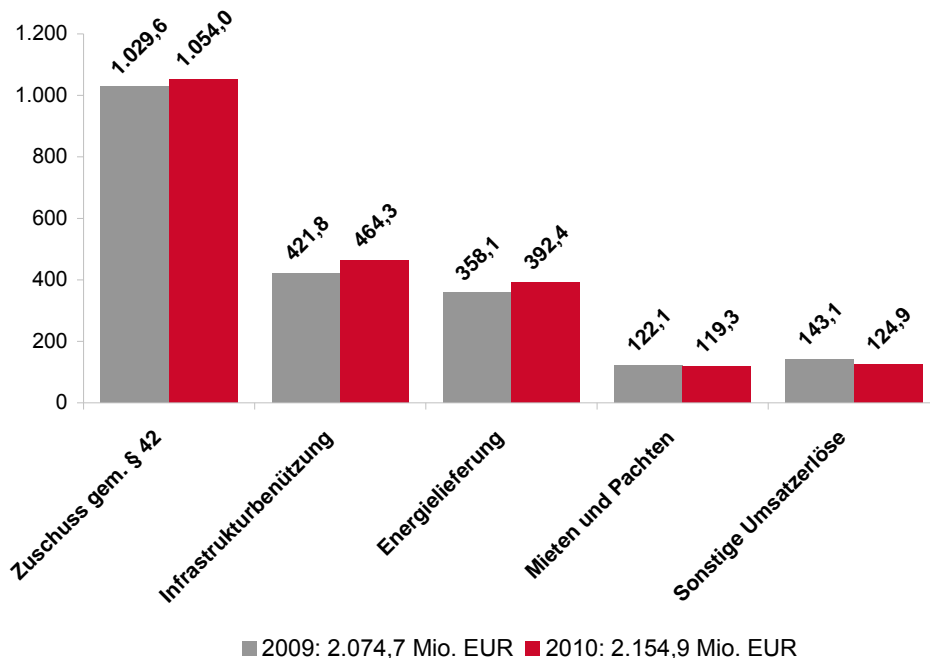
Nutzflächen der Immobilien in Tausend m²	2010	2009	Veränderung	Veränderung in %
Konzernexterne Nutzung	826	649	177	27%
Nutzung durch andere ÖBB-Konzerngesellschaften	382	334	48	14%
Nutzung durch Teilkonzern ÖBB-Infrastruktur	490	601	-111	-18%
Allgemeinflächen und Leerstand	1.021	1.083	-62	-6%
Gesamtbestand	2.719	2.667	52	2%

**Umsatzerlöse Teilkonzern ÖBB-Infrastruktur
in Mio. EUR**

	2010	2009	Veränderung	Veränderung in %
Unkonsolidierte Umsatzerlöse	2.497,1	2.216,6	280,5	13%
Abzüglich Innenumsatz des Teilkonzerns	-342,2	-141,9	-200,3	<-100%
Umsatzerlöse	2.154,9	2.074,7	80,2	4%
Sonstige Erträge	735,7	649,5	86,2	13%
Gesamterträge	2.890,6	2.724,2	166,4	6%
<i>davon mit übrigem ÖBB-Konzern</i>	<i>793,6</i>	<i>802,8</i>	<i>-9,2</i>	<i>-1%</i>

Wie oben angeführt, erreichten die Umsatzerlöse des Teilkonzerns rd. 2.154,9 Mio. EUR (Vj: rd. 2.074,7 Mio. EUR), wovon rd. 786,8 Mio. EUR (Vj: rd. 786,7 Mio. EUR) auf Gesellschaften anderer Teilkonzerne des ÖBB-Konzerns entfallen.

Entwicklung der Teilkonzernumsatzerlöse (in Mio. EUR)



Der Umsatz je Mitarbeiter beträgt bei durchschnittlich 18.333 MitarbeiterInnen (Vj: 17.932 MitarbeiterInnen) rd. 118 TEUR (Vj: rd. 116 TEUR).

Die Umsatzerlöse werden überwiegend in Österreich erzielt. Umsätze hauptsächlich aus Energielieferungen in der Höhe von rd. 75,7 Mio. EUR (Vj: rd. 50,3 Mio. EUR) wurden mit KundInnen aus dem Ausland erwirtschaftet.

B.4. Ertragslage

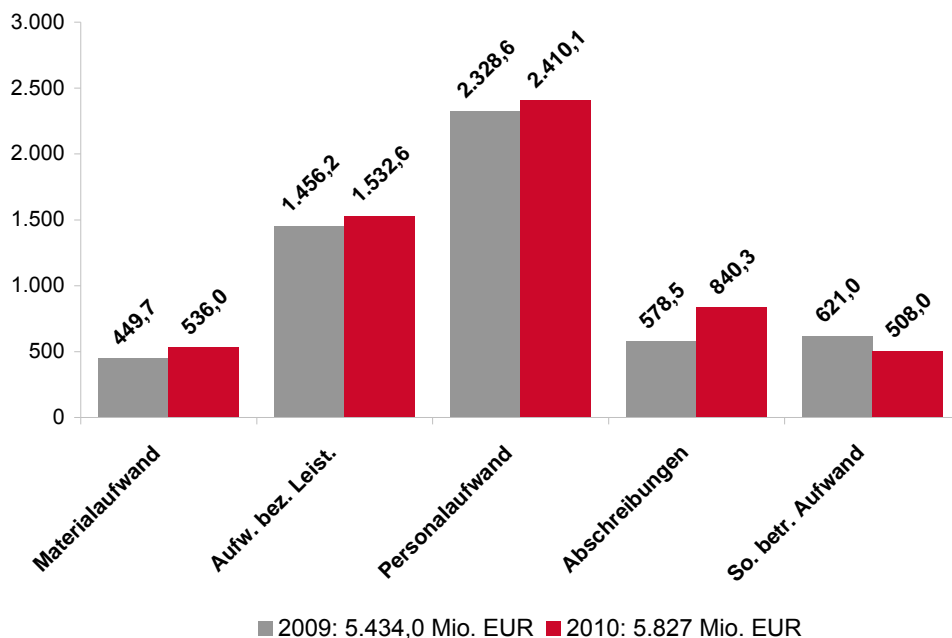
Überblick	2010	2009	Veränderung	Veränderung in %
EBIT in Mio. EUR	254,8	313,6	-58,8	-19%
EBIT-Marge in %	4,2%	5,5%	-1,3%	-24%
EBT in Mio. EUR	-329,8	120,8	-450,6	<-100%
Eigenkapitalrentabilität in %	-22%	7%	-29%	<-100%
Gesamtkapitalrentabilität in %	1,18%	1,59%	-0,41%	-26%

Struktur der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung (in Mio. EUR)	2010	in % der Gesamterträge	2009	in % der Gesamterträge	Veränderung	Veränderung in %
Umsatzerlöse	5.136,1	84%	4.827,8	84%	308,3	6%
Andere aktivierte Eigenleistungen	404,9	7%	472,2	8%	-67,3	-14%
Sonstige Umsatzerlöse und Veränderung des Bestandes	540,8	9%	447,6	8%	93,2	21%
Gesamterträge	6.081,8	100%	5.747,6	100%	334,2	6%
Materialaufwand	536,0	9%	449,7	8%	86,3	19%
Aufwendungen für bezogene Leistungen	1.532,6	25%	1.456,2	25%	76,4	5%
Personalaufwand	2.410,1	40%	2.328,6	41%	81,5	3%
Abschreibungen (inkl. Wertminderungen)	840,3	14%	578,5	10%	261,8	45%
Sonstiger betrieblicher Aufwand	508,0	8%	621,0	11%	-113,0	-18%
Gesamtaufwand	5.827,0	96%	5.434,0	95%	393,0	7%
EBIT	254,8	4%	313,6	5%	-58,8	-19%
Finanzergebnis	-584,6	-10%	-192,8	-3%	-391,8	<100%
EBT	-329,8	-5%	120,8	2%	-450,6	<100%

Mit rd. 6.081,8 Mio. EUR (Vj: rd. 5.747,6 Mio. EUR) waren die Gesamterträge um 6% höher als im Vorjahr, wodurch sich bei durchschnittlich 45.352 MitarbeiterInnen (Vj: 45.973 MitarbeiterInnen) die Kennzahl Gesamtertrag je Mitarbeiter auf rd. 134 TEUR (Vj: rd. 125 TEUR) verbesserte. Das EBIT des ÖBB-Konzerns sank im Berichtsjahr um 19% auf rd. 254,8 Mio. EUR (Vj: rd. 313,6 Mio. EUR). Damit einhergehend verschlechterte sich die EBIT-Marge⁸ von 5,5% des Vorjahres auf 4,2%. Das negative Finanzergebnis stieg aufgrund des Sondereffekts von ertragswirksamen Zeitwertänderungen des Portfolio Credit Default Swap/ Collateralized Debt Obligation im Jahr 2009 von rd. -192,8 Mio. EUR auf rd. -584,6 Mio. EUR an. Damit einhergehend wird nach einem positiven Ergebnis von rd. 120,8 Mio. EUR im Vorjahr ein negatives EBT von rd. 329,8 Mio. EUR ausgewiesen.

⁸ EBIT-Marge: EBIT/ Gesamterträge

Entwicklung der betrieblichen Aufwendungen (in Mio. EUR)



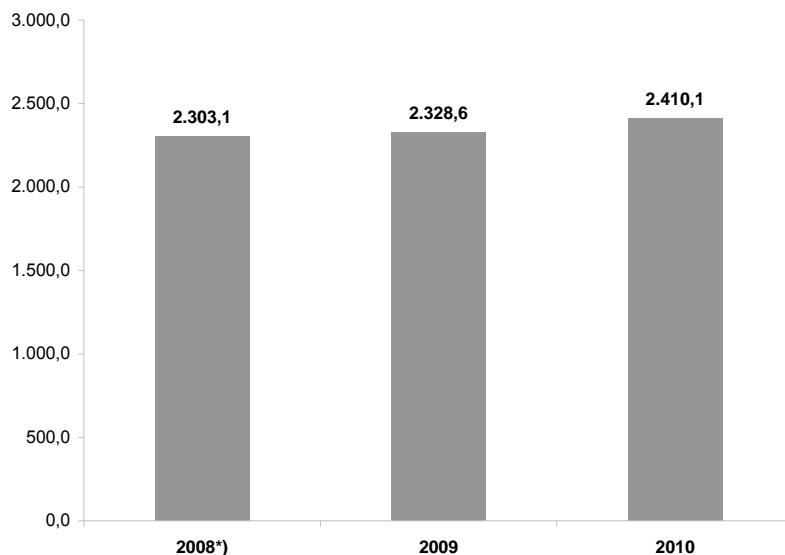
Die Gesamtaufwendungen stiegen im Geschäftsjahr 2010 um rd. 393,0 Mio. EUR auf rd. 5.827,0 Mio. EUR (Vj: rd. 5.434,0 Mio. EUR) an.

Die Personalaufwendungen stiegen im Vergleich zum Vorjahr um rd. 3% auf rd. 2.410,1 Mio. EUR (Vj: rd. 2.328,6 Mio. EUR) und bilden unverändert die größte Aufwandskategorie. Der durchschnittliche Personalaufwand pro Mitarbeiter beläuft sich auf rd. 53 TEUR (Vj: rd. 51 TEUR). Die Personalintensität⁹ – sie misst den Anteil der Personalaufwendungen an den Gesamterträgen – sank auf 40% (Vj: 41%).

Die Materialaufwendungen verzeichneten einen Anstieg auf rd. 536,0 Mio. EUR (Vj: rd. 449,7 Mio. EUR). In diesem Posten enthalten sind Aufwendungen für extern bezogenen Traktionsstrom von rd. 272,9 Mio. EUR (Vj: rd. 219,4 Mio. EUR) sowie Aufwendungen für flüssige Treibstoffe in der Höhe von rd. 84,7 Mio. EUR (Vj: rd. 79,8 Mio. EUR).

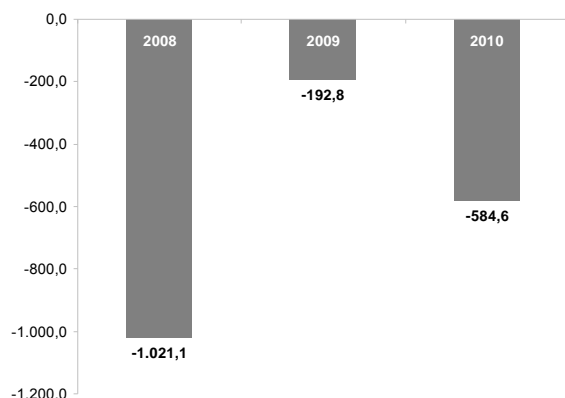
Mit rd. 1.532,6 Mio. EUR (Vj: rd. 1.456,2 Mio. EUR) bilden die Aufwendungen für bezogene Leistungen die zweitgrößte Aufwandskategorie. In diesem Posten sind vorwiegend Entgeltzahlungen für Fahrzeugmieten, Transportleistungen und Infrastrukturbenützung an Drittbahnen enthalten. Ebenfalls unter diesem Posten ausgewiesen werden sonstige bezogene Leistungen, die sich vorwiegend aus nicht aktivierungsfähigen Lieferungen und Leistungen im Zusammenhang mit Reparaturen, Instandhaltungen, Reinigungen und sonstigen Leistungen im Speditionsbereich zusammensetzen. Der Anteil der Summe aus Aufwendungen für Material und für bezogene Leistungen an den Gesamterträgen stieg im Geschäftsjahr 2010 von 33% auf 34% an. Die Abschreibungsaufwendungen stiegen im Wesentlichen aufgrund eines Wertminderungsbedarfs des Anlagevermögens um rd. 261,8 Mio. EUR auf rd. 840,3 Mio. EUR (Vj: rd. 578,5 Mio. EUR) an.

⁹ Personalintensität: Personalaufwand/ Gesamterträge

Entwicklung des Personalaufwands (in Mio. EUR)

Trotz eines Rückganges des durchschnittlichen Personalstandes um rd. 1% auf 45.352 MitarbeiterInnen verzeichneten die Personalaufwendungen gegenüber dem Vorjahr einen Anstieg um 3% auf rd. 2.410,1 Mio. EUR (Vj: rd. 2.328,6 Mio. EUR). Nähere Angaben zur Personalstruktur und Entwicklung der Mitarbeiteranzahl finden sich im Lagebericht im Kapitel C. Personalbericht.

Unter den sonstigen betrieblichen Aufwendungen bildet der Aufwand für Betriebskosten mit rd. 133,2 Mio. EUR (Vj: rd. 106,2 Mio. EUR) die größte Kategorie. Ein Rückgang konnte bei den Steuern und Abgaben (-11% auf rd. 42,1 Mio. EUR) erzielt werden. Ein Anstieg musste hingegen unter anderem bei den Betriebskosten (+25% auf rd. 133,2 Mio. EUR), beim Miet-, Pacht-, Lizenz- und Leasingaufwand (+9% auf rd. 40,7 Mio. EUR), bei den Aufwendungen für Informationstechnologie und Büroerfordernisse (+7% auf rd. 33,1 Mio. EUR), bei den Marketing- und Repräsentationsaufwendungen (+2% auf rd. 24,2 Mio. EUR) sowie bei den Provisionen (+8% auf rd. 12,5 Mio. EUR) und beim sonstigen übrigen Aufwand (+27% auf rd. 222,2 Mio. EUR) verzeichnet werden. In Summe sanken die sonstigen betrieblichen Aufwendungen jedoch um rd. 113,1 Mio. EUR oder 18% auf rd. 508,0 Mio. EUR (Vj: rd. 621,0 Mio. EUR).

Entwicklung des Finanzergebnisses (in Mio. EUR)

Für das Geschäftsjahr 2010 weist der ÖBB-Konzern ein negatives Finanzergebnis in der Höhe von rd. -584,6 Mio. EUR (Vj: rd. -192,8 Mio. EUR) aus. Das EBT sank damit einhergehend von rd. 120,8 Mio. EUR des Vorjahres auf rd. -329,8 Mio. EUR. Die Eigenkapitalrentabilität¹⁰ sank auf <-100% (Vj: 7%).

¹⁰ Eigenkapitalrentabilität: EBT/ Eigenkapital

Ertragslage des Teilkonzerns ÖBB-Personenverkehr

Aufgrund des Verkaufs von 2% der Anteile an der ÖBB-Produktion Gesellschaft mbH per 31.12.2009 ist der Anteil an diesem Unternehmen zu diesem Zeitpunkt auf 49% gesunken, und das Unternehmen ist aus dem Kreis der vollkonsolidierten Unternehmen ausgeschieden. Da die Anteile nicht zum Jahresbeginn sondern zum Jahresende verkauft wurden, wird die Gewinn-und-Verlust-Rechnung der ÖBB-Produktion Gesellschaft mbH zwar im Jahr 2009 jedoch nicht im Jahr 2010 in die Konzerngewinn-und-Verlustrechnung aufgenommen. Dadurch sind die Vorjahreszahlen der Konzerngewinn-und-Verlustrechnung sowie die „Davon-Vermerke“ nur bedingt mit den Werten des aktuellen Berichtsjahres vergleichbar.

Überblick	2010	2009	Veränderung	Veränderung in %
Umsatzerlöse in Mio. EUR	1.719,5	2.068,9	-349,4	-17%
Gesamterträge in Mio. EUR	1.747,3	2.140,4	-393,1	-18%
Gesamtaufwand in Mio. EUR	-1.714,2	-2.076,4	362,2	17%
EBIT in Mio. EUR	33,1	64,0	-30,9	-48%
EBIT-Marge in %	2%	3%	-1%	-33%
Finanzergebnis in Mio. EUR	-46,1	103,0	-149,1	<-100%
EBT in Mio. EUR	-13,0	167,0	-180,0	<-100%
Eigenkapitalrentabilität in %	-3%	19%	-22%	<-100%

Der Teilkonzern ÖBB-Personenverkehr musste im Berichtsjahr einen Rückgang der Umsatzerlöse um 17% auf rd. 1.719,5 Mio. EUR (Vj: rd. 2.068,96 Mio. EUR) verzeichnen. Der Materialaufwand verzeichnete einen Rückgang um 59% auf rd. 122,3 Mio. EUR (Vj: rd. 296,9 Mio. EUR). Nach einem positiven Ergebnis in der Höhe von rd. 64,0 Mio. EUR im Vorjahr weist der ÖBB-Konzern für das Geschäftsjahr 2010 ein EBIT von rd. 33,1 Mio. EUR aus. Beim Finanzergebnis musste ein Rückgang auf rd. -46,1 Mio. EUR (Vj: rd. 103,0 Mio. EUR) verzeichnet werden. Der Teilkonzern weist für das Geschäftsjahr 2010 ein negatives EBT von rd. 13,0 Mio. EUR (Vj: rd. 167,0 Mio. EUR) und eine Eigenkapitalrentabilität von -3% (Vj: 19%) aus. Die EBIT-Marge sank von 3% im Vorjahr auf einen Wert von 2%.

Der Personalaufwand des Teilkonzerns konnte im Geschäftsjahr 2010 mit rd. 384,0 Mio. EUR gegenüber dem Vorjahr (Vj: rd. 753,0 Mio. EUR) um rd. 369,0 Mio. EUR oder 49% gesenkt werden. Der durchschnittliche Personalaufwand pro Mitarbeiter konnte mit rd. 51 TEUR (Vj: rd. 54 TEUR) gesenkt werden. Der Anteil des Personalaufwands an den Gesamterträgen konnte mit rd. 22% (Vj: 36%) gesenkt werden. Im Materialaufwand von rd. 122,3 Mio. EUR (Vj: rd. 296,9 Mio. EUR) sind unter anderem Aufwendungen für Traktionsstrom in der Höhe von rd. 43,8 Mio. EUR (Vj: rd. 205,0 Mio. EUR) sowie rd. 47,4 Mio. EUR (Vj: rd. 79,9 Mio. EUR) für flüssige Treibstoffe enthalten. Die bezogenen Leistungen erhöhten sich im Vorjahresvergleich um 39% auf rd. 946,7 Mio. EUR (Vj: rd. 682,0 Mio. EUR). In diesem Posten sind Entgelte für Fahrzeugmieten in der Höhe von rd. 33,0 Mio. EUR (Vj: rd. 53,8 Mio. EUR), Transportleistungen mit rd. 438,1 Mio. EUR (Vj: rd. 97,8 Mio. EUR) und Infrastrukturbenutzungsentgelte an Drittbahnen im Ausmaß von rd. 254,5 Mio. EUR (Vj: rd. 249,5 Mio. EUR) erfasst. Der Anteil der Summe aus Aufwendungen für Material und für bezogene Leistungen an den Gesamterträgen machte 61% (Vj: 47%) aus.

Ertragslage des Teilkonzerns Rail Cargo Austria

Überblick	2010	2009	Veränderung	Veränderung in %
Umsatzerlöse in Mio. EUR	2.412,8	2.210,1	202,7	9%
Gesamterträge in Mio. EUR	2.495,2	2.321,4	173,8	7%
Gesamtaufwand in Mio. EUR	-2.774,6	-2.423,2	-351,4	-15%
EBIT in Mio. EUR	-279,4	-101,8	-177,6	<-100%
EBIT-Marge in %	-11%	-4%	-7%	<-100%
Finanzergebnis in Mio. EUR	-73,8	24,3	-98,1	<-100%
EBT Mio. EUR	-353,2	-77,5	-275,7	<-100%
Eigenkapitalrentabilität in %	<-100%	-21%	<-100%	<-100%

Der Teilkonzern Rail Cargo Austria musste im Berichtsjahr einen Rückgang des EBIT um rd. 177,6 Mio. EUR auf rd. -279,4 Mio. EUR (Vj: rd. -101,8 Mio. EUR) verzeichnen. Bei einem Anstieg der Gesamterträge um 7% auf rd. 2.495,2 Mio. EUR (Vj: rd. 2.321,4 Mio. EUR) errechnet sich eine EBIT-Marge von rd. -11% nach rd. -4% im Vorjahr. Das Finanzergebnis verzeichnete einen Rückgang von rd. 24,3 Mio. EUR des Vorjahres auf rd. -73,8 Mio. EUR, was im Wesentlichen auf die Auflösung einer Risikovorsorge für Portfolio Credit Default Swap Debt Obligations in Höhe von rd. 51,3 Mio. EUR im Vorjahr zurückzuführen ist. Damit einhergehend wird für 2010 ein EBT in Höhe von rd. -353,2 Mio. EUR (Vj: rd. -77,5 Mio. EUR) und eine negative Eigenkapitalrentabilität von <-100% (Vj: rd. -21%) ausgewiesen. Auch im Geschäftsjahr 2010 konnten die Effekte aus der Krise nicht bewältigt werden. Das operative Ergebnis blieb daher auf Vorjahresniveau. Zusätzlich ergab sich eine Verschlechterung des EBTs im Wesentlichen auf Grund von Wertminderungen aus dem Test der Werthaltigkeit des Anlagevermögens in Höhe von rd. 193,7 Mio. EUR, aus der Bildung einer Restrukturierungsrückstellung für beschlossene Maßnahmen im Personalbereich in der Rail Cargo Hungaria Zrt. in Höhe von rd. 30,4 Mio. EUR und aus einer Wertberichtigung im Zusammenhang mit Cross Border Leasing Transaktionen in der ÖBB-Produktion GmbH in Höhe von rd. 12,8 Mio. EUR.

Die Gesamtaufwendungen des Teilkonzerns Rail Cargo Austria waren mit rd. 2.774,6 Mio. EUR (Vj: rd. 2.423,2 Mio. EUR) um 15% niedriger als im Vorjahr. Die größte Aufwandskategorie bilden die Aufwendungen für bezogene Leistungen, die im Berichtsjahr um 8% auf rd. 1.690,8 Mio. EUR (Vj: rd. 1.566,5 Mio. EUR) gestiegen sind. In diesem Posten enthalten sind Aufwendungen für Transportleistungen, für Infrastrukturbenützung inklusive Gemeinschaftsdienst und Personalanmietung, Mieten für Schienen- und Straßenfahrzeuge und sonstige Leistungen. Der Personalaufwand stieg im Berichtsjahr auf rd. 463,7 Mio. EUR (Vj: 431,6 Mio. EUR) an. Bei einem gesunkenen durchschnittlichen Personalstand stieg der durchschnittliche Personalaufwand pro Mitarbeiter von rd. 38 TEUR des Vorjahres auf rd. 42 TEUR an. Der Anteil des Personalaufwands an den Gesamterträgen betrug wie im Vorjahr 19%. Die Summe der Aufwendungen für Material und für bezogene Leistungen entspricht 75% (Vj: 73%) der Gesamterträge.

Ertragslage des Teilkonzerns ÖBB-Infrastruktur

Überblick	2010	2009	Veränderung	Veränderung in %
Umsatzerlöse in Mio. EUR	2.154,9	2.074,7	80,2	4%
Gesamterträge in Mio. EUR	2.890,6	2.724,2	166,4	6%
Gesamtaufwand in Mio. EUR	-2.394,1	-2.366,5	-27,6	-1%
EBIT in Mio. EUR	496,5	357,7	138,8	39%
EBIT-Marge in %	17%	13%	4%	31%
Finanzergebnis in Mio. EUR	-485,6	-334,8	-150,8	-45%
EBT in Mio. EUR	10,9	22,9	-12,0	-52%
Eigenkapitalrentabilität in %	1%	2%	-1%	-50%

Die Gesamterträge des Teilkonzerns ÖBB-Infrastruktur beliefen sich im Berichtsjahr auf rd. 2.890,6 Mio. EUR (Vj: rd. 2.724,2 Mio. EUR), je Mitarbeiter bedeutet das bei einem durchschnittlichen Mitarbeiterstand von 18.333 MitarbeiterInnen (Vj: 17.932 MitarbeiterInnen) einen Betrag von rd. 158 TEUR (Vj: rd. 152 TEUR). Dies entspricht einer Steigerung der Gesamterträge um rd. 166,4 Mio. EUR oder 6% gegenüber dem Jahr 2009. Diese resultiert einerseits aus einer Erhöhung des Bundeszuschusses gemäß § 42 Bundesbahngesetz und andererseits aus einer Erhöhung des Infrastrukturbenützungsentgeltes infolge des Anstiegs der Zug- und Bruttotonnenkilometer und Preise. Weiters konnte eine Erhöhung des Umsatzes aus Energielieferungen infolge gestiegener Strompreise und Absatzmengen an externe Eisenbahnverkehrsunternehmen sowie Industrieunternehmen verzeichnet werden.

Der Teilkonzern ÖBB-Infrastruktur erzielte 2010 ein EBIT von rd. 496,5 Mio. EUR (Vj: rd. 357,7 Mio. EUR) mit einer EBIT-Marge¹¹ von 17% (Vj: 13%).

Im Teilkonzern ÖBB-Infrastruktur wurde im Berichtsjahr ein negatives Finanzergebnis von rd. 485,6 Mio. EUR (Vj: rd. -334,8 Mio. EUR) erzielt. Das EBT 2010 betrug rd. 10,9 Mio. EUR (Vj: rd. 22,9 Mio. EUR).

Die Gesamtaufwendungen des Teilkonzerns verzeichneten 2010 einen Anstieg von 1% auf rd. 2.394,1 Mio. EUR (Vj: rd. 2.366,5 Mio. EUR). Den größten Aufwandsposten 2010 bildet der Personalaufwand, der um 7% auf rd. 1.093,6 Mio. EUR anstieg (Vj: rd. 1.023,6 Mio. EUR). Der durchschnittliche Personalaufwand pro Mitarbeiter stieg damit von rd. 57 TEUR auf rd. 60 TEUR. Der Anstieg resultiert im Wesentlichen aus Einmaleffekten im Zusammenhang mit Verbindlichkeiten gegenüber dem BMF aus dem Pflegegeld für die Jahre 1993 bis 2009. Daraus errechnet sich wie im Vorjahr ein Anteil der Personalaufwendungen an den Gesamterträgen des Teilkonzerns von 38%. Den zweitgrößten Aufwandsposten bilden aufgrund der operativen Zuständigkeit des Teilkonzerns die Abschreibungen. Aufgrund der verstärkten Investitionstätigkeit in den Vorjahren verzeichnete dieser Posten im Berichtsjahr einen Anstieg von 12% auf rd. 452,7 Mio. EUR (Vj: rd. 404,2 Mio. EUR). Auf Materialaufwendungen und Aufwendungen für bezogene Leistungen entfallen 20% (Vj: 21%) der Gesamterträge.

⁹⁾ angepasste Vergleichswerte nach Restatement

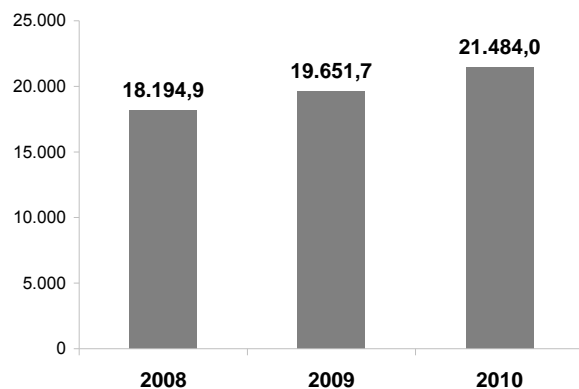
¹¹ EBIT-Marge: EBIT/ Gesamterträge

B.5. Vermögens- und Finanzlage

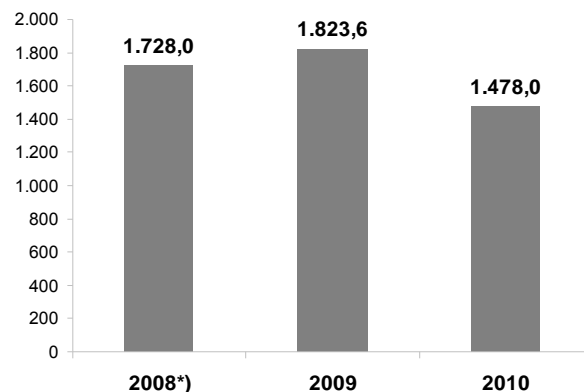
Überblick	2010	2009	Veränderung	Veränderung in %
Bilanzsumme in Mio. EUR	21.484,0	19.651,7	1.832,3	9%
Sachanlagenintensität in %	85%	85%	0%	0%
Sachanlagendeckungsgrad in %	8%	11%	-3%	-27%
Sachanlagendeckungsgrad II in %	99%	97%	2%	2%
Working Capital in Mio. EUR	-75,5	-88,8	13,3	15%
Eigenkapitalquote in %	7%	9%	-2%	-22%
Zahlungswirksame Veränderung der Fondsmittel in Mio. EUR	96,8	-366,3	463,1	>100%

Struktur der Konzern-Bilanz (in Mio. EUR)	31.12.2008	31.12.2009	Struktur 2009	31.12.2010	Struktur 2010	Veränderung von 2009 auf 2010
Langfristige Vermögenswerte	16.594,0	18.439,1	94%	20.057,6	93%	1.618,5
Kurzfristige Vermögenswerte	1.600,9	1.212,6	6%	1.426,4	7%	213,8
Bilanzsumme	18.194,9	19.651,7	100%	21.484,0	100%	1.832,3
Eigenkapital	1.728,0 *)	1.823,6	9%	1.478,0	7%	-345,6
Langfristiges Fremdkapital	13.799,6 *)	14.349,6	73%	16.558,6	77%	2.209,0
Kurzfristiges Fremdkapital	2.667,3	3.478,5	18%	3.447,4	16%	-31,1

Entwicklung der Bilanzsumme (in Mio. EUR)



Entwicklung des Eigenkapitals (in Mio. EUR)



Vorwiegend bedingt durch die Investitionen in das Sachanlagevermögen erhöhte sich im Berichtsjahr die Bilanzsumme des ÖBB-Konzerns um 9% auf rd. 21.484,0 Mio. EUR (Vj: rd. 19.651,7 Mio. EUR). Der Anteil des Sachanlagevermögens am Gesamtvermögen (Sachanlagenintensität¹²) betrug zum Bilanzstichtag wie im Vorjahr 85%. Finanziert wurden diese Investitionen vorwiegend durch die Aufnahme von Fremdkapital in Form von Anleihenemissionen. Der Sachanlagendeckungsgrad¹³ betrug per 31.12.2010 8% (Vj: 11%). Unter Berücksichtigung des langfristigen Fremdkapitals errechnet sich ein Sachanlagendeckungsgrad II¹⁴ von 99% (Vj: 97%).

Das Working Capital¹⁵ beläuft sich auf rd. -75,5 Mio. EUR (Vj: rd. -88,8 Mio. EUR).

Der ÖBB-Konzern weist per 31.12.2010 eine Eigenkapitalquote¹⁶ von 7% (Vj: 9%) aus. Auf der Passivseite ist der Anstieg der Bilanzsumme vorwiegend auf Neuemissionen von Anleihen zurückzuführen.

¹² Sachanlagenintensität: Sachanlagevermögen/ Gesamtvermögen

¹³ Sachanlagendeckungsgrad: Eigenkapital*100/ Sachanlagevermögen

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

¹⁵ Working Capital: Vorräte + Ford. aus Lieferungen u. Leistungen + geleistete Anzahlungen auf Anlagevermögen – Verb. aus Lieferungen u. Leistungen – geleistete Anzahlungen auf Bestellungen

¹⁶ Eigenkapitalquote: Eigenkapital/ Gesamtkapital

Erläuterungen zur Konzern-Geldflussrechnung

Der Free Cash Flow¹⁷ belief sich im Berichtsjahr auf rd. -1.857,8 Mio. EUR (Vj: rd. -2.753,5 Mio. EUR). Die zahlungswirksame Veränderung der Fondsmittel veränderte sich von rd. -366,2 Mio. EUR auf rd. 96,8 Mio. EUR.

Auszug aus der Konzern-Geldflussrechnung (in Mio. EUR)

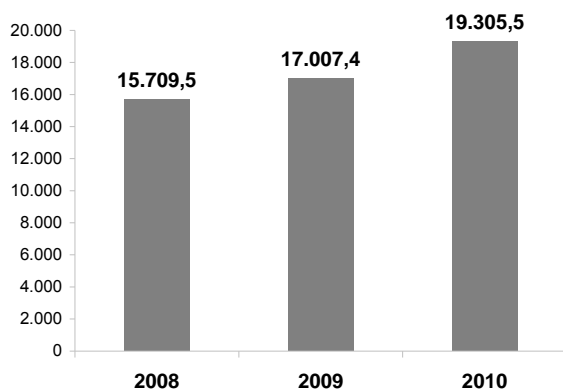
	31.12.2010	31.12.2009	Veränderung
Geldfluss aus der betrieblichen Tätigkeit	463,7	379,7	84,0
Geldfluss aus der Investitionstätigkeit	-2.321,5	-3.133,2	811,7
Free Cash Flow	-1.857,8	-2.753,5	895,7
Geldfluss aus der Finanzierungstätigkeit	1.954,6	2.387,3	-432,7
Zahlungswirksame Veränderung der Fondsmittel	96,8	-366,2	463,0

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

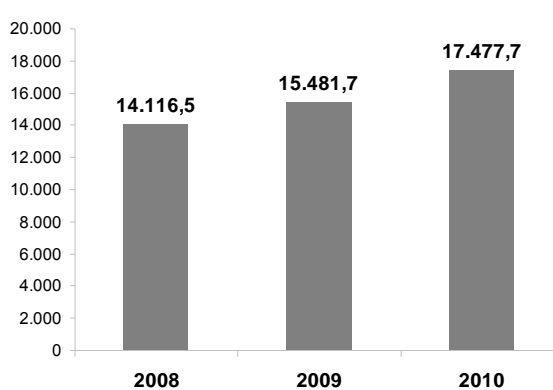
Verbindlichkeiten

Die Fremdfinanzierung des ÖBB-Konzerns erfolgt hauptsächlich über Anleihen. Diese Anleihen werden von der ÖBB-Infrastruktur AG in Höhe von rd. 10.696,1 Mio. EUR bilanziert (Vj: rd. 8.982,0 Mio. EUR von der ÖBB-Infrastruktur AG und rd. 199,9 Mio. EUR von der ÖBB-Personenverkehr AG).

Verbindlichkeiten (in Mio. EUR)



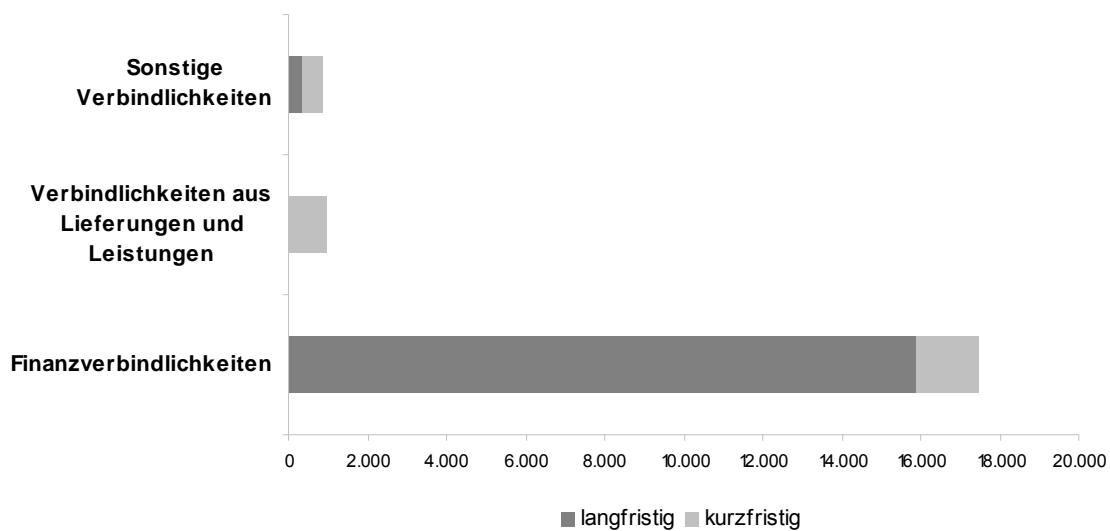
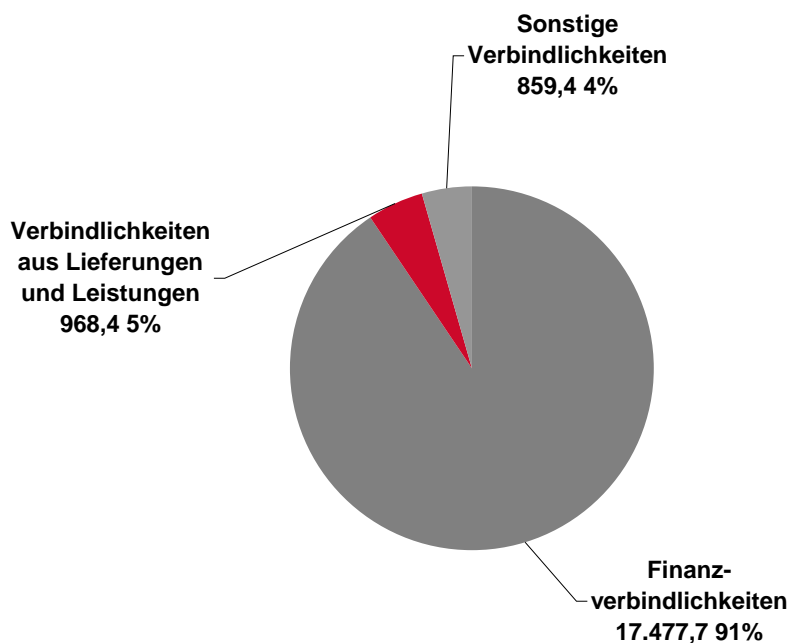
Finanzverbindlichkeiten (in Mio. EUR)



Unter den Finanzverbindlichkeiten des ÖBB-Konzerns werden alle Verbindlichkeiten aus Anleihen sowie Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten und der EUROFIMA (Europäische Gesellschaft für die Finanzierung von rollendem Material) summiert. In Summe stiegen die Finanzverbindlichkeiten im Berichtsjahr um 13% oder 1.996,0 Mio. EUR auf rd. 17.477,7 Mio. EUR (Vj: rd. 15.481,7 Mio. EUR) an.

¹⁷ Cash Flow aus der betrieblichen Tätigkeit + Cash Flow aus der Investitionstätigkeit

Zusammensetzung und Restlaufzeiten der Verbindlichkeiten per 31.12.2010 (in Mio. EUR)



Vermögens- und Finanzlage des Teilkonzerns ÖBB-Personenverkehr

Überblick	2010	2009	Veränderung	Veränderung in %
Bilanzsumme in Mio. EUR	2.971,7	2.894,7	77,0	3%
Sachanlagenintensität in %	62%	61%	1%	2%
Sachanlagendeckungsgrad in %	27%	29%	-2%	-7%
Sachanlagendeckungsgrad II in %	125%	106%	19%	18%
Eigenkapitalquote in %	17%	18%	-1%	-6%

Struktur der Konzern-Bilanz (in Mio. EUR)	31.12.2008	31.12.2009	Struktur 2009	31.12.2010	Struktur 2010	Veränderung von 2009 auf 2010
Langfristige Vermögenswerte	3.763,0 *)	2.601,4	90%	2.579,0	87%	-22,4
Kurzfristige Vermögenswerte	542,8	293,3	10%	392,7	13%	99,4
Bilanzsumme	4.305,8	2.894,7	100%	2.971,7	100%	77,0
Eigenkapital	560,1 *)	506,8	18%	492,6	17%	-14,2
Langfristiges Fremdkapital	3.134,7 *)	1.373,0	47%	1.791,6	60%	418,6
Kurzfristiges Fremdkapital	611,0	1.014,9	35%	687,5	23%	-327,4

Die Bilanzsumme des Teilkonzerns ÖBB-Personenverkehr stieg im Berichtsjahr um rd. 77,0 Mio. EUR oder 3% auf rd. 2.971,7 Mio. EUR (Vj: rd. 2.894,7 Mio. EUR). Der Anteil des Sachanlagevermögens am Gesamtvermögen (Sachanlagenintensität) betrug zum Bilanzstichtag 62% (Vj: 61%). Der Sachanlagendeckungsgrad lag zu diesem Zeitpunkt bei 27% (Vj: 29%), der Sachanlagendeckungsgrad II bei 125% (Vj: 106%). Das Working Capital belief sich auf rd. 146,8 Mio. EUR (Vj: rd. 72,3 Mio. EUR). Nach einem Rückgang des Eigenkapitals um rd. 14,2 Mio. EUR auf rd. 492,6 Mio. EUR (Vj: rd. 506,8 Mio. EUR) errechnet sich eine Eigenkapitalquote zum 31.12.2010 von rd. 17% (Vj: 18%).

Die Verbindlichkeiten des Teilkonzerns ÖBB-Personenverkehr verzeichneten in Summe einen Anstieg von 4% auf rd. 2.352,5 Mio. EUR (Vj: rd. 2.271,3 Mio. EUR). Die Finanzverbindlichkeiten stiegen im Berichtsjahr um rd. 57,9 Mio. EUR oder 3% auf rd. 2.006,5 Mio. EUR (Vj: rd. 1.948,6 Mio. EUR).

Vermögens- und Finanzlage des Teilkonzerns Rail Cargo Austria

Überblick	2010	2009	Veränderung	Veränderung in %
Bilanzsumme in Mio. EUR	2.274,0	2.187,7	86,3	4%
Sachanlagenintensität in %	34%	34%	0%	0%
Sachanlagendeckungsgrad in %	-2%	49%	-51%	<-100%
Working Capital in Mio. EUR	137,0	116,1	20,9	18%
Eigenkapitalquote in %	-1%	17%	-18%	<-100%

Struktur der Konzern-Bilanz (in Mio. EUR)	31.12.2008	31.12.2009	Struktur 2009	31.12.2010	Struktur 2010	Veränderung von 2009 auf 2010
Langfristige Vermögenswerte	1.316,8 *)	1.414,1	65%	1.288,6	57%	-125,5
Kurzfristige Vermögenswerte	853,6	773,6	35%	985,4	43%	211,8
Bilanzsumme	2.170,4	2.187,7	100%	2.274,0	100%	86,3
Eigenkapital	451,6 *)	365,6	17%	-15,7	-1%	-381,3
Langfristiges Fremdkapital	840,6 *)	906,7	41%	1.106,0	49%	199,3
Kurzfristiges Fremdkapital	878,2	915,4	42%	1.183,7	52%	268,3

*) angepasste Vergleichswerte nach Restatement

Die Bilanzsumme des Teilkonzerns Rail Cargo Austria erhöhte sich im Berichtsjahr um rd. 86,3 Mio. EUR oder 4% auf rd. 2.274,0 Mio. EUR (Vj: rd. 2.187,7 Mio. EUR). Der Anteil des Sachanlagevermögens am Gesamtvermögen (Sachanlagenintensität) betrug zum Bilanzstichtag 2010 wie im Vorjahr 34%. Der Sachanlagendeckungsgrad betrug zu diesem Zeitpunkt -2% (Vj: 49%). Das Working Capital belief sich auf rd. 137,0 Mio. EUR (Vj: rd. 116,1 Mio. EUR). Nach einem Rückgang des Eigenkapitals um rd. 381,3 Mio. EUR auf rd. -15,7 Mio. EUR (Vj: rd. 365,6 Mio. EUR) errechnet sich eine Eigenkapitalquote per 31.12.2010 von -1% (Vj: 17%).

Die Verbindlichkeiten des Teilkonzerns stiegen in Summe um rd. 444,4 Mio. EUR oder 27% auf rd. 2.077,9 Mio. EUR (Vj: rd. 1.633,5 Mio. EUR). Die Finanzverbindlichkeiten erhöhten sich auf rd. 1.477,9 Mio. EUR (Vj: rd. 1.195,3 Mio. EUR).

Vermögens- und Finanzlage des Teilkonzerns ÖBB-Infrastruktur

Überblick	2010	2009	Veränderung	Veränderung in %
Bilanzsumme in Mio. EUR	17.756,3	15.901,7	1.854,6	12%
Sachanlagenintensität in %	83%	83%	0%	0%
Sachanlagendeckungsgrad in %	8%	8%	0%	0%
Sachanlagendeckungsgrad II in %	104%	104%	0%	0%
Eigenkapitalquote in %	6%	7%	-1%	-14%

Struktur der Konzern-Bilanz (in Mio. EUR)	31.12.2008**)	31.12.2009	Struktur 2009	31.12.2010	Struktur 2010	Veränderung von 2009 auf 2010
Langfristige Vermögenswerte	13.891,2	15.235,9	96%	16.915,2	95%	1.679,3
Kurzfristige Vermögenswerte	881,6	665,8	4%	841,1	5%	175,3
Bilanzsumme	14.772,8	15.901,7	100%	17.756,3	100%	1.854,6
Eigenkapital	1.085,8	1.096,5	7%	1.133,3	6%	36,8
Langfristiges Fremdkapital	11.758,9	12.643,6	79%	14.170,9	80%	1.527,3
Kurzfristiges Fremdkapital	1.928,1	2.161,6	14%	2.452,1	14%	290,5

Die Bilanzsumme des Teilkonzerns ÖBB-Infrastruktur weist per Jahresende 2010 einen Anstieg von 12% auf rd. 17.756,3 Mio. EUR (Vj: rd. 15.901,7 Mio. EUR) aus. Die Sachanlagenintensität beläuft sich wie im Vorjahr auf 83%. Der Sachanlagendeckungsgrad beträgt zum Bilanzstichtag 2010 wie im Vorjahr 8%. Unter Berücksichtigung des langfristigen Fremdkapitals errechnet sich wie im Vorjahr ein Sachanlagendeckungsgrad II von 104%. Das Working Capital lag bei rd. -461,5 Mio. EUR (Vj: rd. -395,3 Mio. EUR). Nach einem Anstieg des Eigenkapitals um rd. 36,8 Mio. EUR auf rd. 1.133,3 Mio. EUR (Vj: rd. 1.096,5 Mio. EUR) errechnet sich eine Eigenkapitalquote zum 31.12.2010 von 6% (Vj: 7%).

Die Verbindlichkeiten des Teilkonzerns ÖBB-Infrastruktur erhöhten sich im Berichtsjahr in Summe um 13% auf rd. 16.323,8 Mio. EUR (Vj: rd. 14.417,6 Mio. EUR). Nach einem Anstieg der Finanzverbindlichkeiten um 14% auf rd. 15.290,4 Mio. EUR (Vj: rd. 13.454,9 Mio. EUR) entfallen 94% aller Verbindlichkeiten auf diese Kategorie.

Im Geschäftsjahr 2010 wurden über das im Jahr 2005 erstellte Euro Medium Term Note (EMTN) – Programm fix verzinsten Anleihen von rd. 2,1 Mrd. EUR für die Finanzierung der Infrastrukturinvestitionen begeben.

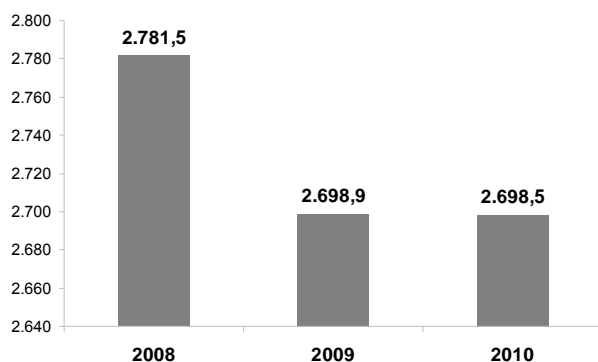
B.6. Investitionen und Finanzierungsmaßnahmen

Überblick	2010	2009	Veränderung	Veränderung in %
Investitionen in Mio. EUR	2.698,5	2.698,9	-0,4	0%
Sachanlageninvestitionsquote der Gesamterträge in %	42%	46%	-4%	-9%
Sachanlageninvestitionsquote der Buchwerte in %	15%	18%	-3%	-17%

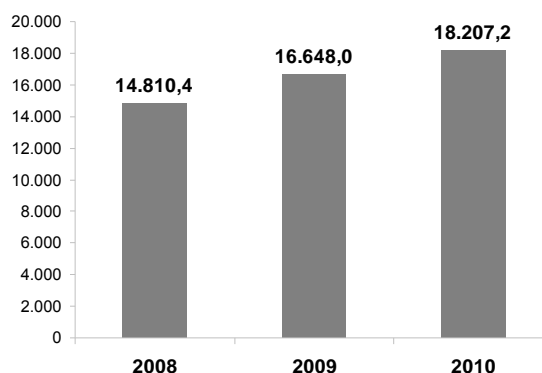
***) ungeprüfte Werte nach der neuen Konzernstruktur nach Restatement zu Vergleichszwecken

Im Berichtsjahr tätigte der ÖBB-Konzern Investitionen – sie werden als Zugänge zum Anlagevermögen zu Anschaffungskosten definiert – in das immaterielle Vermögen und in das Sachanlagevermögen mit einem Gesamtvolumen von rd. 2.698,5 Mio. EUR (Vj: rd. 2.698,9 Mio. EUR). Dieser Wert entspricht einer Sachanlageninvestitionsquote von 42% (Vj: 46%) der Gesamterträge¹⁸ bzw. 15% (Vj: 18%), gemessen an den Buchwerten¹⁹ zum 01.01.2010.

Investitionen²⁰ (in Mio. EUR)

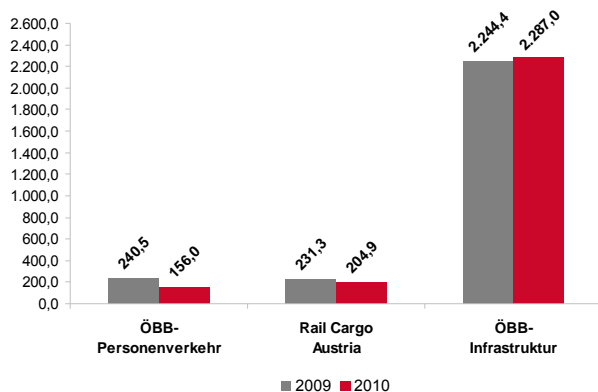


Sachanlagevermögen (in Mio. EUR)

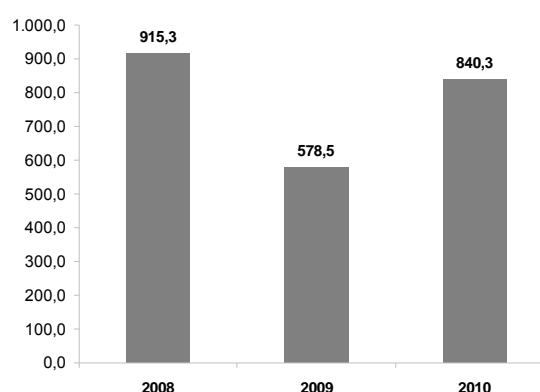


Das Hauptvolumen der Investitions- und Finanzierungsmaßnahmen entfällt auf den Teilkonzern ÖBB-Infrastruktur. Das Sachanlagevermögen dieses Teilkonzerns mit seinen Buchwerten von rd. 14.741,6 Mio. EUR (Vj: rd. 13.254,9 Mio. EUR) beläuft sich auf etwa 81% (Vj: 80%) des gesamten Sachanlagevermögens des ÖBB-Konzerns, das in Summe rd. 18.207,2 Mio. EUR (Vj: rd. 16.648,0 Mio. EUR) beträgt. Die Abschreibungsaufwendungen stiegen im Wesentlichen aufgrund eines Wertminderungsbedarfs des Anlagevermögens um rd. 261,8 Mio. EUR auf rd. 840,3 Mio. EUR (Vj: rd. 578,5 Mio. EUR) an.

Übersicht der Investitionen nach Teilkonzernen (in Mio. EUR)



Entwicklung der Abschreibungen des ÖBB-Konzerns (in Mio. EUR)



¹⁸ Sachanlageninvestitionsquote: Investitionen in das Sachanlagevermögen/ Gesamterträge

¹⁹ Sachanlageninvestitionsquote: Investitionen in das Sachanlagevermögen/ Buchwert Sachanlagevermögen 01.01.2010

²⁰ Zugänge zum Sachanlagevermögen und zum immateriellen Vermögen abzüglich Zugänge aufgrund Konzernkreisänderungen

Investitionen des Teilkonzerns ÖBB-Personenverkehr

Überblick	2010	2009	Veränderung	Veränderung in %
Investitionen in Mio. EUR	156,0	240,5	-84,5	-35%
Sachanlageninvestitionsquote der Gesamterträge in %	9%	11%	-2%	-18%
Sachanlageninvestitionsquote der Buchwerte in %	9%	9%	0%	0%

Im Berichtsjahr wurden im Teilkonzern ÖBB-Personenverkehr Investitionen in das immaterielle Vermögen und Sachanlagevermögen im Ausmaß von rd. 156,0 Mio. EUR (Vj: rd. 240,5 Mio. EUR) getätigt. Dies entspricht einer Sachanlageninvestitionsquote von 9% (Vj: 11%) der Gesamterträge bzw. wie im Vorjahr 9% gemessen an den Buchwerten zum 01.01.2010.

Investitionen	Betrag in Mio. EUR
Railjet	108
Busse	29
Fahrpark sonstige (Desiro, Talent)	8
Fahrausweisautomaten	3
Betriebs- und Geschäftsausstattung	2
Sonstiges	6
Summe Investitionen	156

Investitionen des Teilkonzerns Rail Cargo Austria

Überblick	2010	2009	Veränderung	Veränderung in %
Investitionen in Mio. EUR	204,9	231,3	-26,4	-11%
Sachanlageninvestitionsquote der Gesamterträge in %	8%	9%	-1%	-11%
Sachanlageninvestitionsquote der Buchwerte in %	27%	34%	-7%	-21%

Im Berichtsjahr tätigte der Teilkonzern Rail Cargo Austria Investitionen in das immaterielle Vermögen und Sachanlagevermögen in der Höhe von rd. 204,9 Mio. EUR (Vj: rd. 231,3 Mio. EUR). Dieses Volumen entspricht einer Sachanlageninvestitionsquote von 8% (Vj: 9%) der Gesamterträge bzw. 27% (Vj: 34%), gemessen an den Buchwerten zum 01.01.2010.

Investition	Beschreibung	Investitionsbetrag
Sachanlagevermögen		
Gattung Talns Schüttgutwagen	Ersatz von Altwagen durch moderne Schüttgutwagen	24,6 Mio. EUR
Gattung Habb Schiebewardwagen	Ersatz für veraltetes Wagenmaterial	23,3 Mio. EUR
Gattung Shimmns Stahltransportwagen	Zur Absicherung der geplanten Verkehre sind Wagen der Qualität A erforderlich	18,1 Mio. EUR
Gattung Eanos, offene Wagen	Aufrechterhaltung der Wagenkapazität zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit	17,4 Mio. EUR
Gattung Laarps Holztransportwagen	Bereitstellung von Wagenmaterial, welches den logistischen Anforderungen entspricht	10,1 Mio. EUR
Gattung Habb Schiebewardwagen	Qualitativ geeignete und zuverlässige Bereitstellung ist nur durch Eigenbeschaffung gewährleistet	4,9 Mio. EUR
Sonstiges rollendes Material		1,6 Mio. EUR
Grundstücke und Bauten	Im Wesentlichen Werkstätten	88,7 Mio. EUR
Sonstiges Sachanlagevermögen		7,9 Mio. EUR
Immaterielles Vermögen		8,3 Mio. EUR

Der Teilkonzern Rail Cargo Austria finanziert sich im Wesentlichen bei der Österreichischen Kontrollbank (OeKB), bei der Raiffeisen Bank International AG (RBI), der Europäischen Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmaterial (EUROFIMA) sowie bei der Bank für Arbeit und Wirtschaft AG (BAWAG).

Die von der Rail Cargo Austria AG für den Kauf der Rail Cargo Hungaria Zrt. aufgenommene OeKB Finanzierung in Höhe von rd. 200,0 Mio. EUR aus den Jahren 2008 und 2009 wurde mit variabler Basis bei der RBI auf 31.12.2020 verlängert. Die Aufstockung der OeKB Finanzierung für den Kauf der Rail Cargo Hungaria Zrt. bei der RBI aus dem Jahr 2009 in Höhe von rd. EUR 70,0 Mio. wurde für die Restlaufzeit bis 31.12.2017 auf einen Festzinssatz mittels Zinsswap umgestellt.

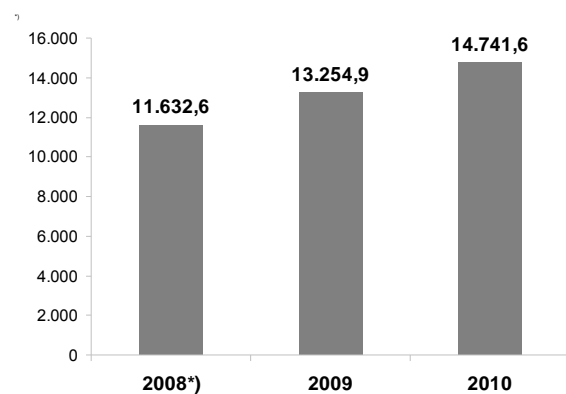
In der Industriegewaggon GmbH wurden im Jahr 2010 insgesamt Finanzierungen für Investitionen in rollendes Material in Höhe von rd. 132,5 Mio. EUR mit einem Fixzinssatz und einer Laufzeit von acht und elf Jahren bei der EUROFIMA getätigt.

Im Jahr 2010 wurden weiters in den Tochterunternehmen Express-Interfracht GmbH eine Finanzierung von rd. 75,0 Mio. EUR bei der BAWAG mit einem Fixzinssatz und einer Laufzeit von sieben Jahren in einer tilgenden Struktur - bei der die ersten 3 Jahre tilgungsfrei sind - und der Rail Cargo Hungaria eine Finanzierung von rd. 50,0 Mio. EUR bei der RBI mit einer Laufzeit von fünf Jahren und einem Fixzinssatz abgeschlossen.

Investitionen des Teilkonzerns ÖBB-Infrastruktur

Überblick	2010	2009	Veränderung	Veränderung in %
Investitionen in Mio. EUR	2.287,0	2.244,4	42,6	2%
Sachanlageninvestitionsquote der Gesamterträge in%	75%	81%	-6%	-7%
Sachanlageninvestitionsquote der Buchwerte in%	16%	19%	-3%	-16%

Entwicklung des Sachanlagevermögens des Teilkonzerns ÖBB-Infrastruktur (in Mio. EUR)



Auf den Teilkonzern ÖBB-Infrastruktur entfallen mit einem Buchwert von rd. 14.741,6 Mio. EUR (Vj: rd. 13.254,9 Mio. EUR) etwa 81% (Vj: 80%) des gesamten Sachanlagevermögens des ÖBB-Konzerns.

In Summe investierte der Teilkonzern ÖBB-Infrastruktur im Berichtsjahr rd. 2.287,0 Mio. EUR (Vj: rd. 2.244,4 Mio. EUR), woraus sich eine Sachanlageninvestitionsquote von 75% (Vj: 81%) der Gesamterträge und 16% (Vj: 19%) der Buchwerte zum 01.01.2010 errechnet.

Investitionsschwerpunkte gemäß Rahmenplan 2009 - 2014

Die ÖBB-Infrastruktur AG setzte gemäß dem gültigen Rahmenplan 2009 – 2014 im Jahr 2010 folgende Investitionsschwerpunkte:

- Viergleisiger Ausbau der Westbahn (Abschnitt Wien – Wels)
- Viergleisiger Ausbau des Unterinntals
- Verbindung West-, Süd- und Donauländebahn (Lainzer Tunnel)
- Schrittweiser Ausbau der Südbahn (Baltisch-Adriatische Achse)
- Zahlreiche Nahverkehrsvorhaben in Ballungsräumen
- Ausbau der Tunnelsicherheit auf Bestandsstrecken
- Lärmschutzmaßnahmen
- Errichtung von Park&Ride-Anlagen
- Umfassende Reinvestitionen

Es wurde im Berichtszeitraum unter anderem an folgenden Projekten mit Hochdruck gearbeitet: am Lainzer Tunnel (W), an der Neubaustrecke Wien – St. Pölten (W/NÖ), dem Lückenschluss St. Pölten – Loosdorf (GZU) (NÖ), dem Hauptbahnhof St. Pölten (NÖ), dem Lückenschluss Ybbs – Amstetten (NÖ), am Abschnitt Salzburg – Freilassing (S), am viergleisigen Ausbau der Unterinntalbahn (T), am Ausbau der Strecke Werndorf - Leibnitz (ST), an den Erkundungsmaßnahmen für den Koralmtunnel (K) sowie an den Abschnitten Althofen/ Drau – Klagenfurt (K) und Werndorf – Wettmannstätten (ST) der Koralmbahn und an der Bahnhofsoffensive insbesondere im Raum Wien. Weiters wurden im Frühjahr 2010 für das Projekt Semmering-Basistunnel neu (NÖ/ST) die Detailplanungen für die Aufbereitung der Unterlagen zu den Behördenverfahren abgeschlossen, so dass Ende Mai/ Anfang Juni die Projektunterlagen zu den vorgeschriebenen Behördenverfahren eingereicht werden konnten.

B.7. Unternehmensstrategie

Herausforderungen für den ÖBB-Konzern

Die wirtschaftliche Lage des ÖBB-Konzerns ist herausfordernd, u.a. durch

- hohen Verlust der Güterverkehrstochter RCA und RCH
- komplexe Organisationsstrukturen
- Nachwirkungen der Wirtschaftskrise 2008/2009
- teilweise nicht wettbewerbsfähige Kostenstrukturen
- geplante Reduktionen der gemeinwirtschaftlichen Leistungen im Güterbereich
- „Fitmachen“ für steigenden Wettbewerb im Personenverkehr
- hohe Investitionen in die Verbesserung der Qualität des Bestandnetzes sowie die kosten- und termingebundene Bewältigung der Neubauprojekte

Der stetig wachsende Markt für Schienenmobilität unterstützt die wirtschaftliche Entwicklung, ist aber nicht ausreichend, um den genannten Herausforderungen zu begegnen.

Strategische Schwerpunkte 2010

Drei strategische Schwerpunkte standen 2010 im Fokus: Restrukturierung, Kundenorientierung und Partnerschaft mit der Wirtschaft. Die Zukunft der ÖBB wird von wirtschaftlichem Handeln und hoher Kundenorientierung geprägt sein. Ziel ist es, das Unternehmen zu einem modernen, effizienten Mobilitätsunternehmen zu entwickeln und ein starker Leitbetrieb der österreichischen Wirtschaft zu bleiben.

Restrukturierung

Das Umfeld bietet den ÖBB in den kommenden Jahren Herausforderungen wie die Öffnung des Marktes für den Wettbewerb, die Budgetkonsolidierung der öffentlichen Hand sowie eine anhaltend anspruchsvolle wirtschaftliche Lage, vor allem in den Güterverkehrsmärkten.

Diese Faktoren machen eine Reform und Neuausrichtung der ÖBB notwendig. Mit der Bahnreform 2005 wurden Organisationseinheiten, Führungsstrukturen und Verwaltungsabläufe der ÖBB vervielfacht, ohne entsprechende Steuerungsmaßnahmen und organisatorische Rahmenbedingungen bereitzustellen.

Die Restrukturierung in den kommenden Monaten und Jahren hat das Ziel, schlankere Strukturen, klare Verantwortlichkeiten und eine Vereinfachung der Organisation zu schaffen. Daneben soll die Einführung einer neuen Leistungskultur zur Wirtschaftlichkeit des Unternehmens beitragen.

Das Pensionsantrittsalter soll erhöht, die MitarbeiterInnen länger im aktiven Arbeitsprozess gehalten und das Personal produktiver und effizienter eingesetzt werden. Um dies zu gewährleisten, werden Gesundheitsprävention, ein flexibler Personaleinsatz im Rahmen des Konzerns, Reduktion von Leasingkräften und der Einsatz neuer Instrumente wie Teilzeitregelungen forciert.

Kundenorientierung

Zur Erhöhung der Kundenorientierung wurden in diesem Jahr auch organisatorische Maßnahmen gesetzt. Ziel sind messbare, auf Kundenwünsche zugeschnittene Qualitäts- und Serviceverbesserungen. Der Kunde soll in Zukunft am Beginn, im Mittelpunkt und am Ende unseres Handelns stehen.

70 Sofortmaßnahmen, wie zusätzliche MitarbeiterInnen auf den Bahnsteigen, Reduktion der Wartezeiten im Call-Center, Vereinfachung der Internetbuchungen und Verbesserung des kulinarischen Angebots, wurden bereits identifiziert und umgesetzt. Weitere mittel- und langfristige Maßnahmen sind in Ausarbeitung und werden die ÖBB Schritt für Schritt zu einem kundenfreundlicheren Unternehmen machen.

Der anstehende Wettbewerb auf der Schiene in Nah- und Fernverkehr wird neue Anreize zur Kundenorientierung aber auch Anpassung der Strukturen schaffen. Eine Vorbereitung auf den Wettbewerb durch marktgerechte Anpassung bestehender und Entwicklung neuer Produkte wird daher eine zentrale Aufgabe der ÖBB in den kommenden Monaten darstellen.

Partnerschaft mit der Wirtschaft

Die ÖBB ist mit 45.000 MitarbeiterInnen die größte Unternehmensgruppe des Landes. Jährlich werden rund 1.700 Lehrlinge ausgebildet und 2,3 Mrd. EUR in Bauprojekte investiert.

Mit großen Infrastrukturprojekten investieren die ÖBB im gesamtwirtschaftlichen Interesse in die Wettbewerbsfähigkeit des österreichischen Wirtschaftsstandorts. Jeder investierte Euro der ÖBB bedeutet rund 2 Euro an Wertschöpfung für Österreichs Wirtschaft. In Zukunft wird verstärkt darauf zu achten sein, dass Finanzierungsleistungen, welche die ÖBB in erster Linie im Interesse der Allgemeinheit erbringen, deutlicher von der Finanzierung unternehmerischer Investitionen der ÖBB und ihrer Teilkonzerne getrennt werden.

Konzernweite Initiativen

Um die Herausforderungen zu meistern und die Chancen zu nutzen, sind umfangreiche konzernweite Initiativen gesetzt worden, die im Folgenden skizziert werden.

Kundenbeziehungsmanagement

Kundenzufriedenheit ist ein zentrales Anliegen der ÖBB und Voraussetzung für Neukundengewinnung und Kundenbindung. Dies ist auch der definierte Weg zur Steigerung der Fahrgastzahlen und zur Profitabilität des Personenverkehrs.

Es wurden für alle Schwerpunktthemen, die sich aus diversen Kundenbefragungen eindeutig ergeben haben, sowohl kurzfristige Maßnahmen eingeleitet und umgesetzt als auch langfristige Maßnahmen inklusive einer möglichen Strategieadaptierung festgelegt.

Über ein professionelles Kundenmanagement wird die Nachhaltigkeit der Maßnahmen und deren laufende (Weiter-)Entwicklung im Sinn der Marktbedürfnisse sichergestellt.

Pünktlichkeitsmanagement

Erste Erfolge konnten im Rahmen des Pünktlichkeitsmanagements erzielt werden. Die Pünktlichkeitswerte verbesserten sich gegenüber 2009 im Personenfernverkehr um 7,9% auf 75,7% und im Personennahverkehr um 3,4% auf 95,2%. Hervorzuheben ist der um 6,3% verbesserte Wert der Wr. Schnellbahn von 97,6%. Gesamt ergibt dies einen Pünktlichkeitswert der ÖBB im Berichtszeitraum von 94,2% (Vorjahr: 90,5%). Damit konnte sich die ÖBB bis auf 1,9% dem Spitzenreiter SBB nähern.

Anpassung Produktkatalog und Markterweiterung im Güterverkehr

Erfüllung der Kundenanforderungen aus ökonomischer, ökologischer und sozialer Sicht heißt, jeder KundIn das „richtige“ Produktangebot zu schnüren. Dies bedeutet auch Strukturänderungen, Preis- und Mengenoptimierungen, entsprechend den jeweiligen Logistikanforderungen des Kunden und den am Markt angebotenen Leistungen.

Ein umfassendes Paket an Vor- und Nachlaufkonzepten, Flächenbedingungen und Standortoptimierungen und Anpassung der Führungs- und unterstützenden Organisationseinheiten soll dabei die Wettbewerbsfähigkeit unserer KundInnen erhöhen.

Ausgehend vom Heimmarkt ist für unsere exportorientierten KundInnen die Erweiterung auf den CEE-Markt essenziell. Österreich als Drehscheibe hat sich bewährt und wird diese Kompetenz und diesen Standortvorteil noch weiter ausbauen.

Wettbewerbsfähiger, eigenwirtschaftlicher Personenverkehr

Die ÖBB begreifen den Wettbewerb im Personenverkehr als historische Chance, Angebot und Nachfrage besser aufeinander abzustimmen, die KundInnen noch stärker in den Mittelpunkt des Handelns zu stellen und für alle Kundengruppen ein angepasstes Service anzubieten.

Das bedeutet aber auch eine Neuausrichtung im Personenverkehr in allen Bereichen des Unternehmens – Angebot, Produktion, Transparenz, Unternehmenskultur uvm.

Die ÖBB stellen sich diesen Herausforderungen mit Begeisterung.

Schlagkräftige Führungsstrukturen

Um schlagkräftig und kundenorientiert ökonomisch am Markt zu agieren, sind flexible Prozesse und danach ausgerichtete Strukturen erforderlich. Ein klares Programm zu modernen Exekutiv- und Expertenfunktionen und die Nutzung von Synergien – in Shared-Service-Funktionen im Konzern – wird es ermöglichen, unsere KundInnen früher und effizienter zu unterstützen.

Neuordnung Produktion

Die Bündelung aller Aktivitäten entlang der gesamten Produktionskette in der ÖBB-Produktions GmbH ist beschlossen und die Umsetzung in Angriff genommen. Klare Verantwortlichkeiten, die Zusammenführung von Abwicklungseinheiten zu multifunktionalen Einheiten und Transparenz der Kosten optimieren Personal- und Materialeinsatz. Erhöhung von Wirtschaftlichkeit und Produktivität ist die Folge.

Einheitliche Beschaffungsstrategie

Die Neustrukturierung des Beschaffungswesens ist durch die Einführung eines Category Managements im neu etablierten Strategischen Konzerneinkauf in der Holding geprägt. In allen Konzerngesellschaften sind Effizienzsteigerungs- bzw. Einsparungsprojekte und -programme bis 2016 aufgesetzt. Eine gesellschaftsübergreifende einheitliche Beschaffungssystemlandschaft, die den aktuellen und künftigen Anforderungen eines modernen Einkaufs entspricht, wird erarbeitet.

Nutzung von Synergien im Konzern im Bereich IT und Working Capital Management

Viele weitere Beiträge zur Erhöhung der Wirtschaftlichkeit und Versorgungssicherheit, wie beispielhaft die Optimierung der IT-Prozesse und Optimierung der Assets, sind im Fokus unseres Handelns. So wurde im Jahr 2010 aufbauend auf der eingeleiteten Neustrukturierung der IT und TK im Konzern die IT-Governance-Organisation umgestaltet, wodurch die vielfältigen IT und TK Themen im Konzern besser abgestimmt und effektiv gesteuert werden können.

Begleitet werden die Umsetzungsinitiativen von einem professionellen Reporting und Managementinformationssystem, Programm- und Projektmanagement und einer nachhaltigen Personalentwicklung.

B.8. Sonstige wichtige Vorgänge und Ausblick

Ausblick ÖBB-Konzern

Strategieentwicklungsprozess 2011

Die Entwicklung am Markt und die Analysen zur wirtschaftlichen Situation der ÖBB haben strukturelle Defizite offen gelegt, die einen Strategieentwicklungsprozess im Jahr 2011 notwendig machen. Der Fokus soll dabei auf den Absatzbereichen liegen.

Die angestrebten Endprodukte umfassen:

- Definition des mittelfristig angestrebten Geschäftsportfolios
- Ableitung der Produkte und Produktionslogik für einen nachhaltig profitablen Betrieb
- integriertes Zielsystem mit konkreten Key Performance Indikatoren je Geschäftsfeld
- definierter Strategiekontroll- und -Reviewprozess

Nachstehend werden die erwarteten Entwicklungen und Herausforderungen der einzelnen Teilkonzerne erörtert.

Ausblick Teilkonzern ÖBB-Personenverkehr

Im Personenfernverkehr wird das Angebot im Jahr 2011 deutlich verdichtet, vor allem in Westösterreich. Mit dem vollständigen Ausbau des railjet-Taktes wird zwischen Wien und Feldkirch ein zwei-Stunden-railjet-Takt angeboten. Um eine Stunde zeitversetzt wird ein Zwei-Stunden-IC-Takt zwischen Wien und Innsbruck eingeführt, wobei einige Züge bis Landeck-Zams bzw. Bregenz verkehren. Künftig gibt es daher stündlich eine bequeme und schnelle Verbindung zwischen Westösterreich und der Bundeshauptstadt.

In Kooperation mit der Deutschen Bahn (DB) werden auch die Verkehre auf der Brennerachse erweitert. Das tägliche Angebot umfasst 2011 fünf statt bisher vier Zugpaare auf der Strecke München – Verona. Künftig wird auch wieder eine Verbindung zwischen München – Innsbruck – Venedig verkehren.

Zusätzliche railjet-Direktverbindungen verkehren auch zwischen Wien und Zürich sowie eine weitere an Wochenenden von Budapest über Wien und München nach Stuttgart und Frankfurt.

Die Bedeutung des Internets hat in den letzten Jahren überdurchschnittlich zugenommen - diesen Trend bestätigt die steigende Anzahl monatlicher NutzerInnen der Homepage www.oebb.at. Da Kundenzufriedenheit und -service heutzutage bereits vor dem Reiseantritt beginnen, leistet das neue Reiseportal der ÖBB einen wichtigen Betrag dazu: Bereits bei der Erarbeitung des Konzepts wurden unsere KundInnen im Rahmen des „User-centered-Prototypings“ mit einbezogen. Das neue Reiseportal ist das Ergebnis aus vielen Usability-Tests mit mehr als 80 Testpersonen.

Neben dem kundengerechten Aufbau ist auch die Sicherstellung anderer Qualitätsmerkmale Teil des neuen Internetauftritts. Die barrierefreie Darstellung der Texte und Bilder trägt dabei genauso wie ein durchgängig zweisprachiger Auftritt in Deutsch und Englisch zur hohen Qualität im Reiseportal bei.

Zur weiteren Verbesserung des Fahrkomforts im Nah- und Regionalverkehr werden Telematikanwendungen sukzessive ausgebaut. Ein erster Schritt wurde mit dem Projekt „Desiro Link“ gesetzt. Auf Basis von Kundenbefragungen wurde für die Dieseltriebwagen des Typs Desiro ein modernes Fahrgastinformationssystem entwickelt. Neben der Darstellung der nächsten Halte in Form einer Perlenschnurgrafik und den Anschlüssen in den einzelnen Halten wurde auch die Funktionalität der Anschlussinformation realisiert. Damit wird der Fahrgast bereits im Fahrzeug informiert, ob ein Zug oder Bus wartet oder nicht. Diese Informationen werden seit Dezember 2010 auf Monitoren in allen 60 Desiro-Triebwagen, die vorwiegend auf nicht elektrifizierten Strecken in der Steiermark, Oberösterreich, Kärnten sowie Niederösterreich und Burgenland zum Einsatz kommen, dargestellt. Mit der Integration des ÖBB-Channels ab Mitte 2011 werden sich die Fahrgäste außerdem über Störungen und aktuelle News informieren können.

Der Geschäftsverlauf der ÖBB-Postbus GmbH wird durch die Konzentration auf das Kerngeschäft und die Konzeption und Umsetzung weiterer Produktivitätssteigerungsmaßnahmen sowie durch eine offensive Vertriebspolitik geprägt. Dazu gehören neue Verkehrsangebote, die Entwicklung innovativer Produkte und marktgerechte Preisanpassungen. Unter diesen Rahmenbedingungen sollen in den nächsten Jahren weitere Ertragssteigerungen realisiert werden.

Ausblick Teilkonzern Rail Cargo Austria

Maßnahmen für die Sanierung von Rail Cargo Austria

Die Rail Cargo Austria AG befindet sich derzeit in einer Sanierungsphase. Diese beinhaltet eine Neugestaltung des Produktportfolios als Mix aus der Aufgabe von verlustbringenden Geschäftsteilen und Ergebnissteigerung durch Wachstum in profitablen Segmenten. Es ist das Ziel, neue Angebote zu schaffen, den Vertrieb zu stärken und auf Basis einer angepassten Preis- und Kostenstruktur wieder wettbewerbsfähig zu sein.

Im Rahmen von Projekten werden wesentliche Maßnahmen als Voraussetzung dafür erarbeitet, dass Rail Cargo Austria als Unternehmen eine nachhaltige Zukunft hat und sich als starker Partner der österreichischen Wirtschaft etablieren kann.

Ziel des Projektes „**Holz**“ ist die Optimierung der Bestandgeschäfte, die unter dem allgemeinen Preisniveau liegen. Durch die Kombination von Preisanpassungen, Tarifstrukturänderungen sowie Kosten- und Prozessoptimierungen werden Geschäfte in die Nachhaltigkeit gebracht. Von den österreichweit über 500 Verladestellen wurden aus Gründen mangelnder Rentabilität mit 12.12.2010 rd. 57 geschlossen, außerdem wird für 67 Bahnhöfe eine Bedienung nur mehr auf Basis einer besonderen Vereinbarung möglich sein.

Im Turnaround-Projekt „**Ertragswachstum Schienenlogistik**“ liegt der Fokus vor allem auf der Ertragssteigerung in den Segmenten Kaufmannsgüter und Agrarverkehre. Durch kostenseitige Maßnahmen sollen beispielsweise Werkslogistikverkehre wirtschaftlicher werden.

Im Bereich **Unbegleiteter Kombierter Verkehr** (Containerbereich) wird es Preiserhöhungen geben. Auf Basis neuer Produktionskonzepte (Terminal-Terminal-Verbindungen weitgehend ohne Verschub) soll die Kostensituation entsprechend angepasst werden. Im Bereich der **Rollenden Landstraße** soll durch bessere Ausnutzung der Ressourcen, durch Laufzeitverkürzungen und Verkürzung der Wartezeiten ebenfalls eine Kostenreduktion erfolgen, aber auch die Marktakzeptanz steigen.

Im SGF **Kontraktlogistik** wurden Restrukturierungsmaßnahmen zur Erreichung der Profitabilität formuliert. Ziel des Projekts „Sanierung Kontraktlogistik“ ist es, spätestens 2013 ein positives EBIT zu erwirtschaften. Der Fokus für die Jahre 2011 bis 2013 liegt auf der Weiterführung des bisherigen Sanierungskurses des SGF Kontraktlogistik. Im Wesentlichen handelt es sich hierbei um kundenseitige Tarifoptimierungen, Standortredimensionierungen, Verbesserungen in der internen Kostentransparenz, Gewinnung von neuen KundInnen sowie um eine Neuausrichtung des Hauptlaufes zwischen den einzelnen Logistik-Centern.

Das Turnaround-Projekt „**Ertragssteigerung Universalspedition**“ verfolgt das Ziel, zusätzliche Ergebnispotenziale aufzuzeigen. Durch eine Produkt- und Vertriebsoffensive sollen die Marktchancen von Express-Interfracht am Fokusbereich Ost- und Südosteuropa verstärkt genutzt werden. Ziel ist es, die Kompetenz als Universalspediteur in den Zielmärkten weiter zu entwickeln.

Die Integration der Rail Cargo Hungaria Zrt. im Rahmen des Projektes Joining Forces hat nicht die geplanten Synergieeffekte hervorgebracht. Im Projekt Turnaround werden nun richtungsweisende Schritte zur Restrukturierung von **Rail Cargo Hungaria** gesetzt. Auf der Umsatzseite werden Preiserhöhungen angestrebt. Die Kosten sollen deutlich durch Nutzung von Synergien durch gemeinsame Züge von Rail Cargo Austria und Rail Cargo Hungaria, durch Verhandlungen über IBE-Absenkung, Preisreduktionen bei den Traktionsleistungen sowie Reduktion des Personalstands abgesenkt werden.

Das Beteiligungsportfolio wird im Projekt „**Beteiligungsstruktur RCA**“ einer Prüfung hinsichtlich der strategischen Ziele des RCA-Konzerns unterzogen. Das Ergebnis wird eine Straffung bzw. Homogenisierung des Portfolios sein.

Die Aufgaben der **Support- und Unterstützungsbereiche** (Overhead) in den einzelnen Gesellschaften von RCA werden derzeit unabhängig voneinander und auf eigene Verantwortung der jeweiligen Einzelgesellschaft ausgeführt. Dadurch sind in den letzten Jahren parallele Strukturen mit gleichem oder ähnlichem Aufgabengebiet entwickelt worden. Ziel dieses Turnaround-Projekts ist es, diese Aufgaben zu bündeln und unter der Verantwortung einer Gesellschaft für den Teilkonzern RCA abzarbeiten. Insbesondere wird ein zentrales Beteiligungscontrolling und Beteiligungsmanagement in der Rail Cargo Austria AG aufgebaut werden.

Ausblick Teilkonzern ÖBB-Infrastruktur

Struktur

Nach der formalrechtlichen Verschmelzung der beiden ehemaligen ÖBB-Infrastrukturgesellschaften Bau AG und Betrieb AG nahm die neue ÖBB-Infrastruktur AG per 01.01.2010 mit einer funktionsfähigen Startorganisation ihre Arbeit auf. Die Verantwortungen und Rollen im Management der Schieneninfrastruktur waren nahtlos auf das neue Unternehmen übergegangen und wurden einwandfrei fortgesetzt.

In einem zweiten Schritt erfolgte im Laufe des 1. Halbjahrs 2010 die nächste Etappe der Organisationsentwicklung mit dem Ziel der Verschlankung der Strukturen und Verringerung von Schnittstellen. Mit Wirksamkeit vom 01.10.2010 wurden schließlich die Ressorts und die dafür verantwortlichen Vorstandspositionen von fünf auf drei reduziert, Geschäftsbereiche restrukturiert und Unternehmensstäbe zusammengelegt. Mit diesem Schritt setzte die ÖBB-Infrastruktur AG als erster ÖBB-Teilkonzern die konzernweiten Vorgaben zur Reduktion von Führungskräften und Overhead-Bereichen um. 2011 werden entsprechend den konzernweiten strategischen Vorgaben weitere Maßnahmen zur Restrukturierung und Effizienzsteigerung umgesetzt.

Leitbild: Mission, Vision und Werte

Im Zuge eines umfangreichen Leitbildprozesses wurden 2010 die Mission und Vision der ÖBB-Infrastruktur AG sowie die Leitwerte des Teilkonzerns erarbeitet.

Eine wichtige Mission:

- Wir stellen bedarfsgerechte und zuverlässige Bahninfrastruktur bereit.
- Wir sorgen für sicheren und pünktlichen Betrieb des Eisenbahnverkehrs.

Eine klare Unternehmensvision:

- Wir wollen ein attraktives und nachhaltiges System Schiene schaffen
- mit einer marktadäquaten Infrastruktur in der benötigten Qualität und zu angemessenen Kosten.

Starke Werte:

Zuverlässigkeit, Kompetenz und Transparenz sind die 3 zentralen Werte der ÖBB-Infrastruktur AG. Seit Jahresbeginn 2011 werden diese Leitwerte in einem umfassenden Kommunikationsprogramm an die MitarbeiterInnen vermittelt und unternehmensweit diskutiert. Ziel ist, diese Werte in der täglichen Arbeit, insbesondere im Umgang mit den KundInnen zu leben und gemeinsam eine stetige Verbesserung in allen 3 Bereichen zu erzielen.

Ein gemeinsames Motto:

Mission, Vision und Werte wurden zusammengefasst im Leitsatz der ÖBB-Infrastruktur AG: „Unsere volle Kraft und Energie für das System Bahn“

Strategische Grundausrichtung

Die langfristige strategische Ausrichtung der ÖBB-Infrastruktur AG umfasst zwei Teilstrategien. Diese langfristige Ausrichtung wurde 2010 beschlossen und wird die Weiterentwicklung des Teilkonzerns in den kommenden Jahren prägen.

1. Kostenstrategie: Konzentration auf das Kerngeschäft

Künftig soll das Infrastrukturangebot dort fokussiert und nachhaltig ausgebaut werden, wo Nachfrage und Entwicklungspotenzial den Stärken des Systems Schiene entsprechen.

Die vorhandenen Kompetenzen für Anlagenbereitstellung und -dimensionierung sowie der sichere, wirtschaftliche Betrieb auf den Anlagen sollen auf hohem Niveau beibehalten und weiter gestärkt werden.

Aus Leistungssegmenten, die einem breiten Anbietermarkt zugänglich sind, ist langfristig ein Rückzug geplant.

2. Marktstrategie: Zielnetz 2025+

Zielnetz 2025+ ist der Masterplan der ÖBB-Infrastruktur AG für die systemgerechte und kosteneffiziente Weiterentwicklung der Eisenbahn-Infrastruktur in Österreich. Als langfristige Infrastrukturstrategie hat Zielnetz 2025+ die Einführung eines integrierten Taktfahrplans sowie die Beseitigung von erwartbaren Kapazitätsengpässen im Netz zum Ziel.

Das Zielnetz beruht auf international anerkannten wissenschaftlichen Kriterien und bildet den übergeordneten Rahmen für die Unternehmensziele der ÖBB-Infrastruktur AG.

- Stärkung der Marktposition der Schiene durch Erhöhung der Streckenkapazität und Verringerung der Fahrzeiten.
- Steigerung der Wirtschaftlichkeit durch Umsetzung der Betriebsfernsteuerstrategie (BFS) inkl. der Zuglaufcheckpoints, sowie Elektrifizierung und Streckenklassenanhebung auf ausgewählten Strecken;
- Anpassung der Infrastruktur an den Stand der Technik und Weiterentwicklung der Sicherheitsleistung durch Installierung des European Train Control System (ETCS) und GSM-R sowie durch substanzwahrende Reinvestition ins Bestandsnetz.

Die Umsetzung der Maßnahmen aus dem Zielnetz 2025+ erfolgt in mehreren Phasen:

Phase 1 ist im Rahmenplan 2011 – 2016, der vom Aufsichtsrat der ÖBB-Infrastruktur AG und vom Ministerrat beschlossen wurde, abgebildet. Hauptelemente der Phase 1 sind die Inbetriebnahme der viergleisigen Westbahn und des Hauptbahnhof Wien sowie die Schaffung einer „Neuen Südbahn“ durch den Ausbau der Pottendorfer Linie und den Bau von Semmering Basistunnel Neu und Koralmbahn.

Phase 2 umfasst Maßnahmen, die infolge dieses Rahmenplans zur Erreichung der Zielsetzungen noch erforderlich sind.

Phase 3 beinhaltet Maßnahmen zur weiteren Optimierung und vollständigen Erreichung der im Zielnetz 2025+ verankerten Zielsetzung. Diese Maßnahmen sind erst mittel- bis langfristig umsetzbar und gehen über das Jahr 2030 hinaus.

Weitere Zielsetzungen 2011

Im Zuschussvertrag, der als Element der Infrastrukturfinanzierung zwischen dem Eigentümer und der ÖBB-Infrastruktur AG vereinbart wurde, sind u.a. folgende operative Ziele vereinbart:

In der laufenden Umsetzung des aktuellen Mittelfristplans wurden im Zuschussvertrag mit dem Eigentümer unter anderem die folgenden operativen Ziele vereinbart:

- Steigerung der Pünktlichkeit im Personenfernverkehr auf 82%, im Personennahverkehr auf 95% und im Güterverkehr auf 65%;
- Reduktion der Langsamfahrstellen im Kernnetz auf 130
- Kundeninformation: 1,95 im Regelfall; 2,20 im Abweichungsfall
- Sicherheitsentwicklung (Infra 4,02)
- Ratiopotenzial 187 Mio. umsetzen
- EBT 5,9 Mio.; §42 mit 1.432 Mio. gem. Leistungsvertrag realisieren

Diese Ziele dienen als Leitlinie für die Umsetzung und Fortschreibung des aktuellen Mittelfristplans des Teilkonzerns.

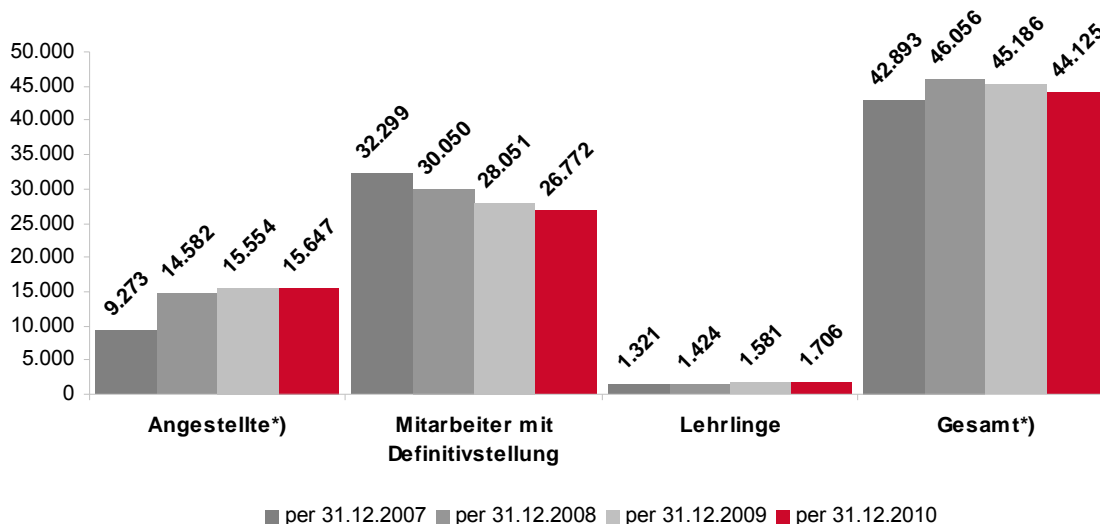
Fortsetzung der Unternehmensentwicklung: Team Objective Meeting (TOM)

Die kaskadenartige Ableitung der Unternehmensstrategie und die Weiterentwicklung der Unternehmenskultur erfolgt in der ÖBB-Infrastruktur AG mittels der – bereits aus den Vorgängerunternehmen etablierten – TOM-Methode. In moderierten Workshops werden durch die Führungskräfte die Beiträge der einzelnen Organisationseinheiten zum Unternehmenserfolg und zur Erreichung der Unternehmensziele festgelegt. 2011 sollen im Rahmen des TOM-Prozesses die Unternehmensziele um messbare Indikatoren ergänzt werden.

C. PERSONALBERICHT

Der ÖBB-Konzern zählt zu den größten Arbeitgebern Österreichs. Per Jahresende 2010 waren konzernweit inklusive Rail Cargo Hungaria-Gruppe 42.419 aktive MitarbeiterInnen (ohne Lehrlinge) beschäftigt. Dies bedeutet im Vergleich zum Vorjahr eine Reduzierung des Personalstandes um 1.186 MitarbeiterInnen. Der ÖBB-Konzern zählt zu den größten Ausbildungseinrichtungen Österreichs. Zum Jahresende 2010 wurden 1.706 Lehrlinge beschäftigt, dies bedeutet im Vergleich zum Jahresende 2009 ein Plus von 125 Lehrlingen.

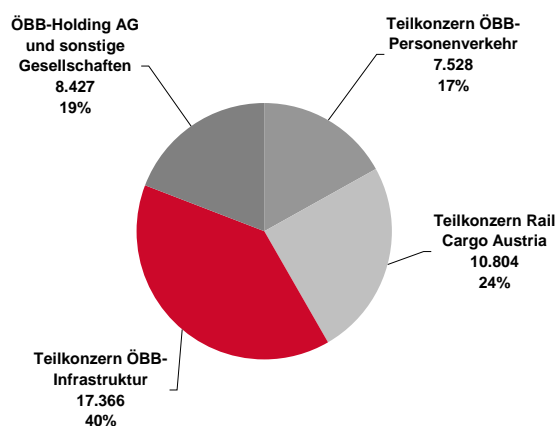
Die Mitarbeiterstruktur im ÖBB-Konzern



*) Werte ab 31.12.2008 inklusive Rail Cargo Hungaria-Gruppe

Struktur der MitarbeiterInnen	31.12.2010	31.12.2009	Stichtag	Veränderung		Durchschnitt	
				in %	2010	2009	
Angestellte	15.647	15.467	180	1%	15.864	15.197	
MitarbeiterInnen mit Definitivstellung	26.772	28.051	-1.279	-5%	27.912	29.406	
sonst. Unternehmensveränderungen		87	-87	-100%			
Gesamt aktive MitarbeiterInnen	42.419	43.605	-1.186	-3%	43.776	44.603	
Lehrlinge	1.706	1.581	125	8%	1.576	1.370	
Gesamt mit Lehrlingen	44.125	45.186	-1.061	-2%	45.352	45.973	

Verteilung der MitarbeiterInnen zum 31.12.2010



Die personalintensivsten Unternehmens-einheiten bilden der Teilkonzern ÖBB-Infrastruktur, auf den 40% aller MitarbeiterInnen entfallen, und der Teilkonzern Rail Cargo Austria mit 24%. Das Durchschnittsalter beträgt rd. 41,9 Jahre und der Frauenanteil rd. 8,2%.

Lehrlingsausbildung im ÖBB-Konzern

Der ÖBB-Konzern bietet Jugendlichen österreichweit ein breites Spektrum an Lehrberufen. Die Gesellschaften des ÖBB-Konzerns bilden in mehreren Standorten Jugendliche in 22 Lehrberufen aus. Während die Teilkonzerne ÖBB-Personenverkehr und Rail Cargo Austria überwiegend kaufmännische Lehrberufe anbieten, sind es bei der ÖBB-Shared Service Gesellschaft mbH und der ÖBB-Postbus GmbH vorrangig technische Berufsfelder. Die ÖBB fördert die „Lehre mit Matura“ und eröffnet ihren Lehrlingen somit eine Möglichkeit der Weiterqualifizierung.

Mit der Aufnahme im September 2010 werden im ÖBB-Konzern 1.706 Lehrlinge ausgebildet. Der ÖBB-Konzern gehört somit zu den größten Ausbildungsbetrieben Österreichs. Von den im Herbst 2010 aufgenommenen 487 Lehrlingen sind 384 Lehrlinge männlich (78%) und 103 weiblich (22%).

ÖBB-Shared Service Gesellschaft mbH

Von den im Jahr 2010 aufgenommenen 487 Lehrlingen im ÖBB-Konzern übernahm die ÖBB-Shared Service Center Gesellschaft mbH für 422 Lehrlinge das Ausbildungsverhältnis. Die Jugendlichen werden in 11 ÖBB-Lehrwerkstätten ausgebildet.

Seit September 2010 werden folgende sechs neuen Eisenbahnlehrberufe angeboten: Eisenbahnbetriebstechnik, Eisenbahntransporttechnik, Eisenbahnfahrzeugtechnik, Eisenbahnelektrotechnik, Eisenbahnsicherungstechnik und Eisenbahnfahrzeuginstandhaltungstechnik. Der am häufigsten ausgebildete technische Lehrberuf ist der Anlagen- und Betriebstechniker. Dieser Beruf dient als Basis für die neuen Eisenbahnberufe. Nach Abschluss dieser neuen Eisenbahnlehrberufe haben die Jugendlichen zwei Abschlüsse – einen traditionellen Handwerksberuf und einen Eisenbahnspezialberuf.

Im November 2010 wurde ein Team ÖBB-Lehrlinge im Beruf Mechatronik bei den „Skills Austria“ österreichischer Staatsmeister und vertritt somit Österreich bei der Weltmeisterschaft 2011 in London. Die hohe Qualität der ÖBB-Lehrlingsausbildung wird mit solchen Erfolgen bestätigt.

Teilkonzern Rail Cargo Austria

Anfang September 2010 haben 31 Lehrlinge ihre Ausbildung im Teilkonzern Rail Cargo Austria begonnen. Insgesamt wurden per Jahresende 164 Lehrlinge beschäftigt und absolvieren ihre Ausbildung zum Speditionskaufmann/-frau – einige davon auch die Ergänzungslehre zu SpeditionslogistikerInnen. Um sie bestmöglich auf ihre berufliche Tätigkeit vorzubereiten, durchlaufen die Lehrlinge im Rotationsprinzip die verschiedenen Fachbereiche. Zusätzliche Weiterbildungsseminare und Sprachtrainings im Rahmen der Rail Cargo Austria Language Academy stellen eine solide Basis für eine erfolgreiche berufliche Laufbahn dar.

Teilkonzern ÖBB-Personenverkehr

Zur Absicherung des Fachkräftebedarfs werden im Teilkonzern ÖBB-Personenverkehr insgesamt 86 Lehrlinge zum/ zur Mobilitätsservicekaufmann/-frau ausgebildet. Seit 2008/09 sind weiterführende Englischcoachings sowie Kommunikations- und Kundenorientierungsseminare Bestandteil der Ausbildung.

Die ÖBB-Postbus GmbH bildet rund 45 Lehrlinge in technischen und kaufmännischen Berufen aus. Die technischen Lehrlinge werden direkt bei Technische Services ausgebildet und von Anfang an in den operativen Arbeitsalltag integriert. Dies erlaubt eine flexible Gestaltung der Ausbildung, und die Lehrlinge profitieren von den unterschiedlichsten Aufgabenstellungen, an denen sie mitarbeiten können. Im Rahmen eines Willkommensworkshops lernen die neuen MitarbeiterInnen den ÖBB-Konzern die ÖBB-Postbus GmbH und ihre LehrlingskollegInnen kennen. Die Ausbildung in der Berufsschule wird durch Exkursionen und fachspezifische Kurse ergänzt.

Aus- und Weiterbildung

Aus- und Weiterbildung ist im „ÖBB-Bildungskatalog“ in drei Kategorien zusammengefasst:

1. **Sozial- und Methodenkompetenz**
Weiterbildungsveranstaltungen wie beispielsweise Verkaufs-, Kommunikations-, Präsentations-, Persönlichkeitstrainings und Ausbildungsprogramme für Führungskräfte, Sprachen und EDV-Schulungen
2. **Konzernweite Fachausbildung**
Angebote sind nach Querschnittsfunktionen (z.B. Personal, Rechnungswesen/ Controlling, Einkauf) gegliedert bzw. enthalten alle Ausbildungen von konzernübergreifender Bedeutung. 2010 wurde die konzernweite Controllingausbildung überarbeitet und durch neue Seminare und Transfergespräche erweitert.
3. **Gesellschaftsspezifische Fachausbildung**
Beinhaltet für einzelne Gesellschaften fachspezifisch relevantes Bildungsangebot

Personalmarketing

Das ÖBB-Personalmarketing organisierte im Jahr 2010 insgesamt 15 Recruitingmessen und andere Veranstaltungen. Als Hauptzielgruppe bei den Messeveranstaltungen 2010 wurden potenzielle Lehrlinge angesprochen. Weiters wurden zwei High-Potential-Programme, das WU Top League Programm der Wirtschaftsuniversität Wien und das TUtheTOP Programm der Technischen Universität Wien, fortgesetzt. Diese Kooperationen haben zum Ziel, potentielle Spezialisten und Nachwuchskräfte für die ÖBB zu begeistern und das Image der ÖBB als attraktiver Arbeitgeber zu steigern. Ein weiterer Schwerpunkt des Personalmarketings 2010 lag in der Weiterentwicklung der Arbeitgebermarke ÖBB mit dem Ziel, den ÖBB-Konzern intern und extern als attraktiven Arbeitgeber zu positionieren.

Förderung von Frauen

Der Bahnsektor weist aufgrund seiner technischen Orientierung einen vergleichsweise geringen Frauenanteil aus. Um Frauen im ÖBB-Konzern zu unterstützen und den Frauenanteil zu steigern, setzen die ÖBB bewusste Maßnahmen in der Personalentwicklung.

Die Frauenquote im ÖBB-Konzern beträgt per Jahresende 2010 8,2%. Der geplante Frauenanteil 2010 von 10% konnte noch nicht erreicht werden. Deshalb sind 2011 weitere Maßnahmen für die Zielgruppe Frauen im ÖBB-Konzern geplant. Durch Tools wie der Rail Map Karenz (dem Karenzinformationstool im ÖBB-Intranet) oder Programmen wie dem Karenzprogramm der ÖBB-Infrastruktur AG werden Frauen gezielt mit Informationen und der Planung des Wiedereinstiegs in den Beruf unterstützt.

Derzeit sind im ÖBB-Konzern 7,6% der Führungskräfte weiblich. Die geplante Anzahl von 100 Frauen in Führungspositionen konnte 2010 noch nicht erreicht werden. Um dieses Ziel 2011 zu erreichen, wird ein besonderer Schwerpunkt auf die Zielgruppe weiblicher Nachwuchskräfte gelegt. Diese sollen mit Programmen wie zum Beispiel dem ÖBB-Mentoringprogramm bei Ihrer Entwicklung unterstützt werden.

Sozialleistungen

Der ÖBB-Konzern bietet seinen MitarbeiterInnen folgende freiwillige Sozialleistungen an: Urlaubsangebote in Ferienhäusern und Ferienwohnungen, Fahrbegünstigung 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

Um die Aktivitäten im Gesundheitsbereich zentral zu koordinieren, wurde 2009 das Gesundheitsmanagement in der ÖBB-Holding AG im Bereich des Strategischen Konzernpersonalmanagements installiert.

Zum zweiten Mal wurde im Frühjahr 2010 ein konzern- und österreichweites Gesundheitszirkelmoderatoren-Treffen organisiert. Ziel dieser Veranstaltung war der Informations- und Erfahrungsaustausch aller Beteiligten im Gesundheitsmanagement.

Bei der "Conference Employability in the Demographic Change" wurde das Konzerngesundheitsmanagement für einen Vortrag über die Arbeitsfähigkeit im Alter bzw. über altersgerechte Arbeitswelten eingeladen. Aufgrund der Vorreiterrolle erhielt die ÖBB die Führung einer internationalen Arbeitsgruppe.

Die Intranet-Plattform „Gesunde ÖBB“ wurde mit Gesundheitstipps erweitert, die alle 2 Wochen erneuert werden. Weiters gibt es laufend neue Angebote für ÖBB-MitarbeiterInnen, die auf der „Schnäppchenbörse Gesundheit“ zu finden sind.

Das Projekt Kosten-Nutzen-Management wurde im Frühjahr abgeschlossen und die Ergebnisse präsentiert.

Das Lehrlingsprojekt Fit & Fair fand 2010 mit den Themen Toleranz, Integration, Gesundheitsvorsorge statt. Prämierung und Präsentation der Projekte wurde im Dezember organisiert.

Über 700 MitarbeiterInnen nahmen heuer an Team-Laufveranstaltungen in Wien, Graz und Salzburg teil.

Das Programm sowie die Zielgruppe für die Josefhofpräventionswoche „Fit mit Handicap“ wurde überarbeitet und erweitert. Aufgrund des positiven Feedbacks wurde zum zweiten Mal eine DiabetikerInnen-Woche angeboten.

Konzernarbeitsmarkt

Als personalwirtschaftliches Instrument zur Steuerung des regionalen und überregionalen gesellschaftsübergreifenden Personalausgleichs unterstützt der ÖBB-Konzernarbeitsmarkt die Konzern HR Strategie durch Entlastung des Personalaufwandes mittels Hintanhaltung von Neuaufnahmen sowie durch den produktiven Einsatz verfügbarer Mitarbeiterkapazitäten.

Durch Erkennbarmachen des realen Arbeitskräftebedarfs sowie des Arbeitskräfteangebots in den Konzerngesellschaften werden vorhandene MitarbeiterInnen, die in ihrem bisherigen Bereich aufgrund organisatorischer Rationalisierungs-, und Umstrukturierungsmaßnahmen bzw. Leistungsrücknahmen sowie aufgrund arbeitsmedizinisch festgestellter Untauglichkeit und Leistungsrücknahme nicht mehr beschäftigt werden können, im ÖBB-Konzernarbeitsmarkt betreut, requalifiziert und vermittelt. Die im ÖBB-Konzernarbeitsmarkt angebotenen Stellen umfassen die gesamte Palette aller im ÖBB-Konzern vorzufindenden Berufe z.B. im Kundendienst, im Bau, im Betrieb bis hin zum Controlling und stellen eine große Vielfalt an angebotenen Arbeitsmöglichkeiten dar. Als dynamischer und ambitionierter Dienstleister steht im Zentrum der Tätigkeiten das Arbeitgeberservice für die Konzerngesellschaften sowie das Arbeitnehmerservice für die zu betreuenden MitarbeiterInnen. Damit tritt der ÖBB-Konzernarbeitsmarkt als Vermittler von über Jahrzehnten angesammeltem und kumuliertem Fachwissen und Expertentum auf dem Gebiet des Eisenbahn-Baus und -Betriebs auf und fördert den konzernweiten Wissenstransfer durch internen Abgleich vakanter Positionen mit vermittelbaren MitarbeiterInnen.

Für die strategische Positionierung des ÖBB-Konzernarbeitsmarktes ist die Abteilung Strategisches Personalmanagement in der ÖBB-Holding AG verantwortlich, für die operative Abwicklung und Umsetzung der strategischen Vorgaben ist die ÖBB-Shared Service Center GmbH mit einer eigenen Organisationseinheit verantwortlich. Eine detaillierte Aufteilung der Strukturen sowie die Beschreibung der Prozesse sind im Handbuch ÖBB-Konzernarbeitsmarkt festgelegt.

Führungskräftestrukturen und Querschnittsfunktionen

Im Zuge von Neuausrichtung und Reorganisation werden in allen Konzerngesellschaften die Strukturen und Kompetenzen der Führungskräfte untersucht. Ziel ist, dass Kompetenzen einerseits und Führungsspannen andererseits schlanker und effizienter werden. Die zur Verfügung stehenden Optionen sind zum Teil kurzfristig umsetzbar wie Top Down anzustoßende Maßnahmen die Führungskräfte um 5% zu reduzieren; andererseits sind aber strategioptimierte systematische Umsetzungsprozesse aus Gründen der Nachhaltigkeit unabdingbar. Dazu zählt auch die Zusammenlegung kleiner Stäbe in Querschnittsbereichen. Weiters gilt es Spezialisten und Experten von Führungspositionen zu entflechten.

Im Bereich der Querschnittsfunktionen wie Personal- und Rechnungswesen, Einkauf und IT sollen Mehrgleisigkeiten durch Zentralisierung und Shared Service Strukturen schlank gehalten werden.

MitarbeiterInnen des Teilkonzerns ÖBB-Personenverkehr

Struktur der MitarbeiterInnen	31.12.2010	31.12.2009	Stichtag	Veränderung		Durchschnitt	
				in %		2010	2009
Angestellte	2.881	2.818	63	2%	2.793	4.096	
MitarbeiterInnen mit Definitivstellung	4.516	4.698	-182	-4%	4.637	9.726	
Gesamt aktive MitarbeiterInnen	7.397	7.516	-119	-2%	7.430	13.822	
Lehrlinge	131	129	2	2%	121	127	
Gesamt mit Lehrlingen	7.528	7.645	-117	-2%	7.551	13.949	

Der Personalstand des Teilkonzerns ÖBB-Personenverkehr lag per Jahresende 2010 mit 7.528 MitarbeiterInnen knapp unter dem Vorjahreswert. Rd. 60% aller MitarbeiterInnen des Teilkonzerns werden im Rahmen einer Definitivstellung beschäftigt. Per Jahresende 2010 wurden 131 Lehrlinge ausgebildet. Das Durchschnittsalter aller MitarbeiterInnen dieses Teilkonzerns liegt bei rd. 43,7 Jahren. Zum 31.12.2010 beträgt der Frauenanteil rd. 12,6%.

Der durchschnittliche Personalstand des Teilkonzerns ÖBB-Personenverkehr lag im Jahr 2010 aufgrund der Anteilsverschiebung an der ÖBB-Produktion Gesellschaft mbH und dem daraus resultierenden Abgang dieser Gesellschaft aus dem Konsolidierungskreis per 31.12.2009 mit 7.551 MitarbeiterInnen deutlich unter dem Vorjahreswert von 13.949 MitarbeiterInnen.

MitarbeiterInnen des Teilkonzerns Rail Cargo Austria

Per Jahresende 2010 zählt der Teilkonzern Rail Cargo Austria 10.804 MitarbeiterInnen, um rd. 2% weniger als im Vorjahr. Per Jahresende 2010 wurden in Österreich in unterschiedlichen Lehrberufen 164 Lehrlinge ausgebildet. Das Durchschnittsalter liegt bei rd. 41,5 Jahren. Zum 31.12.2010 beträgt der Frauenanteil rd. 7,3%.

Mitarbeiterstruktur	31.12.2010	31.12.2009	Stichtag	Veränderung		Durchschnitt	
				in %		2010	2009
Angestellte	6.513	6.528	-15	0%	6.622	6.705	
MitarbeiterInnen mit Definitivstellung	4.127	4.239	-112	-3%	4.217	4.541	
sonst. Unternehmensveränderungen		87	-87	-100%			
Gesamt aktive MitarbeiterInnen	10.640	10.854	-214	-2%	10.839	11.246	
Lehrlinge	164	152	12	8%	163	163	
Gesamt mit Lehrlingen	10.804	11.006	-202	-2%	11.002	11.409	

MitarbeiterInnen des Teilkonzerns ÖBB-Infrastruktur

Der Personalstand des Teilkonzerns ÖBB-Infrastruktur sank im Berichtsjahr auf 17.366 MitarbeiterInnen. Etwa 76% des Personalstands entfallen auf MitarbeiterInnen mit Definitivstellung. Das Durchschnittsalter liegt bei rd. 43,2 Jahren. Zum 31.12.2010 beträgt der Frauenanteil rd. 7,2%.

Mitarbeiterstruktur	31.12.2010	31.12.2009	Stichtag	Veränderung		Durchschnitt	
				in %		2010	2009
Angestellte	4.181	3.905	276	7%	4.341	3.649	
MitarbeiterInnen mit Definitivstellung	13.183	13.707	-524	-4%	13.991	14.283	
Gesamt aktive MitarbeiterInnen	17.364	17.612	-248	-1%	18.332	17.932	
Lehrlinge	2		2	100%	1		
Gesamt mit Lehrlingen	17.366	17.612	-246	-1%	18.333	17.932	

MitarbeiterInnen sonstiger Gesellschaften des ÖBB-Konzerns

Zum 31.12.2010 zählen die übrigen Tochterunternehmen der ÖBB-Holding AG, die nicht Teil eines Teilkonzernabschlusses sind, rd. 8.427 MitarbeiterInnen.

Mitarbeiterstruktur	31.12.2010	31.12.2009	Stichtag	Veränderung		Durchschnitt	
				in %		2010	2009
Angestellte	2.072	2.216	-144	-6%	2.108	747	
MitarbeiterInnen mit Definitivstellung	4.946	5.407	-461	-9%	5.067	856	
Gesamt aktive MitarbeiterInnen	7.018	7.623	-605	-8%	7.175	1.603	
Lehrlinge	1.409	1.300	109	8%	1.291	1.080	
Gesamt mit Lehrlingen	8.427	8.923	-496	0	8.466	2.683	

D. IMMOBILIENMANAGEMENT

Mit rund 26.000 Liegenschaften und einer Gesamtgrundfläche von ca. 200 Millionen Quadratmetern sind die ÖBB einer der größten Immobilieneigentümer Österreichs. Die ÖBB-Immobilienmanagement GmbH – eine hundertprozentige Tochter der ÖBB-Infrastruktur AG – ist als Dienstleister primär für den ÖBB-Konzern, aber auch auf dem freien Markt tätig.

Mit 01.01.2010 wurden rund 400 MitarbeiterInnen aus den Geschäftsbereichen Management Verkehrsstation (MVS) der ehemaligen ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG und Technisches Gebäudeservice (TGS) der ehemaligen ÖBB-Infrastruktur Bau AG in die ÖBB-Immobilienmanagement GmbH eingegliedert. Durch diese Integration wurde im Sinne einer konzernweiten Vereinfachung von Abläufen sowie Effizienzsteigerung die Verantwortung für das gesamte Immobilienportfolio der ÖBB erstmals bei der ÖBB-Immobilienmanagement GmbH gebündelt. Die Bewirtschaftung der in der Verwaltung der Immobilienmanagement GmbH stehenden Immobilien kann somit seit 01.01.2010 noch umfassender erfolgen: Zum erweiterten Leistungsspektrum der ÖBB-Immobilienmanagement GmbH zählen klassische Hausverwaltung und technische Betreuung von Immobilien genauso wie stationsbezogene Leistungen in den Bahnhöfen und die Entwicklung und Verwertung von für den Bahnbetrieb nicht mehr notwendigen Liegenschaften.

Dieses Leistungsspektrum wird durch folgende vier Geschäftsbereiche umgesetzt:

- Projektentwicklung
- Stations- und Liegenschaftsmanagement
- Technikmanagement
- Verwertung

E. FORSCHUNGSBERICHT

Auch im Jahr 2010 kann der ÖBB-Konzern wieder auf ein erfolgreiches Innovationsjahr zurückblicken. Im engen Verbund mit über 160 Partnern aus den Bereichen Industrie, Wissenschaft und KMU konnten neben den laufenden Initiativen und Projekten auch neue strategische Forschungsfelder erschlossen werden.

F&E Fakten Gesamtkonzern

Im Jahr 2010 war der ÖBB-Konzern an 72 Forschungsprojekten beteiligt. Die durchschnittliche Laufzeit über alle Projekte beträgt 2,85 Jahre. Das Projektvolumen über alle beteiligten Partner beläuft sich in diesem Jahr auf rd. 149,0 Mio. EUR. Der Anteil des ÖBB-Konzerns an diesen Projekten beläuft sich auf rd. 23,2 Mio. EUR. Durch gezielte Nutzung von nationalen und EU-Förderungen konnten knapp ein Drittel der Konzernaufwendungen für F&E abgedeckt werden.

Meilensteine 2010

eMORAIL

Mit der Einreichung und der Förderzusage zum Forschungsprojekt „eMORAIL“ konnte einer der wichtigsten Meilensteine der letzten Jahre gesetzt werden. In dieser nationalen Leuchtturmausschreibung konnte sich das Projekt in einem Wettbewerb gegenüber starken konkurrenzierenden Einreichungen durchsetzen. Der ÖBB-Konzern ist stolz, dass mit „eMORAIL“ ein starkes Zeichen für den Bereich der Zusammenführung des öffentlichen Verkehrs und der Elektromobilität gesetzt werden kann.

ISIS

Das mit dem Staatspreis 2009 des Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie ausgezeichnete Projekt ISIS Wechselverkehrszeichen/ LaneLights wurde im Mai 2010 als Paper zum „Global Level Crossing Symposium – Tokio 2010“ von der ÖBB und dem Projektpartner EBE Solutions eingereicht. Von einer internationalen Jury wurde das Paper als eines der ersten Projekte für eine Präsentation in Tokio im Oktober 2010 ausgewählt.

ISIS kann durch seinen bereits mehrjährigen Einsatz in Österreich und die damit gemachten positiven Erfahrungen als eines der Vorzeigeprojekte für innovative Lösungen an Eisenbahnkreuzungen bezeichnet werden. Bereits Interessenten aus Frankreich, Deutschland oder Australien möchten die die ISIS LaneLights und die ISIS Wechselverkehrszeichen an einigen Eisenbahnkreuzungen installieren.

ZEUS

ZEUS 2020 zielt auf die Entdeckung und Formulierung einer neuen Lebenskonzeption im städtischen Umfeld ab, die von der Planungsphase angefangen bis zur konkreten Benutzung der Einrichtungen hin alle Prozessschritte in erster Linie unter dem Blickwinkel einer massiven Reduktion des CO₂ Ausstoßes überprüft und neu definiert. Das so gefundene Modell soll in einem städtischen Bereich einer Projektpartnerstadt generell und auch auf seine Flexibilität im Hinblick auf lokale/ regionale Ausprägungen hin überprüft werden. Im Rahmen der Projektarbeit kommt es zu einer kontinuierlichen Evaluierung und einem kontinuierlichen Abgleich mit den Bedürfnissen und Vorgaben einer Modellregion (Linz) und eines konkreten Modellareals. Letztendlich ist die Übertragbarkeit des Modells auf andere Städte/ Regionen ein wichtiges Ergebnis von ZEUS 2020, wobei das entworfene Modell als Basis für ein standardisiertes Verfahren zur Entwicklung von Stadtteilen/-bereichen dienen soll. Das Projekt wird über Fördermittel des Klima & Energiefonds gefördert und ist ein wichtiger Bestandteil in der Umwelt- und Nachhaltigkeitsstrategie des ÖBB-Konzerns.

Erweiterung der Forschungsdatenbank im ÖBB-Konzern

Mit der ÖBB Forschungsdatenbank ist der Konzern im Besitz eines einzigartigen Werkzeuges für die kooperative Forschung. In dieser Datenbank sind alle seit 2005 laufenden sowie alle abgeschlossenen Forschungsprojekte mit allen relevanten Informationen zu Partner, Kosten, Ziele und Fördergeber gespeichert. In diesem Jahr konnte die Datenbank nun mit einer Erweiterung zur Nutzung der Forschungsprämie ausgestattet werden. Nun ist der Konzern in der Lage, neben den statistischen Daten auch jährlich die Forschungsprämie für die Unternehmensgruppe auszuweisen.

Preisverleihung zum Forschungswettbewerb der ÖBB 2009/2010

Im Frühjahr 2010 wurden die Siegerprojekte im Rahmen einer öffentlichkeitswirksamen Veranstaltung in Kooperation mit dem Lebensministerium prämiert. Damit konnte eine wichtige Initiative der ÖBB zur Förderung der Innovationskraft bei Jugendlichen und Studenten abgeschlossen werden. Die Sieger wurden im festlichen Rahmen von Vorstandsdirektor DI Peter Klugar und von Herrn Bundesminister Nikolaus Berlakovits geehrt.

F. UMWELTBERICHT

Der ÖBB-Konzern ist Österreichs klimafreundlichster Mobilitätsanbieter. Es ist erklärtes Ziel, diesen Vorteil nicht nur zu halten, sondern auch kontinuierlich auszubauen. Als strategische Leitgesellschaft lenkt die ÖBB-Holding AG auch die Entwicklung der konzernweiten Umweltperformance. Der ÖBB-Konzernkoordinator für Nachhaltigkeit & Umwelt sorgt mit Unterstützung von fachbezogenen Programm-Managern für konzernweit abgestimmte Initiativen und Ausrichtungen - um Synergieeffekte zu nutzen, Kosten zu sparen und die Umweltleistungen des ÖBB-Konzerns weiter zu entwickeln.

Folgende Themengebiete werden konzernweit koordiniert:

- Nachhaltigkeit/ CSR
- CO₂/ Klima/ Energie
- Lärm/ Abfall/ Feinstaub
- Naturschutz/ ÖBB & Natur
- Umweltförderungen
- Information & Datenservice

Die ÖBB-Performance zu den einzelnen Programmenthemen konnte auch im Berichtsjahr kontinuierlich weiterentwickelt werden – nachstehend einige Auszüge:

Im Zuge der „klima:aktiv – Partnerschaft“ (5-Punkte Programm) zwischen dem Lebensministerium und den ÖBB konnten auch 2010 wieder einige sehr erfolgreiche konzernweite Initiativen durchgeführt werden. Konzernweite Spritspartrainings, um CO₂ und auch Spritkosten zu sparen, wurden genauso koordiniert und durchgeführt wie die Analyse und Prämierung des öffentlich ausgeschriebenen Forschungswettbewerbs zum Thema „Bahn & Umwelt“. Der ÖBB-Konzern war auch offizieller Partner der sogenannten „klima:aktiv – mobil Tour“ des Lebensministeriums. Ziel dieser Tour durch sämtliche Landeshauptstädte war die Bewusstseinsbildung der Menschen zur Forcierung klimafreundlicher Mobilitätslösungen. Der Bahn- und Busverkehr der ÖBB konnte mit dieser Aktion zusätzlich zu den grundsätzlichen Marketingmaßnahmen quer durch Österreich prominent beworben werden.

Zur im Vorjahr veröffentlichten ÖBB-Klimaschutzcharta wurden konkrete Umsetzungsprojekte vorangetrieben, wie eine Potenzialanalyse zum Thema Energieeffizienz bei ÖBB-Bestandsgebäuden oder die Forcierung des Einsatzes erneuerbarer Energien bei großen ÖBB-Neubauprojekten. Auch zum Schwerpunkt „nachhaltige Mobilität“ konnten einige Initiativen gestartet werden – nämlich intern wirkende Maßnahmen, wie erste Schritte zur Ökologisierung des ÖBB-Fuhrparks und kundenwirksame Aktivitäten, wie der Start des geförderten Projekts „eMORAIL“ (eMobility & Rail) zur künftigen Verknüpfung zwischen Bahn und der aufkeimenden Elektromobilität im Individualverkehr.

Schwerpunkt zum Thema „ÖBB & Natur“ war das ÖBB-Engagement zur österreichischen Aktion zum weltweiten Biodiversitätsjahr 2010. Der ÖBB-Konzern war zum Thema Artenschutz einer der großen Allianzpartner der nationalen Kampagne mit dem Titel „vielfaltleben“. Das ÖBB-Engagement zu speziellen Artenschutzprojekten (Projekte zum Schutz des Brachpiepers oder der Hornotter) wurde koordiniert sowie eine eigene ÖBB-Sonderausgabe der Zeitschrift „Natur und Land“ gemeinsam mit dem Österreichischen Naturschutzbund erstellt und im Frühjahr 2010 veröffentlicht. Diese Sonderausgabe gibt einen tollen Überblick über das ÖBB-Engagement zum Thema Natur.

Im Jahr 2010 konnte der ÖBB-Konzern wieder zahlreiche Auszeichnungen entgegennehmen, wie „klima:aktiv“-Auszeichnungen, den Umweltpreis der Stadt Innsbruck oder einige Auszeichnungen für das erfolgreiche Naturengagement des ÖBB-Konzerns - ein ÖBB-Mitarbeiter wurde sogar als „europäischer Energiemanager des Jahres“ (Preis der WKO) ausgezeichnet.

Gerade dieses externe Feedback zeigt, dass die ÖBB-Umweltperformance einen wesentlichen Beitrag zur positiven Wahrnehmung des ÖBB-Konzerns leistet.

G. BARRIEREFREIHEIT

Rd. 460 Mio. Personen nutzten im Jahr 2010 die Züge und Busse der ÖBB. Um das Reisen auch 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 den Experten der ÖBB-Gesellschaften nach Gesprächen mit Vertretern der Behindertenorganisationen erstellt und gliedert sich in die Bereiche Personennah- und -fernverkehr, Postbus, Infrastruktur (Bahnhöfe) und Website.

Der laufende Abbau jener Barrieren, mit denen mobilitätseingeschränkte Menschen konfrontiert sind, erfolgt in 3-Jahresschritten bis 2015. Damit die Verbesserungen so praxisnahe wie möglich erfolgen, werden die Resultate jedes Arbeitsabschnittes mit Vertretern der mobilitätseingeschränkten Menschen evaluiert. Dadurch können im Bedarfsfall zielgruppenrelevante Korrekturen vorgenommen werden. Für die optimale Abstimmung der Maßnahmen untereinander sorgt die in der ÖBB-Holding eingerichtete „Konzernkoordination Barrierefreiheit“.

H. RISIKOBERICHT

Der ÖBB-Konzern wird in steigendem Ausmaß mit den Chancen und Risiken der Liberalisierung des europäischen Schienenverkehrs und der damit verbundenen Intensivierung des Wettbewerbs konfrontiert. Alle identifizierten Risiken werden anhand der fortgeschriebenen Bewertungen oder aufgrund von Erfahrungswerten laufend einer qualitativen und quantitativen Beurteilung unterzogen, vor allem hinsichtlich möglicher Schadensausmaße und Eintrittswahrscheinlichkeiten.

Risikomanagement im ÖBB-Konzern

Auf Basis der bereits 2007 im Rahmen eines breit angelegten Konzernprojekts erarbeiteten Grundlagen erfolgt die kontinuierliche Weiterentwicklung des gesamten Risikomanagement-Systems im ÖBB-Konzern. Dabei wird das Risikoportfolio regelmäßig evaluiert. Der ÖBB-Konzern definiert Risiken als Ereignisse oder Entwicklungen, die zu einer negativen Ergebnisabweichung gegenüber Planungsannahmen führen können – unabhängig davon, ob die Risiken zugleich mit Chancen verbunden sind oder ihr Eintreten aktiv beeinflusst werden kann.

Das Risikomanagement des ÖBB-Konzerns begleitet alle relevanten Geschäftsprozesse und Finanzpositionen der wesentlichen Konzernunternehmen. Die Grundlage bilden eine umfassende Risikoidentifikation, Risikobewertung, Risikoaggregation, Risikosteuerung sowie Risikoberichterstattung. Das konzernweit verbindliche Risikomanagement-Handbuch definiert Regeln, Spielräume und Mindestanforderungen des Risikomanagements für alle einbezogenen Unternehmenseinheiten. Das oberste Ziel der Risikopolitik des ÖBB-Konzerns bildet die uneingeschränkte Absicherung der Unternehmenstätigkeit („going concern“). Demnach sollen Risiken nur dann eingegangen werden, wenn ihre Dimension abschätzbar und damit gleichzeitig eine Steigerung der Erträge und des Unternehmenswertes verbunden ist.

Alle drei ÖBB-Teilkonzerne und die ÖBB-Shared Service Center GmbH tragen nach einem internen Evaluierungsprozess regelmäßig ihre Risiken in die 2009 eingeführte Risikomanagement-Software ein. Nach Prüfung und Konsolidierung der Einzelrisiken in der konzernweiten Risikoplattform wird ein Bericht an den Vorstand der ÖBB-Holding AG erstellt, der die wichtigsten Risiken und die entsprechenden Gegenmaßnahmen abbildet. Auf dieser Grundlage werden dem Aufsichtsrat sowie dem Prüfungsausschuss der ÖBB-Holding AG und der Konzerngesellschaften umfassende Informationen zur aktuellen Risikosituation des ÖBB-Konzerns zur Verfügung gestellt.

Der Evaluierungsprozess erfolgt in einem periodischen Ablauf auf allen für das Risikomanagementsystem relevanten Ebenen des ÖBB-Konzerns. Für den ÖBB-Konzern, seine Teilkonzerne und nachgelagerten Tochtergesellschaften wurden Schwellenwerte für die einzelnen Risiken definiert, die eine Kategorisierung in existenzbedrohende, wesentliche und unwesentliche Risiken ermöglichen. Für die einzelnen Gesellschaften bedeutet das, dass die Risiken grundsätzlich erst ab einem Schwellenwert von 0,5 Mio. EUR (kleinere Gesellschaften) bzw. 1,0 Mio. EUR (größere Gesellschaften) erfasst und bewertet werden, auf Teilkonzernebene ab dem Schwellenwert von 1,5 Mio. EUR und auf Konzernebene ab der Grenze von 2,0 Mio. EUR. Auch Risiken, die unter dem Schwellenwert liegen, können in der Risikomanagement-Software hinterlegt werden. So wird sichergestellt, dass auch vergleichsweise geringe Risiken strukturiert aufgezeichnet und bearbeitet werden.

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

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

Die bestehenden Risikomanagement-Prozesse wurden 2009 zu einem integrierten Chancen- und Risikomanagementsystem erweitert, das durch die eingeführte Standardsoftware professionell unterstützt wird.

Für das Jahr 2011 verteilen sich die wichtigsten Risiken („Top-Risiken im ÖBB-Konzern“) wie folgt auf die neun Risikofelder:

- Risikofeld Strategie: Risiko Ergebnisverlust durch Novelle des Kräftefahrniengesetzes.
- Risikofeld Operativer Betrieb: Risiko von Vandalismusschäden bei Fahrkartenautomaten.
- Risikofeld Finanzen/ Rechnungswesen: In diesem Risikofeld werden beispielsweise Kontrahentenrisiken und Risiken im Zusammenhang mit Finanzinstrumenten erfasst und im Kapitel „Risiken im Zusammenhang mit Finanzinstrumenten“ erörtert.
- Risikofeld Absatz/ Vertrieb: Eines der größten Absatzrisiken geht von den Folgen der Wirtschaftskrise aus. Die Beobachtung und Analyse von Kundenverhalten sowie eine umfassende Anpassung des Angebots mindern diese Risiken. Darüber hinaus besteht das Risiko von geringeren Umsätzen gemeinwirtschaftlicher Leistungen.
- Risikofeld Recht/ Haftung: Kosten bei Eigenschäden und Betriebsunterbrechungen nach Unfällen und höherer Gewalt, die nicht durch Versicherungen gedeckt sind.
- Risikofeld Einkauf/ Beschaffung: Das Hauptrisiko stellen Preisschwankungen bei verschiedenen Rohstoffen dar.
- Risikofeld Informationsverarbeitung: Systemausfälle können bei den operativen Teilbereichen Mehraufwendungen und Umsatzeinbußen auslösen.
- Risikofeld Töchter/ Beteiligungen: Das größte Risiko bildet die Abwertung des Anlagevermögens im Zuge von Werthaltigkeitstests im Rahmen des Jahresabschlusses.

Mit Inkrafttreten des Verbandverantwortlichkeitsgesetzes per 01.01.2006 gilt auch für den ÖBB-Konzern, dass Unternehmen für gerichtlich strafbare Taten ihrer MitarbeiterInnen oder Entscheidungsträger verantwortlich gemacht und bestraft werden können. Um diesem Risiko zu begegnen, werden im Rahmen des rechtlichen Risikomanagements strafrechtlich bedeutsame Bereiche identifiziert, z.B. im Bereich der Fahrlässigkeits-, Umwelt- und Korruptionstatbestände, der Ist-Stand bewertet und Maßnahmen zur Risikovermeidung gesetzt. Vorsorgemaßnahmen wurden auch mit der Einführung von Kontroll- und Berichtssystemen sowie der Erlassung allgemeiner Verhaltensanweisungen durch den Code of Conduct getroffen. Mit entsprechenden Schulungen und der Schaffung klarer Verantwortlichkeitsbereiche wird ebenfalls eine Risikominimierung verfolgt.

Risiken im Zusammenhang mit Finanzinstrumenten

Originäre Finanzinstrumente

Der Bestand an originären Finanzinstrumenten 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 Rohstoffpreisisiken 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 im Bereich Finanzen des ÖBB-Konzerns ist die Sicherstellung des notwendigen Liquiditätsspielraums. Liquiditätsrisiko bedeutet jede Einschränkung der Verschuldungs- bzw. Kapitalaufnahmefähigkeit, die die Umsetzung der Unternehmensstrategie gefährden könnte. Somit ist die konsequente Sicherstellung der Liquidität aller Konzerngesellschaften durch realistische Liquiditätsplanungen, die Vereinbarung ausreichender Kreditlinien und eine ausreichende Diversifizierung der Kreditgeber eine der Hauptaufgaben der Abteilung Konzernfinanzen des ÖBB-Konzerns.

Zinsrisiko

Risiken aus Marktziinsänderungen 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. 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 der Abteilung Konzernfinanzen und 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, wurden 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.

Währungsrisiken aus operativen Bilanzpositionen, insbesondere Forderungen und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen, werden laufend hinsichtlich Risikoentwicklung analysiert und bei Bedarf abgesichert. 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 entsprechenden Entscheidungen der Konzerngesellschaften.

Kontrahentenrisiko

Das Kontrahentenrisiko erfasst das Schadenspotenzial durch Nichterfüllung finanzieller Verpflichtungen durch Finanzpartner (vorwiegend Geldmarktgeschäfte, Veranlagungen, barwertig positive Swapgeschäfte). Die dem Kontrahentenrisiko-Management zugrundeliegenden und für jeden Finanzpartner individuell vergebenen Limits werden täglich auf Einhaltung überprüft. Der ÖBB-Konzern unterhält Geschäftsbeziehungen nur zu Finanzpartnern, für die eine objektive Risikoeinstufung des Kapitalmarkts oder zumindest ein ausreichendes Rating (mindestens Investment Grade) vorliegt.

Die ÖBB haben 2009 ein Kontrahentenrisiko-Management eingeführt, bei dem die Limitermittlung und -vergabe primär auf der Auswertung von Credit-Default-Swap-Daten der ÖBB-Finanzpartner basiert. Hierdurch ist eine schnelle Reaktion auf sich verändernde Risikoeinschätzungen des Kapitalmarkts hinsichtlich der Finanzpartner sichergestellt. Die jeweils aktuellen Limits und deren Ausnutzung werden täglich überwacht, um auf Marktstörungen zeitnah und risikoorientiert reagieren zu können.

Kontrahentenrisiken bestehen außerhalb der originären Geschäfte mit den 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. Nähere Angaben zu den Cross-Border-Leasing-Verträgen finden sich in Erläuterung 30.3. des Anhangs zum Konzernabschluss.

Internes Kontrollsystem

Allgemeine Informationen

Die Vorstände bzw. Geschäftsführer der Konzerngesellschaften des ÖBB-Konzerns sind sich ihrer Verpflichtung zur Einrichtung und Ausgestaltung eines angemessenen internen Kontrollsystems bewusst und nehmen diese Verantwortung entsprechend wahr.

Innerhalb des ÖBB-Konzerns umfasst das Interne Kontrollsystem (IKS) aus seiner Definition heraus einerseits die Überprüfung aller Überwachungs- und Kontrollmaßnahmen auf Basis der organisatorischen Richtlinien für das operative Management sowie der prozessual festgelegten Kontroll- und Überwachungsaufgaben der unmittelbaren Prozessverantwortlichen. Demzufolge ist das IKS ein wesentlicher Bestandteil des unternehmensweiten Risikomanagementsystems und trägt mit zur Erreichung der unternehmerischen Ziele bei.

Das IKS umfasst die Komponenten Kontrollumfeld, Risikobeurteilung, Kontrollaktivitäten, Information und Kommunikation und Überwachung, um

- die Einhaltung der für das Unternehmen maßgeblichen rechtlichen Vorschriften und der vorgeschriebenen Geschäftspolitik zu unterstützen (Compliance),
- die Ordnungsmäßigkeit und Zuverlässigkeit der Finanzberichterstattung zu gewährleisten (Financial Reporting) und
- die Wirksamkeit und Wirtschaftlichkeit der betrieblichen Tätigkeit (hiezugehört auch der Schutz des Vermögens vor Verlusten durch Schäden und Malversation) zu unterstützen (Operations).

Dieses System basiert somit auf den Maßstäben des international bewährten Rahmenkonzepts für interne Kontrollsysteme (COSO – Internal Control and Enterprise Risk Managing Frameworks des Committee of Sponsoring Organisations of the Treadway Commission) und bietet dem Management ein erprobtes und anerkanntes Analyse- und Steuerungsinstrument.

Der dezentralen Struktur des ÖBB-Konzerns entsprechend, weist jede Konzerngesellschaft nach, dass sie ein dem Unternehmen angemessenes wirksames IKS eingerichtet hat und dieses aufrechterhält. Für die Einrichtung und die operative Durchführung eines ausreichend wirksamen IKS sind die Gesellschaften selbst verantwortlich.

Die Konzernrevision ist aus ihrer Richtlinienkompetenz heraus für die Festlegung des Rahmens für das IKS und die konzernweite Akkordierung zuständig. Die Konzernrevision kontrolliert in Form einer stichprobenweisen oder teils vollständigen Prüfung, ob die Konzerngesellschaften ein wirksames IKS implementiert haben und dieses aufrechterhalten.

Das IKS gewährleistet die Übereinstimmung wesentlicher Abläufe im Unternehmen mit internen und externen Regelwerken und basiert auf den folgenden Grundlagen:

- Die Kontrollmaßnahmen in den wesentlichen/ kritischen Geschäftsabläufen (Prozessen) sind vollständig und nachvollziehbar dokumentiert
- die Aufbauorganisation ist in geeignetem Ausmaß nachvollziehbar dokumentiert (Organigramm, Arbeitsplatzbeschreibung, Funktionsbeschreibung, etc.) und wird regelmäßig angepasst,
- die für die jeweilige Geschäftstätigkeit anzuwendenden Regelwerke und internen Vorgaben sind umfassend bekannt und verfügbar.

Im Laufe des Jahres 2010 wurden sowohl die einheitliche Testung der Schlüsselkontrollen, die im Internen Kontrollsystem der zur ÖBB-Gruppe gehörenden Unternehmen festgelegt sind, als auch die standardisierte Dokumentation eben dieser Tests weitestgehend vorbereitet. Es ist geplant, dieses Projekt im ersten Quartal des Jahres 2011 abzuschließen.

Auf Grundlage der Prozessdokumentation und der unternehmensspezifischen Geschäftstätigkeit werden in periodischen Abständen die wesentlichen Risiken identifiziert, bewertet und erfasst. Für die erfassten Risiken werden geeignete Kontrollaktivitäten festgelegt, um das Risiko auf ein angemessenes Ausmaß zu reduzieren. Die Wirksamkeit der festgelegten Kontrollen wird durch eine periodische Selbstevaluierung überprüft und dokumentiert.

Die Konzernrevision prüft auf Grundlage eines vom Vorstand genehmigten jährlichen Revisionsplans bestimmte Elemente des IKS. Die Ergebnisse der durchgeführten Prüfungen werden in Form eines Tätigkeitsberichtes dem Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats berichtet.

Das IKS für den Rechnungslegungsprozess ist Bestandteil des regelmäßigen Prüfprogramms des Wirtschaftsprüfers im Rahmen der Jahresabschlussprüfung. Die Ergebnisse der durchgeführten Prüfungen werden dem Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats berichtet.

Berichterstattung zum rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystem

Die Verantwortung für die Einrichtung und Ausgestaltung des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems und für die Sicherstellung der Einhaltung aller rechtlichen Anforderungen liegt beim Vorstand der ÖBB-Holding AG.

Die Konzernrechnungslegung des ÖBB-Konzerns ist organisatorisch in der ÖBB-Holding AG angesiedelt. Die Abteilung Rechnungswesen der ÖBB-Holding AG, die vor allem für das externe Berichtswesen im Zusammenhang mit dem Konzernabschluss zuständig ist, untersteht direkt dem Finanzvorstand.

Grundlage der Prozesse in der Konzernrechnungslegung bildet ein IFRS-Konzernhandbuch, das von der Abteilung Rechnungswesen der ÖBB-Holding AG herausgegeben und regelmäßig aktualisiert wird. Darin werden die wesentlichen auf IFRS basierenden Bilanzierungserfordernisse konzerneinheitlich vorgegeben. Richtlinien und Vorschriften hinsichtlich Finanzberichterstattung werden regelmäßig aktualisiert und an alle betroffenen MitarbeiterInnen kommuniziert. Außerdem werden die MitarbeiterInnen des Rechnungswesens laufend in Hinblick auf Neuerungen in der Rechnungslegung geschult, um Risiken einer unbeabsichtigten Fehlberichterstattung frühzeitig erkennen zu können.

Die Verbuchung der Geschäftsfälle im ÖBB-Konzern erfolgt grundsätzlich auf EDV-Anlagen mittels der Software SAP R/3. Bei manchen ausländischen Tochterunternehmen können auch andere Softwarelösungen zur Anwendung kommen. Soweit in den Konzerngesellschaften das gleiche System wie in der ÖBB-Holding AG verwendet wird, erfolgt die Datenübertragung automatisiert, ansonsten werden Upload-Files an die ÖBB-Holding AG geliefert. Diese Daten werden dann in das zentrale Konsolidierungssystem SAP Netweaver BI eingepflegt. Zur Erfassung und Konsolidierung der erforderlichen Daten für die Angaben in den Notes kommt eine eigens von der ÖBB-Holding AG zugekaufte Software konzernweit zum Einsatz.

Alle Tochterunternehmen liefern an die Abteilung Rechnungswesen der ÖBB-Holding AG für die Erstellung des Konzernabschlusses umfangreiche Reporting Packages mit allen relevanten Buchhaltungsdaten zu Gewinn- und Verlustrechnung, Bilanz, Geldflussrechnung und Notes. All diese Unterlagen werden vor Ort von lokalen Wirtschaftsprüfern 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 geprüft, was einen Teil des externen Kontrollsystems darstellt, welches somit das IKS unterstützt. Diese Prüfung wird mittels eines „Bestätigungsvermerks zum Konzernpackage“ bestätigt. Reporting Packages werden erst nach Eintreffen der Bestätigungsvermerke verarbeitet.

Die oben dargestellte interne Kontroll- und Reportingsystematik ist in einer Weise aufgesetzt, die den Vorstand in die Lage versetzt, Risiken zu erkennen und rasch darauf zu reagieren.

Der Aufsichtsrat wird in regelmäßigen Sitzungen, insbesondere im Rahmen des verpflichtend einzurichtenden Prüfungsausschusses der ÖBB-Holding AG, über die wirtschaftliche Entwicklung des ÖBB-Konzerns in Form von konsolidierten Darstellungen informiert.

Im Hinblick auf die Unternehmensgröße wurde darüber hinaus eine eigene Stabstelle Interne Revision eingerichtet.

I. BEKENNTNIS ZUM ÖSTERREICHISCHEN CORPORATE GOVERNANCE KODEX

Der Österreichische Corporate Governance Kodex richtet sich in erster Linie an börsennotierte Aktiengesellschaften. Wenngleich weder der ÖBB-Konzern noch einer seiner drei Teilkonzerne mit Unternehmensanteilen an einer Börse gelistet sind, wird der Empfehlung des österreichischen Arbeitskreises für Corporate Governance entsprochen, wonach sich auch nicht-börsennotierte Aktiengesellschaften am Kodex orientieren sollten, soweit die Regeln für sie anwendbar sind. Der Vorstand und der Aufsichtsrat der ÖBB-Holding AG haben im September 2006 den Beschluss zur Einhaltung des Österreichischen Corporate Governance Kodex und im Februar 2011 zur Umsetzung der Kodex-Novellen 2009 und 2010 gefasst. Dieses Bekenntnis, der Kodex in der für die Konzerngesellschaften geltenden Fassung sowie die Begründung etwaiger Abweichungen sind auf der Website des ÖBB-Konzerns <http://konzern.oebb.at/de/Konzern> abrufbar.

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

Neben den in Erläuterung 37 des Konzernabschlusses gemachten Angaben werden folgende zusätzliche Informationen offengelegt:

Teilkonzern ÖBB-Personenverkehr

Mit 03.02.2011 konnte ein neuer Verkehrsdienstvertrag mit der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH betreffend die Erbringung von Verkehrsleistungen im Schienenpersonenverkehr abgeschlossen werden. Die Vertragslaufzeit beginnt rückwirkend mit 01.04.2010 und endet per 31.12.2019.

Der neue Vertrag bedeutet, dass vom Bund eindeutig definierte Zugverbindungen klar zuordenbar und transparent als gemeinwirtschaftliche Leistungen bestellt werden. Der bis ins Jahr 2019 gültige Vertrag sichert damit das flächendeckende Grundangebot im öffentlichen Schienenverkehr.

Mit 24.03.2011 wurde in der außerordentlichen Aufsichtsratsitzung der Personenverkehr AG Hr. Mag. Georg Lauber in seiner Funktion als Finanzvorstand bestätigt und gleichzeitig Fr. Birgit Wagner mit 01.04.2011 zum Vorstand für die Bereiche Markt und Vertrieb bestellt.

Teilkonzern Rail Cargo Austria

Die Bundeswettbewerbsbehörde („BWB“) hat Februar 2010 gegen insgesamt 43 Unternehmen einen Antrag auf Feststellung eines Kartellrechtsverstößes sowie auf Verhängung einer Geldbuße beim Kartellgericht gestellt. Das Verfahren gliedert sich in zwei Sachverhalte. Gegenstand des ersten Vorwurfs ist die sogenannte Speditions-Sammelladungskonferenz („SSK“). Den ehemaligen Mitgliedern der 2007 aufgelösten SSK, und damit auch der Schier Otten & Co Gesellschaft mbH (2009 verschmolzen auf die Express-Interfracht Internationale Spedition GmbH), wirft die BWB unter anderem die Vereinbarung und Anwendung eines gemeinsamen Tarifs für den Inlandssammelladungsverkehr sowie eine Marktaufteilung vor. Der Rail Cargo Austria AG wirft die BWB vor, in den Jahren 2002 – 2007 die jährlichen Erhöhungen des auf den inländischen Stückgutverkehr anwendbaren BahnExpress-Tarifs den Mitglieder der SSK vorab bekannt gegeben zu haben. Ferner sei es zu einem Austausch marktsensibler Daten gekommen.

Nach zwei Schriftsatzwechseln hat am 19.01.2011 die erste mündliche Verhandlung am Kartellgericht stattgefunden. Das Kartellgericht hat in der Folge mit Teilbeschluss die Anträge der BWB zum SSK-Vorwurf zur Gänze abgewiesen. Hinsichtlich des BEX-Vorwurfs haben sich weder aus der mündlichen Verhandlung noch aus dem Teilbeschluss neuen Erkenntnisse ergeben.

Insofern die BWB gegen den Teilbeschluss Rekurs an den Obersten Gerichtshof erhebt, ist zu vermuten, dass der BEX-Vorwurf vom Kartellgericht einstweilen nicht weiter behandelt wird und das Verfahren bis zu einer Entscheidung des Kartellobergerichtes über den SSK-Vorwurf ruht.

Ein Antrag der BWB auf Verhängung einer konkreten Geldbuße wurde bisher noch nicht gestellt. Es ist aus heutiger Sicht nicht zuverlässig vorhersehbar, ob, wann und in welcher Höhe es im weiteren Verfahren überhaupt zu einer Geldbuße hinsichtlich des BEX-Vorwurfes kommen wird.

Teilkonzern ÖBB-Infrastruktur

Rahmenplan 2011 bis 2016

Am 01.02.2011 hat die Bundesregierung im Ministerrat den neuen Rahmenplan 2011 bis 2016 beschlossen. Darüber hinaus bekennt sich die Bundesregierung zur langfristigen Modernisierung der österreichischen Schieneninfrastruktur im Rahmen des Ausbauprogramms „Zielnetz 2025“. Einigung gab es zudem über die Finanzierung des öffentlichen Schienennahverkehrs, was leistbare Tarifangebote für BahnkundInnen absichert. Das Hauptaugenmerk des Rahmenplans liegt im Ausbau der großen Korridore Westbahn, Südbahn und Brennerstecke. Weitere Schwerpunkte sind die Modernisierung des Nahverkehrsnetzes rund um die Ballungsräume, die Erneuerung von Bahnhöfen und Haltestellen sowie die Beseitigung aller Langsamfahrstellen im Bestandsnetz bis 2014.

Der im abgelaufenen Geschäftsjahr im Wesentlichen ausverhandelte und inhaltlich akkordierte Zuschussvertrag wurde Ende März 2011 formal von den Vertragsparteien gefertigt.

K. ANMERKUNGEN ZUM LAGEBERICHT

Dieser Lagebericht enthält Aussagen und Prognosen, die sich auf die zukünftige Entwicklung des ÖBB-Konzerns und seines 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 08.04.2011

Der Vorstand

Mag. Christian Kern e.h.

Ing. Franz Seiser e.h.

Mag. Josef Halbmayr MBA e.h.

Konzernabschluss

Konzern-Gewinn-und-Verlust-Rechnung 2010

	Erläuterung	2010 in TEUR	2009 in TEUR
Umsatzerlöse	4	5.136.142,0	4.827.840,1
Bestandsveränderungen		4.145,3	1.342,0
Andere aktivierte Eigenleistungen	5	404.873,5	472.179,4
Sonstige betriebliche Erträge	6	536.657,6	446.249,0
Gesamterträge		6.081.818,4	5.747.610,5
Aufwendungen für Material und bezogene Leistungen	7	-2.068.623,2	-1.905.895,1
Personalaufwand	8	-2.410.121,6	-2.328.591,8
Abschreibungen	9	-645.066,0	-573.314,5
Wertminderungen	9	-195.222,0	-5.156,1
Sonstige betriebliche Aufwendungen	10	-508.005,5	-621.058,5
Betriebsergebnis (EBIT ohne Ergebnis aus assoziierten Unternehmen)		254.780,1	313.594,5
<i>Betriebsergebnis ohne Wertminderungen</i>		<i>450.002,1</i>	<i>318.750,6</i>
Ergebnis aus assoziierten Unternehmen	17	5.068,1	6.113,9
Zinserträge	11	146.024,1	173.414,9
Zinsaufwendungen	11	-695.253,8	-648.181,1
Übriges Finanzergebnis	12	-40.378,4	275.812,1
Finanzergebnis inkl. Ergebnis aus assoziierten Unternehmen		-584.540,0	-192.840,2
Ergebnis vor Ertragsteuern (EBT)		-329.759,9	120.754,3
Ertragsteuern	13	-8.289,3	-4.901,3
Konzernjahresergebnis		-338.049,2	115.853,0
Konzernjahresergebnis anteilig zugerechnet:			
dem Aktionär des Mutterunternehmens		-336.264,0	114.308,2
nicht beherrschenden Anteilen		-1.785,2	1.544,8

Konzern-Gesamtergebnisrechnung 2010

	Erläuterung	2010 in TEUR	2009 in TEUR
Konzernjahresergebnis		-338.049,2	115.853,0
unrealisiertes Ergebnis aus Cash Flow Hedges (nach Steuern)	24	6.149,1	-40.170,0
realisiertes Ergebnis aus Cash Flow Hedges (nach Steuern)	24	-802,8	-734,0
unrealisiertes Ergebnis aus Available for Sale Rücklage (nach Steuern)	24	869,3	-288,0
realisiertes Ergebnis aus Available for Sale Rücklage (nach Steuern)	24	580,0	0,0
unrealisiertes Ergebnis aus der Währungsumrechnung		-8.180,8	-3.742,4
Sonstiges Ergebnis		-1.385,2	-44.934,4
Gesamtkonzernergebnis		-339.434,4	70.918,6
Gesamtkonzernergebnis anteilig zugerechnet:			
dem Aktionär des Mutterunternehmens		-337.649,2	69.373,8
nicht beherrschenden Anteilen		-1.785,2	1.544,8

Konzern-Bilanz 31.12.2010

Vermögen	Erläuterung	31.12.2010 in TEUR	31.12.2009 in TEUR
Langfristige Vermögenswerte			
Sachanlagen	14	18.207.189,3	16.647.992,2
Immaterielle Vermögenswerte	15	554.079,7	561.147,5
Als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien	16	87.934,7	77.306,3
Anteile an assoziierten Unternehmen	17	66.941,6	64.566,1
Sonstige Finanzielle Vermögenswerte	18	1.027.859,6	1.004.130,5
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	20	110.873,8	83.841,2
Latente Steueransprüche	13	2.724,0	153,7
		20.057.602,7	18.439.137,5
Kurzfristige Vermögenswerte			
Vorräte	21	131.971,9	133.066,0
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	20	587.159,0	501.690,2
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	20	452.047,4	338.244,6
Forderungen aus Ertragsteuern	13	569,1	1.271,3
Sonstige Finanzielle Vermögenswerte	18	84.049,7	125.794,1
Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte	19	33.063,7	37.427,9
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	22	137.573,3	75.034,1
		1.426.434,1	1.212.528,2
		21.484.036,8	19.651.665,7
Eigenkapital und Schulden			
Eigenkapital			
Grundkapital	23	1.900.000,0	1.900.000,0
Kapitalrücklagen	24	260.812,2	568.097,2
Andere Rücklagen	24	-75.825,3	-74.440,1
Erwirtschaftetes Ergebnis	24	-608.810,1	-574.786,1
Aktionär des Mutterunternehmens zurechenbares Eigenkapital		1.476.176,8	1.818.871,0
Nicht beherrschende Anteile	24	1.870,3	4.756,9
		1.478.047,1	1.823.627,9
Langfristige Schulden			
Finanzverbindlichkeiten	25	15.916.736,1	13.828.018,4
Rückstellungen	26	283.277,7	242.119,4
Sonstige Verbindlichkeiten	27	358.611,1	279.456,8
		16.558.624,9	14.349.594,6
Kurzfristige Schulden			
Finanzverbindlichkeiten	25	1.560.977,1	1.653.688,2
Rückstellungen	26	417.209,8	578.647,3
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	27	968.372,9	935.556,0
Sonstige Verbindlichkeiten	27	500.805,0	310.551,7
		3.447.364,8	3.478.443,2
		21.484.036,8	19.651.665,7

Konzern-Geldflussrechnung 2010

	2010 in Mio. EUR	2009 in Mio. EUR
Ergebnis vor Ertragsteuern (EBT)	-329,8	120,8
Unbare Aufwendungen und Erträge		
+ Abschreibung / - Zuschreibung auf Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	1.067,6	815,2
+ Abschreibung / - Zuschreibung auf langfristige finanzielle Vermögenswerte	48,9	10,1
- Auflösung von Kostenbeiträgen von Dritten	-227,4	-240,1
+ Verluste / - Gewinne aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	-83,6	-48,0
+ Verluste / - Gewinne aus dem Abgang von finanziellen Vermögenswerten	-8,6	-7,7
- wechsellkursbedingte Gewinne / + wechsellkursbedingte Verluste	5,3	-6,4
- sonstige zahlungsunwirksame Erträge / + sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen	0,1	-2,8
+ Zinsaufwand	695,3	648,2
- Zinsertrag	-146,1	-173,4
Veränderungen der Vermögenswerte und Schulden		
- Zunahme / + Abnahme von Vorräten	1,3	14,8
- Zunahme / + Abnahme der Forderungen aus L+L sowie anderer aktiver Vermögenswerte	-174,0	-239,4
+ Zunahme / - Abnahme der Verbindlichkeiten aus L+L sowie anderer Schulden	277,4	-201,0
+ Zunahme / - Abnahme von Rückstellungen	-139,4	165,8
- gezahlte Zinsen	-552,6	-530,5
+ erhaltene Zinsen	36,2	56,1
- gezahlte Ertragssteuern	-6,9	-2,0
Geldfluss aus der betrieblichen Tätigkeit a)	463,7	379,7
+ Einzahlungen aus dem Abgang Sachanlagen und immaterieller Vermögenswerte	41,5	115,3
- Auszahlungen für Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	-2.568,8	-2.703,0
+ Einzahlungen aus dem Abgang von finanziellen Vermögenswerten	44,4	18,8
- Auszahlungen für Investitionen in finanzielle Vermögenswerte	-14,1	-1,6
+ Einzahlungen / - Rückzahlungen von Kostenbeiträgen von Dritten	175,1	186,2
+ Einzahlungen aus dem Verkauf von konsolidierten Unternehmen und sonstigen Geschäftseinheiten	0,0	0,2
- Auszahlungen für den Erwerb von konsolidierten Unternehmen und sonstigen Geschäftseinheiten	-9,2	-57,1
+ Erhaltene Dividenden	0,5	1,8
+ Tilgung von gewährten Krediten / - Gewährung von Krediten (aus Investitionstätigkeit)	9,1	-693,8
Geldfluss aus der Investitionstätigkeit b)	-2.321,5	-3.133,2
+ Einzahlungen aus Eigenkapitalzuführungen	0,6	16,4
- Auszahlungen an Eigentümer und nicht beherrschende Anteilseigner	-0,5	-1,0
+ Einzahlungen aus der Begebung von Anleihen und Aufnahme von Finanzkrediten	3.212,8	3.170,8
- Auszahlungen für die Tilgung von Anleihen und Finanzkrediten	-1.186,0	-797,3
- Auszahlungen für Finance-Lease-Finanzierungen	-72,3	-1,6
Geldfluss aus der Finanzierungstätigkeit c)	1.954,6	2.387,3
Geldfluss aus der betrieblichen Tätigkeit a)	463,7	379,7
Geldfluss aus der Investitionstätigkeit b)	-2.321,5	-3.133,2
Free Cash Flow (a+b)	-1.857,8	-2.753,5
Liquide Mittel zum Periodenbeginn	19,9	386,3
konsolidierungskreisbedingte Änderungen	0,0	1,5
Währungsdifferenzen	1,7	-1,7
Veränderungen der liquiden Mittel aus den Geldflüssen (Cash Flow) (a+b+c)	96,8	-366,2
Liquide Mittel zum Periodenende	118,4	19,9

Hinsichtlich der Zusammensetzung des Fonds wird auf Erläuterung 35 verwiesen.

Aufstellung der Veränderung des Konzern-Eigenkapitals 2010

	dem Aktionär des Mutterunternehmens zurechenbares Eigenkapital									
	Anzahl der Aktien	Grundkapital in Mio. EUR	Kapital- rücklagen in Mio. EUR	Andere Rücklagen			Erwirt- schafftetes Ergebnis in Mio. EUR	Summe in Mio. EUR	Nicht beherr- schende Anteile in Mio. EUR	Gesamtes Eigen- kapital in Mio. EUR
				Cash-Flow- Hedge- Rücklage in Mio. EUR	Available-for- Sale- Rücklage in Mio. EUR	Währungs- differenzen in Mio. EUR				
<i>Stand am 01.01.2009</i>	190.000	1.900,0	539,4	-29,0	-0,3	-0,2	-689,6	1.720,3	7,8	1.728,0
Konzernjahresergebnis							114,3	114,3	1,6	115,9
Sonstiges Ergebnis				-41,0	-0,3	-3,7		-45,0		-45,0
Konzerngesamtergebnis				-41,0	-0,3	-3,7	114,3	69,3	1,6	70,9
Gesellschafterzuschuss			28,8					28,8		28,8
Übrige Veränderungen							0,6	0,6	-4,7	-4,1
Stand am 31.12.2009	190.000	1.900,0	568,1	-69,9	-0,6	-3,9	-574,7	1.818,9	4,7	1.823,6

	dem Aktionär des Mutterunternehmens zurechenbares Eigenkapital									
	Anzahl der Aktien	Grundkapital in Mio. EUR	Kapital- rücklagen in Mio. EUR	Andere Rücklagen			Erwirt- schafftetes Ergebnis in Mio. EUR	Summe in Mio. EUR	Nicht beherr- schende Anteile in Mio. EUR	Gesamtes Eigen- kapital in Mio. EUR
				Cash-Flow- Hedge- Rücklage in Mio. EUR	Available-for- Sale- Rücklage in Mio. EUR	Währungs- differenzen in Mio. EUR				
<i>Stand am 01.01.2010</i>	190.000	1.900,0	568,1	-69,9	-0,6	-3,9	-574,7	1.818,9	4,7	1.823,6
Konzernjahresergebnis							-336,3	-336,3	-1,8	-338,1
Sonstiges Ergebnis				5,3	1,5	-8,2		-1,4		-1,4
Konzerngesamtergebnis				5,3	1,5	-8,2	-336,3	-337,7	-1,8	-339,5
Erwerb von nicht beherrschenden Anteilen							-5,1	-5,1	-1,6	-6,7
Auflösung Kapitalrücklage			-307,4				307,4	0,0		0,0
Übrige Veränderungen									0,6	0,7
Stand am 31.12.2010	190.000,0	1.900,0	260,8	-64,6	0,9	-12,1	-608,8	1.476,2	1,9	1.478,0

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

Erläuterungen zum Konzernabschluss zum 31.12.2010

A. GRUNDLAGEN UND METHODEN

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

Bei der ÖBB-Holding AG handelt es sich um eine Aktiengesellschaft, die entsprechend § 2 (1) Bundesbahngesetz idF BundesbahnstrukturG BGBl. I Nr. 138/2003 im Jahre 2004 als nunmehr oberste Konzerngesellschaft des ÖBB-Konzerns gegründet wurde und ihren Sitz in Wien hat. Die Adresse des eingetragenen Firmensitzes lautet: Wienerbergstraße 11, 1100 Wien, Österreich. Der ÖBB-Konzern ist im Firmenbuch unter FN 247642 f beim Handelsgericht Wien eingetragen. Dort wird auch der Konzernabschluss hinterlegt.

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

Bis 31.12.2008 war die ÖBB-Holding AG auch strategische Leitgesellschaft für die ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG. In § 29 a Bundesbahngesetz in der geltenden Fassung vom 18.08.2009 (BGBl. I Nr. 95/2009) wurde festgelegt, dass die ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG mit Ablauf des 31.12.2008 im Wege der Gesamtrechtsnachfolge mit der ÖBB-Infrastruktur Bau AG als übernehmende Gesellschaft unter sinngemäßer Anwendung des ersten Abschnittes „Verschmelzungen von Aktiengesellschaften“ des neunten Teiles des Aktiengesetzes 1965 verschmolzen wird, wobei der Verschmelzungsstichtag mit 01.01.2009 festgelegt wurde und die Verschmelzung bis spätestens 30.09.2009 zur Eintragung in das Firmenbuch anzumelden war. Eine Gegenleistung (Gewährung von Aktien der ÖBB-Infrastruktur Bau AG) entfällt. Die Firma der übernehmenden Gesellschaft lautet mit der Eintragung der Verschmelzung ins Firmenbuch „ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft“.

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

1. Rechnungslegungsgrundsätze

Die ÖBB-Holding AG ist gem. § 244 Unternehmensgesetzbuch (UGB) verpflichtet, einen Konzernabschluss zu erstellen. Der Konzernabschluss zum 31.12.2010 (einschließlich der Vorjahreszahlen zum 31.12.2009) 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“), den Interpretationen des International Financial Reporting Interpretation Committee („IFRIC“, „SIC“), welche zum 31.12.2010 in Geltung und von der Europäischen Union übernommen waren, erstellt. Mit diesem Konzernabschluss nach IFRS stellt die ÖBB-Holding AG gem. § 245a UGB einen befreienden Konzernabschluss nach international anerkannten Rechnungslegungsgrundsätzen auf.

Der Konzernabschluss ist in Euro (EUR) dargestellt. 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 31.12.2009 haben sich folgende Standards und Interpretationen geändert beziehungsweise waren aufgrund der Übernahme in das EU-Recht oder des Inkrafttretens der Regelung erstmalig verpflichtend anzuwenden:

Überarbeitete und geänderte Standards/Interpretationen		Geltend ab¹⁾
IFRIC 12	Dienstleistungskonzessionsvereinbarungen	25.03.2009
IFRS 3	Unternehmenszusammenschlüsse	01.07.2009
IAS 27	Konzern- und Einzelabschlüsse	01.07.2009
IAS 39	Finanzinstrumente: Ansatz und Bewertung - Geeignete Grundgeschäfte	01.07.2009
IFRIC 15	Vereinbarungen über die Errichtung von Immobilien	01.01.2010
IFRIC 16	Absicherung einer Nettoinvestition in einen ausländischen Geschäftsbetrieb	01.07.2009
IFRIC 17	Sachdividenden an Eigentümer	01.11.2009
IFRIC 18	Übertragung von Vermögenswerten von Kunden	01.11.2009
IFRS 1	Zusätzliche Ausnahmen für erstmalige Anwender	01.01.2010
IFRS 2	Konzerninterne anteilsbasierte Vergütung mit Barausgleich	01.01.2010
IAS 24	Angaben über Beziehungen zu nahe stehenden Unternehmen und Personen	01.01.2011 ²⁾
Diverse	Verbesserungen zu IFRS 2008 und 2009	individuell

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

2) vorzeitig angewendet

IFRIC 12 „Dienstleistungskonzessionsvereinbarungen“

IFRIC 12 wurde am 30.11.2006 veröffentlicht, am 25.03.2009 ins EU-Recht übernommen. Das verpflichtende Datum der erstmaligen Anwendung wurde durch das EU-Endorsement von Berichtsperioden, die am oder nach dem 01.01.2008 beginnen, auf Geschäftsjahre, die nach dem 29.03.2009 beginnen, geändert. Eine frühere Anwendung ist zulässig. Gegenstand der Interpretation ist die Bilanzierung von Dienstleistungsvereinbarungen bei Unternehmen, die im Auftrag von Gebietskörperschaften öffentliche Leistungen, z.B. den Bau von Straßen, Flughäfen oder Energieversorgungsinfrastruktur, anbieten. Während die Verfügungsmacht über die Vermögenswerte bei der öffentlichen Hand verbleibt, ist das Unternehmen vertraglich zum Bau, zum Betrieb und zur Instandhaltung verpflichtet. IFRIC 12 behandelt die Frage, wie die sich aus derartigen vertraglichen Vereinbarungen ergebenden Rechte und Pflichten zu bilanzieren sind. Die Änderungen sind für den ÖBB-Konzern nicht relevant.

IFRS 3 „Unternehmenszusammenschlüsse“

Der im Jänner 2008 vom IASB veröffentlichte überarbeitete Standard zu Unternehmenszusammenschlüssen ist für Unternehmenszusammenschlüsse in Geschäftsjahren anzuwenden, die am oder nach dem 01.07.2009 beginnen. IFRS 3 führt wesentliche Änderungen bezüglich der Bilanzierung von Unternehmenszusammenschlüssen ein. Es ergeben sich Auswirkungen auf die Bewertung von nicht beherrschenden Anteilen, die Bilanzierung von Transaktionskosten, die erstmalige Erfassung und die Folgebewertung einer bedingten Gegenleistung sowie sukzessive Unternehmenserwerbe. Diese Neuregelungen werden sich auf die Ansatzhöhe des Geschäfts- oder Firmenwerts, auf das Ergebnis der Berichtsperiode, in der ein Unternehmenszusammenschluss erfolgt, und auf künftige Ergebnisse auswirken.

IAS 27 „Konzern- und Einzelabschlüsse“

IAS 27 schreibt vor, dass eine Veränderung der Beteiligungshöhe an einem Tochterunternehmen, die nicht zum Verlust der Beherrschung führt, als Transaktionen mit Eigentümern in ihrer Eigenschaft als Eigentümer bilanziert wird. Aus einer solchen Transaktion kann daher weder ein Geschäfts- oder Firmenwert noch ein Gewinn oder Verlust resultieren. Außerdem werden Vorschriften zur Verteilung von Verlusten auf die Eigentümer des Mutterunternehmens und die nicht beherrschenden Anteile und die Bilanzierungsregeln für Transaktionen, die zu einem Beherrschungsverlust führen, geändert. Die Neuregelungen aus IAS 27 wirken sich auf den Erwerb und den Verlust der Beherrschung an Tochterunternehmen und auf die Transaktionen mit nicht beherrschenden Anteilen am oder nach dem 01.01.2010 aus.

IAS 39 „Finanzinstrumente: Ansatz und Bewertung – Geeignete Grundgeschäfte“

Die Änderungen zu IAS 39 wurden am 31.07.2008 veröffentlicht und sind erstmals für Geschäftsjahre anzuwenden, die am oder nach dem 01.07.2009 beginnen. Es wird klargestellt, dass es zulässig ist, lediglich einen Teil der Änderungen des beizulegenden Zeitwerts oder der Cashflow-Schwankungen eines Finanzinstruments als Grundgeschäft zu designieren. Dies umfasst auch die Designation von Inflationsrisiken als gesichertes Risiko bzw. Teile davon in bestimmten Fällen. Die Änderungen sind für den ÖBB-Konzern nicht relevant.

IFRIC 15 „Vereinbarungen über die Errichtung von Immobilien“

IFRIC 15 wurde am 05.07.2007 herausgegeben und ist für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 01.01.2010 beginnen anzuwenden. IFRIC 15 vereinheitlicht die Bilanzierungspraxis hinsichtlich der Erfassung von Erträgen aus dem Verkauf von Einheiten wie beispielsweise Wohnungen oder einzelnen Häusern „ab Plan“ (also bevor die Errichtung abgeschlossen ist) seitens der Errichtungsgesellschaft. Die grundlegende Frage ist, ob die Errichtungsgesellschaft Güter verkauft (fertige Wohnungen oder Häuser) oder Dienstleistungen (Erstellungsdienstleistungen als Baugesellschaft, die vom Erwerber beauftragt werden). Erträge aus dem Verkauf von Gütern werden normalerweise bei Lieferung erfasst. Erträge aus dem Verkauf von Dienstleistungen werden normalerweise nach Grad der Fertigstellung während des Baufortschritts erfasst. Die Änderungen sind für den ÖBB-Konzern nicht relevant.

IFRIC 16 „Absicherung einer Nettoinvestition in einen ausländischen Geschäftsbetrieb“

IFRIC 16 wurde am 03.07.2008 herausgegeben und ist für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 01.07.2009 beginnen, gültig. Eine frühere Anwendung ist zulässig. Ziel der Interpretation ist eine Klarstellung zweier Sachverhalte, die sich im Rahmen der beiden Standards IAS 21 Auswirkungen von Änderungen der Wechselkurse und IAS 39 Finanzinstrumente: Ansatz und Bewertung - Geeignete Grundgeschäfte im Zusammenhang mit der Bilanzierung der Absicherung von Fremdwährungsrisiken innerhalb eines Unternehmens und seiner ausländischen Geschäftsbetriebe ergeben. IFRIC 16 stellt klar, was als Risiko bei der Absicherung einer Nettoinvestition in einen ausländischen Geschäftsbetrieb anzusehen ist und wo innerhalb der Unternehmensgruppe das Sicherungsinstrument zur Minderung dieses Risikos gehalten werden darf. Die Änderungen sind für den ÖBB-Konzern nicht relevant.

IFRIC 17 „Sachdividenden an Eigentümer“

IFRIC 17 wurde am 27.11.2008 veröffentlicht und tritt für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 01.10.2009 beginnen, in Kraft, eine frühere Anwendung ist zulässig. Diese Interpretation enthält Leitlinien zur Bilanzierung von Vereinbarungen, bei denen ein Unternehmen Sachausschüttungen an Eigentümer als Ausschüttung aus den Rücklagen oder als Dividenden vornimmt. Die Änderungen sind für den ÖBB-Konzern nicht relevant.

IFRIC 18 „Übertragung von Vermögenswerten von Kunden“

IFRIC 18 stellt die Voraussetzungen für IFRS für Vereinbarungen betreffend die Übertragung von Vermögenswerten von Kunden klar, die zur Anbindung des Kunden an ein Netzwerk, für die Versorgung des Kunden mit Gütern oder Serviceleistungen (z.B. Strom, Gas, Wasser) oder für beides verwendet werden müssen. IFRIC 18 ist für Übertragungen von Vermögenswerten, die in Geschäftsjahren stattfinden, die nach dem 31.10.2009 beginnen, anzuwenden. Die Änderungen sind für den ÖBB-Konzern nicht relevant.

IFRS 1 „Zusätzliche Ausnahmen für erstmalige Anwender“

Die Änderungen des IFRS 1 wurden am 23.07.2009 veröffentlicht und gelten bei rückwirkender Anwendung für bestimmte Situationen. Es soll gewährleistet werden, dass bei IFRS-Erstanwendern keine unnötigen Kosten oder Belastungen beim Übergangsprozess entstehen:

- Unternehmen, die die Vollkostenmethode anwenden, werden von der rückwirkenden Anwendung der IFRS auf Öl- und Gasvermögenswerte ausgenommen und
- Unternehmen mit bestehenden Leasingverträgen werden von der Einschätzung der Klassifizierung dieser Verträge nach IFRIC 4, ob eine Vereinbarung ein Leasingverhältnis enthält, ausgenommen, wenn die Anwendung der nationalen Rechnungslegungsvorschriften zum gleichen Ergebnis geführt hat.

Die Änderungen sind für den ÖBB-Konzern nicht relevant.

IFRS 2 „Konzerninterne anteilsbasierte Vergütung mit Barausgleich“

Das IASB hatte am 18.06.2009 eine Änderung von IFRS 2 zum Anwendungsbereich und zur Bilanzierung von anteilsbasierten Vergütungen mit Barausgleich im Konzern veröffentlicht. Die Änderungen sind für den ÖBB-Konzern nicht relevant.

IAS 24 „Angaben über Beziehungen zu nahe stehenden Unternehmen und Personen“

Das IASB hat am 04.11.2009 den geänderten IAS 24 veröffentlicht. Der geänderte Standard ist für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 01.01.2011 beginnen, anzuwenden. Durch die Änderung wird die Definition von nahe stehenden Unternehmen und Personen verdeutlicht, um die Feststellung solcher Beziehungen zu vereinfachen und Inkonsistenzen bei der Anwendung zu beseitigen. Der geänderte Standard führt eine teilweise Befreiung von den Angabepflichten für einer öffentlichen Stelle nahestehende Unternehmen ein. Dieser geänderte Standard wurde vom ÖBB-Konzern im Geschäftsjahr vorzeitig angewandt und führte zu Vereinfachungen in der Erläuterung 33.

Verbesserungen zu IFRS 2008 und 2009

Im November 2008 hat das IASB eine überarbeitete Fassung des IFRS 1 (Erstmalige Anwendung der International Financial Reporting Standards) veröffentlicht. Die überarbeitete Fassung ist für Geschäftsjahre anzuwenden, die am oder nach dem 01.06.2009 beginnen. Der IASB veröffentlichte eine Verbesserung zu IFRS 2009, einen Sammelstandard zur Änderung verschiedener IFRS. Die Änderungen sind für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 01.07.2009 bzw. 01.01.2010 beginnen, anzuwenden. Die Änderungen sind für den ÖBB-Konzern nicht relevant.

Ausblick auf zukünftige IFRS-Änderungen

Folgende IFRS wurden bis zum Bilanzstichtag vom IASB beziehungsweise Interpretationen dazu vom IFRIC veröffentlicht, sind aber erst in späteren Berichtsperioden verpflichtend anzuwenden beziehungsweise wurden bisher nicht ins EU-Recht übernommen. Der ÖBB-Konzern AG hat sich bei keinen erst in späteren Berichtsperioden verpflichtend anzuwendenden Standards für eine vorzeitige Anwendung entschlossen.

Überarbeitete und geänderte Standards/Interpretationen		Geltend ab
IAS 32	Finanzinstrumente: Darstellung - Klassifizierung von Bezugsrechten	01.02.2010 ¹⁾
IFRS 1	Begrenzte Befreiung erstmaliger Anwender von Vergleichsangaben nach IFRS 7	01.07.2010 ¹⁾
IFRIC 19	Ablösung finanzieller Verbindlichkeiten mit Eigenkapitalinstrumenten	01.07.2010 ¹⁾
IFRIC 14	Vorauszahlungen im Rahmen von Mindestdotierungsverpflichtungen	01.01.2011 ¹⁾
IFRS 1	Hyperinflation und fester Umstellungszeitpunkt	01.01.2011 ¹⁾
IFRS 7	Finanzinstrumente: Angaben	01.07.2011 ²⁾
IAS 12	Ertragsteuern	01.01.2012 ²⁾
IFRS 9	Finanzinstrumente	01.01.2013 ²⁾
IFRS 1, IFRS 7, IAS 1, IAS 34, IFRIC 13	Verbesserungen zu IFRS 2010	01.01.2011 ¹⁾

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

2) von EU noch nicht übernommen

IAS 32 „Finanzinstrumente: Darstellung - Klassifizierung von Bezugsrechten“

Der geänderte IAS 32 ist für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 01.02.2010 beginnen, anzuwenden. Dabei wird die Definition einer finanziellen Verbindlichkeit insofern geändert, als Bezugsrechte (und bestimmte Optionen oder Optionsscheine) dann als Eigenkapitalinstrumente zu klassifizieren sind, wenn solche Rechte zum Erwerb einer festen Anzahl von Eigenkapitalinstrumenten des Unternehmens zu einem festen Betrag in beliebiger Währung berechtigen und das Unternehmen sie anteilig allen gegenwärtigen Eigentümern derselben Klasse seiner nicht-derivativen Eigenkapitalinstrumente anbietet. Es werden keine Auswirkungen auf den Konzernabschluss erwartet.

IFRS 1 „Begrenzte Befreiung erstmaliger Anwender von Vergleichsangaben nach IFRS 7“

Die Änderungen des IFRS 1 wurden am 28.01.2010 veröffentlicht und sind für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 01.07.2010 beginnen, anzuwenden. IFRS 1 wurde geändert, um Erstanwendern die Inanspruchnahme von Übergangsvorschriften des IFRS 7 Finanzinstrumente: Angaben, die aus der im März 2009 veröffentlichten Änderung dieses Standards resultieren, zu ermöglichen. Diese Bestimmungen befreien im ersten Jahr der Anwendung von der Pflicht, für die geforderten Angaben Vergleichsinformationen in den Anhang aufzunehmen.

Um diese Zielsetzung zu erreichen, wurden die Übergangsvorschriften des IFRS 7 um eine Regelung ergänzt, wonach keine Angaben erforderlich sind für:

- Jahres- und Zwischenberichtsperioden, die als Vergleichsperioden im Abschluss zum 31.12.2009 dargestellt werden (dies gilt auch für Bilanzen) und
- Eröffnungsbilanz für die früheste im Abschluss zum 31.12.2009 dargestellte Vergleichsperiode.

Eine vorzeitige Anwendung ist zulässig. Diese muss im Anhang angegeben werden. Die Änderungen sind für den ÖBB-Konzern nicht relevant.

IFRIC 19 „Ablösung finanzieller Verbindlichkeiten mit Eigenkapitalinstrumenten“

IFRIC 19 ist für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 01.07.2010 beginnen, anzuwenden. Die Interpretation stellt klar, dass die zur Tilgung einer finanziellen Verbindlichkeit an einen Gläubiger ausgegebenen Eigenkapitalinstrumente als gezahltes Entgelt eingestuft werden. Die ausgegebenen Eigenkapitalinstrumente werden zu ihrem beizulegenden Zeitwert bewertet. Falls dieser nicht verlässlich ermittelt werden kann, ist der Bewertung der beizulegende Zeitwert der getilgten Verbindlichkeit zugrunde zu legen. Gewinne und Verluste werden sofort erfolgswirksam erfasst. Es werden keine Auswirkungen auf den Konzernabschluss erwartet.

IFRIC 14 „Vorauszahlungen im Rahmen von Mindestdotierungsverpflichtungen“

Der geänderte IFRIC 14 ist für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 01.01.2011 beginnen, rückwirkend anzuwenden. Die Änderung enthält Leitlinien zur Bestimmung des erzielbaren Betrags eines Nettopensionsvermögenswerts. Die Änderung erlaubt es Unternehmen, die Vorauszahlungen im Rahmen von Mindestdotierungsverpflichtungen als einen Vermögenswert zu behandeln. Es werden keine Auswirkungen auf den Konzernabschluss erwartet.

IFRS 1 „Hyperinflation und fester Umstellungszeitpunkt“

Der IASB veröffentlichte am 20.12.2010 Verbesserungen zu IFRS 1. Die Änderungen betreffen Hyperinflation und festen Umstellungszeitpunkt und treten zum 01.07.2011 in Kraft. Eine vorzeitige Anwendung ist zulässig. Die Änderungen sind für den ÖBB-Konzern nicht relevant.

IFRS 7 „Finanzinstrumente: Angaben“

Im Oktober 2010 veröffentlichte das IASB Änderungen an IFRS 7 (Finanzinstrumente: Angaben). Diese Änderungen fordern zusätzliche Angaben zu Transaktionen zum Zwecke der Übertragung von Vermögenswerten einschließlich eines Einblicks in mögliche Auswirkungen der noch beim abgebenden Unternehmen verbliebenen Risiken. Außerdem werden zusätzliche Angaben gefordert, wenn ein unverhältnismäßig großer Anteil von Übertragungen rund um das Ende einer Berichtsperiode auftritt. Unternehmen haben die Änderungen für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 01.07.2011 beginnen, verpflichtend anzuwenden. Die Übernahme in europäisches Recht steht noch aus. Es werden keine wesentlichen Auswirkungen auf den Konzernabschluss erwartet.

IAS 12 „Ertragsteuern“

Im Dezember 2010 hat das IASB eine Änderung an IAS 12 veröffentlicht, durch die widerlegbar vermutet wird, dass der Buchwert eines Vermögenswerts im Normalfall durch Veräußerung realisiert wird und nicht durch Nutzung des Vermögenswerts. Diese Festlegung ist insbesondere in Ländern relevant, in denen unterschiedliche Ertragssteuersätze auf Gewinne aus Veräußerungen und z.B. auf laufende Mieteinnahmen anzuwenden sind. In diesem Zusammenhang wurde SIC 21 (Ertragsteuern – nicht planmäßig abzuschreibende Vermögenswerte) in IAS 12 (Ertragsteuern) integriert – soweit er sich nicht auf als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien bezog. Der geänderte Standard ist rückwirkend auf Geschäftsjahre, die am oder nach dem 01.01.2012 beginnen, anzuwenden. Die Übernahme in europäisches Recht durch die Europäische Union steht noch aus. Es werden keine Auswirkungen auf den Konzernabschluss erwartet.

IFRS 9 „Finanzinstrumente“

IFRS 9 in seiner veröffentlichten Fassung spiegelt die ersten Phasen des IASB-Projekts zum Ersatz von IAS 39 wider und behandelt die Klassifizierung, Bewertung und Ausbuchung finanzieller Vermögenswerte und Verbindlichkeiten, wie diese in IAS 39 definiert sind. Der Standard ist für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 01.01.2013 beginnen, anzuwenden. In weiteren Phasen wird der IASB Sicherungsbeziehungen, Wertminderungen und Saldierungen behandeln. Der Abschluss dieses Projekts wird für 2011 erwartet. Die Anwendung der ersten Phasen von IFRS 9 wird Auswirkungen auf die Klassifizierung und Bewertung von finanziellen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten des Konzerns haben. IFRS 9 ist bisher noch nicht in europäisches Recht übernommen worden. Die Auswirkungen auf den Konzernabschluss werden derzeit evaluiert.

Verbesserungen zu IFRS 2010

Der IASB veröffentlichte Verbesserungen zu IFRS 2010, einen Sammelstandard zur Änderung verschiedener IFRS. Die Europäische Union hat im Amtsblatt vom 19.02.2011 die Verbesserungen der IFRS (Annual improvements to IFRS) aus dem Zyklus 2010 ins EU-Recht übernommen. Die Änderungen sind nicht angewandt worden, da sie für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 01.07.2010 bzw. 01.01.2011 beginnen, anzuwenden sind. Es werden keine Auswirkungen auf den Konzernabschluss erwartet.

2. Konsolidierung und Konsolidierungskreis

Konsolidierungsgrundsätze

Bilanzstichtag

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

Währungsumrechnung

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

Fremdwährungstransaktionen werden von den Konzernunternehmen zunächst zu dem am Tag des Geschäftsvorfalles jeweils gültigen Kassakurs in die funktionale Währung umgerechnet. Monetäre Vermögenswerte und Schulden in einer Fremdwährung werden zu jedem Stichtag unter Verwendung des Stichtagskassakurses in die funktionale Währung umgerechnet. Alle Umrechnungsdifferenzen werden erfolgswirksam in den sonstigen betrieblichen Erträgen bzw. Aufwendungen erfasst. Hiervon ausgenommen sind sämtliche monetären Posten, die eine wirksame Absicherung einer Nettoinvestition in einen ausländischen Geschäftsbetrieb darstellen. Diese werden bis zur Veräußerung der Nettoinvestition im sonstigen Ergebnis und erst bei deren Abgang in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst. Aus den Umrechnungsdifferenzen dieser monetären Posten resultierende Steuern werden ebenfalls im sonstigen Ergebnis 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.

Die in den Konzernabschlüssen einbezogenen Jahresabschlüsse der ausländischen Tochtergesellschaften werden nach der modifizierten Stichtagskursmethode umgerechnet. Die Eigenkapitalposten werden mit historischen Kursen des Erstkonsolidierungstichtags, die übrigen Bilanzposten mit den Fremdwährungs-Referenzkursen der Österreichischen Nationalbank (ÖNB) des Bilanzstichtags bewertet. Die Umrechnung der Posten der Gewinn- und Verlust-Rechnung erfolgt mit Jahresdurchschnittskursen. Differenzen aus der Währungsumrechnung werden im sonstigen Konzernergebnis erfasst. Solange das Tochterunternehmen in den Konsolidierungskreis einbezogen wird, erfolgt die Fortführung der Umrechnungsdifferenzen im Konzerneigenkapital. Scheiden Tochterunternehmen aus dem Konsolidierungskreis aus, werden die entsprechenden Umrechnungsdifferenzen im Konzernjahresergebnis erfasst.

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

in EUR gerundet	Stichtagskurs		Jahresdurchschnittskurs	
	31.12.2010	31.12.2009	2010	2009
Bulgarische Lew (BGN)	1,956	1,956	1,956	1,956
Schweizer Franken (CHF)	1,250	1,484	1,380	1,510
Tschechische Kronen (CZK)	25,061	26,473	25,284	26,435
Japanische Yen (JPY)	108,650	133,160	116,240	130,340
Kroatische Kuna (HRK)	7,383	7,300	7,289	7,340
Ungarische Forint (HUF)	277,950	270,420	275,480	280,330
Polnische Zloty (PLN)	3,975	4,105	3,995	4,328
Rumänische Leu (RON)	4,262	4,236	4,212	4,240
Russische Rubel (RUB)	40,820	43,154	40,263	44,138
Schwedische Krone (SEK)	8,966	10,252	9,537	10,619
Neue Türkische Lire (TRY)	2,069	2,155	1,997	2,163
US-Dollar (USD)	1,336	1,441	1,326	1,395

Konsolidierung

Tochterunternehmen

Tochterunternehmen sind alle Unternehmen, bei denen der ÖBB-Konzern die Beherrschung über die Finanz- und Geschäftspolitik innehat, indem ein Stimmrechtsanteil von mehr als 50% ausgeübt werden kann. 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-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-Konzern einheitlich von allen Tochtergesellschaften angewendet.

Unternehmenszusammenschlüsse vor dem 01.01.2010

Die Bilanzierung erworbener Tochterunternehmen erfolgt nach der Erwerbsmethode. Beim Unternehmenserwerb werden die Vermögenswerte und Schulden der erworbenen Tochterunternehmen mit ihren beizulegenden Zeitwerten zum Erwerbszeitpunkt bewertet. Übersteigen die Anschaffungskosten des Unternehmenserwerbs die beizulegenden Zeitwerte der erworbenen identifizierbaren Vermögenswerte und Schulden, so wird der Unterschiedsbetrag als Firmenwert ausgewiesen. Negative Unterschiedsbeträge zwischen den Anschaffungskosten und den erworbenen identifizierbaren Vermögenswerten und Schulden (d.h. ein Abschlag beim Erwerb) werden zum Erwerbszeitpunkt ertragswirksam erfasst.

Unternehmenszusammenschlüsse ab dem 01.01.2010

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. Die vereinbarte bedingte Gegenleistung wird zum Erwerbszeitpunkt zum beizulegenden Zeitwert erfasst.

Nachträgliche Änderungen des beizulegenden Zeitwerts einer bedingten Gegenleistung, die einen Vermögenswert oder eine Schuld darstellen, werden in Übereinstimmung mit IAS 39 entweder in der Gewinn- und 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 Gesamtgegenleistung und des Betrags des nicht beherrschenden Anteils über die erworbenen identifizierbaren Vermögenswerte und übernommenen Schulden des Konzerns 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 profitieren werden. 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 welches der ÖBB-Konzern maßgeblichen Einfluss auf dessen finanz- und geschäftspolitische Entscheidungsprozesse ausüben kann, wobei weder Beherrschung noch gemeinschaftliche Beherrschung vorliegen. 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-Konzerns am Reinvermögen nach dem Erwerbszeitpunkt sowie um Verluste durch Wertminderungen angepasst werden. Verluste, die den Anteil des ÖBB-Konzerns an assoziierten Unternehmen übersteigen, werden nicht erfasst, wenn keine Verpflichtung zu Nachschüssen besteht.

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

Schuldenkonsolidierung

Im Rahmen der Schuldenkonsolidierung werden Ausleihungen, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und andere 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-Konzern werden die darauf entfallenden Umsatzerlöse nach erfolgter Zwischenergebniseliminierung in aktivierte Eigenleistungen umgliedert. Unrealisierte Gewinne und Verluste aus Transaktionen zwischen Konzernunternehmen werden eliminiert.

Zwischenergebniseliminierung

Im Konzernabschluss der beiden Berichtsjahre wurden Zwischengewinne aus internen Anlagenverkäufen und im ÖBB-Konzern selbst erstellten Anlagen eliminiert.

Zusammensetzung und Veränderung des Konsolidierungskreises

Der Konsolidierungskreis umfasst neben der ÖBB-Holding AG 69 (Vj: 72) weitere vollkonsolidierte und 15 (Vj: 15) nach der Equity Methode einbezogene (assoziierte) Unternehmen, somit insgesamt 85 (Vj: 88) Unternehmen. Die in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen sind in Erläuterung 36 angeführt. Dort sind alle Beteiligungen des ÖBB-Konzerns mit dem buchmäßigen Eigenkapital, dem Jahresergebnis und der Art der Einbeziehung in den Konsolidierungskreis angegeben. Jene Gesellschaften, die in den Jahren 2009 und 2010 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-Konzerns vermittelt. Bei den nicht in den Vollkonsolidierungskreis einbezogenen Unternehmen handelt es sich um Unternehmen mit geringem Geschäftsvolumen, wobei der Umsatz und die Eigenkapitalien insgesamt unter 1% der Konzernwerte liegen. In 2010 wurden drei Tochterunternehmen aus dem Konsolidierungskreis ausgeschieden, nachdem diese ihren Geschäftsbetrieb eingestellt hatten. Zu den Änderungen des Konsolidierungskreises im Jahr 2010 wird auf die Erläuterung 36 verwiesen.

Änderung des Konsolidierungskreises in den Jahren 2009 und 2010

Der Konsolidierungskreis hat sich wie folgt entwickelt:

Konsolidierungskreis	Vollkonsolidierung	Konsolidierung nach der Equity Methode	Gesamt
Stand zum 01.01.2009	74	14	88
<i>davon ausländische Gesellschaften</i>	28	11	39
Verschmelzungen	-7	0	-7
Erstkonsolidierung	6	2	8
Wechsel von Equity- auf Vollkonsolidierung	1	-1	0
Wechsel von Voll- auf Equitykonsolidierung	-1	1	0
Abgang (Endkonsolidierung)	0	-1	-1
Stand zum 31.12.2009	73	15	88
<i>davon ausländische Gesellschaften</i>	31	8	39
Verschmelzungen	-1	0	-1
Erstkonsolidierung	1	2	3
Abgang (Endkonsolidierung)	-3	-2	-5
Stand zum 31.12.2010	70	15	85
<i>davon ausländische Gesellschaften</i>	32	6	38

In Erläuterung 32 bzw. 36 wird auf die Veränderungen des Konsolidierungskreises eingegangen.

Auswirkungen der Konsolidierungskreisänderungen auf die Vermögens- und Ertragslage

Die beschriebenen Konsolidierungskreisänderungen wirken sich wie folgt auf den Konzernabschluss aus:

Bilanzentwicklung in Mio. EUR gerundet	01.01.2009	Änderung Konsolidierungskreis		Organisch inkl. Währungs- effekte	31.12.2009	Änderung Konsolidierungs- kreis		Organisch inkl. Währungs- u. Kons.- effekte	31.12.2010
		Abgang	Zugang						
Langfristige Vermögenswerte	16.594,0	-0,1	6,0	1.839,3	18.439,2	0,1	1.618,3	20.057,6	
Kurzfristige Vermögenswerte	1.600,9	-1,2	10,8	-398,0	1.212,5	4,4	209,5	1.426,4	
Bilanzsumme	18.194,9	-1,3	16,8	1.441,3	19.651,7	4,5	1.827,8	21.484,0	
Eigenkapital	1.728,0	-0,5	2,5	93,6	1.823,6	2,2	-347,8	1.478,0	
Langfristige Verbindlichkeiten	13.799,6	0,0	2,3	547,8	14.349,7	0,0	2.208,9	16.558,6	
Kurzfristige Verbindlichkeiten	2.667,3	-0,8	12,0	799,9	3.478,4	2,3	-33,3	3.447,4	
Bilanzsumme	18.194,9	-1,3	16,8	1.441,3	19.651,7	4,5	1.827,8	21.484,0	

GuV-Entwicklung in Mio. EUR gerundet	2008	Änderung Konsolidierungs- kreis		Organisch inkl. Währungs- effekte	2009	Änderung Konsolidierungs- kreis		Organisch inkl. Währungs- effekte	2010
Gesamterträge	5.831,0	373,2	-456,6	5.747,6	37,7	296,5	6.081,8		
Gesamtaufwendungen	-5.824,6	-391,4	782,0	-5.434,0	-34,6	-358,4	-5.827,0		
Finanzergebnis	-1.021,1	-3,3	831,6	-192,8	-0,2	-391,5	-584,5		

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

3. Zusammenfassung der wesentlichen Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Grundlagen der Erstellung des Abschlusses

Die Erstellung des Konzernabschlusses erfolgt grundsätzlich unter Anwendung des Anschaffungskostenprinzips. 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 Anschaffung, der Errichtung bzw. des Ausbaus anfallen können, wie zum Beispiel Anschaffungskosten, Material- und Personalaufwendungen, direkt zurechenbare fixe und variable Gemeinkosten, der Barwert der Verpflichtungen aus dem Abbruch und dem Abräumen von Vermögenswerten sowie die Wiederherstellung von Standorten. 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.

Gem. IAS 23 werden seit 01.01.2009 Fremdkapitalaufwendungen für wesentliche qualifizierte Vermögenswerte aktiviert. Weitere Angaben werden in Erläuterung 14 gegeben.

Abschreibungen auf Sachanlagen und auf als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien werden linear über die geschätzte wirtschaftliche Nutzungsdauer berechnet und werden 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 abgeschrieben. Vermögenswerte mit Anschaffungs- oder Herstellungskosten bis zu 400,00 EUR werden als geringwertige Wirtschaftsgüter eingestuft und wegen untergeordneter Bedeutung sofort aufwandsmäßig verrechnet.

Die wirtschaftliche Nutzungsdauer beträgt für:

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

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

Nachdem bereits im Jahr 2009 die Nutzungsdauer für Neuanschaffungen einiger Anlagenklassen verlängert wurde, wurde im Jahr 2010 die Nutzungsdauer für Neuanschaffungen von „Fester Fahrbahn in Tunneln“ von 30-35 Jahre auf 80 Jahre verlängert und somit an die betriebsindividuelle tatsächliche Nutzbarkeit angepasst: Weitere Angaben zu den Auswirkungen aus dieser Veränderung der Nutzungsdauer sind in Erläuterung 14 enthalten.

Kostenbeiträge zu Vermögenswerten

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

Firmenwerte und sonstige immaterielle Vermögenswerte

Firmenwert

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

Sonstige immaterielle Vermögenswerte

Der ÖBB-Konzern bilanziert keine wesentlichen sonstigen immateriellen Vermögenswerte mit unbestimmter Nutzungsdauer. Abschreibbare immaterielle Vermögenswerte werden zu Anschaffungskosten, vermindert um lineare Abschreibungen, angesetzt. Vermögenswerte mit Anschaffungs- oder Herstellungskosten bis zu 400,00 EUR werden als geringwertige Wirtschaftsgüter eingestuft und wegen untergeordneter Bedeutung sofort aufwandsmäßig erfasst.

Den planmäßigen linearen Abschreibungen liegen folgende Nutzungsdauern zugrunde:

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

Kostenbeiträge werden grundsätzlich über die Nutzungsdauer des bezuschussten Vermögenswertes abgeschrieben. Hinsichtlich der Wertminderung wird auf Erläuterung 9 hingewiesen.

Wertminderung von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten

Methodischer Aufbau

Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte mit bestimmter Nutzungsdauer werden auf Wertminderungen untersucht, wenn Ereignisse oder Änderungen der Verhältnisse darauf hinweisen, dass der Buchwert eines 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 von beizulegendem Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten oder dem Nutzungswert 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 GuV in einem eigenen Posten erfasst. Sollte die Wertminderung assoziierte Unternehmen oder Gemeinschaftsunternehmen betreffen, wird diese im Posten „Ergebnis aus assoziierten Unternehmen“ ausgewiesen.

Zur Durchführung der Werthaltigkeitsprüfung wird vom ÖBB-Konzern 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 2011 und Mittelfristplanung 2012 – 2016) angenommenen Wachstumsraten spiegeln die gewichteten durchschnittlichen Wachstumsraten auf Basis der Marktschätzungen wider. Zahlungsstromprognosen, die über den Zeitraum des Geschäftsplanes hinausgehen, werden auf Basis einer konstanten Wachstumsrate für die nachfolgenden Jahre ermittelt und übersteigen nicht die langfristige gewichtete durchschnittliche Wachstumsrate der Branche und des Landes, in dem die zahlungsmittelgenerierende Einheit tätig ist.

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 zuerst dem Firmenwert und nachfolgend anteilig den anderen Vermögenswerten der zahlungsmittelgenerierenden Einheit zugeordnet, wobei die restlichen Vermögenswerte der zahlungsmittelgenerierenden Einheit nicht unter ihren erzielbaren Betrag abgeschrieben werden dürfen. Die Buchwertminderungen stellen Aufwendungen aus der Wertminderung für die einzelnen Vermögenswerte dar.

Gibt es einen Anhaltspunkt dafür, dass eine Wertminderung von Vermögenswerten (außer dem Firmenwert) nicht mehr vorliegt, dann hat der ÖBB-Konzern die Wertminderung ganz oder teilweise im Konzernjahresergebnis rückgängig zu machen. Bei Firmenwerten und finanziellen Vermögenswerten, die mit ihren Anschaffungskosten bilanziert werden, ist eine Wertaufholung nicht zulässig. Bei als "available for sale" eingestuftem Eigenkapitalinstrumenten wird jede Erhöhung des beizulegenden Zeitwertes im sonstigen Ergebnis erfasst.

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

Struktur der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten

Jede zahlungsmittelgenerierende Einheit besteht aus einem Teil oder einer Anzahl von rechtlich selbständigen Unternehmen. Die Abgrenzungskriterien für die zahlungsmittelgenerierenden Einheiten orientieren sich an der Struktur des operativen Geschäfts und entsprechen den Geschäftsfeldern bzw. Geschäftstätigkeiten. Eine kurze Beschreibung dieser Geschäftsfelder wird in Erläuterung 34 getätigt. Die ÖBB-Produktions GmbH wird anteilig beim Segment Rail Cargo Austria und beim Segment ÖBB-Personenverkehr mitgerechnet.

Berechnungsprämisse

Zahlungsmittelgenerierende Einheiten der ÖBB-Personenverkehr

Die zahlungsmittelgenerierenden Einheiten des ÖBB-Personenverkehrs lauten Personenverkehr Schiene, Bus und Dienstleistungen.

Zur Diskontierung wird ein gewichteter durchschnittlicher Kapitalkostensatz herangezogen, der den Verzinsungsanspruch des Kapitalmarkts für die Überlassung von Fremd- und Eigenkapital gegenüber den zahlungsmittelgenerierenden Einheiten des ÖBB-Personenverkehr-Konzerns widerspiegelt. Risiken und Steuern werden durch verschiedene Abschläge berücksichtigt. Folgende Diskontierungssätze wurden angewendet:

	31.12.2010 Fremdkapital	31.12.2010 Eigenkapital
Für die zahlungsmittelgenerierenden Einheiten der ÖBB-Personenverkehr		
Anteil gem. Peer Group	31%	69%
risikoloser Zinssatz für 10-jährige bzw. 30-jährige Deutsche Bundesanleihen	2,47%	2,93%
Beta Relevered entsprechend der jeweiligen Peer Group		0,71
Länder- bzw. Marktrisiko	0,00%	4,50%
Spread	0,71%	
Fremdkapitalzinssatz nach Steuern bzw. Eigenkapitalzinssatz	2,39%	6,14%
Weighted Average Cost of Capital (after tax) (2011 - 2016)		4,98%
Wachstumsabschlag		-1,33%
Weightet Average Cost of Capital (ewige Rente ab 2017)		3,65%

In den Cashflow-Prognosen sind konzerninterne Transferpreise auf Basis marktgerechter Einschätzungen der beteiligten Gesellschaften berücksichtigt. Für die Cashflow-Prognosen nach dem Planungszeitraum (Ansatz einer ewigen Rente) wurden der Wertminderungsprüfung Wachstumsraten unterstellt, die einer realistischen Einschätzung der spezifischen Marktentwicklung entsprechen. Der Kapitalkostensatz wurde heuer erstmals eigens für den ÖBB-Personenverkehr, unabhängig vom übrigen ÖBB-Konzern ermittelt. Im Vorjahr betrug der Diskontierungszinssatz vor Steuern 7,7%, der Diskontierungszinssatz vor Steuern ab 2016 (ewige Rente) 6,7%. Im Vorjahr wurde ein Risiko- und Ressourcenverbund mit dem restlichen ÖBB-Konzern unterstellt und es wurde der Kapitalkostensatz konzerneinheitlich verwendet.

Zahlungsmittelgenerierende Einheiten der Rail Cargo Austria

Die zahlungsmittelgenerierenden Einheiten des Rail Cargo Austria-Konzerns lauten wie folgt: Cargo & Logistics (C&L), unbegleiteter Verkehr (UKV), Rollende Landstraße (RoLa), Kontraktlogistik (KL), Speditionen (SPED) und Technische Services (TS).

Zur Diskontierung wird ein gewichteter durchschnittlicher Kapitalkostensatz herangezogen, der den Verzinsungsanspruch des Kapitalmarkts für die Überlassung von Fremd- und Eigenkapital gegenüber dem Rail Cargo Austria-Konzern widerspiegelt. Risiken und Steuern werden durch verschiedene Abschläge berücksichtigt. Folgende Diskontierungssätze wurden angewendet:

Für die zahlungsmittelgenerierenden Einheiten der Rail Cargo Austria zum 31.12.2010

	C&L	UKV	RoLa	KL	SPED	TS
Österreich						
Vor Steuern						
Zinssatz 2011-2016	12,5%	16,6%	8,4%	6,3%	7,6%	7,0%
Zinssatz ewige Rente	10,7%	14,8%	6,6%	4,5%	5,8%	5,2%
Nach Steuern						
Zinssatz 2011-2016	6,0%	6,0%	6,0%	6,0%	6,0%	5,5%
Zinssatz ewige Rente	4,7%	4,7%	4,7%	4,7%	4,7%	4,2%
Ungarn						
Vor Steuern						
Zinssatz 2011-2016	13,8%	10,7%	10,0%			10,7%
Zinssatz ewige Rente	12,0%	8,8%	8,2%			8,9%
Nach Steuern						
Zinssatz 2011-2016	9,7%	9,7%	9,7%			9,4%
Zinssatz ewige Rente	8,4%	8,4%	8,4%			8,1%

In den Cashflow-Prognosen sind konzerninterne Transferpreise auf Basis marktgerechter Einschätzungen der beteiligten Gesellschaften berücksichtigt. Für die Cashflow-Prognosen nach dem Planungszeitraum (Ansatz einer ewigen Rente) wurden der Wertminderungsprüfung Wachstumsraten unterstellt, die einer realistischen Einschätzung der spezifischen Marktentwicklung entsprechen. Der Kapitalkostensatz wurde heuer erstmals eigens für den Rail Cargo Austria-Konzern unabhängig vom übrigen ÖBB-Konzern ermittelt. Im Vorjahr betrug der Diskontierungszinssatz vor Steuern für österreichische Unternehmen 7,7%, für ungarische Unternehmen 13,0%, der Diskontierungszinssatz vor Steuern ab 2016 (ewige Rente) 6,7% für österreichische Unternehmen, 12,4% für ungarische Unternehmen. Im Vorjahr wurde ein Risiko- und Ressourcenverbund mit dem restlichen ÖBB-Konzern unterstellt und es wurde der Kapitalkostensatz konzerneinheitlich verwendet.

Zahlungsmittelgenerierende Einheiten der ÖBB-Infrastruktur

Aufgrund der folgenden Präambel zu den Zuschussverträgen war kein Wertminderungstest mehr erforderlich: „Die ÖBB-Infrastruktur AG ist ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen, dessen Aufgaben im öffentlichen Interesse gelegen und in § 31 BBG näher bestimmt sind. Die Grundlage für die Finanzierung der Gesellschaft bildet § 47 BBG, 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 Abs 6 BBG umfasst sind. Die in dieser Bestimmung vom Bund gesetzlich normierte Zusage findet in den Zuschussverträgen nach § 42 Abs 1 und 2 BBG 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 BBG eingesetzten Vermögenswerte des Teilkonzerns der ÖBB-Infrastruktur AG dauerhaft sicherzustellen, womit auch dem gesetzlichen Auftrag des Bundesbahngesetzes entsprochen wird.“

Weitere Angaben werden in Erläuterung 9, 14 und 15 gemacht.

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 Buchwerts 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 (IFRS 5)

Zum Verkauf 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 ausgewiesen.

Finanzinstrumente

Allgemeine Angaben

Finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten werden angesetzt, wenn der ÖBB-Konzern Partei der vertraglichen Regelungen des Finanzinstruments unter Beachtung der folgenden Regelungen hinsichtlich marktüblicher Erwerbe wird. Finanzielle Vermögenswerte werden ausgebucht, sobald

- sämtliche Rechte auf Zahlungsströme aus dem Vermögenswerte 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 in Gänze auf eine andere Partei übertragen wurde.

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

Finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten werden mit dem beizulegenden Wert der erhaltenen oder erbrachten Leistung angesetzt. Transaktionskosten werden bei der erstmaligen Ermittlung des beizulegenden Zeitwertes berücksichtigt, außer bei den erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewerteten Finanzinstrumenten.

Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente

Der ÖBB-Konzern weist Kassenbestände, Guthaben bei Kreditinstituten und hochliquide Finanzinvestitionen mit Restlaufzeiten von bis zu drei Monaten, als Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente aus. Geldmarktveranlagungen mit ursprünglichen Laufzeiten über drei Monate werden zusammen mit Wertpapieren als kurzfristige Finanzanlagen ausgewiesen. Die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente werden als Finanzmittelfonds für die Geldflussrechnung herangezogen.

Finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten

Die als finanzielle Vermögenswerte, Verbindlichkeiten und derivative Finanzinstrumente in der Bilanz angesetzten Finanzinstrumente werden mit Ausnahme der Kredite und Forderungen der bis zur Endfälligkeit gehaltenen Vermögenswerte und der sonstigen Verbindlichkeiten zum beizulegenden Zeitwert bewertet. Änderungen des Zeitwertes von derivativen Finanzinstrumenten werden erfolgswirksam oder über das sonstige Ergebnis erfasst, je nachdem, ob das derivative Instrument zur Absicherung der beizulegenden Zeitwerte von Bilanzposten („Fair Value Hedge“) oder 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 im sonstigen Ergebnis und im Eigenkapital (Cash Flow Hedge-Rücklage) ausgewiesen. Im sonstigen Ergebnis erfasste Effekte werden ergebniswirksam erfasst, wenn das Grundgeschäft ergebniswirksam wird. Zeitwertänderungen des ineffektiven Teils des Sicherungsgeschäftes und Zeitwertänderungen von derivativen Finanzinstrumenten, die nicht als Sicherungsgeschäft einzustufen sind, werden sofort ergebniswirksam ausgewiesen. Hedge Accounting wird im ÖBB-Konzern angewendet. Eine allgemeine Beschreibung zum Hedge Accounting wird in Erläuterung 29.2 gemacht.

Der ÖBB-Konzern hat weiters verschiedene Zins- bzw. Zinswährungsswaps und Devisentermingeschäfte abgeschlossen und als unabhängige derivative Finanzinstrumente bilanziert. Diese Derivate dienen wirtschaftlich der Absicherung von Risiken aus Währungs- und Zinsschwankungen. Änderungen des beizulegenden Zeitwertes werden erfolgswirksam erfasst.

Entsprechend IAS 39 werden Wertpapiere und bestimmte langfristige Finanzinstrumente von dem ÖBB-Konzern entweder als bis zur Endfälligkeit gehaltene („held to maturity“ [HtM]) oder als zur Veräußerung verfügbare („available for sale“ [AfS]) finanzielle Vermögenswerte eingestuft und entweder zu fortgeschriebenen Anschaffungskosten oder zum beizulegenden Zeitwert bilanziert. Unrealisierte Gewinne und Verluste von als zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerten werden über das sonstige Ergebnis im Eigenkapital erfasst.

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

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

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen werden zu Anschaffungskosten bzw. dem niedrigeren beizulegenden Wert 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 Mahnung- 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. Derzeit gibt es im ÖBB-Konzern keine wesentlichen Fertigungsaufträge. Diese werden daher zu Herstellkosten, vermindert um entsprechende Wertberichtigungen, in den Forderungen aus Lieferung und Leistungen ausgewiesen.

Beizulegender Zeitwert von Finanzinstrumenten

Bei liquiden Mitteln, Forderungen und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen, Forderungen an und Verbindlichkeiten gegenüber nahe stehenden Unternehmen entsprechen die Buchwerte annähernd den beizulegenden Zeitwerten. Die beizulegenden Zeitwerte von Wertpapieren, die bis zur Endfälligkeit gehalten werden und von zur Veräußerung verfügbaren Wertpapieren ergeben sich aus den entsprechenden Börsenkursen. Der beizulegende Zeitwert langfristiger Finanzverbindlichkeiten und Swap-Vereinbarungen basiert auf dem Barwert der künftig zu erwartenden Zahlungsströme, abgezinst mit dem vom ÖBB-Konzern geschätzten aktuellen Zinssatz, zu dem vergleichbare Finanzinstrumente abgeschlossen werden können.

Für Veranlagungen, für die keine Börsenkurse vorliegen – im Wesentlichen Beteiligungen - schätzt der ÖBB-Konzern, basierend auf dem geprüften Jahresabschluss, sofern ein solcher vorliegt, dass der beizulegende Zeitwert dem Buchwert 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.

Vorräte

Die Vorräte umfassen hauptsächlich Materialbestände und Ersatzteile, die vor allem für den eigenen Netzausbau, Instandhaltung und Entstörung des Netzbetriebes und die Instandhaltung des Fahrparks eingesetzt werden. Die Bewertung der Vorräte erfolgt zu dem niedrigeren Wert aus Anschaffungs- oder Herstellungskosten und Nettoveräußerungswert, wobei die Anschaffungs- und Herstellkosten 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.

Rückstellungen

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

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

Verpflichtungen gegenüber ArbeitnehmerInnen

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

Alle anderen Verpflichtungen (Abfertigungs- und Jubiläumsverpflichtungen) resultieren aus ungedeckten leistungsorientierten Versorgungssystemen und werden entsprechend rückgestellt. Für die Ermittlung der Rückstellung wendet der ÖBB-Konzern in Übereinstimmung mit IAS 19 („Leistungen an Arbeitnehmer“) das Anwartschaftsverfahren (PUC-Methode) an. Die zukünftigen Verpflichtungen werden nach versicherungsmathematischen Grundsätzen bewertet und basieren auf einer sachgerechten Schätzung des Abzinsungsfaktors, der Gehaltssteigerungen und der Pensionssteigerungen sowie der Fluktuation. Nach dieser Methode erfasst der ÖBB-Konzern versicherungsmathematische Gewinne und Verluste sofort und zur Gänze im Personalaufwand. Ein nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand wird linear über die verbleibende Dienstzeit verteilt. 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 erstmalig 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 den Buchwert nicht übersteigen. Wenn die Anpassung zu einem Zugang zu den Anschaffungskosten eines Vermögenswertes führt, hat der ÖBB-Konzern zu überprüfen, ob dies ein Anhaltspunkt dafür ist, dass der neue Buchwert des Vermögenswertes nicht voll erzielbar sein könnte. Liegt ein solcher Anhaltspunkt vor, ist auf Wertminderung zu prüfen und ein etwaiger Wertminderungsaufwand zu erfassen.

Ertragsrealisierung

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

Erfolgsbezogene Zuwendungen

Dem ÖBB-Konzern gewährte Aufwands- und Ertragszuwendungen (Aufwandszuschüsse) werden bei Erfüllung der Ansatzvoraussetzungen sofort ergebniswirksam erfasst.

Forschungs- und Entwicklungsaufwendungen

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

Zinsen, Nutzungsentgelte und Dividenden

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

Gem. IAS 23 werden seit 01.01.2009 Fremdkapitalaufwendungen für wesentliche qualifizierte Vermögenswerte aktiviert. Weitere Angaben sind in Erläuterung 14 enthalten.

Ertragsteuern

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

Hinsichtlich der steuerlichen Situation der ÖBB-Infrastruktur AG wird davon ausgegangen, dass folgende Leistungen ertragsteuerpflichtig sind:

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

Hinsichtlich der übrigen Konzernteile liegt Körperschaftsteuerpflicht vor.

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

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

Latente Steuern

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

Wenn jedoch im Rahmen einer Transaktion, die keinen Unternehmenszusammenschluss darstellt, latente Steuern aus dem erstmaligen Ansatz eines Vermögenswerts oder einer Schuld entstehen, die zum Zeitpunkt der Transaktion weder einen Effekt auf den bilanziellen Gewinn oder Verlust noch auf das steuerliche Einkommen 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-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 künftig zu versteuerndes Einkommen verfügbar sein wird, gegen das die temporäre Differenz verwendet werden kann.

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

Verwendung von Schätzungen und Ermessensausübungen

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

Bei der Anwendung der Bilanzierungsmethoden des ÖBB-Konzerns 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-, Pension- und Jubiläumsgeldansprüche beruht auf einer Methode, bei der Parameter wie der erwartete Abzinsungsfaktor, Gehalts- und Pensionssteigerungen sowie Fluktuationsraten angewendet werden (siehe Erläuterung 26.1). Wenn sich die relevanten Parameter erheblich anders entwickeln als erwartet, kann dies wesentliche Auswirkungen auf die Rückstellung und in der Folge auf die Netto-Pensionsaufwendungen des ÖBB-Konzerns haben.

b. Wertminderungen:

Werthaltigkeitsprüfungen von immateriellen Vermögenswerten und Sachanlagen basieren grundsätzlich auf geschätzten künftigen abgezinsten Netto-Zahlungsströmen, die aus der fortgesetzten Nutzung eines Vermögenswertes und seinem Abgang am Ende der Nutzungsdauer zu erwarten sind. Faktoren wie geringere Umsatzerlöse und daraus resultierende niedrigere Netto-Zahlungsströme sowie Änderungen der verwendeten Abzinsungsfaktoren können zu einer Wertminderung führen. Es wurden zu den Bilanzstichtagen Wertminderungsprüfungen durchgeführt, die, wie in Erläuterung 14 dargestellt, zu Aufwendungen aus Wertminderungen führten, nachdem der Nutzungswert in manchen Fällen unter den aktuellen Buchwerten lag. Eine Sensitivitätsanalyse ergab, dass sich bei einer Veränderung des Abzinsungsfaktors um +/- 0,25% der Wertminderungsbedarf um rd. 277,2 Mio. EUR (Vj: rd. 159,9 Mio. EUR) erhöht bzw. um rd. 210,3 Mio. EUR (Vj: rd. 601,6 Mio. EUR) verringert. Hinsichtlich der Buchwerte der immateriellen Vermögenswerte und Sachanlagen wird auf den Anlagenspiegel in Erläuterung 14 und 15 bzw. auf Erläuterung 9 verwiesen.

c. Einschätzungen der Nutzungsdauer der Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerte:

Die Nutzungsdauern werden nach den Gegebenheiten des Unternehmens bei üblicher Instandhaltung festgelegt. Eine Sensitivitätsanalyse ergab, dass sich die Abschreibung bei einer Veränderung der Nutzungsdauer um +/- 1 Jahr um rd. 77,7 Mio. EUR (Vj: rd. 31,8 Mio. EUR) erhöht bzw. um rd. 68,5 Mio. EUR (Vj: rd. 85,1 Mio. EUR) verringert.

Im Jahr 2010 gab es Änderungen von Nutzungsdauern, nachdem sich herausgestellt hat, dass sich der betriebsindividuelle Zeitraum der durchschnittlichen Nutzung einiger Arten von Sachanlagen aufgrund neu verwendeter Technologien verlängert hat. Für Strecken, die bis Ende 2010 an das Land Niederösterreich übertragen wurden sowie für verschiedene Strecken, die zukünftig nicht mehr im Zielnetz enthalten sind, wurden die Nutzungsdauern entsprechend verkürzt.

Im Geschäftsjahr 2010 wurden Nutzungsdauern für weitere Bahnstrecken, die nicht zum Zielnetz gehören, auf die erwartete Restnutzungsdauer verkürzt, was zu einer zusätzlichen Abschreibung in Höhe von rd. 12,3 Mio. EUR geführt hat. Andererseits wurden die feste Fahrbahn aus der Klasse Unterbau herausgelöst und die Nutzungsdauer entsprechend verlängert. Dies führte zu einer Reduktion der Abschreibung in Höhe von rd. 1,4 Mio. EUR (weitere Angaben unter Erläuterung 14 bzw. unter Erläuterung 3 „Sachanlagen“).

d. Zins- und Währungssensitivitäten:

Sensitivitätsanalysen des Währungs- und des Zinsrisikos werden unter Erläuterung 29.1. dargestellt.

e. Rückstellungen:

Die Rückstellungen wurden gemäß IAS 37.37 nach der bestmöglichen Schätzung bemessen, d.h. nach dem Betrag, den das Unternehmen bei vernünftiger Betrachtung zur Erfüllung der Verpflichtung zum Bilanzstichtag oder zur Übertragung der Verpflichtung auf einen Dritten zu diesem Termin zahlen müsste. Zu einer Sensitivitätsanalyse, insbesondere für die Eintrittswahrscheinlichkeit für Umweltrisiken und Stilllegungskosten, außertarifliche Fahrbegünstigung (a.t. Fahrbegünstigungen) und gemeinwirtschaftliche Leistungen können keine verlässlichen Angaben gemacht werden. Bei der Bewertung der Rückstellung für Stilllegungskosten wurde grundsätzlich vom Fortbestand und Weiterbetrieb des Unternehmens sowie der Strecken ausgegangen. Nur wenn in absehbarer Zukunft mit einer Stilllegung einzelner Strecken gerechnet wird oder jene bereits eingeleitet wurde, werden die Stilllegungskosten geschätzt und rückgestellt. Die Änderung bei der Rückstellung für Stilllegungskosten aus dem Niederösterreichpaket 2009 ist keine Schätzungsänderung sondern eine Änderung aufgrund einer neuen vertraglichen Vereinbarung. Die Buchwerte finden sich unter Erläuterung 26.2.

Am 20.10.2010 erfolgte eine Klageerhebung am „United States District Court for the District of Columbia“ durch Rosalie Simon et alt. gegen Republik Ungarn, MÁV und Rail Cargo Hungaria Zrt. wegen behaupteter Verfehlungen im ungarischen Holocaust. Am 31.12.2010 erfolgte die formale Klageerhebung über das ungarische Justizministerium. Angesichts der fraglichen Zuständigkeit des verfahrensbetreibenden Gerichts (USA) - es besteht kein Vollstreckungsübereinkommen zwischen USA und Österreich oder Ungarn - wurde angesichts des bei Verfahrenseinlassung drohenden jahrelangen und sehr teuren Rechtsstreits in den USA die „Nichteinlassung“ vereinbart. Am 10.03.2011 hat das Gericht in den USA eine „default order“ erlassen und damit die Säumnis der Rail Cargo Hungaria Zrt. vorerst bestätigt. Dies könnte in weiterer Folge zu in Österreich und Ungarn nicht vollstreckbaren Schadenersatzforderungen führen. Es wurde daher die Entscheidung getroffen, dass entgegen der ursprünglich festgelegten „Nichteinlassung“ rechtliche Maßnahmen ergriffen werden sollen. Insgesamt besteht aber auf Grund der derzeitigen rechtlichen Situation die Meinung, dass seitens der Rail Cargo Austria AG und Rail Cargo Hungaria Zrt. mit keinen Zahlungen zu rechnen ist.

Auf Grund der Geschäftstätigkeit der Rail Cargo Austria AG besteht trotz laufender Schulungen der MitarbeiterInnen das Risiko, dass z.B. Frachtdokumente oder Rechnungen falsch ausgefüllt bzw. erstellt werden. Derzeit besteht die Einschätzung, dass es auf Grund solcher Fehler zu keinen wesentlichen Verpflichtungen für Zahlungen kommen kann. Es wurde daher für dieses Risiko keine Rückstellung gebildet.

Über die finale Behandlung der außertariflichen Fahrbegünstigung sowie des Pflegegeldes wird ebenfalls in Erläuterung 26.2 berichtet. Dabei handelt es sich um endgültige Erledigungen bisher ungeklärter Sachverhalte.

f. Latente Steuern:

Latente Steueransprüche wurden für temporäre Differenzen zwischen der Steuerbasis und den Buchwerten von Vermögenswerten und Schulden sowie für Verlustvorträge gebildet. Sollte sich die steuerliche Einschätzung über die Qualifizierung der Teilbereiche der ÖBB-Holding AG als steuerfrei und steuerpflichtig ändern oder in der Zukunft nicht ausreichende steuerpflichtige Ergebnisse zu Verfügung stehen, kann dies erhebliche Auswirkungen auf die Höhe der latenten Steueransprüche haben. Bei der Beurteilung der Werthaltigkeit latenter Steueransprüche trifft der Vorstand eine Einschätzung hinsichtlich der voraussichtlichen Nutzung innerhalb des steuerlichen Planungszeitraumes von 5 Jahren (Siehe Erläuterung 13).

Im Jahr 2010 wurde für den Geschäftsbereich Kraftwerke nur mehr der Stromhandel als steuerpflichtig eingestuft, weshalb im Vorjahr aktivierte Steuern über rd. 33,3 Mio. EUR nicht mehr angesetzt wurden.

g. Cross-Border-Leasing:

Die Ereignisse im Zuge der Finanzmarktkrise haben sich auf die Klassifizierung einzelner Cross-Border-Leasing-Transaktionen ausgewirkt. Hinsichtlich jener Vertragspartner aus Veranlagungen, die eine Rating von zumindest AA+ aufweisen bzw. für deren Erfüllung subsidiär eine Gewährträgerhaftung der öffentlichen Hand besteht, wird das Ausfallrisiko weiterhin als äußerst gering eingestuft, so dass diesbezüglich nach derzeitiger Einschätzung kein Änderungsbedarf besteht und diese Transaktionen weiterhin „off balance“ dargestellt werden können. Sofern es bei diesen Veranlagungen entgegen den Erwartungen zu Ausfällen kommen sollte bzw. Erfordernisse eines Mindestratings nicht mehr erfüllt sein sollten, müssten die Verpflichtungen aus den Transaktionen ebenso wie die Veranlagungen bilanziell erfasst werden und allenfalls Wertberichtigungen auf die Veranlagungen gebildet werden (Siehe Erläuterung 30.3).

Konzentration von Risiken

Zu den Bilanzstichtagen bestand keine besondere Abhängigkeit von einzelnen außerhalb des ÖBB-Konzerns stehenden Lieferanten oder Kreditgebern, deren plötzlicher Ausfall den Geschäftsbetrieb maßgeblich beeinträchtigen könnte. Des Weiteren besteht keine Konzentration von Personaldienstleistungen oder Anbietern sonstiger Dienstleistungen, Franchise- und Lizenzrechten oder sonstigen Rechten, auf die der ÖBB-Konzern angewiesen ist und deren plötzlicher Wegfall den Geschäftsbetrieb ernsthaft gefährden könnte. Der ÖBB-Konzern veranlagt seine liquiden Mittel bei Kredit- und Finanzinstituten mit einwandfreier Bonität. Hinsichtlich der von der Republik Österreich gewährten Zuschüsse und Zuschussvereinbarungen wird auf die Ausführung unter Erläuterung 33 verwiesen.

Kapitalmanagement

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

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

4. Umsatzerlöse

	2010 in Mio. EUR	2009 in Mio. EUR
Güterverkehr	1.924,9	1.762,8
<i>davon gemeinwirtschaftliche Leistungsaufträge des Bundes</i>	<i>103,6</i>	<i>101,5</i>
Personen- und Gepäckverkehr	1.213,0	1.182,1
<i>davon gemeinwirtschaftliche Leistungsaufträge des Bundes</i>	<i>567,8</i>	<i>532,0</i>
Beitrag des Bundes gemäß § 42 Bundesbahngesetz für den Betrieb	1.054,0	1.029,6
Verkehrsdienstbestellungen	415,8	379,1
Mieten und Pachten	166,8	154,8
Energie	163,7	138,8
Instandhaltung / Wartung	56,3	65,7
Traktionsleistungen	26,6	25,0
Infrastrukturbenützung	20,3	18,3
Sonstige Umsatzerlöse	94,7	71,6
Gesamt	5.136,1	4.827,8

Die Zusammensetzung der Umsatzerlöse nach Unternehmensbereichen und nach geographischen Gesichtspunkten ist aus der Segmentberichterstattung ersichtlich.

5. Andere aktivierte Eigenleistung

Bei der Ermittlung der im Zusammenhang mit der Herstellung von Anlagen zu aktivierenden Eigenleistungen wurden direkt zurechenbare Personalaufwendungen, Materialaufwendungen und angemessene Teile der Materialgemeinkosten und Fertigungsgemeinkosten eingerechnet. Unter diesem Posten werden auch aktivierte Eigenleistungen ausgewiesen, die konzernintern von einem Tochterunternehmen für andere verbundene Unternehmen erstellt werden. Solche investive Eigenleistungen fallen maßgeblich im Zusammenhang mit dem Baugeschäft in der Eisenbahninfrastruktur an. Im Rahmen der Konzernabschlusserstellung wurden diese konzerninternen Verrechnungen als aktivierte Eigenleistungen ausgewiesen.

6. Sonstige betriebliche Erträge

	2010	2009
	in Mio. EUR	in Mio. EUR
Beitrag des Bundes gemäß § 42 Bundesbahngesetz für die Infrastruktur	308,0	222,0
Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen, immateriellen Vermögenswerten und zur Veräußerung gehaltenen langfristige Vermögenswerte	105,4	65,4
Energieabgabenrückvergütung	29,3	26,2
Erträge aus Materialverkäufen	17,1	15,5
Erträge aus Freizeitservice	16,0	17,4
Kursdifferenzen	8,8	18,8
Personalverleih an Dritte	8,5	12,8
Schadensvergütungen	5,1	6,7
Ausbuchung von Altverbindlichkeiten	5,0	6,1
Kostenbeiträge Dritter für Aufwendungen	3,8	4,6
Nach- und Reaktivierung Sachanlagen	2,7	0,2
Übrige sonstige betriebliche Erträge	27,0	50,5
Gesamt	536,7	446,2

Der Beitrag des Bundes gemäß § 42 Bundesbahngesetz (zuvor § 43 Bundesbahngesetz) betrifft die Bundesförderung für Planung und Bau von Schieneninfrastrukturvorhaben auf Basis des sechsjährigen Rahmenplans.

In den übrigen sonstigen betrieblichen Erträgen sind unter anderem Erträge aus der Vermietung und Verpachtung von Gebäuden und übrigen Werbeflächen und Erträge aus den Betriebsküchen enthalten.

7. Aufwendungen für Material und bezogene Leistungen

	2010 in Mio. EUR	2009 in Mio. EUR
Materialaufwand		
Strom	272,9	219,4
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	182,0	168,4
Sonstiger Materialaufwand	81,2	61,9
Zwischensumme Materialaufwand	536,1	449,7
Aufwand für bezogene Leistungen		
Transportleistungen durch Dritte	276,7	288,1
Infrastrukturbenützung	108,0	111,1
Mieten für Schienen- und Straßenfahrzeuge	113,2	109,5
Sonstige bezogene Leistungen	1.034,6	947,5
Zwischensumme Aufwendungen für bezogene Leistungen	1.532,5	1.456,2
Gesamt	2.068,6	1.905,9

Im sonstigen Materialaufwand sind vor allem Aufwendungen für flüssige Kraftstoffe abzüglich Vergütungen der Mineralölsteuer enthalten.

Die Aufwendungen für sonstige bezogene Leistungen betreffen im Wesentlichen Speditionsleistungen, Eingangs- und Zollabgaben sowie nicht aktivierungsfähige Lieferungen und Leistungen im Zusammenhang mit Reparaturen, Instandhaltungen, Reinigungen und sonstige Leistungen.

8. Personalaufwand und Beschäftigte

	2010 in Mio. EUR	2009 in Mio. EUR
Gehälter	1.712,4	1.709,5
Löhne	58,2	47,9
Gesetzlich vorgeschriebene Sozialabgaben	558,5	521,3
Aufwendungen für Altersversorgung	27,6	26,7
Aufwendungen für Abfertigungen	46,7	15,9
Sonstige Sozialaufwendungen	6,7	7,3
Gesamt	2.410,1	2.328,6

Die Mitarbeiterstruktur setzt sich wie folgt zusammen:

Struktur der MitarbeiterInnen	31.12.2010	31.12.2009	Veränderung		Durchschnitt	
			Stichtag	in %	2010	2009
Angestellte	15.647	15.467	180	1%	15.864	15.197
MitarbeiterInnen mit Definitivstellung	26.772	28.051	-1.279	-5%	27.912	29.406
sonst. Unternehmensveränderungen	0	87	-87	-100%	0	0
Gesamt aktive MitarbeiterInnen	42.419	43.605	-1.186	-3%	43.776	44.603
Lehrlinge	1.706	1.581	125	8%	1.576	1.370
Gesamt mit Lehrlingen	44.125	45.186	-1.061	-2%	45.352	45.973

9. Abschreibungen

	2010 in Mio. EUR	2009 in Mio. EUR
Abschreibungen auf Sachanlagen planmäßig	818,9	763,9
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte planmäßig	50,7	47,2
Abschreibungen auf als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien	2,9	2,3
abzüglich Auflösung passivierter Kostenbeiträge	-227,4	-240,1
Summe Abschreibung planmäßig	645,1	573,3
Wertminderungen Sachanlagen	91,5	4,4
Wertminderungen immaterielle Vermögenswerte	103,7	0,8
Wertminderungen Gesamt	195,2	5,2
Abschreibung Gesamt	840,3	578,5

Im Jahr 2010 wurden Wertminderungen nach Wertminderungstests über rd. 195,2 Mio. EUR (Vj: rd. 5,2 Mio. EUR) von Sachanlagen bzw. immateriellen Vermögenswerten abgesetzt.

10. Sonstige betriebliche Aufwendungen

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

	2010 in Mio. EUR	2009 in Mio. EUR
Betriebskosten	133,2	106,2
Mehraufwandsentschädigungen	52,0	53,2
betriebliche Steuern	42,1	47,5
Miet-, Pacht- und Lizenzaufwand	40,7	37,2
Büroerfordernisse	33,1	30,8
Schadensfälle	32,8	20,0
Wertberichtigungen zu Forderungen	29,0	40,7
Marketing	24,2	23,8
Verluste aus Anlagenabgängen	21,4	14,1
Rechts- und Beratungsaufwendungen	16,3	24,0
Freizeit-service	12,8	14,4
Versicherungen	12,2	12,1
Provisionen	12,5	11,6
Post-, Bank- und Fernspreckgebühren	11,0	15,3
Kursdifferenzen	10,8	13,7
Anmietung von Personal und Werkverträge	7,6	9,8
Aus- und Fortbildung	7,6	8,6
Sonstige Leistungen Personenverkehr	5,8	6,7
Dienstkleider	5,6	6,2
Leasingaufwand	2,8	5,9
Verbrauch/Dotierung Rückstellungen	-65,3	41,4
Sonstige	59,8	77,9
Gesamt	508,0	621,1

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

Die Beendigung von Rechtsstreitigkeiten erhöhte das Konzernjahresergebnis um rd. 5,1 Mio. EUR (Vj: rd. 1,3 Mio. EUR). Die Entwicklung der Rückstellung für Rechtsstreitigkeiten ist aus dem Rückstellungsspiegel (Erläuterung 26.2) ersichtlich.

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 (Werte in TEUR):

	2010 in TEUR	2009 in TEUR
Konzern-/Jahresabschlussprüfung	1.082,8	2.460,7
Andere Bestätigungsleistungen	259,6	270,5
Steuerberatung	85,4	127,5
Sonstige Leistungen	101,6	287,8
Gesamt	1.529,4	3.146,5

11. Zinsergebnis

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

	2010 in Mio. EUR	2009 in Mio. EUR
Zinserträge	146,0	173,4
Zinsaufwendungen	-695,3	-648,2
Zinsergebnis	-549,3	-474,8

Die Zinserträge aus nicht verbundenen Unternehmen betreffen hauptsächlich Zinserträge aus Swaps und sonstigen derivativen Finanzinstrumenten, sowie Zinserträge aus Depots aus Cross-Border-Leasing-Transaktionen.

Die erhaltenen Zinsen aus Swap-Verträgen in der Höhe von rd. 58,4 Mio. EUR (Vj: rd. 72,2 Mio. EUR) wurden nicht mit den Zinsaufwendungen aus den originären Finanzinstrumenten saldiert, sondern sind in den Zinserträgen enthalten.

Die Fremdfinanzierungskosten betreffen mit rd. 404,0 Mio. EUR (Vj: rd. 358,0 Mio. EUR) Anleihen. Darüber hinaus fallen Zinsaufwendungen für EUROFIMA- bzw. Bankdarlehen, für Cross-Border-Leasing-Transaktionen und derivative Finanzinstrumente an.

12. Übriges Finanzergebnis

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

	2010 in Mio. EUR	2009 in Mio. EUR
Übriges Finanzergebnis		
Erträge aus Beteiligungen	0,5	1,8
Erträge aus dem Abgang von und der Zuschreibung zu finanziellen Vermögenswerten	11,7	13,5
Sonstige Finanzerträge	415,3	387,6
<i>davon aus Bewertungs-/Kursdifferenzen</i>	<i>197,6</i>	<i>57,5</i>
<i>davon übrige Finanzerträge</i>	<i>217,7</i>	<i>330,1</i>
Sonstige Finanzaufwendungen	-467,9	-127,1
<i>davon Bewertungs-/Kursdifferenzen</i>	<i>-300,7</i>	<i>-43,3</i>
<i>davon übrige Finanzaufwendungen</i>	<i>-167,2</i>	<i>-83,8</i>
Gesamt	-40,4	275,8

Hinsichtlich der im Berichtsjahr 2009 im übrigen Finanzergebnis erfassten ertragswirksamen Zeitwertänderungen des Portfolio Credit Default Swap/Collateralized Debt Obligation in Höhe von rd. 306,9 Mio. EUR wird auf Erläuterung 29.3 verwiesen.

Die sonstigen Finanzaufwendungen resultieren insbesondere aus Zeitwertänderungen von derivativen Finanzinstrumenten sowie Bewertungsverlusten im Zusammenhang mit Finanzverbindlichkeiten. In den sonstigen Finanzaufwendungen sind auch die gebildeten Vorsorgen für Veranlagungen im Zusammenhang mit Cross-Border-Leasing-Transaktionen über rd. 38,9 Mio. EUR (Vj: rd. 34,8 Mio. EUR) enthalten.

13. Ertragsteuern

Der Posten Ertragsteuern setzt sich wie folgt zusammen:

	2010 in Mio. EUR	2009 in Mio. EUR
Tatsächliche Ertragsteuern laufende Periode	-0,3	-2,9
Tatsächliche Ertragsteuern Vorperioden	-6,9	0,0
Tatsächliche Ertragsteuern	-7,2	-2,9
Latenter Steueraufwand	-1,1	-2,0
Ertragsteuern	-8,3	-4,9

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

Die Veränderungen der latenten Steuern setzen sich wie folgt zusammen:

	2010 in Mio. EUR	2009 in Mio. EUR
<i>Bilanzansätze zum 01.01.</i>	<i>0,2</i>	<i>2,4</i>
erfolgswirksam	-1,1	-2,0
im sonstigen Konzernergebnis	3,6	-0,2
Bilanzansätze zum 31.12.	2,7	0,2

Der Steueraufwand für das Geschäftsjahr kann mit dem Gewinn laut Konzern-GuV wie folgt abgestimmt werden:

	2010 in Mio. EUR	2009 in Mio. EUR
Jahresergebnis vor Ertragsteuern nach IFRS	-329,8	120,8
Anpassung steuerfreier Anteil gem. § 50 Abs. 2 Bundesbahngesetz	49,9	136,9
Steuerpflichtiges Jahresergebnis	-279,9	257,7
Konzernsteuersatz	25%	25%
Erwarteter Ertrag/Aufwand aus Steuern im Geschäftsjahr	69,9	-64,4
Steuersatzdifferenzen ausländischer Unternehmen zum Konzernsteuersatz	-3,8	-1,3
Sonstige steuerfreie Erträge und andere Kürzungen	30,9	-6,1
Nichtabziehbare Betriebsausgaben und andere Hinzurechnungen	-9,2	-2,2
Auswirkungen von im Geschäftsjahr erstatteten Steuern aus Vorjahren	-6,0	-0,1
Auswirkungen Steuersatzänderungen	-6,5	0,1
Nicht angesetzte Verlustvorträge des Berichtsjahres	-155,2	0,0
Auswirkungen von Ansatzänderungen	61,3	49,2
Sonstige Auswirkungen	10,3	19,9
Steuern vom Einkommen	-8,3	-4,9
Effektiver Körperschaftsteuersatz	3,0%	1,9%

Latente Steueransprüche und Steuerschulden

Latente Steueransprüche und latente Steuerschulden zum 31.12.2010 und 31.12.2009 sind das Ergebnis folgender temporärer Bewertungsunterschiede zwischen den Buchwerten in den IFRS-Jahresabschlüssen und den relevanten Steuerbemessungsgrundlagen, insoweit jene nicht den steuerbefreiten Anteil gem. § 50 Abs 2 Bundesbahngesetz betreffen:

Im Berichtsjahr wurden entsprechend einer Empfehlung aus der AFRAC-Stellungnahme „Fragen der IFRS-Bilanzierung und -Berichterstattung im Zusammenhang mit der Einführung der Gruppenbesteuerung“ erstmals die aktiven und passiven latenten Steuern saldiert ausgewiesen. Die Vorjahreswerte wurden entsprechend angepasst. Die Auswirkungen aufgrund der Saldierung auf die im Vorjahr berichteten Beträge werden untenstehend dargestellt. Die Saldierung der latenten Steuern verringert in entsprechender Höhe die Bilanzsumme der im Vorjahr berichteten Werte. Durch die Saldierung ergeben sich jedoch keine wesentlichen Effekte auf die relevanten Unternehmenskennzahlen.

Die latenten Steuern entfallen auf folgende wesentliche Bilanzposten, Verlustvorträge und Steuergutschriften:	latente Steuer-		latente Steuer-		latente Steuer-	
	ansprüche 31.12.2010 in Mio. EUR	schulden 31.12.2010 in Mio. EUR	ansprüche 31.12.2009 in Mio. EUR	schulden 31.12.2009 in Mio. EUR	ansprüche 31.12.2008 in Mio. EUR	schulden 31.12.2008 in Mio. EUR
langfristige Vermögenswerte						
Sachanlagen	17,1	-60,7	19,6	-17,1	27,4	-25,0
Immaterielle Vermögenswerte	0,3	-0,4	1,2	-0,3	0,3	-0,3
Als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien	0,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Finanzielle Vermögenswerte	0,6	0,0	0,1	-0,2	0,7	-0,7
Finanzielle Vermögenswerte - Leasing	7,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Übrige finanzielle Vermögenswerte	3,7	-8,4	0,0	0,0	0,0	0,0
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	0,1	-1,1	0,0	0,0	0,0	0,0
	29,6	-70,6	20,9	-17,6	28,4	-26,0
kurzfristige Vermögenswerte						
Vorräte	0,1	0,0	0,2	-0,1	0,1	-0,1
Forderungen L+L	1,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	1,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Finanzielle Vermögenswerte - Leasing	0,0	-5,6	0,0	0,0	0,0	0,0
Übrige finanzielle Vermögenswerte	11,5	-7,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	13,8	-12,6	0,2	-0,1	0,1	-0,1
langfristige Schulden						
Finanzverbindlichkeiten - Leasing	68,5	-0,9	0,0	0,0	0,0	0,0
Übrige Finanzverbindlichkeiten	0,0	-1,3	0,0	0,0	0,0	0,0
Rückstellungen	6,9	-0,8	11,7	-17,2	5,1	-5,1
Sonstige Verbindlichkeiten	8,0	-2,2	2,4	-6,9	0,0	0,0
	83,4	-5,2	14,1	-24,1	5,1	-5,1
kurzfristige Schulden						
Finanzverbindlichkeiten - Leasing	4,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Übrige Finanzverbindlichkeiten	1,3	-3,9	0,0	0,0	0,0	0,0
Rückstellungen	7,1	-31,8	0,0	0,0	0,0	0,0
Verbindlichkeiten L+L	0,0	-12,2	0,0	0,0	4,9	-4,9
Sonstige Verbindlichkeiten	2,2	-2,9	0,0	0,0	0,0	0,0
	14,7	-50,8	0,0	0,0	4,9	-4,9
Steuerliche Verlustvorträge	0,4	0,0	6,8	0,0	0,0	0,0
Latente Steueransprüche bzw. latente Steuerschulden	141,9	-139,2	42,0	-41,8	38,5	-36,1
Saldierung	-139,2	139,2	-41,8	41,8	-36,1	36,1
Saldierte Latente Steueransprüche bzw. latente Steuerschulden	2,7	0,0	0,2	0,0	2,4	0,0

Die Aufschlüsselung der latenten Steueransprüche und Steuerschulden wird im Berichtsjahr in einem höheren Detaillierungsgrad vorgenommen, die Vorjahresdaten wurden nicht auf diesen Detaillierungsgrad angepasst.

Bei der Beurteilung der Werthaltigkeit latenter Steueransprüche trifft der Vorstand eine Einschätzung hinsichtlich der voraussichtlichen Nutzung innerhalb des steuerlichen Planungszeitraumes von 5 Jahren. Die Nutzbarkeit von latenten Steueransprüchen setzt ausreichend steuerpflichtiges Einkommen in jenen Perioden voraus, in denen die temporären Unterschiede abzugsfähig werden. Der Vorstand zieht die geplante Auflösung von latenten Steueransprüchen und das geplante steuerpflichtige Einkommen für diese Beurteilung heran.

Aufgrund dieser Planungsrechnung ist für die österreichische körperschaftssteuerliche Gruppe die Nutzung der steuerlichen Verlustvorträge sowie aktiver temporärer Differenzen nicht wahrscheinlich. Zum 31.12.2010 wurden daher in der körperschaftssteuerlichen Gruppe latente Steueransprüche nur in Höhe der latenten Steuerschulden angesetzt. Der in der Bilanz ausgewiesene Überhang an latenten Steueransprüchen resultiert aus der Konsolidierungstätigkeit und aus ausländischen Tochterunternehmen.

Auf folgende Verlustvorträge und temporäre Differenzen wurden keine latenten Steuerschulden gebildet:

	2010	2009
	in Mio. EUR	in Mio. EUR
Temporäre Differenzen, auf die keine latente Steuern gebildet wurden		
Verlustvorträge	5.755,0	5.175,0
Temporäre Differenzen	1.087,1	1.218,9
Summe	6.842,1	6.393,9

Verlustvorträge in Höhe von rd. 5.747,6 Mio. EUR (Vj: rd. 5.143,8 Mio. EUR) stammen aus österreichischen Gesellschaften und sind nach derzeitigen Gesetzen unbegrenzt vortragsfähig. Die jährliche Verrechnung mit Verlustvorträgen ist in Österreich mit 75% des jeweiligen steuerlichen Ergebnisses begrenzt, allerdings resultieren rd. 4.258,5 Mio. EUR (Vj: rd. 4.111,6 Mio. EUR) aus den Vorgruppenverlusten und sind daher zur Gänze gegen in künftigen Perioden erzielte steuerliche Ergebnisse verrechenbar.

Betreffend steuerlich noch nicht als Betriebsausgabe geltend gemachter Siebentelabschreibungen auf Beteiligungen wurden zum Bilanzstichtag latente Steueransprüche in Höhe von rd. 0,6 Mio. EUR (Vj: 14,9 Mio. EUR) angesetzt.

14. Sachanlagen

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

	Grund- stücke und Bauten	Leasing Grund- stücke und Bauten	Fahrpark	Leasing Fahrpark	Technische Anlagen und Maschinen	Leasing Technische Anlagen und Maschinen	Andere Anlagen Betriebs- u. Geschäfts- aus- stattung	Anlagen in Bau- und geleistete Anzahl- ungen	Summe Sach- anlagen
	in Mio. EUR	in Mio. EUR	in Mio. EUR	in Mio. EUR	in Mio. EUR	in Mio. EUR	in Mio. EUR	in Mio. EUR	in Mio. EUR
Anschaffungs- und Herstellungskosten 2010									
<i>Anschaffungs-/Herstellungskosten Stand 01.01.2010</i>	17.316,6	10,2	5.259,1	1.173,2	6.587,8	47,0	233,8	5.264,6	35.892,3
Umrechnungsdifferenzen	-0,1	0,0	-4,1	-0,6	-0,1	0,0	0,1	0,0	-4,8
Zugänge	103,8	0,0	101,6	9,2	5,1	0,2	22,8	2.333,2	2.575,9
Zugänge Konsolidierungskreis	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,3	0,0	0,4
Abgänge	-475,6	-26,3	-160,5	-5,8	-106,6	-54,6	-12,1	20,4	-821,1
Umgliederung	0,0	26,3	0,0	0,0	33,7	127,3	0,0	-10,2	177,1
Umbuchungen	1.084,3	-2,9	356,7	-73,5	492,7	-110,4	18,3	-1.801,2	-36,0
Anschaffungs-/Herstellungskosten Stand 31.12.2010	18.029,0	7,3	5.552,9	1.102,5	7.012,6	9,5	263,2	5.806,8	37.783,8
<i>Kumulierte Abschreibungen Stand 01.01.2010 (inkl. Wertminderungen)</i>									
	6.688,0	6,2	2.970,1	295,9	3.573,6	42,1	161,4	0,9	13.738,2
Umrechnungsdifferenzen	0,3	0,0	-0,1	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,3
Abschreibungen 2010 (inkl. Wertminderungen)	387,5	-0,1	202,0	50,9	233,3	5,6	31,2	0,0	910,4
Zugang Konsolidierungskreis	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,2	0,0	0,2
Abgänge	-369,8	-7,5	-126,6	0,0	-45,7	-51,5	-0,7	-0,3	-602,1
Umgliederung	0,0	8,7	0,0	0,0	33,7	10,2	0,0	0,0	52,6
Umbuchungen	0,0	0,0	42,2	-42,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Kumulierte Abschreibungen Stand 31.12.2010 (inkl. Wertminderungen)	6.706,0	7,3	3.087,6	304,6	3.794,9	6,4	192,2	0,6	14.099,6
Buchwerte vor Kostenbeiträge per 01.01.2010	10.628,6	4,0	2.289,0	877,3	3.014,2	4,9	72,4	5.263,7	22.154,1
Buchwerte vor Kostenbeiträge per 31.12.2010	11.323,0	0,0	2.465,3	797,9	3.217,7	3,1	71,0	5.806,2	23.684,2
Kostenbeiträge 2010									
<i>Anschaffungs-/Herstellungskosten Stand 01.01.2010</i>	8.866,9	0,0	422,1	0,0	2.895,5	0,0	10,1	872,4	13.067,0
Zugänge	44,2	0,0	0,0	0,0	9,6	0,0	0,5	76,8	131,1
Abgänge	-113,3	-20,2	-10,3	0,0	-35,0	-75,8	-1,5	0,0	-256,1
Umgliederung	0,0	20,2	7,5	0,0	75,4	75,8	0,0	0,0	178,9
Umbuchungen	14,4	0,0	0,0	0,0	10,2	0,0	0,2	-32,4	-7,6
Anschaffungs-/Herstellungskosten Stand 31.12.2010	8.812,2	0,0	419,3	0,0	2.955,7	0,0	9,3	916,8	13.113,3
<i>Kumulierte Abschreibungen Stand 01.01.2010</i>									
	5.122,1	0,0	278,5	0,0	2.152,0	0,0	5,1	3,2	7.560,9
Abschreibungen 2010	129,2	0,7	16,3	0,0	67,5	2,6	0,9	0,0	217,2
Abgänge	-111,5	-3,4	-7,5	0,0	-18,1	-12,8	-1,4	0,0	-154,7
Umgliederung	0,0	2,7	0,0	0,0	0,0	10,2	0,0	0,0	12,9
Kumulierte Abschreibungen Stand 31.12.2010	5.139,8	0,0	287,3	0,0	2.201,4	0,0	4,6	3,2	7.636,3
Kostenbeiträge per 01.01.2010	3.744,8	0,0	143,6	0,0	743,5	0,0	5,0	869,2	5.506,1
Kostenbeiträge per 31.12.2010	3.672,4	0,0	132,0	0,0	754,3	0,0	4,7	913,6	5.477,0
Buchwert nach Kostenbeiträge per 01.01.2010	6.883,8	4,0	2.145,4	877,3	2.270,7	4,9	67,4	4.394,5	16.648,0
Buchwert nach Kostenbeiträge per 31.12.2010	7.650,6	0,0	2.333,3	797,9	2.463,4	3,1	66,3	4.892,6	18.207,2

	Grund- stücke und Bauten in Mio. EUR	Leasing Grund- stücke und Bauten in Mio. EUR	Fahrpark in Mio. EUR	Leasing Fahrpark in Mio. EUR	Technische Anlagen und Maschinen in Mio. EUR	Leasing Technische Anlagen und Maschinen in Mio. EUR	Andere Anlagen Betriebs- u. Geschäfts- aus- stattung in Mio. EUR	Anlagen in Bau und geleistete An- zahlungen in Mio. EUR	Summe Sach- anlagen in Mio. EUR
Anschaffungs- und Herstellungskosten 2009									
<i>Anschaffungs-/Herstellungskosten Stand 01.01.2009</i>	16.639,8	10,2	5.853,2	357,6	6.296,5	46,8	238,3	4.581,2	34.023,6
Umrechnungsdifferenzen	-0,4	0,0	-2,0	-0,3	-0,1	0,0	0,0	0,0	-2,8
Zugänge	89,4	0,0	273,7	7,7	3,5	0,1	23,8	2.223,7	2.621,9
Zugänge Konsolidierungskreis	0,0	0,0	0,0	0,0	2,6	0,0	0,3	0,0	2,9
Abgänge	-397,0	0,0	-175,1	-0,3	-111,9	0,0	-45,2	-7,1	-736,6
Umbuchungen	984,8	0,0	-690,7	808,5	397,2	0,1	16,6	-1.533,2	-16,7
<i>Anschaffungs-/Herstellungskosten Stand 31.12.2009</i>	17.316,6	10,2	5.259,1	1.173,2	6.587,8	47,0	233,8	5.264,6	35.892,3
<i>Kumulierte Abschreibungen Stand 01.01.2009 (inkl. Wertminderungen)</i>									
<i>Kumulierte Abschreibungen Stand 01.01.2009 (inkl. Wertminderungen)</i>	6.670,2	6,3	3.193,9	53,2	3.465,8	39,2	168,5	3,7	13.600,8
Umrechnungsdifferenzen	0,1	0,0	-0,1	0,0	-0,1	0,0	0,0	0,0	-0,1
Abschreibungen 2009 (inkl. Wertminderungen)	328,9	-0,1	138,4	47,5	214,7	2,9	35,3	0,7	768,3
Zugang Konsolidierungskreis	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,2	0,0	0,3
Abgänge	-311,2	0,0	-166,9	0,0	-106,9	0,0	-42,6	-3,5	-631,1
Umbuchungen	0,0	0,0	-195,2	195,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
<i>Kumulierte Abschreibungen Stand 31.12.2009 (inkl. Wertminderungen)</i>	6.688,0	6,2	2.970,1	295,9	3.573,6	42,1	161,4	0,9	13.738,2
Buchwerte vor Kostenbeiträge per 01.01.2009	9.969,6	3,9	2.659,3	304,4	2.830,7	7,6	69,8	4.577,5	20.422,8
Buchwerte vor Kostenbeiträge per 31.12.2009	10.628,6	4,0	2.289,0	877,3	3.014,2	4,9	72,4	5.263,7	22.154,1
Kostenbeiträge 2009									
<i>Anschaffungs-/Herstellungskosten Stand 01.01.2009</i>	8.825,9	0,0	423,8	0,0	3.029,7	0,0	13,2	891,1	13.183,7
Zugänge	70,8	0,0	0,2	0,0	15,7	0,0	2,1	65,5	154,3
Abgänge	-97,4	0,0	-1,9	0,0	-164,1	0,0	-5,3	-0,5	-269,2
Umbuchungen	67,6	0,0	0,0	0,0	14,2	0,0	0,1	-83,7	-1,8
<i>Anschaffungs-/Herstellungskosten Stand 31.12.2009</i>	8.866,9	0,0	422,1	0,0	2.895,5	0,0	10,1	872,4	13.067,0
<i>Kumulierte Abschreibungen Stand 01.01.2009</i>									
<i>Kumulierte Abschreibungen Stand 01.01.2009</i>	5.058,7	0,0	259,3	0,0	2.242,3	0,0	7,7	3,2	7.571,2
Abschreibungen 2009	126,3	0,0	30,5	0,0	70,0	0,0	0,9	0,0	227,7
Abgänge	-62,9	0,0	-11,3	0,0	-160,3	0,0	-3,5	0,0	-238,0
<i>Kumulierte Abschreibungen Stand 31.12.2009</i>	5.122,1	0,0	278,5	0,0	2.152,0	0,0	5,1	3,2	7.560,9
Kostenbeiträge per 01.01.2009	3.767,2	0,0	164,5	0,0	787,4	0,0	5,5	887,9	5.612,5
Kostenbeiträge per 31.12.2009	3.744,8	0,0	143,6	0,0	743,5	0,0	5,0	869,2	5.506,1
Buchwert nach Kostenbeiträge per 01.01.2009	6.202,4	3,9	2.494,7	304,4	2.043,4	7,6	64,4	3.689,6	14.810,4
Buchwert nach Kostenbeiträge per 31.12.2009	6.883,8	4,0	2.145,4	877,3	2.270,7	4,9	67,4	4.394,5	16.648,0

Umgliederungen im Anlagenspiegel des Jahres 2010 wurden notwendig, um eine sachgerechte Zuordnung der Kostenbeiträge zu erreichen.

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

Die Zugänge zu den Sachanlagen aufgrund erstkonsolidierter Unternehmen werden in einer gesonderten Zeile im Anlagenspiegel dargestellt.

Bei den Umbuchungen handelt es sich überwiegend um die aus dem Posten „Geleistete Anzahlungen und Anlagen in Bau“ auf die spezifischen Anlagenskonten umgebuchten Werte für fertig gestellte Anlagen. Des Weiteren erfolgten Umgliederungen von zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten (siehe Erläuterung 19). Zu den zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten wurden Sachanlagen mit Buchwerten in Höhe von rd. 33,1 Mio. EUR (Vj: rd. 37,4 Mio. EUR) umgliedert, die im Anlagenspiegel in den Abgängen ausgewiesen werden.

Wie in Erläuterung 3 „Sachanlagen“ beschrieben, wurde die Nutzungsdauer von bestimmten Vermögenswerten verändert.

Im Berichtsjahr 2009 wurde aufgrund des Verkaufs verschiedener Bahnstrecken an das Land Niederösterreich für die davon betroffenen Strecken sowie für verschiedene Strecken, die in absehbarer Zeit eingestellt werden, die Nutzungsdauer entsprechend verkürzt. Für bestimmte Anlagenklassen (insbesondere Fahrleitungen bzw. Oberbau) wurden die Nutzungsdauern verlängert. Aus der Verkürzung der Nutzungsdauern ergab sich eine Erhöhung der von rd. 29,3 Mio. EUR, während die Verlängerung der Nutzungsdauer eine Reduktion der Abschreibung von rd. 27,6 Mio. EUR ergab.

Im Berichtsjahr 2010 wurden ebenfalls Nutzungsdauern für weitere Bahnstrecken, deren Einstellung höchstwahrscheinlich ist, auf die erwartete Restnutzungsdauer verkürzt, woraus eine zusätzliche Abschreibung in Höhe von rd. 12,3 Mio. EUR resultiert. Andererseits wurden die feste Fahrbahn aus der Klasse Unterbau herausgelöst und die Nutzungsdauer entsprechend verlängert. Dies führte zu einer Reduktion der Abschreibung in Höhe von rd. 1,4 Mio. EUR.

Der ÖBB-Konzern aktivierte gemäß den Regelungen des IAS 23 Zinsen auf Herstellungskosten qualifizierter Vermögenswerte in Höhe von rd. 13,9 Mio. EUR (Vj: rd. 4,7 Mio. EUR). Der zu Grunde liegende Fremdkapitalzinssatz beträgt 4,1 %, (Vj: 4,0 %). Verluste aus dem Abgang von Sachanlagen sind in Höhe von rd. 21,4 Mio. EUR angefallen (Vj: rd. 14,1 Mio. EUR), wobei sich diese beispielsweise aus der Verschrottung und dem Abbruch von Vermögenswerten bzw. dem Verkauf von Fahrzeugen und sonstiger Betriebsausstattung ergaben.

Finanzschulden sind durch Sachanlagen mit folgenden Buchwerten besichert:

	2010 in Mio. EUR	2009 in Mio. EUR
Grundstücke und Bauten	67,9	81,4
Fahrpark	1.813,8	1.250,0
Sonstige technische Anlagen und Maschinen	211,1	230,1

Insgesamt bestehen Vermögenswerte in der Höhe von rd. 979,2 Mio. EUR (Vj: rd. 1.073,9 Mio. EUR), bei denen es Beschränkungen von Verfügungsrechten gibt. Es bestehen Abnahmeverpflichtungen für Vermögenswerte, insbesondere aufgrund der Finanzierungsleasing-Vereinbarungen und offener Bestellobligi von rd. 1.980,2 Mio. EUR (Vj: rd. 1.715,9 Mio. EUR). Schätzungen zu Restwerten mussten mit einer Auswirkung in der Höhe von rd. 0,4 Mio. EUR (Vj: rd. 0,3 Mio. EUR) geändert werden.

Kostenbeiträge von Dritten

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

	31.12.2010 in Mio. EUR	31.12.2009 in Mio. EUR
Schienerinfrastrukturfinanzierungs GmbH	1.608,8	1.684,4
ehemalige Eisenbahn-Hochleistungsstrecken AG	1.453,0	1.474,5
Republik Österreich (KB aus Eröffnungsbilanz per 01.01.1994)	1.372,9	1.472,1
Republik Österreich	851,4	774,8
ASFINAG	123,2	130,2
Sonstige Dritte	168,3	63,5
Gesamt	5.577,6	5.599,5

Rahmenplan

Der ÖBB-Konzern, speziell der Teilbereich ÖBB-Infrastruktur, hat auf der Grundlage des vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie und vom Bundesminister für Finanzen genehmigten Rahmenplans 2009-2014 zahlreiche Infrastrukturprojekte eingeleitet, die gegenwärtig über einen mehrjährigen Zeitraum verteilt abgewickelt werden. Die Republik Österreich hat der ÖBB-Infrastruktur AG gemäß § 42 Bundesbahngesetz (vormals § 43 Bundesbahngesetz) iVm § 47 Abs 1 Bundesbahngesetz jene Mittel zur Verfügung zu stellen, die zur Erfüllung ihrer Aufgaben und zur Aufrechterhaltung ihrer Liquidität und des Eigenkapitals zur Umsetzung des Rahmenplans erforderlich sind. Nähere Angaben sind in Erläuterung 33 enthalten.

Vermögenswerte aus dem Finanzierungsleasing

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

Wertminderungen

Aufgrund der negativen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen waren die Planannahmen in der Wertminderungsprüfung gegenüber dem Vorjahr anzupassen. Nach der durchgeführten Wertminderungsprüfung für die Sachanlagen und die immateriellen Vermögenswerte mit den geänderten Plandaten ergab sich in beiden Berichtsjahren ein Wertminderungsbedarf. Die Parameter zur Berechnung des Nutzungswertes sind aus Erläuterung 3 ersichtlich. Die zahlungsmittelgenerierenden Einheiten, in denen es zu Wertminderungen gekommen ist, sind alle Teil des Rail Cargo Austria-Teilkonzerns und lassen sich im Segment Rail Cargo finden (Erläuterung 34). Eine Übersicht über die zahlungsmittelgenerierenden Einheiten, die Wertminderungen und die Art der Vermögenswerte, bei denen die Wertminderungen erfasst wurden, kann aus nachfolgender Aufstellung entnommen werden.

	Gesamt	Fahrpark	Technische Anlagen und Maschinen	Grundstücke und Gebäude	Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	Immaterielle Vermögenswerte	Firmenwert
	in Mio. EUR	in Mio. EUR	in Mio. EUR	in Mio. EUR	in Mio. EUR	in Mio. EUR	in Mio. EUR
31.12.2010							
Cargo & Logistik	90,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	90,8
Technische Services	26,6	1,0	3,9	19,6	0,8	0,1	1,2
unbegleiteter kombinierter Verkehr	73,6	62,0	0,0	0,0	0,0	0,0	11,6
Speditionen	4,2	0,0	0,0	4,2	0,0	0,0	0,0
Rail Cargo Austria	195,2	63,0	3,9	23,8	0,8	0,1	103,6

	Gesamt	Fahrpark	Technische Anlagen und Maschinen	Grundstücke und Gebäude	Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	Immaterielle Vermögenswerte
	in Mio. EUR	in Mio. EUR	in Mio. EUR	in Mio. EUR	in Mio. EUR	in Mio. EUR
31.12.2009						
Rail Cargo Austria	5,2	4,4	0,0	0,0	0,0	0,8

15. Immaterielle Vermögenswerte

	Konzessionen, Schutzrechte, Lizenzen	Kosten- beiträge an Dritte	Firmenwert	Geleistete Anzahlungen auf immaterielle Vermögens- werte	Summe
	in Mio. EUR	in Mio. EUR	in Mio. EUR	in Mio. EUR	in Mio. EUR
Kumulierte Anschaffungs-, Herstellungskosten und Abschreibungen 2010					
<i>Anschaffungs-/Herstellungskosten Stand 01.01.2010</i>	231,3	607,5	292,3	0,0	1.131,1
Umrechnungsdifferenzen	4,2	0,0	1,6	0,0	5,8
Zugänge	9,6	100,0	0,0	13,0	122,6
Abgänge	-3,3	-0,5	-2,9	0,0	-6,7
Umbuchungen	13,3	27,6	0,0	-4,9	36,0
kumulierte Anschaffungs-/Herstellungskosten Stand 31.12.2010	255,1	734,6	291,0	8,1	1.288,8
Kumulierte Abschreibungen Stand 01.01.2010 (inkl. Wertminderungen)					
<i>Kumulierte Abschreibungen Stand 01.01.2010 (inkl. Wertminderungen)</i>	139,8	336,8	0,0	0,0	476,6
Umrechnungsdifferenzen	5,8	0,0	6,0	0,0	11,8
Abschreibungen 2010 (inkl. Wertminderungen)	21,7	29,1	103,6	0,0	154,4
Abgänge	-4,4	-4,1	0,0	0,0	-8,5
Kumulierte Abschreibungen Stand 31.12.2010 (inkl. Wertminderungen)	162,9	361,8	109,6	0,0	634,3
<i>Buchwerte vor Kostenbeiträgen per 01.01.2010</i>	91,5	270,7	292,3	0,0	654,5
<i>Buchwerte vor Kostenbeiträgen per 31.12.2010</i>	92,2	372,8	181,4	8,1	654,5
Kostenbeiträge 2010					
<i>Anschaffungs-/Herstellungskosten Stand 01.01.2010</i>	33,8	372,6	0,0	0,0	406,4
Zugänge	1,1	8,6	0,0	0,0	9,7
Abgänge	-2,4	-0,1	0,0	0,0	-2,5
Umbuchungen	0,0	7,6	0,0	0,0	7,6
Anschaffungs-/Herstellungskosten Stand 31.12.2010	32,5	388,7	0,0	0,0	421,2
Kumulierte Abschreibungen Stand 01.01.2010					
<i>Kumulierte Abschreibungen Stand 01.01.2010</i>	9,7	303,3	0,0	0,0	313,0
Abschreibungen 2010	1,8	8,4	0,0	0,0	10,2
Abgänge	-2,4	0,0	0,0	0,0	-2,4
Kumulierte Abschreibungen Stand 31.12.2010	9,1	311,7	0,0	0,0	320,8
<i>Kostenbeiträge per 01.01.2010</i>	24,1	69,3	0,0	0,0	93,4
<i>Kostenbeiträge per 31.12.2010</i>	23,4	77,0	0,0	0,0	100,4
Buchwerte nach Kostenbeiträgen per 01.01.2010					
<i>Buchwerte nach Kostenbeiträgen per 01.01.2010</i>	67,4	201,4	292,3	0,0	561,1
<i>Buchwerte nach Kostenbeiträgen per 31.12.2010</i>	68,8	295,8	181,4	8,1	554,1

	Konzessionen, Schutzrechte, Lizenzen	Kosten- beiträge an Dritte	Firmenwert	Geleistete Anzahlungen auf immaterielle Vermögens- werte	Summe
	in Mio. EUR	in Mio. EUR	in Mio. EUR	in Mio. EUR	in Mio. EUR
Kumulierte Anschaffungs-, Herstellungskosten und Abschreibungen 2009					
<i>Anschaffungs-/Herstellungskosten Stand 01.01.2009</i>	216,8	566,7	275,2	2,1	1.060,8
Umrechnungsdifferenzen	-0,2	0,0	2,0	0,0	1,8
Zugänge	9,6	49,1	15,1	3,2	77,0
Zugänge Konsolidierungskreis	3,1	0,3	0,0	0,0	3,4
Abgänge	-8,3	-17,4	0,0	-2,9	-28,6
Umbuchungen	10,3	8,8	0,0	-2,4	16,7
kumulierte Anschaffungs-/Herstellungskosten Stand 31.12.2009	231,3	607,5	292,3	0,0	1.131,1
Kumulierte Abschreibungen Stand 01.01.2009 (inkl. Wertminderungen)					
<i>Abschreibungen 2009 (inkl. Wertminderungen)</i>	123,0	314,8	0,0	0,0	437,7
Zugang Konsolidierungskreis	23,1	24,9	0,0	0,0	48,0
Abgänge	1,4	0,2	0,0	0,0	1,6
Abgänge	-7,7	-3,1	0,0	0,0	-10,8
Kumulierte Abschreibungen Stand 31.12.2009 (inkl. Wertminderungen)	139,8	336,8	0,0	0,0	476,6
Buchwerte vor Kostenbeiträgen per 01.01.2009					
	93,8	251,9	275,2	2,1	623,0
Buchwerte vor Kostenbeiträgen per 31.12.2009					
	91,5	270,7	292,3	0,0	654,5
Kostenbeiträge 2009					
<i>Anschaffungs-/Herstellungskosten Stand 01.01.2009</i>	35,9	374,3	0,0	0,0	410,2
Zugänge	0,4	17,3	0,0	0,0	17,7
Abgänge	-2,5	-20,8	0,0	0,0	-23,3
Umbuchungen	0,0	1,8	0,0	0,0	1,8
Anschaffungs-/Herstellungskosten Stand 31.12.2009	33,8	372,6	0,0	0,0	406,4
Kumulierte Abschreibungen Stand 01.01.2009					
<i>Abschreibungen 2009</i>	9,9	299,1	0,0	0,0	308,9
Abgänge	2,1	10,2	0,0	0,0	12,3
Abgänge	-2,3	-6,0	0,0	0,0	-8,3
Kumulierte Abschreibungen Stand 31.12.2009	9,7	303,3	0,0	0,0	313,0
Kostenbeiträge per 01.01.2009					
	26,1	75,3	0,0	0,0	101,3
Kostenbeiträge per 31.12.2009					
	24,1	69,3	0,0	0,0	93,4
Buchwerte nach Kostenbeiträgen per 01.01.2009					
	67,8	176,6	275,2	2,1	521,7
Buchwerte nach Kostenbeiträgen per 31.12.2009					
	67,4	201,4	292,3	0,0	561,1

Die Entwicklung der immateriellen Vermögenswerte ist aus der vorstehenden Tabelle ersichtlich. Die Zugänge aus erstkonsolidierten Unternehmen werden in einer eigenen Zeile ausgewiesen.

Der ÖBB-Konzern erhielt nicht rückzahlbare Kostenbeiträge für immaterielle Vermögenswerte, die gemäß IAS 16.28 iVm IAS 20 als Anschaffungskostenminderung abgezogen wurden. Diese Investitionszuschüsse sind im Anlagenspiegel dargestellt. Sowohl die Abschreibung dieser Vermögenswerte als auch die Auflösung sämtlicher Kostenbeiträge infolge Abschreibung werden ergebniswirksam unter dem Posten „Abschreibungen“ ausgewiesen. Die Kostenbeitragsgeber werden in Erläuterung 14 dargestellt.

Es gab keine wesentlichen Zugänge von selbst erstellten immateriellen Vermögenswerten. Aufwendungen für Forschung und Entwicklung über rd. 2,3 Mio. EUR (Vj: rd. 5,8 Mio. EUR) wurden aufwandswirksam erfasst, da eine Abgrenzung zur Forschungsphase der Projekte nicht einwandfrei möglich und das Risiko der Verwertung der Entwicklung mit Unsicherheiten behaftet war. Es liegen neben dem Firmenwert und Werberechten über rd. 14,1 Mio. EUR (Vj: rd. 14,1 Mio. EUR), die im Bilanzposten Konzessionen, Schutzrechte, Lizenzen ausgewiesen werden, keine immateriellen Vermögenswerte mit unbestimmter Nutzungsdauer vor.

Firmenwert

Die Entwicklung des Firmenwertes ist aus der vorstehenden Tabelle ersichtlich. Dieser Firmenwert wurde innerhalb des Segments Rail Cargo Austria wird über rd. 171,1 der zahlungsmittelgenerierenden Einheit Rail Logistics und über rd. 10,4 Mio. EUR der zahlungsmittelgenerierenden Einheit Forwarding zugeordnet und im Hinblick auf den zukünftigen wirtschaftlichen Nutzen einem Wertminderungstest unterzogen. Nähere Informationen dazu sind in Erläuterung 14, Erläuterung 32 bzw. Erläuterung 3 enthalten.

16. Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien (IAS 40)

Es werden dieser Kategorie nur Immobilien zugeordnet, die nicht als Eisenbahnvermögen qualifiziert und daher frei an Dritte vermietet werden bzw. veräußerbar sind. Im Wesentlichen werden daher Wächterhäuser, Wohnimmobilien und landwirtschaftliche Flächen unter den als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien ausgewiesen.

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

	2010 in Mio. EUR	2009 in Mio. EUR
Anschaffungs- und Herstellungskosten		
Stand 01.01.	253,7	228,1
Zugänge	10,0	19,1
Abgänge	-4,7	-1,8
Umbuchungen	4,8	8,3
Stand 31.12.	263,8	253,7
Abschreibungen		
Stand 01.01.	176,4	175,6
Abschreibungen	2,9	2,3
Abgänge	-4,3	-1,4
Umbuchungen	0,9	-0,1
Stand 31.12.	175,9	176,4
Anschaffungs- und Herstellungskosten Stand 31.12.	263,8	253,7
Abschreibungen Stand 31.12.	-175,9	-176,4
Nettobuchwert Stand 31.12.	87,9	77,3

Sämtliche vom ÖBB-Konzern als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien werden im Rahmen von operativen Leasingverhältnissen vermietet. Die daraus resultierenden Mieterträge beliefen sich ohne Betriebskosten auf rd. 15,2 Mio. EUR (Vj: rd. 9,1 Mio. EUR ohne Betriebskosten), denen direkt zurechenbare Aufwendungen (einschließlich Reparaturen und Instandhaltungen allerdings ohne Betriebskosten) in Höhe von rd. 13,0 Mio. EUR (Vj: rd. 7,4 Mio. EUR ohne Betriebskosten) gegenüberstehen. Darüber hinaus fielen betriebliche Aufwendungen in der Höhe von rd. 0,8 Mio. EUR (Vj: rd. 0,4 Mio. EUR) an, denen keine Mieteinnahmen gegenüberstehen. Der ÖBB-Konzern ist keine Verträge für die Instandhaltung seiner als Finanzinvestitionen gehaltenen Immobilien eingegangen, die zu einer diesbezüglichen Verpflichtung führen. Der beizulegende Zeitwert der als Finanzinvestitionen gehaltenen Immobilien wurde von konzerninternen und externen Gutachtern unter Bedachtnahme auf die vorhandenen Marktdaten mittels der Ertragswert-Methode ermittelt und beträgt rd. 354,8 Mio. EUR (Vj: rd. 170,9 Mio. EUR). Zur Ermittlung der Zeitwerte wurde ein Zinssatz von 4,0 – 8,0% (Vj: 3,0 - 9,33%) angewendet. Die Zugänge zum Posten resultieren über rd. 8,1 Mio. EUR aus Neuerwerben, der Rest resultiert aus Investitionen in Gebäude.

17. Anteile an assoziierten Unternehmen

Die folgende Tabelle zeigt die Entwicklung der Wertansätze für Beteiligungen an assoziierten Unternehmen:

	2010 in Mio. EUR	2009 in Mio. EUR
<i>Stand 01.01.</i>	64,6	21,2
Neuzugänge	2,5	41,0
Abgänge	-1,7	-0,9
Anteil am Ergebnis	5,1	6,1
Ausschüttungen	-3,6	-2,8
Stand 31.12.	66,9	64,6

Die in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung ausgewiesenen Ergebnisse von assoziierten Unternehmen entsprechen dem auf den ÖBB-Konzern entfallenden Anteil der Jahresergebnisse. Die Erhöhung dieses Bilanzposten im Jahr 2009 ist im Wesentlichen auf die Erstkonsolidierung der Galleria di Base del Brennero – Brenner Basistunnel BBT SE zurückzuführen.

Eine Zusammenfassung der Finanzinformationen für alle assoziierte Unternehmen ist in der folgenden Tabelle dargestellt. Die vom ÖBB-Konzern direkt und indirekt gehaltenen Anteile sind aus dem Beteiligungsspiegel ersichtlich (Erläuterung 36).

Finanzinformationen 2010 (2009)	Vermögen in TEUR	Fremd- kapital in TEUR	Umsatz- erlöse in TEUR	Betriebs- ergebnis in TEUR	Jahres- ergebnis in TEUR
Jahresabschlussdaten der assoziierten Unternehmen	412.090 (408.633)	185.231 (188.865)	419.363 (228.240)	15.381 (68.187)	13.519 (14.053)

Im Zuge der Erstkonsolidierung der Galleria di Base del Brennero – Brenner Basistunnel BBT SE im Jahr 2009 hat sich ein negativer Unterschiedsbetrag zwischen den Anschaffungskosten und dem anteiligen Eigenkapital in Höhe von 12,5 Mio. EUR ergeben. Aufgrund des Umstandes, dass die Beteiligung von der Republik Österreich erworben und in Höhe des vertraglichen Kaufpreises dem ÖBB-Infrastruktur-Konzern von der Republik Österreich über die ÖBB-Holding AG auch ein Gesellschafterzuschuss gewährt wurde, ist der verbliebene Unterschiedsbetrag durch gesellschaftsrechtliche Beziehungen verursacht und wurde daher direkt in den Kapitalrücklagen erfasst.

18. Sonstige finanzielle Vermögenswerte

2010	in Mio. EUR	in Mio. EUR	in Mio. EUR
	kurzfristig	langfristig	Gesamt
Beteiligungen	0,0	19,9	19,9
Finanzielle Vermögenswerte – Leasing	24,5	810,1	834,6
Übrige finanzielle Vermögenswerte	59,5	197,8	257,3
Gesamt	84,0	1.027,8	1.111,8

2009	in Mio. EUR	in Mio. EUR	in Mio. EUR
	kurzfristig	langfristig	Gesamt
Beteiligungen	0,0	51,9	51,9
Finanzielle Vermögenswerte – Leasing	18,7	803,7	822,4
Übrige finanzielle Vermögenswerte	107,1	148,5	255,6
Gesamt	125,8	1.004,1	1.129,9

Beteiligungen

Für eine vollständige Übersicht über alle Beteiligungen wird auf Erläuterung 36 verwiesen. Diese Anteile werden gemäß IAS 39 als zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte (Available for sale) eingestuft, werden aber zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet, da beizulegende Zeitwerte nicht verfügbar sind.

Finanzielle Vermögenswerte – Leasing

Die finanziellen Vermögenswerte bestehen hauptsächlich aus langfristigen Darlehen und Depots und stehen nahezu zur Gänze im Zusammenhang mit Cross-Border-Leasing-Transaktionen. Sie dienen zur Abdeckung der künftigen Zahlungsverpflichtungen (Leasingraten und Kaufpreis). Kapitalerträge aus thesaurierenden Veranlagungen erhöhen den Posten und die für die Bedienung der Zahlungsverpflichtungen herangezogenen Ausleihungen verringern den Posten. Diesen finanziellen Vermögenswerten stehen in gleicher Höhe Finanzverbindlichkeiten gegenüber. Unterschiede ergeben sich aufgrund der im Berichtsjahr sowie in Vorjahren durchgeführten Wertberichtigungen. Weiterführende Angaben befinden sich in Erläuterung 30.

Übrige finanzielle Vermögenswerte

In den übrigen finanziellen Vermögenswerten (langfristig) findet sich in der Höhe von rd. 81,8 Mio. EUR (Vj: rd. 81,8 Mio. EUR) der Restwert für verleaste Vermögenswerte, der in Form von Bankeinlagen hinterlegt ist. Darüber hinaus werden in diesem Posten hauptsächlich kurzfristige Wertpapiere über rd. 14,6 Mio. EUR (Vj: rd. 20,7 Mio. EUR), Investmentzertifikate über rd. 25,0 Mio. EUR (Vj: rd. 25,0 Mio. EUR), Derivate im Zusammenhang mit Stromhandelsgeschäften im Ausmaß von rd. 10,8 Mio. EUR (Vj: rd. 57,2 Mio. EUR) und sonstige Derivate mit einem positiven Barwert, die in keiner Hedgebeziehung stehen, dargestellt. Übrige finanzielle Vermögenswerte über rd. 4,7 Mio. EUR werden als Sicherheiten für Schulden begeben.

19. Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte (IFRS 5)

	2010 in Mio. EUR	2009 in Mio. EUR
Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte		
<i>Stand 01.01.</i>	37,4	5,8
Zugänge	33,1	37,4
Abgänge durch Veräußerung	-37,4	-5,8
Stand 31.12.	33,1	37,4

Im Berichtsjahr betrafen die zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerte im Wesentlichen Liegenschaften in Oberösterreich und im Großraum Wien. Im Geschäftsjahr 2009 betrafen die zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerte außerdem Oberbauanlagen in Höhe von rd. 0,2 Mio. EUR und die Anteile an der HBF Eins Holding GmbH in Höhe von rd. 12,6 Mio. EUR. Sämtliche unter diesem Bilanzposten ausgewiesenen Vermögenswerte des Vorjahres wurden verkauft.

Die für 2011 zu erwartenden Erlöse liegen alle über den aktuellen Buchwerten der Vermögenswerte. Der ÖBB-Konzern hat im Berichtsjahr Gewinne aus zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten in Höhe von rd. 26,6 Mio. EUR (Vj: rd. 1,7 Mio. EUR) erfasst, welche gemeinsam mit dem Ergebnis aus der Veräußerung von übrigen Anlagen in den sonstigen betrieblichen Erträgen ausgewiesen werden. Die zur Veräußerung gehaltenen langfristigen Vermögenswerte betreffen ausschließlich den Teilkonzern ÖBB-Infrastruktur.

Nach dem Bilanzstichtag wurden Vermögenswerte mit einem Buchwert von rd. 0,6 Mio. EUR (Vj: rd. 14,4 Mio. EUR) als zur Veräußerung bestimmt vorgesehen, wobei die erwarteten Verkaufserlöse abzüglich Veräußerungskosten die Buchwerte übersteigen. Dabei handelt es sich um Liegenschaften in Tirol und Oberösterreich.

20. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen

	Restlaufzeit	kurzfristig in Mio. EUR	langfristig in Mio. EUR	Gesamt in Mio. EUR
31.12.2010				
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		587,2	0,0	587,2
<i>davon noch nicht abrechenbare Leistungen</i>		20,0	0,0	20,0
Sonstige Forderungen und Abgrenzungen		452,0	110,9	562,9
Forderungen aus Ertragsteuern		0,6	0,0	0,6
Gesamt		1.039,8	110,9	1.150,7

	Restlaufzeit	kurzfristig in Mio. EUR	langfristig in Mio. EUR	Gesamt in Mio. EUR
31.12.2009				
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		501,7	0,0	501,7
<i>davon noch nicht abrechenbare Leistungen</i>		8,1	0,0	8,1
Sonstige Forderungen und Abgrenzungen		338,2	83,8	422,0
Forderungen aus Ertragsteuern		1,3	0,0	1,3
Gesamt		841,2	83,8	925,0

Forderungen über rd. 43,7 Mio. EUR (Vj: rd. 7,7 Mio. EUR) sind wechselmäßig verbrieft.

Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen resultieren insbesondere aus Transportleistungen und aus dem Stromhandel. Der Buchwert der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstigen Forderungen entspricht aufgrund der kurzen Laufzeit annähernd ihrem beizulegenden Zeitwert.

In den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen werden noch nicht abrechenbare Leistungen im Zusammenhang mit Leistungen für Dritte aktiviert, bei denen die Leistungserstellung noch nicht abgeschlossen ist, sowie sonstige Leistungen, die zum Bilanzstichtag noch nicht endgültig erbracht waren, ausgewiesen. Für Fertigungsaufträge wurden Auftragserlöse über rd. 33,4 Mio. EUR (Vj: rd. 51,6 Mio. EUR) realisiert.

Bei den sonstigen Forderungen handelt es sich im Wesentlichen um Forderungen aus der Umsatzsteuer gegenüber dem österreichischen Finanzamt. Darüber hinaus finden sich in diesem Posten Forderungen gegenüber der Republik Österreich aus der Lehrlingsförderung und Energieabgabenrückvergütungen.

In den sonstigen Forderungen sind Abgrenzungen über rd. 203,4 Mio. EUR (Vj: rd. 182,7 Mio. EUR) enthalten. Die Abgrenzungsposten betreffen im Wesentlichen vorausbezahlte Haftungsentgelte über rd. 107,4 Mio. EUR (Vj: rd. 78,0 Mio. EUR) und die im Dezember 2010 ausbezahlten Gehälter inkl. Abgaben für Jänner 2011 in der Höhe von rd. 59,1 Mio. EUR (Vj: rd. 61,7 Mio. EUR).

Die Wertberichtigungen betreffen vor allem Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und entwickelten sich wie folgt:

	2010 in Mio. EUR	2009 in Mio. EUR
<i>Stand zum 01.01.</i>	119,7	80,8
Verbrauch von Wertberichtigungen	-13,0	-6,8
Auflösung von Wertberichtigungen	-74,6	-8,4
Neubildung von Wertberichtigungen	46,4	54,1
Stand zum 31.12.	78,5	119,7

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

31.12.2010	Brutto-Buchwert (vor Abzug von Wertberichtig.) in Mio. EUR	davon nicht einzelwert- berichtigt in Mio. EUR	davon einzelwert- berichtigt (brutto) in Mio. EUR	Wertberichti- gung in Mio. EUR	davon Einzelwert- berichtigung in Mio. EUR	davon pauschale Einzelwert- berichtigung in Mio. EUR	Netto- Buchwert in Mio. EUR
Analyse der über- fälligen/wertberichtigten Forderungen							
Forderung noch nicht überfällig aber wertberichtigt	35,0	0,0	35,0	35,0	9,5	25,5	0,0
weniger als 30 Tage überfällig	203,4	139,6	63,8	3,5	3,5	0,0	199,9
30 bis 60 Tage überfällig	18,3	8,2	10,1	1,0	1,0	0,0	17,3
60 bis 90 Tage überfällig	12,4	7,2	5,2	0,6	0,6	0,0	11,8
90 bis 180 Tage überfällig	10,3	5,8	4,5	1,5	1,5	0,0	8,8
180 bis 360 Tage überfällig	95,4	90,1	5,3	5,5	5,5	0,0	89,9
über 360 Tage überfällig	59,2	28,4	30,8	31,4	23,7	7,7	27,8
Gesamtexposure	434,0	279,3	154,7	78,5	45,3	33,2	355,5

31.12.2009	Brutto-Buchwert (vor Abzug von Wertberichtig.) in Mio. EUR	davon nicht einzelwert- berichtigt in Mio. EUR	davon einzelwert- berichtigt (brutto) in Mio. EUR	Wertberichti- gung in Mio. EUR	davon Einzelwert- berichtigung in Mio. EUR	davon pauschale Einzelwert- berichtigung in Mio. EUR	Netto- Buchwert in Mio. EUR
Analyse der über- fälligen/wertberichtigten Forderungen							
Forderung noch nicht überfällig aber wertberichtigt	68,7	0,0	68,7	68,7	54,6	14,1	0,0
weniger als 30 Tage überfällig	311,7	284,1	27,6	1,9	1,9	0,0	309,8
30 bis 60 Tage überfällig	37,0	18,3	18,7	0,6	0,6	0,0	36,4
60 bis 90 Tage überfällig	14,8	11,4	3,4	0,2	0,2	0,0	14,6
90 bis 180 Tage überfällig	25,0	17,0	8,0	1,4	1,4	0,0	23,5
180 bis 360 Tage überfällig	46,1	32,6	13,5	10,3	10,3	0,0	35,7
über 360 Tage überfällig	73,5	31,5	42,0	36,6	28,8	7,8	36,9
Gesamtexposure	576,8	394,9	181,9	119,7	97,8	21,9	456,9

Es bestehen überfällige, nicht wertgeminderte Forderungen in Höhe von rd. 279,3 Mio. EUR (Vj: rd. 394,9 Mio. EUR), die einer regelmäßigen Überwachung unterliegen.

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

21. Vorräte

Dieser Bilanzposten stellt sich folgendermaßen dar:

	31.12.2010 in Mio. EUR	31.12.2009 in Mio. EUR
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	128,2	127,2
unfertige Erzeugnisse	0,2	0,2
fertige Erzeugnisse	1,4	2,0
geleistete Anzahlungen	2,2	3,7
Gesamt	132,0	133,1
<i>davon bewertet zu Anschaffungskosten</i>	<i>124,4</i>	<i>105,5</i>
<i>davon bewertet mit dem Nettoveräußerungswert</i>	<i>7,6</i>	<i>27,6</i>

Der ausgewiesene Wareneinsatz ist aus Erläuterung 7 ersichtlich. Der Posten Materialaufwand enthält Aufwendungen aus der Wertberichtigung von Vorräten in Höhe von rd. 6,9 Mio. EUR (Vj: rd. 2,1 Mio. EUR). Es wurden keine erfolgswirksamen Wertaufholungen durchgeführt.

22. Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente

	31.12.2010 in Mio. EUR	31.12.2009 in Mio. EUR
Kassenbestand und Schecks	3,6	3,5
Guthaben bei Kreditinstituten	134,0	71,5
Gesamt	137,6	75,0

Dieser Posten beinhaltet Veranlagungen sowie Guthaben bei Kreditinstituten und Kassenbestände, die alle kurzfristig (Fristigkeit unter 3 Monaten) sind, wobei die verbleibende Restlaufzeit im Zeitpunkt des Erwerbs ausschlaggebend ist. Der Buchwert dieser Vermögenswerte entspricht ihrem beizulegenden Zeitwert. Sämtliche Bestandteile der liquiden Mittel stehen zur freien Verfügung des ÖBB-Konzerns. Die Zusammensetzung des Finanzmittelfonds wird in Erläuterung 35 beschrieben.

23. Grundkapital und übriges Eigenkapital

Die Entwicklung des Eigenkapitals kann aus der Aufstellung der Veränderung des Eigenkapitals entnommen werden.

Das Grundkapital ist in 190.000 Stück Stammaktien im Nennbetrag von je 10.000 Euro zerlegt. Das Grundkapital ist in § 2 Abs 1 Bundesbahngesetz festgelegt und ist jenes des Mutterunternehmens. Die Aufbringung des Grundkapitals erfolgte gemäß § 2 Abs 2 Bundesbahngesetz durch Einlage sämtlicher Anteile des Bundes an den Österreichischen Bundesbahnen. Die Anteile waren mit dem Eigenkapital im Sinne des § 224 Abs 3 UGB gemäß der Bilanz der Österreichischen Bundesbahnen zum 31.12.2003 anzusetzen. Die Anteile an der ÖBB-Holding AG sind gemäß § 2 Abs 1 Bundesbahngesetz zu 100% der Republik Österreich vorbehalten und werden nicht öffentlich gehandelt.

Die Entwicklung dieses Postens und der übrigen Posten des Eigenkapitals wird im Eigenkapitalspiegel dargestellt.

24. Rücklagen

	31.12.2010 in Mio. EUR	31.12.2009 in Mio. EUR
Kapitalrücklagen	260,8	568,1
Andere Rücklagen	-75,8	-74,4
<i>davon Cash Flow Hedge Rücklage</i>	-64,6	-69,9
<i>davon Available for Sale Rücklage</i>	0,9	-0,6
<i>davon Währungsdifferenzen</i>	-12,1	-3,9
Erwirtschaftetes Ergebnis	-608,8	-574,8

Nähere Angaben zu den Veränderungen des Eigenkapitals sind aus der Aufstellung der Veränderung des Eigenkapitals abzulesen. Die Kapitalrücklagen erhöhten sich im Vorjahr um rd. 16,3 Mio. EUR aufgrund eines Gesellschafterzuschusses zum Erwerb von 12,5% der Anteile an der Galleria di Base del Brennero-Brenner Basistunnel BBT SE. Weiters wurde im vorhergehenden Berichtsjahr auch der negative Unterschiedsbetrag aus der Erstkonsolidierung der Galleria di Base del Brennero Brenner Basis Tunnel BBT SE in Höhe von 12,5 Mio. EUR in den Kapitalrücklagen erfasst, da dieser durch gesellschaftsrechtliche Beziehungen zustande gekommen ist. Im Jahr 2010 wurden Kapitalrücklagen in der Höhe von rd. 307,4 Mio. EUR aufgelöst.

Aus der Kapitalkonsolidierung resultierende Unterschiedsbeträge, die vor dem Übergang auf IFRS entstanden sind, werden im erwirtschafteten Ergebnis ausgewiesen.

Die Entwicklung der Cash Flow Hedge-Rücklage und der Available for Sale-Rücklage stellt sich folgendermaßen dar:

	Cash-Flow-Hedge-Rücklage		Available for Sale Rücklage	
	Entwicklung	darin	Entwicklung	darin
	Buchwert	enthaltene Steuern	Buchwert	enthaltene Steuern
	in Mio. EUR	in Mio. EUR	in Mio. EUR	in Mio. EUR
<i>Stand zum 01.01.2009</i>	-29,0	-12,2	-0,3	-0,1
realisiertes Ergebnis	-0,7	-0,2	0,0	0,0
unrealisierte Ergebnis	-40,2	-2,4	-0,3	-0,1
<i>Stand zum 31.12.2009</i>	-69,9	-14,7	-0,6	-0,2
realisiertes Ergebnis	-0,9	-0,2	0,6	0,2
unrealisierte Ergebnis	6,2	-2,1	0,9	0,3
Stand zum 31.12.2010	-64,6	-17,0	0,9	0,3

Im erwirtschafteten Ergebnis wird in beiden Jahren die Umwertungsrücklage über rd. -402,3 Mio. EUR ausgewiesen, die aus der Eröffnungsbilanz zum 01.01.2006 resultiert und sämtliche Effekte der Umwertungen von UGB auf IFRS enthält. Weitere Erläuterungen zum Eigenkapital finden sich in der Aufstellung der Veränderungen des Eigenkapitals.

25. Finanzverbindlichkeiten

	Restlaufzeit	< 1 Jahr	1 - 5 Jahre	> 5 Jahre	Gesamt
		in Mio. EUR	in Mio. EUR	in Mio. EUR	in Mio. EUR
2010					
Anleihen		1.001,7	1.901,6	7.792,8	10.696,1
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten		187,6	490,9	1.822,3	2.500,8
Finanzverbindlichkeiten Leasing		41,0	558,7	830,2	1.429,9
Übrige Finanzverbindlichkeiten		330,7	1.039,2	1.481,0	2.850,9
Gesamt		1.561,0	3.990,4	11.926,3	17.477,7

	Restlaufzeit	< 1 Jahr	1 - 5 Jahre	> 5 Jahre	Gesamt
		in Mio. EUR	in Mio. EUR	in Mio. EUR	in Mio. EUR
2009					
Anleihen		715,3	2.644,7	5.821,9	9.181,9
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten		242,5	409,5	1.430,6	2.082,6
Finanzverbindlichkeiten Leasing		36,4	418,2	970,0	1.424,6
Übrige Finanzverbindlichkeiten		659,5	1.543,3	589,8	2.792,6
Gesamt		1.653,7	5.015,7	8.812,3	15.481,7

Der Gesamtbetrag der Verbindlichkeiten mit einer Restlaufzeit von mehr als fünf Jahren betrifft vor allem Anleihen, Darlehensaufnahmen bei EUROFIMA bzw. Kreditinstituten und Verbindlichkeiten aus Cross-Border-Lease-Verträgen. Weitere Angaben zu den Anleihen sind in Erläuterung 29 ersichtlich.

Emittierte Anleihen

Nominal	Währung	Laufzeit	ISIN	Zinssatz
575.000.000,00	USD	2003 - 2013	DE0008021759	4,750%
600.000.000,00	USD	2003 - 2013	DE000A0AABN9	4,630%
12.150.000,00	EUR	2003 - 2015	AT0000171723	EIB Poolrate
4.500.000,00	EUR	2004 - 2015	AT0000171731	EIB Poolrate
650.000.000,00	EUR	2004 - 2014	XS0206152810	3,880%
1.000.000.000,00	EUR	2005 - 2020	XS0232778083	3,500%
1.000.000.000,00	EUR	2006 - 2016	XS0271660242	3,880%
100.000.000,00	EUR	2006 - 2036 ¹⁾	XS0275973278	3,490%
80.000.000,00	EUR	2006 - 2036 ¹⁾	XS0275974599	3,490%
100.000.000,00	EUR	2006 - 2036 ²⁾	XS0252697130	3)
50.000.000,00	EUR	2006 - 2036 ²⁾	XS0252721450	3)
100.000.000,00	EUR	2006 - 2036 ²⁾	XS0243862876	3,420%
100.000.000,00	EUR	2006 - 2036 ²⁾	XS0244522396	3,480%
1.300.000.000,00	EUR	2007 - 2022	XS0307792159	4,875%
50.000.000,00	EUR	2007 - 2037 ⁴⁾	XS0336043517	3,985%
50.000.000,00	EUR	2007 - 2037 ⁵⁾	XS0331427905	4,190%
100.000.000,00	EUR	2007 - 2037 ⁵⁾	XS0321318163	4,170%
100.000.000,00	EUR	2007 - 2037 ⁵⁾	XS0328866982	4,227%
100.000.000,00	EUR	2007 - 2037 ⁵⁾	XS0324893626	4,398%
50.000.000,00	EUR	2007 - 2037 ⁵⁾	XS0324895670	4,398%
1.000.000.000,00	EUR	2008 - 2011	XS0392808415	3,875%
165.000.000,00	CHF	2008 - 2013	CH0047775413	2,750%
200.000.000,00	EUR	2008 - 2022 ⁶⁾	XS0307792159	4,875%
40.000.000,00	EUR	2009 - 2019	XS0475835863	3,750%
1.250.000.000,00	EUR	2009 - 2019	XS0436314545	4,500%
100.000.000,00	EUR	2009 - 2019	XS0463371236	3MoEURIBOR +0,46%
100.000.000,00	EUR	2010 - 2019 ⁷⁾	XS0436314545	4,500%
300.000.000,00	EUR	2010 - 2020 ⁸⁾	XS0232778083	3,500%
1.500.000.000,00	EUR	2010 - 2025	XS0520578096	3,875%
100.000.000,00	EUR	2010 - 2030	XS0512125849	3,900%
70.000.000,00	EUR	2010 - 2030	XS0503724642	4,200%
50.000.000,00	EUR	2010 - 2030	XS0497430172	4,210%

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 der Anleihe XS0307792159 über rd. 1,3 Mrd. EUR aus 2007 auf insgesamt 1,5 Mrd. EUR, 7) Aufstockung der Anleihe über 1,25 Mrd. EUR aus 2009 auf insgesamt 1,35 Mrd. EUR, 8) Aufstockung der Anleihe XS0232778083 über 1,0 Mrd. EUR aus 2005 auf insgesamt 1,3 Mrd. EUR.

Alle Anleihen wurden durch die ÖBB-Infrastruktur AG begeben. In 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 unbedingt und unwiderruflich garantiert. Alle Anleihen seit 2005 wurden von der ÖBB-Infrastruktur AG im Rahmen dieses Programms begeben.

Zum 31.12.2010 hat der Konzern sämtliche Verpflichtungen aus den Darlehens- und Kreditverträgen erfüllt.

Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten setzen sich wie folgt zusammen:

	31.12.2010 in Mio. EUR	31.12.2009 in Mio. EUR
Europäische Investitionsbank (EIB)	1.559,0	1.344,6
Raiffeisen Bank International AG	401,2	411,7
Deutsche Bank AG	219,1	0,0
Unicredit Bank Austria AG	107,6	121,3
Sonstige Banken	213,9	204,9
Gesamt	2.500,8	2.082,5

Finanzverbindlichkeiten Leasing

Die Verbindlichkeiten aus Leasing resultieren aus nicht verknüpften CBL-Transaktionen. Den Leasingverbindlichkeiten steht in gleicher Höhe Vermögen (Finanzielle Vermögenswerte wie Ausleihungen an Bank- und Leasinginstituten oder Wertpapiere) gegenüber. Unterschiede ergeben sich aufgrund von Wertberichtigungen, die im Berichtsjahr sowie in Vorjahren durchgeführt werden mussten.

Übrige Finanzverbindlichkeiten

Die übrigen Finanzverbindlichkeiten bestehen im Wesentlichen aus EUROFIMA-Darlehen in Höhe von rd. 2.231,9 Mio. EUR (Vj: rd. 1.806,7 Mio. EUR), von denen im Jahr 2010 ein Betrag von rd. 74,6 Mio. EUR (Vj: rd. 213,8 Mio. EUR) eine Restlaufzeit von weniger als einem Jahr hat. Ansonsten werden in diesem Posten die negativen Barwerte von derivativen Finanzinstrumenten ausgewiesen.

Finanzverbindlichkeiten aus Leasing über rd. 663,0 Mio. EUR (Vj: rd. 419,9 Mio. EUR), bzw. übrige Finanzverbindlichkeiten über rd. 1.181,6 Mio. EUR (Vj: rd. 858,6 Mio. EUR) sind im Wesentlichen mit Fahrzeugen dinglich besichert. Angaben zu den Leasingtransaktionen sind in Erläuterung 30, Angaben gemäß IFRS 7 sind in Erläuterung 29 ersichtlich.

Der im Vorjahr unter den übrigen Finanzverbindlichkeiten ausgewiesene Teil einer als Portfolio Credit Default Swap abgeschlossenen Collateralized Debt Obligation (PCDS/CDO) wurde nach der Auflösung dieser Geschäfte am 15.01.2010 umgebucht und wird zum Stichtag unter den Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten ausgewiesen. Der vereinbarte Auflösungswert für die vier in 2005 abgeschlossenen Tranchen betrug zum Auflösungszeitpunkt in Summe rd. 295,0 Mio. EUR. Zum Stichtag beträgt die Verbindlichkeit rd. 219,1 Mio. EUR mit einer Restlaufzeit bis 2013.

Weiterführende Angaben befinden sich in Erläuterung 29.3.

Haftungen des Bundes

Haftungen des Bundes bestehen für Anleihen und für Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten in Höhe von rd. 10.692,8 Mio. EUR (Vj: rd. 8.961,6 Mio. EUR). Des Weiteren sind Verpflichtungen gegenüber der EUROFIMA in Höhe von rd. 2.147,7 Mio. EUR (Vj: rd. 1.738,9 Mio. EUR) durch Haftungen des Bundes abgesichert.

26. Rückstellungen

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

26.1. Personalrückstellungen

Personalrückstellungen

	31.12.2006 in Mio. EUR	31.12.2007 in Mio. EUR	31.12.2008 in Mio. EUR	31.12.2009 in Mio. EUR	31.12.2010 in Mio. EUR
gesetzliche Abfertigungen	26,7	26,1	28,5	28,7	31,1
Pensionen	0,7	0,8	0,9	4,0	2,7
Jubiläumsgelder	135,1	129,6	135,0	124,4	129,4
freiwillige Abfertigungen	20,8	17,7	16,2	13,6	14,2
sonstige Personalrückstellungen	3,3	3,7	2,5	2,3	32,8
Gesamt	186,6	177,9	183,1	173,0	210,2
<i>davon langfristig</i>	<i>183,9</i>	<i>174,6</i>	<i>180,8</i>	<i>170,7</i>	<i>207,4</i>

Die kurzfristigen Rückstellungen finden sich hauptsächlich in den sonstigen Personalrückstellungen. Sämtliche erfolgswirksame Veränderungen der Personalrückstellungen werden im Personalaufwand ausgewiesen.

Folgende Tabelle zeigt die erfahrungsbedingten Anpassungen in Prozent vom Barwert der Verpflichtung für Abfertigungs-, Pensions- und Jubiläumsgeldrückstellungen für die Geschäftsjahre 2006 bis 2010.

	2006	2007	2008	2009	2010
gesetzliche Abfertigungen	7%	5%	7%	1%	0%
Jubiläumsgelder	-8%	-3%	-1%	-8%	-2%
freiwillige Abfertigungen	19%	-2%	35%	-23%	-5%

Versicherungsmathematische Annahmen

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

	31.12.2008	31.12.2009	31.12.2010
Abzinsungsfaktor	5,5%	5,5%	5,0%
Gehaltssteigerungen	4,0%	3,5%	3,2%
Fluktuationsrate Mitarbeiter mit Definitivstellung	0,0 - 6,11%	0,0 - 7,3 %	0,0 - 6,19%
Fluktuationsrate übrige Arbeiter und Angestellte	0,0 - 10,83%	0,0 - 7,0%	0,0 - 9,32%

Gesetzliche Abfertigungen

Für die sich aus einzelnen dienstrechtlichen bzw. vertraglichen Bestimmungen ergebenden Abfertigungsansprüche jener DienstnehmerInnen, welche nicht Bundesbeamte iSd § 21 Abs 3 Bundesbahngesetz idF Bundesgesetz BGBl I Nr. 71/2003 sind, wurde eine Rückstellung für Abfertigungen eingestellt. Die Berechnung der Rückstellung erfolgte versicherungsmathematisch nach dem Anwartschaftsbarwertverfahren (PUC-Methode), welches für Bewertungen nach IAS 19 vorgeschrieben ist. Die Berechnung erfolgte nach den biometrischen Rechnungsgrundlagen der Aktuarvereinigung Österreichs (AVÖ) 2008-P von Pagler & Pagler (gemischter Bestand).

Verpflichtungen aus Abfertigungen für MitarbeiterInnen, deren Dienstverhältnis vor dem 01.01.2003 begonnen hat, werden wie nachfolgend beschrieben durch leistungsorientierte Pläne abgedeckt. Infolge einer gesetzlichen Änderung unterliegen MitarbeiterInnen, deren Dienstverhältnis in Österreich nach dem 01.01.2003 begonnen hat, einem beitragsorientierten Versorgungsplan. In diesem Zusammenhang hat der ÖBB-Konzern in den Jahren 2010 und 2009 rd. 4,6 Mio. EUR und rd. 3,8 Mio. EUR in den beitragsorientierten Versorgungsplan (VBV Vorsorgekasse 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. Darüber hinaus wurde eine Rückstellung für freiwillige Abfertigung gebildet.

Die folgende Tabelle zeigt die Komponenten der Nettoabfertigungsaufwendungen der Periode sowie die Entwicklung der Abfertigungsrückstellungen:

	2010 in Mio. EUR	2009 in Mio. EUR
Dienstzeitaufwand	1,7	2,2
Zinsaufwand	1,3	1,5
Versicherungsmathematische Verluste (+) / Gewinne (-)	1,2	-0,8
Nettoaufwand gesetzliche Abfertigungen des Jahres	4,2	2,9

	2010 in Mio. EUR	2009 in Mio. EUR
<i>Barwert der Verpflichtung zum 01.01.</i>	<i>28,7</i>	<i>28,5</i>
Dienstzeitaufwand	1,7	2,2
Zinsaufwand	1,3	1,5
Abfertigungszahlungen	-2,5	-3,1
Zu- und Abgänge	0,7	0,4
Versicherungsmathematische Verluste (+) / Gewinne (-)	1,2	-0,8
Barwert der Verpflichtung zum 31.12.	31,1	28,7

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. Für jene definitiven ÖBB-MitarbeiterInnen, die am Bilanzstichtag zwischen 47 und 51 Jahre alt sind (jeweils vollendete Lebensjahre) und mindestens 31 Dienstjahre im ÖBB-Konzern gearbeitet haben, werden keine Jubiläumsgeldrückstellungen, sondern Rückstellungen für freiwillige Abfertigungen gebildet. Die Berechnung der Rückstellung erfolgte versicherungsmathematisch nach der Projected Unit Credit (PUC)-Methode, welche für Bewertungen nach IAS 19 vorgeschrieben ist. Die Berechnung erfolgte nach den biometrischen Rechnungsgrundlagen der Aktuarvereinigung Österreichs (AVÖ) 2008-P von Pagler & Pagler. Die Rückstellung wird über die Dienstzeit unter Anwendung eines Fluktuationsabschlags für MitarbeiterInnen, die vorzeitig aus dem Dienstverhältnis ausscheiden, gebildet. Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste werden sofort in der Periode, in der sie anfallen, erfasst. Für jene MitarbeiterInnen, für die eine freiwillige Abfertigung bilanziert wird, wird keine Rückstellung für Jubiläumsgelder nach 35 bzw. 40 Dienstjahren gebildet.

Die Jubiläumsgelder für die übrigen MitarbeiterInnen werden gem. den Regelungen des jeweiligen Kollektivvertrages bzw. interner Betriebsvereinbarungen gebildet.

Die folgende Tabelle zeigt die Bestandteile und die Entwicklung der Rückstellung für Jubiläumsgelder:

	2010 in Mio. EUR	2009 in Mio. EUR
Dienstzeitaufwand	4,2	6,3
Zinsaufwand	4,4	7,2
Versicherungsmathematische Verluste (+) / Gewinne (-)	4,5	-12,2
Nettoaufwand Jubiläumsgelder des Jahres	13,1	1,3

	2010 in Mio. EUR	2009 in Mio. EUR
<i>Barwert der Verpflichtung zum 01.01.</i>	<i>124,4</i>	<i>135,1</i>
Dienstzeitaufwand	4,2	6,3
Zinsaufwand	4,4	7,2
Jubiläumsgeldzahlungen	-12,3	-12,0
Zu- und Abgänge	4,2	0,0
Versicherungsmathematische Verluste (+) / Gewinne (-)	4,5	-12,2
Barwert der Verpflichtung zum 31.12.	129,4	124,4

Freiwillige Abfertigungen

Die Rückstellung für freiwillige Abfertigungen wird gebildet, nachdem gem. Vorstandsbeschluss die „Kann“-Bestimmung in den AVB, die eine Auszahlung eines 35 jährigen Dienstjubiläums an MitarbeiterInnen, die in den Ruhestand treten, vorsieht, nicht mehr auszuüben ist. Für die an diese Stelle tretende Möglichkeit, an die in den Ruhestand tretenden MitarbeiterInnen eine freiwillige Abfertigung zu zahlen, wurde diese Rückstellung gebildet, wobei jedoch dem MitarbeiterInnen kein finanzieller Nachteil aus dieser Regelung erwachsen soll.

Eine Rückstellung für freiwillige Abfertigung wird für jene definitiven ÖBB-MitarbeiterInnen gebildet, die am Bilanzstichtag zwischen 47 und 51 Jahre alt sind (jeweils vollendete Lebensjahre) und mindestens 31 Dienstjahre im Unternehmen zugebracht haben. Die freiwillige Abfertigung beträgt nach 40 anrechenbaren Dienstjahren 400% des Monatsentgeltes, das dem ArbeitnehmerInnen zu Beginn jenes Monats gebührt, in den die freiwillige Abfertigung fällt. Eine freiwillige Abfertigungsrückstellung wird auch für jene MitarbeiterInnen, die zum Pensionsantritt keine 40 Dienstjahre aber mindestens 35 Dienstjahre erreichen, gebildet. Diese MitarbeiterInnen erhalten zum Pensionsantritt die freiwillige Abfertigungsleistung in voller Höhe.

Die freiwilligen Abfertigungen für die übrigen MitarbeiterInnen werden gem. interner Betriebsvereinbarungen gebildet.

Der Mitarbeiterkreis umfasst immer die Personen des genannten Alterskorridors. Dadurch ändert sich der Mitarbeiterkreis jeweils zum Berechnungszeitpunkt.

	2010 in Mio. EUR	2009 in Mio. EUR
Dienstzeitaufwand	0,4	0,5
Zinsaufwand	0,5	0,9
Versicherungsmathematische Gewinne	-0,4	-3,3
Nettoaufwand freiwillige Abfertigung des Jahres	0,5	-1,9

	2010 in Mio. EUR	2009 in Mio. EUR
<i>Barwert der Verpflichtung zum 01.01.</i>	<i>13,6</i>	<i>16,2</i>
Dienstzeitaufwand	0,4	0,5
Zinsaufwand	0,5	0,9
Abfertigungszahlungen	-0,2	-0,7
Zu- und Abgänge	0,3	0,0
Versicherungsmathematische Gewinne	-0,4	-3,3
Barwert der Verpflichtung zum 31.12.	14,2	13,6

Pensionen

Unter den Rückstellungen für Pensionen sind nur einzelvertragliche Pensionszusagen bilanziert.

Beitragsorientierte Versorgungssysteme

In Österreich werden Pensionsleistungen für Angestellte grundsätzlich durch die Sozialversicherungsträger und für Bahnbedienstete durch die Versicherungsanstalt für Eisenbahn und Bergbau bzw. aufgrund §52 Bundesbahngesetz vom Bund erbracht. Der ÖBB-Konzern ist verpflichtet, Beiträge für Pensionen und Gesundheitsvorsorge für aktive und in Ruhestand befindliche MitarbeiterInnen mit Definitivstellung sowie für deren Hinterbliebene zu leisten. Der ÖBB-Konzern ist gesetzlich verpflichtet, einen jährlichen Beitrag für aktive MitarbeiterInnen mit Definitivstellung an die Versicherungsanstalt für Eisenbahn und Bergbau zu leisten. Zusätzlich bietet der ÖBB-Konzern allen Bediensteten des ÖBB-Konzerns in Österreich einen beitragsorientierten Versorgungsplan an. Die Beiträge des ÖBB-Konzerns berechnen sich als Prozentsatz des Entgelts und dürfen 0,8% nicht übersteigen. Die Aufwendungen dieses Plans beliefen sich in den Jahren 2010 und 2009 auf rd. 16,4 Mio. EUR und rd. 16,3 Mio. EUR.

Leistungsorientiertes Versorgungssystem

Für einen ehemaligen Vorstand besteht ein leistungsorientierter Pensionsplan (Auszahlungen ab dem 60. Lebensjahr), für den der ÖBB-Konzern Zahlungen seit 2010 nach einem leistungsorientierten Pensionsplan leistet. Der Plan, der über keine Kapitaldeckung verfügt, sieht eine Pension vor, die einen von den Beschäftigungsjahren abhängigen Prozentsatz des Gehalts beträgt. Die Pension beläuft sich auf höchstens 13,2% des Letztbezugs, einschließlich der staatlichen Altersversorgung.

26.2. Sonstige Rückstellungen

	Stand zum 01.01.2010	Währungs- differenz	Verbrauch	Auflösung	Um- buchungen	Zinseffekte	Zuführung	Stand zum 31.12.2010
	in Mio. EUR	in Mio. EUR	in Mio. EUR	in Mio. EUR	in Mio. EUR	in Mio. EUR	in Mio. EUR	in Mio. EUR
Nebenbahnen	26,8	0,0	-0,1	0,0	0,0	1,0	54,1	81,8
a.t. Fahrbegünstigung	176,2	0,0	-16,9	-100,8	-30,0	0,0	42,8	71,3
Drohpotential GWL	33,8	0,0	0,0	-2,8	0,0	0,0	16,6	47,6
Schüler-, Lehrlingsfreifahrten	32,7	0,0	-1,5	-0,8	0,0	0,0	4,7	35,1
Rechtsstreitigkeiten	19,6	0,0	-2,8	-5,1	2,1	0,0	23,0	36,8
Projektkosten	24,5	0,0	-22,2	-2,3	0,0	0,0	31,8	31,8
Umweltschutzmaßnahmen	27,8	0,0	-0,4	0,0	0,0	0,2	0,0	27,6
drohende Verluste	8,7	0,0	-9,3	0,0	0,0	0,0	26,6	26,0
Ungewisse Schulden	20,0	0,0	-7,4	-7,5	0,0	0,0	15,4	20,5
Freimachungen und ähnliche Verpflichtungen	10,8	0,0	-1,9	-0,3	0,0	0,5	7,1	16,2
Steuern	3,7	0,0	-1,4	-2,9	0,6	0,0	5,2	5,2
Leistungsabgrenzungen	19,1	0,0	-5,8	0,0	-13,3	0,0	1,2	1,2
Bundespflegegeld	108,0	0,0	0,0	0,0	-108,0	0,0	0,0	0,0
Pensionsadministration	47,7	0,0	-8,5	-29,8	-9,4	0,0	0,0	0,0
Entschädigungen	2,4	0,0	0,0	0,0	-2,4	0,0	0,0	0,0
Übrige Sonstige	85,9	-0,1	-31,9	-40,2	12,3	1,1	62,1	89,2
Summe sonstige Rückstellungen	647,7	-0,1	-110,1	-192,5	-148,1	2,8	290,6	490,3
<i>davon langfristig</i>	<i>71,4</i>							<i>75,9</i>

Nebenbahnen

Die Rückstellung für Stilllegungskosten von Nebenbahnen betrifft 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 Nebenbahnen gebildet, von denen mit einer ausreichenden Sicherheit ausgegangen werden kann, dass diese stillgelegt werden. Im Jahr 2010 wurde die Eintrittswahrscheinlichkeit für Stilllegungsverpflichtungen neu beurteilt und zusätzliche Rückstellungen in Höhe von rd. 54,1 Mio. EUR gebildet. Der erforderlichen Dotierung von Rückstellungen für Streckenstilllegungen steht die Auflösung der Rückstellung für drohende Kostentragungsverpflichtungen im Zusammenhang mit der Veräußerung von Bahnstrecken im Jahr 2009 in Höhe von rd. 19,9 Mio. EUR gegenüber, welche unter den sonstigen übrigen Rückstellungen ausgewiesen ist, wodurch sich ein Nettoaufwand aus Bewertung der Rückstellung für Rückbaumaßnahmen von rd. 34,3 Mio. EUR ergibt.

Außertarifarische Fahrbegünstigung (fortan a.t. Fahrbegünstigung)

Bedingt durch die Teilung des Unternehmens ÖBB in 9 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. Für die Jahre 2005 bis 2009 konnte eine abschließende steuer- und sozialversicherungsrechtliche Beurteilung durch die zuständige Finanzbehörde erreicht werden.

Seit dem 01.01.2010 wird die begünstigte Beförderung der MitarbeiterInnen, PensionistInnen und deren Angehörigen in Analogie zur Berechnungsmethode des zuständigen Finanzamtes aus dem Zeitraum 2005 bis 2009 auf Basis der Kosten einer Jahresnetzkarte der ÖBB-Personenverkehr AG als Vorteil aus dem Dienstverhältnis bewertet und soweit erforderlich zurückgestellt.

Drohpotenzial Gemeinwirtschaftliche Leistungen (GWL)

Die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH hat im Rahmen einer Überprüfung des Rail Cargo Austria-Konzerns festgestellt, dass dieser Teilkonzern des ÖBB-Konzerns für das Jahr 2007 auf Basis der mit dem Bund abgeschlossenen Verträge über die Bestellung und Erbringung von gemeinwirtschaftlichen Leistungen Beträge eingereicht hat, die nach Ansicht der Schienen Control GmbH nicht vertragskonform abgerechnet wurden.

Das BMVIT ist nun in Diskussionen betreffend Rückführung der im Prüfbericht für den Zeitraum 2007 bezifferten Überzahlung für nicht vertragskonforme Abrechnung eingetreten. Dies betrifft die Beförderung im KLV, die Beförderung von gefährlichen und umweltgefährdenden Gütern, nicht ordnungsgemäß nachgewiesenen Mengen-, Größen- und Entfernungsangaben bzw. nicht nachgewiesenen Trassenbestellungen, Bahnhofscheinsendungen bzw. Sendungen innerhalb einer Tarifzone, Neuaufgabe von Sendungen sowie Doppelabrechnungen.

Auf Basis der derzeit vorliegenden Informationen wurde eine Risikoabschätzung hinsichtlich der gegenüber dem Bund voraussichtlich bestehenden Verpflichtung aus der nicht vertragskonforme Abrechnung für die Beförderung von gefährlichen und umweltgefährdenden Gütern für die betroffenen Jahre 2007 bis 2009 durchgeführt. Daraus ergibt sich für den ÖBB-Konzern ein Rückstellungserfordernis in Höhe von rd. 47,6 Mio. EUR (Vj: rd. 33,8 Mio. EUR).

Bundespflegegeld

Gem. Bundespflegegeldgesetz in der vor dem 01.01.2011 gültigen Fassung sind die Österreichischen Bundesbahnen seit 01.07.1993 bzw. seit Inkrafttreten des Bundesbahnstrukturgesetzes 2003 die ÖBB-Dienstleistungs Gesellschaft mbH für Entscheidungen in Pflegegeldangelegenheiten der Unternehmen des ÖBB-Konzerns zuständig. Der Bund hat den Unternehmen des ÖBB-Konzern – analog den für die Sozialversicherungsträger geltenden Bestimmungen – die nachgewiesenen Aufwendungen für das Pflegegeld sowie weitere taxativ aufgezählte Aufwendungen (insbesondere den entsprechenden Anteil an den Verwaltungsaufwendungen) zu ersetzen, soweit diese den Anteil des Beitragsaufkommens für versicherte MitarbeiterInnen und PensionistInnen, der einem Beitragssatz von 0,8% entspricht, übersteigen (Selbstbehalt).

Der Rechnungshof hat den Vollzug des Bundespflegegeldgesetzes durch die ÖBB-Dienstleistungs Gesellschaft mbH im Zeitraum 2003 bis 2007 einer Überprüfung unterzogen und ist dabei zu dem Ergebnis gekommen, dass die ÖBB-Dienstleistungs Gesellschaft mbH dem Bund im überprüften Zeitraum den gesamten Aufwand für das ausbezahlte Pflegegeld sowie die Gutachterhonorare (nicht jedoch den internen Verwaltungsaufwand) in Rechnung gestellt hat, ohne den von ihr bzw. der von den Unternehmen des ÖBB-Konzerns zu tragenden Selbstbehalt abzuziehen.

Weiters hat der Rechnungshof festgestellt, dass die Bemessungsgrundlage für den von den Unternehmen des ÖBB-Konzerns zu tragenden Selbstbehalt im Gegensatz zu anderen privaten Dienstgebern auch Pensionszahlungen einschließt und hat demzufolge den zuständigen Ministerien empfohlen, die gesetzliche Regelung über die Finanzierung des Pflegegeldaufwands im Bereich des ÖBB-Konzerns im Hinblick auf eine Gleichbehandlung mit anderen privaten Dienstgebern zu evaluieren.

Seit dem 01.01.2010 wird bei der Pflegegeldabrechnung mit dem Bundesministerium für Finanzen der gesamte Pflegegeldaufwand (inkl. dem internen Verwaltungsaufwand) abzüglich des gesetzlich normierten Selbsthalts in Rechnung gestellt. Dem Konzern erwachsen dadurch im Wirtschaftsjahr 2010 Mehrkosten in Höhe von rd. 25,0 Mio. EUR.

Eine gesetzliche Anpassung des Bundespflegegeldgesetzes im Sinne der Feststellungen des Rechnungshofs erfolgte im Rahmen des Budgetbegleitgesetzes 2011. Dadurch haben die ÖBB-Gesellschaften ab dem 01.01.2011 den sogenannten Selbstbehalt nur noch für aktive MitarbeiterInnen zu tragen. Für die Jahre 1993 bis 2009 wurde der ÖBB-Konzern vom Bundesministerium für Finanzen zur Zahlung von rd. 216,5 Mio. EUR verpflichtet, die in den sonstigen Verbindlichkeiten (Erläuterung 27) ausgewiesen werden. Die Zahlung dieser Bundesforderung wird ab dem Jahr 2011 in monatlichen Raten über einen Zeitraum von 5 Jahren erfolgen.

Übrige Sachverhalte

Für Unsicherheiten bei der Abrechnung der Schüler- und Lehrlingsfreifahrten (SLF) mit den Verkehrsverbänden werden entsprechende Vorsorgen getroffen.

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 kleineren Rechtsstreitigkeiten zusammen, die sich aus der Tätigkeit des Unternehmens ergeben.

Die Rückstellung für Projektkosten resultiert im Wesentlichen aus Mehrkosten, die von Lieferanten gerechtfertigt angemeldet wurden und im Detail noch vom ÖBB-Infrastruktur-Konzern geprüft werden. Diese zusätzlichen Projektkosten wurden in den Sachanlagen aktiviert.

Die Rückstellung für Umweltschutzmaßnahmen betrifft erwartete Sanierungsmaßnahmen für Bodenkontaminierungen.

In den übrigen sonstigen Rückstellungen finden sich vor allem Rückstellungen für Haftpflichtrenten und für Gewährleistungen.

Erwarteter Zahlungszeitpunkt zu den Rückstellungen

Langfristige Rückstellungen wurden mit Zinssätzen von 1,5% - 3,4% (Vj: 1,2% - 4,4%) abgezinst. Anpassungen aufgrund Änderung des Diskontierungsfaktors fielen in einem unwesentlichen Umfang an.

Von den sonstigen Rückstellungen sind rd. 75,9 Mio. EUR (Vj: rd. 71,4 Mio. EUR) als langfristig einzustufen. Bei diesen Rückstellungen liegt der erwartete Zahlungszeitpunkt nach 2011. Bei den als kurzfristig eingestuften Rückstellungen wird damit gerechnet, dass es im Jahr 2011 zu Auszahlungen kommt. Sofern Unsicherheiten über die Fälligkeit bestehen, wurden die betroffenen Rückstellungen überwiegend als kurzfristig eingestuft.

27. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten

	Restlaufzeit	kurzfristig in Mio. EUR	langfristig in Mio. EUR	Gesamt in Mio. EUR
2010				
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		968,4	0,0	968,4
<i>davon erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen</i>		39,2	0,0	39,2
Sonstige Verbindlichkeiten		500,8	358,6	859,4
<i>davon sonstige Abgrenzungen</i>		70,7	153,0	223,7
<i>davon aus Steuern</i>		138,2	0,0	138,2
<i>davon Abgrenzungen Personal</i>		102,0	0,0	102,0
<i>davon im Rahmen der sozialen Sicherheit</i>		38,5	0,0	38,5
<i>davon übrige sonstige Verbindlichkeiten</i>		151,4	205,6	357,0
Gesamt		1.469,2	358,6	1.827,8

	Restlaufzeit	kurzfristig in Mio. EUR	langfristig in Mio. EUR	Gesamt in Mio. EUR
2009				
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		935,6	0,0	935,6
<i>davon erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen</i>		23,2	0,0	23,2
Sonstige Verbindlichkeiten		310,6	279,5	590,1
<i>davon sonstige Abgrenzungen</i>		56,7	173,6	230,3
<i>davon Abgrenzungen Personal</i>		114,7	0,0	114,7
<i>davon aus Steuern</i>		54,2	0,0	54,2
<i>davon im Rahmen der sozialen Sicherheit</i>		22,0	0,0	22,0
<i>davon übrige sonstige Verbindlichkeiten</i>		63,0	105,9	168,9
Gesamt		1.246,2	279,5	1.525,7

Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten umfassen Verpflichtungen aus dem Lieferungs- und Leistungsverkehr. Das Management geht davon aus, dass der Buchwert der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen annähernd ihrem beizulegenden Zeitwert entspricht.

Die erhaltenen Anzahlungen resultieren zum überwiegenden Teil aus Vorschüssen auf Leistungen für Dritte.

In den sonstigen Abgrenzungen für Personal werden vor allem die Posten Überstunden mit rd. 14,2 Mio. EUR (Vj: rd. 16,4 Mio. EUR) und nicht konsumierte Urlaube mit rd. 70,7 Mio. EUR (Vj: rd. 77,3 Mio. EUR) angesetzt.

Die sonstigen Abgrenzungen setzen sich vor allem aus dem Nettobarwertvorteil aus den CBL-Transaktionen in der Höhe von rd. 101,8 Mio. EUR (Vj: rd. 123,0 Mio. EUR) und aus Fahrkartenvorverkäufen über rd. 19,2 Mio. EUR (Vj: rd. 18,8 Mio. EUR) zusammen.

Zusätzlich enthalten die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstigen Verbindlichkeiten Währungsderivate, die mit dem beizulegenden Zeitwert bewertet wurden (siehe Erläuterung 29).

C. SONSTIGE ANGABEN ZUM KONZERNABSCHLUSS

28. Sonstige Haftungen und Eventualverbindlichkeiten

Die Eventualverbindlichkeiten setzen sich wie folgt zusammen:

	2010	2009
	in Mio. EUR	in Mio. EUR
Haftungen aus Leasingverhältnissen	1.225,7	1.303,9
PCDS/CDO (Erläuterung 29.3)	0,0	317,9
Sonstige Eventualverbindlichkeiten	80,0	197,3
Gesamt	1.305,7	1.819,1

Haftungen aus Leasingverhältnissen (CBL-Transaktionen)

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

PCDS/CDO

Im Zusammenhang mit der Übernahme von Ausfallsrisiken anlässlich des Abschlusses von Portfolio Credit Default Swaps/ Collateralized Debt Obligations bestanden Eventualverbindlichkeiten. Die als Teil eines Portfolio Credit Default Swaps abgeschlossenen Collateralized Debt Obligation (PCDS/CDO) wurden auf Basis einer Vereinbarung mit der Deutschen Bank am 15.01.2010 aufgelöst, gleichzeitig wurden die seit 2008 in dieser Causa gerichtlich anhängigen Verfahren eingestellt. Hinsichtlich Detailausführungen wird auf Erläuterung 29.3 verwiesen.

Sonstige Eventualverbindlichkeiten

Bei den Bürgschaften handelt es sich im Wesentlichen um Garantien bzw. um Bürgschaften für assoziierte Unternehmen über rd. 39,1 Mio. EUR (Vj: 39,1 Mio. EUR). Diesen Garantien stehen Eventualforderungen über rd. 3,7 Mio. EUR gegenüber.

Angaben zu den Laufzeiten der Verträge aus CBL-Transaktionen ergeben sich aus Erläuterungen 30.3 und 29.3.

29. Finanzinstrumente

29.1. Risikomanagement

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

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

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

Der ÖBB-Konzern unterliegt Zinsrisiken hauptsächlich in der Eurozone. Unter Berücksichtigung der gegebenen Schuldenstruktur werden Zinsderivate eingesetzt, um die Risikostrategie möglichst effizient umzusetzen.

Finanzinstrumente (kurz- und langfristig)	fixverzinsliche	variabelverzinsliche
	Finanzinstrumente	Finanzinstrumente
31.12.2010	in Mio. EUR	in Mio. EUR
Finanzielle Vermögenswerte	902,7	110,0
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	47,1	53,4
Gesamt	958,1	163,4
Finanzverbindlichkeiten	15.143,1	1.288,7
Sonstige Verbindlichkeiten	72,9	0,0
Gesamt	15.216,0	1.288,7

Finanzinstrumente (kurz- und langfristig)	fixverzinsliche	variabelverzinsliche
	Finanzinstrumente	Finanzinstrumente
31.12.2009	in Mio. EUR	in Mio. EUR
Finanzielle Vermögenswerte	920,0	32,9
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	0,3	54,8
Gesamt	920,4	87,9
Finanzverbindlichkeiten	12.755,6	1.545,5
Gesamt	12.755,6	1.545,5

Die Grundgeschäfte wurden im Gegenzug 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 das sonstige Finanzergebnis (Bewertungsergebnis aus der Anpassung der finanziellen Vermögenswerte an den beizulegenden Zeitwert) und werden daher bei den ergebnisbezogenen Sensitivitätsberechnungen berücksichtigt.

Sensitivitätsanalyse Zinsrisiko 31.12.2010	Bewertung, Wirksamkeit in GuV in Mio. EUR		Bewertung, Wirksamkeit im Eigenkapital in Mio. EUR	
	+ 100 Basispunkte	- 100 Basispunkte	+ 100 Basispunkte	- 100 Basispunkte
Vermögenswerte				
Finanzielle Vermögenswerte	1,0	-1,0	-14,9	16,9
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	0,4	-0,3	0,0	0,0
Schulden				
Finanzverbindlichkeiten	-11,9	11,9	71,3	-77,5
Auswirkung 2010 saldiert	-10,5	10,6	56,4	-60,6

Sensitivitätsanalyse Zinsrisiko 31.12.2009	Bewertung, Wirksamkeit in GuV in Mio. EUR		Bewertung, Wirksamkeit im Eigenkapital in Mio. EUR	
	+ 100 Basispunkte	- 100 Basispunkte	+ 100 Basispunkte	- 100 Basispunkte
Vermögenswerte				
Finanzielle Vermögenswerte	0,3	-0,3	0,0	0,0
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	15,8	-7,9	0,0	0,0
Schulden				
Finanzverbindlichkeiten	-9,6	3,3	54,5	-58,4
Auswirkung 2009 saldiert	6,5	-4,9	54,5	-58,4

29.1.b. Währungsrisiko

Die Fremdwährungsrisiken des ÖBB-Konzerns resultieren vorwiegend aus originären finanziellen Verbindlichkeiten. Diese Risiken werden zum überwiegenden Teil besichert.

	JPY	USD	CHF	CAD
	in Mio.	in Mio.	in Mio.	in Mio.
Währungssensitive Finanzinstrumente 2010				
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	0,0	1,3	0,0	0,0
Finanzielle Vermögenswerte	0,0	949,0	0,0	106,0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	0,0	-1,3	0,0	0,0
Finanzielle Verbindlichkeiten	-3.300,0	-2.162,0	-285,0	-106,0
	-3.300,0	-1.213,0	-285,0	0,0
abzgl. Devisentermingeschäfte bzw. Währungsswaps	3.300,0	1.203,0	165,0	0,0
Nettofremdwährungsrisiko	0,0	-10,0	-120,0	0,0
Währungssensitive Finanzinstrumente 2009				
	JPY	USD	CHF	CAD
	in Mio.	in Mio.	in Mio.	in Mio.
Finanzielle Vermögenswerte	0,0	1.001,2	0,0	99,0
Finanzielle Verbindlichkeiten	-3.300,0	-2.218,9	-675,5	-99,0
	-3.300,0	-1.217,7	-675,5	0,0
abzgl. Devisentermingeschäfte bzw. Währungsswaps	3.300,0	1.217,7	555,5	0,0
Nettofremdwährungsrisiko	0,0	0,0	-120,0	0,0

Zum Abschlussstichtag unterlag der ÖBB-Konzern keinen wesentlichen Risiken aus auf Fremdwährung lautenden Verbindlichkeiten. Zur Umwandlung von auf Fremdwährung lautenden finanziellen Verpflichtungen in die funktionale Währung der Konzernunternehmen werden Cross Currency Swaps eingesetzt. Währungskursänderungen haben daher keine wesentlichen Auswirkungen auf das Ergebnis. Zum Abschlussstichtag bestehen die auf ausländische Währungen lautenden Verbindlichkeiten, deren Währungsrisiken besichert sind, in erster Linie aus Anleihen in USD und Darlehen in CHF.

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

Der ÖBB-Konzern ist demnach nur Währungsrisiken aus ungesicherten Fremdwährungsverbindlichkeiten ausgesetzt. Gewinne und Verluste aus Kursänderungen der diesen Geschäften zu Grunde liegenden Währungen finden sich in der Gewinn- und Verlust-Rechnung wieder.

Wenn der Euro gegenüber dem CHF zum 31.12.2010 um 10 % aufgewertet (abgewertet) worden wäre, wäre das Ergebnis zum 31.12.2010 um rd. 10,0 Mio. EUR höher (rd. 9,0 Mio. EUR niedriger) und zum 31.12.2009 um rd. 8,0 Mio. EUR höher (rd. 7,0 Mio. EUR niedriger) gewesen, wenn der Euro gegenüber dem US-Dollar zum 31.12.2010 um 10% aufgewertet (abgewertet) worden wäre, wäre das Ergebnis zum 31.12.2010 um rd. 1,0 Mio. EUR höher (niedriger) gewesen.

29.1.c. Kreditrisiko

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

Der ÖBB-Konzern hat 2009 ein Kontrahentenrisiko-Management eingeführt, bei dem die Limitemittlung und -vergabe primär auf der Auswertung von Credit Default Swap-Daten der Finanzpartner basiert. Hierdurch ist eine schnelle Reaktion auf sich verändernde Risikoeinschätzungen des Kapitalmarktes hinsichtlich der Finanzpartner sichergestellt. Die jeweils aktuellen Limite 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.

Das zum Abschlussstichtag bestehende maximale Ausfallrisiko für den ÖBB-Konzern aus originären Geschäften entspricht der Summe der Veranlagungen und positiven Barwerten aus Derivaten sowie den Haftungen (Erläuterung 28).

Die finanziellen Vermögenswerte des ÖBB-Konzerns umfassen hauptsächlich Bankguthaben, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie Forderungen aus Finanzierungsleasing und Wertpapiere. Diese Positionen stellen die maximale Gefährdung des ÖBB-Konzerns durch das Ausfallrisiko im Verhältnis zu den finanziellen Vermögenswerten dar. Dieses Kreditrisiko macht somit im Extremfall den Gegenwert aller Vermögenswerte abzüglich der Sachanlagen, immateriellen Vermögenswerte, den Anteilen an assoziierten Unternehmen, den Vorräten und sonstigen Forderungen, die keine Finanzinstrumente sind, aus.

	Bruttoexposure (Buchwert zuzüglich Wertberichtigungen)	abzüglich Sicherheiten (FV)	Netto- Exposure
	in Mio. EUR	in Mio. EUR	in Mio. EUR
Kreditrisiko aus bilanziellen Finanzinstrumenten			
Gesamtexposure 2010			
Finanzielle Vermögenswerte	1.176,3	0,0	1.176,3
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	631,4	-16,8	614,6
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	596,5	-272,2	324,3
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	137,6	-1,1	136,5
Risiko lang- und kurzfristige Vermögenswerte	2.541,8	-290,1	2.251,7
<i>davon weder überfällig noch wertberichtigt</i>			1.805,8
<i>davon nicht überfällig, weil neu verhandelt oder Wertber. finanz. Vermögensw.</i>			46,9
<i>davon überfällig</i>			399,0
Haftungen aus Leasingverhältnissen	1.225,7	0,0	1.225,7
Sonstige Eventualverbindlichkeiten	80,0	-3,7	76,3
Kreditrisiko aus übernommenen Haftungen	1.305,7	-3,7	1.302,0
Gesamtkreditrisiko 31.12.2010	3.847,5	-293,8	3.553,7
Gesamtexposure 2009			
Finanzielle Vermögenswerte	1.125,2	0,0	1.125,2
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	532,3	-9,0	523,3
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	444,6	-257,1	187,5
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	72,3	0,0	72,3
Risiko lang- und kurzfristige Vermögenswerte	2.174,4	-266,1	1.908,3
<i>davon weder überfällig noch wertberichtigt</i>			1.369,5
<i>davon nicht überfällig, weil neu verhandelt oder Wertber. finanz. Vermögensw.</i>			30,7
<i>davon überfällig</i>			508,1
Haftungen aus Leasingverhältnissen	1.303,9	0,0	1.303,9
Sonstige Eventualverbindlichkeiten	515,2	0,0	515,2
Kreditrisiko aus übernommenen Haftungen	1.819,1	0,0	1.819,1
Gesamtkreditrisiko 31.12.2009	3.993,5	-266,1	3.727,4

Das Kreditrisiko des ÖBB-Konzerns resultiert hauptsächlich aus den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie aus Finanzierungsleasing. Die in der Bilanz ausgewiesenen Beträge verstehen sich abzüglich der Wertberichtigung für voraussichtlich uneinbringliche Forderungen, die vom Vorstand des ÖBB-Konzerns auf der Grundlage von Vergangenheitserfahrungen und des derzeitigen wirtschaftlichen Umfeldes sowie von schuldnerspezifischen Umständen geschätzt wurde.

29.1.d. Liquiditätsrisiko

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

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

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

	Cash-Flows 2011		Cash-Flows 2012-15		Cash-Flows 2016 ff.		
	Buchwert	Zinsen	Tilgung	Zinsen	Tilgung	Zinsen	Tilgung
	31.12.2010	2011	2011	2012-2015	2012-2015	2016 ff.	2016 ff.
	in Mio. EUR	in Mio. EUR	in Mio. EUR	in Mio. EUR	in Mio. EUR	in Mio. EUR	in Mio. EUR
Originäre finanzielle Verbindlichkeiten							
Anleihen	10.696,1	434,9	1.001,7	1.465,9	1.901,6	1.794,7	7.792,8
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	2.500,8	91,8	187,6	334,9	490,9	768,6	1.822,3
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing	1.429,9	44,7	41,0	142,0	558,7	565,7	830,2
übrige Finanzverbindlichkeiten	2.523,0	51,4	296,9	183,0	628,5	225,5	1.597,6
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	968,4	0,0	968,4	0,0	0,0	0,0	0,0
<i>Verzinsliche Verbindlichkeiten</i>	53,6	0,0	53,6	0,0	0,0	0,0	0,0
<i>Unverzinsliche Verbindlichkeiten</i>	914,8	0,0	914,8	0,0	0,0	0,0	0,0
Sonstige Verbindlichkeiten	859,4	1,9	500,8	3,0	358,0	0,0	0,6
<i>Verzinsliche Verbindlichkeiten</i>	321,8	1,7	252,7	2,0	69,1	0,0	0,0
<i>Unverzinsliche Verbindlichkeiten</i>	537,6	0,2	248,1	1,0	288,9	0,0	0,6

	Cash-Flows 2010		Cash-Flows 2011-14		Cash-Flows 2015 ff.		
	Buchwert	Zinsen	Tilgung	Zinsen	Tilgung	Zinsen	Tilgung
	31.12.2009	2010	2010	2011-2014	2011-2014	2015 ff.	2015 ff.
	in Mio. EUR	in Mio. EUR	in Mio. EUR	in Mio. EUR	in Mio. EUR	in Mio. EUR	in Mio. EUR
Originäre finanzielle Verbindlichkeiten							
Anleihen	9.181,9	380,9	719,8	1.249,0	2.641,8	1.256,7	5.821,9
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	2.082,6	71,1	240,4	263,5	410,7	690,3	1.431,5
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing	1.424,6	42,4	37,3	161,1	534,6	578,0	852,7
übrige Finanzverbindlichkeiten	2.056,9	30,3	453,7	104,1	513,0	122,7	1.090,2
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	935,6	0,0	935,6	0,0	0,0	0,0	0,0
<i>Verzinsliche Verbindlichkeiten</i>	1,6	0,0	1,6	0,0	0,0	0,0	0,0
<i>Unverzinsliche Verbindlichkeiten</i>	934,0	0,0	934,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Sonstige Verbindlichkeiten	590,1	0,0	310,6	0,0	199,5	0,0	70,8
<i>Unverzinsliche Verbindlichkeiten</i>	590,1	0,0	310,6	0,0	199,5	0,0	70,8

	Buchwert 31.12.2010 in Mio. EUR	Cash-Flows 2011		Cash-Flows 2012-15		Cash-Flows 2016 ff.	
		Zinsen	Tilgung	Zinsen	Tilgung	Zinsen	Tilgung
		2011 in Mio. EUR	2011 in Mio. EUR	2012-2015 in Mio. EUR	2012-2015 in Mio. EUR	2016 ff. in Mio. EUR	2016 ff. in Mio. EUR
Derivative finanzielle Verbindlichkeiten und Vermögenswerte bzw. Finanzgarantien							
Derivative finanzielle Forderungen							
Stromderivate in Verbindung mit Fair Value Hedge	24,4	0,0	13,9	0,0	10,4	0,0	0,0
Zinsderivate in Verbindung mit Cash Flow Hedges	72,3	18,7	0,0	32,9	17,9	-15,3	0,0
Sonstige Derivate ohne Hedge-Beziehung	6,8	0,1	5,2	1,5	0,0	-0,1	0,0
Derivative finanzielle Verbindlichkeiten							
Zinsderivate ohne Hedge-Beziehung	38,6	6,7	0,2	22,4	0,9	16,9	0,1
Zinsderivate in Verbindung mit Fair Value Hedges	20,1	-10,0	0,0	-19,9	44,0	0,0	0,0
Stromderivate in Verbindung mit Fair Value Hedge	26,2	0,0	15,8	0,0	10,5	0,0	0,0
Zinsderivate in Verbindung mit Cash Flow Hedges	221,2	53,0	0,0	138,3	94,2	87,9	0,0
sonstige Derivate	21,8	3,6	0,0	14,4	0,0	17,2	0,0
Finanzgarantien							
Haftung aus Cross Border Lease	1.225,7	73,7	53,6	255,8	214,9	389,0	957,2
sonstige Eventualverbindlichkeiten	80,0	0,4	3,7	1,4	2,3	0,4	74,0

	Buchwert 31.12.2009 in Mio. EUR	Cash-Flows 2010		Cash-Flows 2011-14		Cash-Flows 2015 ff.	
		Zinsen	Tilgung	Zinsen	Tilgung	Zinsen	Tilgung
		2010 in Mio. EUR	2010 in Mio. EUR	2011-2014 in Mio. EUR	2011-2014 in Mio. EUR	2015 ff. in Mio. EUR	2015 ff. in Mio. EUR
Derivative finanzielle Verbindlichkeiten und Vermögenswerte							
Derivative finanzielle Forderungen							
Zinsderivate ohne Hedge-Beziehung	3,1	-0,2	2,1	1,2	0,1	-0,1	0,0
Stromderivate in Verbindung mit Fair Value Hedge	57,2	0,0	37,5	0,0	19,6	0,0	0,0
Zinsderivate in Verbindung mit Cash Flow Hedges	34,5	18,2	0,0	54,7	0,0	0,0	0,0
Derivative finanzielle Verbindlichkeiten:							
Zinsderivate ohne Hedge-Beziehung	54,0	13,6	4,1	40,0	2,5	38,6	0,7
Zinsderivate in Verbindung mit Fair Value Hedges	45,4	-9,8	0,0	-29,4	65,8	0,0	0,0
Stromderivate in Verbindung mit Fair Value Hedge	58,7	0,0	39,0	0,0	19,6	0,0	0,0
Zinsderivate in Verbindung mit Cash Flow Hedges	260,9	59,2	0,0	166,4	139,1	75,2	0,0
sonstige Derivate (insbesondere CDO)	301,0	0,9	161,0	7,0	134,1	2,5	5,3

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

Haftungen des Bundes

Wie in Erläuterung 25 angeführt, bestehen Haftungen des Bundes für Anleihen und für Verbindlichkeiten gegenüber EUROFIMA.

29.2. Sicherungsmaßnahmen

Hedge Accounting

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

Ein Fair Value Hedge dient der Besicherung der beizulegenden Zeitwerte von in der Bilanz angesetzten finanziellen Vermögenswerten und Schulden oder fiktiven Verpflichtungen. Jede Veränderung des beizulegenden Zeitwertes des als Sicherungsinstrument eingesetzten Derivats ist erfolgswirksam in der Konzern-Gewinn- und-Verlust-Rechnung zu erfassen; der Buchwert des Grundgeschäfts ist um den auf das besicherte Risiko entfallenden Gewinn oder Verlust erfolgswirksam anzupassen.

Mit einem Cash Flow Hedge werden künftige, noch nicht festgesetzte Zahlungsströme aus in der Bilanz angesetzten finanziellen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten gegen Schwankungen abgesichert. Liegt ein Cash Flow Hedge vor, wird der effektive Teil der Wertänderung des Sicherungsinstruments bis zum erfolgswirksamen Eintritt des aus dem gesicherten Grundgeschäft resultierenden Zahlungsstromes über das sonstige Ergebnis im Eigenkapital (Cash Flow Hedge Rücklage) erfasst; der ineffektive Teil der Wertänderung des Sicherungsinstruments ist in der Konzern-Gewinn- und-Verlust-Rechnung zu erfassen.

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

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

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

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

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

Fair Value Hedges

Zur Sicherung des Zeitwert- bzw. Barwertrisikos festverzinslicher Verbindlichkeiten hat der ÖBB-Konzern im Geschäftsjahr 2010 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 Zinswährungsswaps 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.

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. Bei Anwendung der Dollar-Offset-Methode werden die kumulativen, in Geldeinheiten ausgedrückten Wertänderungen des Grundgeschäfts mit den kumulativen, in Geldeinheiten ausgedrückten Wertänderungen des Zinsswaps verglichen. Die Wertänderungen beider Geschäfte werden 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 zur Ermittlung der Wertänderung des Grundgeschäfts die Veränderung des Credit Spreads (bonitätsbedingte Komponente) nicht berücksichtigt.

Die folgende Tabelle zeigt das Fristigkeitenband der bestehenden Fair Value Hedges:

Übrige derivative Finanzinstrumente Laufzeitende	31.12.2010	31.12.2010	31.12.2009	31.12.2009
	Anzahl Swaps in Mio. EUR	Nominalvolumen in Mio. EUR	Anzahl Swaps in Mio. EUR	Nominalvolumen in Mio. EUR
Bestand	1	343,6	1	343,6
<i>davon Laufzeitende 2010</i>			0	0,0
<i>davon Laufzeitende 2011</i>	0	0,0	0	0,0
<i>davon Laufzeitende 2012</i>	0	0,0	0	0,0
<i>davon Laufzeitende 2013</i>	1	343,6	1	343,6

Wie der Aufstellung zu den Fair Values von derivativen Finanzinstrumenten zu entnehmen ist (siehe Tabelle Derivative Finanzinstrumente), waren im ÖBB-Konzern zum 31.12.2010 Zinsderivate mit einem Volumen von rd. 343,6 Mio. EUR (Vj: rd. 343,6 Mio. EUR) als Sicherungsinstrumente im Rahmen von Fair Value Hedges designiert. Aus der Buchwertanpassung der Grundgeschäfte (Zinsteil) resultieren im Geschäftsjahr 2010 im sonstigen Finanzergebnis erfasste Verluste von rd. 6,3 Mio. EUR (Vj: rd. 12,6 Mio. EUR Gewinne), aus den Veränderungen der beizulegenden Zeitwerte (Zinsteil) der Sicherungsgeschäfte wurden Gewinne von rd. 5,1 Mio. EUR (Vj: rd. 7,7 Mio. EUR Aufwand) im sonstigen Finanzergebnis erfasst.

Cash Flow Hedges

Zinsänderungs-/ Währungsrisiken

Im Geschäftsjahr 2010 hat der ÖBB-Konzern zur Sicherung des Zinszahlungsrisikos von variabel verzinslichen Grundgeschäften Payer Zinsswaps („Erhalte variabel – Zahle fix“) abgeschlossen. Die Zahlungsstromänderungen der Grundgeschäfte, die sich aus den Veränderungen der EURIBOR-Rate ergeben, werden durch die Zahlungsstromänderungen der Zinsswaps ausgeglichen. Mit den Sicherungsmaßnahmen wird das Ziel verfolgt, die variabel verzinslichen Anleihen in festverzinsliche Finanzschulden zu transformieren und damit den Zahlungsstrom aus den finanziellen Verbindlichkeiten abzusichern.

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

31.12.2010 Laufzeitende	Anzahl Swaps	Nominalvolumen in Mio. EUR
Bestand	66	2.538,9
<i>davon Laufzeitende 2011</i>	3	330
<i>davon Laufzeitende 2012</i>	9	1850
<i>davon Laufzeitende 2013</i>	11	1.457,7
<i>davon Laufzeitende 2014</i>	8	111,7
<i>davon Laufzeitende 2015 ff.</i>	35	751,5

31.12.2009 Laufzeitende	Anzahl Swaps	Nominalvolumen in Mio. EUR
Bestand	63	2.349,5
<i>davon Laufzeitende 2010</i>	4	200,0
<i>davon Laufzeitende 2011</i>	3	330
<i>davon Laufzeitende 2012</i>	9	1850
<i>davon Laufzeitende 2013</i>	11	1.428,7
<i>davon Laufzeitende 2014 ff.</i>	36	502,8

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 (siehe Tabelle Derivative Finanzinstrumente), waren beim ÖBB-Konzern zum 31.12.2010 Derivate mit einem Volumen von rd. 2.538,9 Mio. EUR (Vj: rd. 2.349,5 Mio. EUR) als Sicherungsinstrumente im Rahmen von Cash Flow Hedges designiert. Aus der Erfassung der Wertveränderung der Sicherungsgeschäfte im sonstigen Ergebnis resultieren im Geschäftsjahr 2010 in der Cash Flow Hedge Rücklage erfasste Beträge von rd. 16,4 Mio. EUR (Vj: rd. -40,2 Mio. EUR).

Änderungen des beizulegenden Zeitwerts von Zinsswaps, die Sicherungsgeschäfte für künftige Zinszahlungen variabel verzinsten Verbindlichkeiten darstellen, werden über das sonstige Ergebnis im Eigenkapital (vgl. Aufstellung der Veränderung des Eigenkapitals) erfasst. Diese Beträge werden in jener Periode als Finanzierungsaufwand erfasst, in der die entsprechenden Zinszahlungen aus dem Grundgeschäft erfolgswirksam werden. In 2010 wurden Beträge aus Fremdwährungssicherungen in Höhe von rd. 62,8 Mio. EUR (Vj: rd. 18,8 Mio. EUR) aufwandswirksam in die Konzern-Gewinn-und-Verlust-Rechnung gebucht. Des Weiteren wurden ineffektive Teile bei Hedge Accounting-Beziehungen in Höhe von rd. 0,1 Mio. EUR (Vj: rd. 0,1 Mio. EUR) ergebniswirksam erfasst. Aus der Beendigung von Sicherungsinstrumenten (Cash Flow Hedges) sind zum Berichtsstichtag rd. 5,1 Mio. EUR (Vj: rd. 5,8 Mio. EUR) über das sonstige Ergebnis im Eigenkapital erfasst, die sich nachfolgend auflösen: 2011: rd. 0,7 Mio. EUR, 2012 – 2014: rd. 2,1 Mio. EUR, 2015ff: rd. 2,3 Mio. EUR.

Stromderivate

Stromderivate werden zur Absicherung der erwarteten Auszahlungen für die Beschaffung von Strom abgeschlossen und sind als Cash-Flow-Hedge bilanziert. Die Termingeschäfte werden über die Börse (Futures) und vor allem über den OTC-Markt (Forwards) getätigt. Die Bilanzierung entspricht den bei den derivativen Finanzinstrumenten dargestellten Angaben. Forwards, die vor Laufzeitende durch gegenläufige Forwards geschlossen werden, werden erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert (Marktwert) am Bilanzstichtag bewertet.

Stromderivate	31.12.2010	31.12.2010	31.12.2009	31.12.2009
	Anzahl Kontrakte in Mio. EUR	Nominalvolumen in Mio. EUR	Anzahl Swaps in Mio. EUR	Nominalvolumen in Mio. EUR
Laufzeitende				
Bestand	199	399,7	289	345,1
<i>davon Laufzeitende 2010</i>			190	200,2
<i>davon Laufzeitende 2011</i>	98	194,1	60	97,9
<i>davon Laufzeitende 2012</i>	60	121,4	31	45,5
<i>davon Laufzeitende 2013</i>	31	69,0	8	1,5
<i>davon Laufzeitende 2014</i>	10	15,2		

Darüber hinaus werden in einem geringen Umfang Dieselhedges abgeschlossen.

29.3 Portfolio Credit Default Swap/ Collateralized Debt Obligation

Über die unmittelbaren derivativen Finanzinstrumente hinaus hat der ÖBB-Konzern im Geschäftsjahr 2005 Portfolio Credit Default Swaps/ Collateralized Debt Obligations (PCDS/CDO) mit der Deutsche Bank AG abgeschlossen. Diese PCDS/ CDO-Geschäfte wurden am 15.01.2010 aufgelöst, gleichzeitig wurden die seit 2008 in dieser Causa gerichtlich anhängigen Verfahren eingestellt. Mit der Auflösung der Transaktionen wurden die bilanzierten PCDS/ CDO-Tranchen mit den anteiligen Auflösungswerten korrigiert. Dabei wurde der Auflösungswert vom 15.01.2010 zur Bilanzierung am 31.12.2009 herangezogen.

Der vereinbarte Auflösungswert für die vier in 2005 abgeschlossenen Tranchen beträgt per 31.12.2009 rd. 295,0 Mio. EUR. Die Zahlung des Auflösungswertes erfolgt zuzüglich Zinsen seit 01.02.2010 in vier gleichen jährlichen Teilbeträgen von jeweils rd. 75,9 Mio. EUR, letztmals am 01.02.2013.

29.4. 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 primär derivative Finanzinstrumente, die nicht in eine wirksame Sicherungsbeziehung gemäß IAS 39 eingebunden sind und damit zwingend als Handelsbestand („held for trading“) klassifiziert werden müssen. Ein aus der Folgebewertung resultierender Gewinn oder Verlust wird erfolgswirksam in der Konzern-Gewinn-und-Verlust-Rechnung erfasst.

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

Available for sale financial assets (zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte; AfS) sind finanzielle Vermögenswerte, die keiner anderen Kategorie zugeordnet werden. Zwingend fallen in die Kategorie fremde Eigenkapitalinstrumente 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 vom ÖBB-Konzern zur Absicherung der aus Finanztransaktionen resultierenden Zins-, Kredit- und Währungsrisiken eingesetzt. Gemäß IAS 39 werden alle derivativen Finanzinstrumente in der Bilanz als Vermögenswert oder Verbindlichkeit angesetzt und zum beizulegenden Zeitwert bewertet. Änderungen des beizulegenden Zeitwerts von als Sicherungsinstrumente gemäß IAS 39 designierten derivativen Finanzinstrumenten werden erfolgswirksam in der Konzern-Gewinn-und-Verlust-Rechnung oder über das sonstige Ergebnis im Eigenkapital (als Cash Flow Hedge Rücklage) gebucht, je nachdem, ob das derivative Instrument 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 Handelsbestand („held for trading“) einzustufen und damit erfolgswirksam mit dem beizulegenden Zeitwert zu bilanzieren.

Ausweis in der Konzern-Gewinn-und-Verlust-Rechnung

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

Zusätzliche Angaben zu den Finanzinstrumenten

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

Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie sonstige Verbindlichkeiten haben in der Regel kurze Restlaufzeiten; die bilanzierten Werte stellen näherungsweise die beizulegenden Zeitwerte dar. Die beizulegenden Zeitwerte von Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten und sonstigen finanziellen Verbindlichkeiten werden als Barwerte der 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 (zusätzliche) Spalte dargestellt, um eine Überleitung zum Buchwert des Bilanzpostens zu ermöglichen.

	Buchwert zum 31.12.2010	Available for Sale (at Fair Value)	Available for Sale (at Cost)	At Fair Value through		Loans and Receiv- ables	Cash	Hedge Accoun- ting	Non Financial Instru- ments	Fair Value zum 31.12.2010
				Profit and Loss (Held for Trading)	Held to Maturity (HtM)					
	in Mio. EUR	in Mio. EUR	in Mio. EUR	in Mio. EUR	in Mio. EUR	in Mio. EUR	in Mio. EUR	in Mio. EUR	in Mio. EUR	in Mio. EUR
Finanzielle Vermögenswerte zum 31.12.2010										
Langfristige Vermögenswerte										
Finanzielle Vermögenswerte	1.027,8	0,1	69,0	1,8	79,2	780,0	0,0	96,7	1,0	1.038,8
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	110,9	0,0	0,0	0,0	0,0	5,4	0,0	0,0	105,5	5,4
Kurzfristige Vermögenswerte										
Finanzielle Vermögenswerte	84,0	10,4	0,1	5,0	0,0	63,5	3,5	0,0	1,5	83,8
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	587,2	0,0	0,0	0,0	0,0	557,5	0,0	0,0	29,7	557,5
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	452,6	0,0	0,0	0,0	0,0	241,0	0,0	0,0	211,6	241,0
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	137,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	137,6	0,0	0,0	137,6
Summe Buchwert je Kategorie		10,5	69,1	6,8	79,2	1.647,4	141,1	96,7		

Finanzverbindlichkeiten zum 31.12.2010	Buchwert	At Amortised	At Fair Value	Hedge	Finance	Non-	Fair Value
	zum 31.12.2010	Cost	through Profit and Loss (Held for Trading)	Accounting	Lease	Financial Instruments	zum 31.12.2010
	in Mio. EUR	in Mio. EUR	in Mio. EUR	in Mio. EUR	in Mio. EUR	in Mio. EUR	in Mio. EUR
Langfristige Verbindlichkeiten							
Finanzverbindlichkeiten	15.916,7	15.166,2	59,1	263,7	406,6	21,1	16.365,2
<i>davon verzinsliche Verbindlichkeiten</i>	15.569,3	15.139,9	0,0	0,0	406,6	22,8	16.018,1
Sonstige Verbindlichkeiten	358,6	158,9	0,0	0,0	0,0	199,7	158,9
<i>davon verzinsliche Verbindlichkeiten</i>	208,7	54,4	0,0	0,0	0,0	154,3	69,1
Kurzfristige Verbindlichkeiten							
Finanzverbindlichkeiten	1.561,0	1.537,9	0,0	0,6	15,5	7,0	1.553,0
<i>davon verzinsliche Verbindlichkeiten</i>	1.315,2	1.293,4	0,0	0,0	15,3	6,5	0,0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	968,4	906,6	0,0	0,0	0,0	61,8	906,6
<i>davon verzinsliche Verbindlichkeiten</i>	0,3	0,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,3
Sonstige Verbindlichkeiten	500,8	316,8	0,0	0,0	0,0	184,0	316,8
<i>davon verzinsliche Verbindlichkeiten</i>	21,0	18,5	0,0	0,0	0,0	2,5	21,0
Summe Buchwert je Kategorie		18.086,4	59,1	264,3	422,1		
<i>davon verzinsliche Verbindlichkeiten</i>		16.506,5	0,0	0,0	421,9		

Finanzielle Vermögenswerte zum 31.12.2009	Buchwert	Available	Available	At Fair Value	Held to	Loans	Cash	Hedge	Non	Fair Value
	zum 31.12.2009	for Sale (at Fair Value)	for Sale (at Cost)	through Profit and Loss (Held for Trading)	Maturity (HtM)	and Receiv- ables		Account- ing	Financial Instru- ments	zum 31.12.2009
	in Mio. EUR	in Mio. EUR	in Mio. EUR	in Mio. EUR	in Mio. EUR	in Mio. EUR	in Mio. EUR	in Mio. EUR	in Mio. EUR	in Mio. EUR
Langfristige Vermögenswerte										
Finanzielle Vermögenswerte	1.004,1	9,6	56,0	1,8	65,9	812,5	0,0	54,2	4,1	1.114,0
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	83,8	0,0	0,0	0,0	0,0	3,5	0,0	0,0	80,3	83,8
Kurzfristige Vermögenswerte										
Finanzielle Vermögenswerte	125,8	13,8	0,1	2,4	0,0	71,4	0,0	37,5	0,6	125,8
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	501,7	5,0	0,0	0,0	0,0	464,4	0,0	0,0	32,3	501,7
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	338,2	0,5	0,0	0,0	0,0	118,0	0,0	0,0	219,7	338,2
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	75,0	4,6	0,0	0,0	0,0	0,0	70,4	0,0	0,0	75,0
Summe Buchwert je Kategorie		33,5	56,1	4,2	65,9	1.469,8	70,4	91,7		

Finanzverbindlichkeiten zum 31.12.2009	Buchwert	At	At Fair Value	At Fair Value	Hedge	Finance	Non-	Fair Value
	zum 31.12.2009 in Mio. EUR	Amortised Cost in Mio. EUR	and Loss (Fair Value- Option) in Mio. EUR	and Loss (Held for Trading) in Mio. EUR	Account- ing in Mio. EUR	Lease in Mio. EUR	Financial Instru- ments in Mio. EUR	zum 31.12.2009 in Mio. EUR
Langfristige Verbindlichkeiten								
Finanzverbindlichkeiten	13.828,0	12.891,3	20,1	193,3	318,8	401,2	3,3	14.715,9
<i>davon verzinsliche Verbindlichkeiten</i>	13.389,1	12.862,6	20,1	101,9	0,0	401,2	3,3	14.276,9
Sonstige Verbindlichkeiten	279,5	149,6	0,0	0,0	0,0	0,0	129,9	279,5
Kurzfristige Verbindlichkeiten								
Finanzverbindlichkeiten	1.653,7	1.420,2	1,0	161,8	44,5	13,7	12,5	1.649,9
<i>davon verzinsliche Verbindlichkeiten</i>	1.341,3	1.279,5	1,0	35,3	0,0	13,7	11,8	1.336,6
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	935,6	858,4	0,0	0,0	0,7	3,9	72,6	935,6
<i>davon verzinsliche Verbindlichkeiten</i>	1,6	1,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,6
Sonstige Verbindlichkeiten	310,6	31,8	0,0	0,0	0,1	0,3	278,4	310,6
Summe Buchwert je Kategorie		15.351,3	21,1	355,1	364,1	419,1		
<i>davon verzinsliche Verbindlichkeiten</i>		14.143,7	21,1	137,2	0,0	414,9		

Nettofinanzergebnisse nach Bewertungsklassen

Das Nettoergebnis unterteilt nach Bewertungsklassen stellt sich wie folgt dar:

Ergebnis aus der Folgebewertung 31.12.2010	Zinsergebnis	zum Fair Value	Währungsum-	Wert-	Ergebnis aus	Ergebnis	Sonstiges
	in Mio. EUR	in Mio. EUR	rechnung	berichtigung (Impairment)/ Wertaufholung	dem Abgang	aus Beteili- gungen	Ergebnis
	in Mio. EUR	in Mio. EUR	in Mio. EUR	in Mio. EUR	in Mio. EUR	in Mio. EUR	in Mio. EUR
Loans and Receivables (LaR)	55,0	-0,1	51,1	0,1	2,6	0,1	2,5
Held-to-Maturity Investments (HtM)	5,8	0,0	9,5	0,0	0,0	0,0	0,0
Available for Sale Financial Assets (AfS)	0,9	-12,4	0,0	-1,3	2,8	3,5	-3,4
Financial Instruments Held-for-Trading (FAHfT, FLHfT)	0,0	58,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Financial Liabilities Measured at Amortised Cost (FLAC)	-571,9	-0,5	-170,5	0,0	0,0	0,0	-0,6
Hedge Accounting	-33,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	20,4
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	-0,4	0,0	-0,2	0,0	0,0	0,0	0,0

Ergebnis aus der Folgebewertung 31.12.2009	Zinsergebnis in Mio. EUR	zum Fair Value in Mio. EUR	Währungsum- rechnung in Mio. EUR	Wert-	Ergebnis aus dem Abgang in Mio. EUR	Ergebnis aus Beteil- gungen in Mio. EUR	Sonstiges Ergebnis in Mio. EUR
				berichtigung (Impairment)/ Wertaufholung in Mio. EUR			
Loans and Receivables (LaR)	49,3	0,0	-36,4	0,0	0,0	0,2	-4,7
Held-to-Maturity Investments (HtM)	3,5	0,0	7,3	-0,1	0,0	0,0	0,0
Available for Sale Financial Assets (AfS)	0,7	4,3	0,0	-4,2	3,4	1,4	-0,9
Financial Instruments Held-for-Trading (FAHfT, FLHfT)	-0,4	288,3	0,0	-0,3	3,4	0,0	-2,7
Financial Liabilities Measured at Amortised Cost (FLAC)	-523,7	0,0	44,4	0,0	0,0	0,0	-4,8
Hedge Accounting	-22,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	6,9	0,0	0,0	0,0	0,8	0,0	0,0

Die Zinsen aus Finanzinstrumenten werden im Zinsergebnis ausgewiesen. Die übrigen Komponenten des Nettoergebnisses erfasst der ÖBB-Konzern im sonstigen Finanzergebnis.

Das Zinsergebnis aus finanziellen Verbindlichkeiten der Bewertungsklasse Financial Liabilities Measured at Amortised Cost (Aufwendungen in Höhe von netto rd. 571,9 Mio. EUR [Vj: rd. 523,7 Mio. EUR]) enthält im Wesentlichen Zinsaufwendungen aus Anleihen und Krediten. Ferner werden darunter auch Zinserträge aus der Auf- und Abzinsung von Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen subsummiert.

Im Rahmen der Erfassung der Wertänderungen von als available-for-sale klassifizierten finanziellen Vermögenswerten über das sonstige Ergebnis werden am Geschäftsjahresende Bewertungsgewinne in Höhe von rd. 0,9 Mio. EUR (Vj: rd. 0,3 Mio. EUR Bewertungsverluste) im Eigenkapital erfasst. Von den im Eigenkapital erfassten Beträgen wurden im Geschäftsjahr 2010 keine Gewinne (Verluste) (Vj: 0,0 Mio. EUR) in die Gewinn-und-Verlust-Rechnung transferiert. Im Berichtsjahr wurden Wertminderungen von available-for-sale klassifizierten finanziellen Vermögenswerten in Höhe von rd. 1,3 Mio. EUR durchgeführt (Vj: rd. 4,2 Mio. EUR). Erläuterungen zu diesen Finanzinstrumenten werden in Erläuterung 25. gegeben.

29.5. Derivative Finanzinstrumente

In der nachfolgenden Tabelle 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.

	Buchwerte 31.12.2010 in Mio. EUR	Buchwerte 31.12.2009 in Mio. EUR	Buchwerte 31.12.2010 in Mio. EUR	Buchwerte 31.12.2009 in Mio. EUR
	Aktiva		Passiva	
Zinsswaps				
ohne Hedge-Beziehung	1,8	0,3	49,2	43,3
in Verbindung mit Cash-Flow-Hedges	53,8	34,5	90,7	86,6
Cross-Currency-Swaps				
ohne Hedge-Beziehung	5,0	2,8	1,4	10,8
in Verbindung mit Fair-Value-Hedges	0,0	0,0	16,9	45,4
in Verbindung mit Cash-Flow-Hedges	18,5	0,0	130,5	174,3
Stromfutures und Forwards				
in Verbindung mit Fair-Value-Hedges	24,4	57,2	26,2	58,7
Sonstige Derivate				
Derivate ohne Hedge-Beziehung	10,5	0,0	8,5	163,9
Derivate mit Hedge-Beziehung	0,0	0,0	0,0	0,0
Summe	114,0	94,8	323,4	583,0

Darüber hinaus gibt es im Berichtsjahr 2010 sonstige Derivate ohne Hedge-Beziehung mit beizulegenden Zeitwerten in Höhe von rd. -301,0 Mio. EUR. Angaben über die beizulegenden Zeitwerte der CDOs sind in Erläuterung 29.3 ersichtlich.

Fair Value Hierarchie

Die untenstehende Ansicht gibt eine Übersicht, wie die Fair Values ermittelt wurden.

Level 1: Notierte Preise (unangepasst) lassen sich in aktiven Märkten für identische Finanzinstrumente finden.

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 auf beobachtbaren Marktdaten basieren.

31.12.2010	Level 1	Level 2	Level 3	Summe
Handelsbestand	2,4	14,9	0,0	17,3
Derivate unter Hedge Accounting	0,0	96,7	0,0	96,7
Derivative Finanzielle Vermögenswerte	2,4	111,6	0,0	114,0
Handelsbestand	0,0	59,1	0,0	59,1
Derivate unter Hedge Accounting	0,0	264,3	0,0	264,3
Derivative Finanzielle Schulden	0,0	323,4	0,0	323,4
31.12.2009	Level 1	Level 2	Level 3	Summe
Handelsbestand	25,0	12,6	0,0	37,6
Derivate unter Hedge Accounting	0,0	91,6	0,0	91,6
Derivative Finanzielle Vermögenswerte	25,0	104,2	0,0	129,2
Handelsbestand	0,0	376,2	0,0	376,2
Derivate unter Hedge Accounting	0,8	363,3	0,0	364,1
Derivative Finanzielle Schulden	0,8	739,5	0,0	740,3

In der Position Handelsbestand sind neben derivativen Finanzinstrumenten auch Finanzinstrumente der Kategorie Available for Sale (at Fair Value) enthalten.

Bei diesen finanziellen Vermögenswerten und finanziellen Schulden handelt es sich um derivative und finanzielle Vermögenswerte, die entweder mittels Bewertungsmodell und Markinputparameter bewertet werden können oder deren Werte aus notierten Preisen aus aktiven Märkten ablesbar sind und daher alle unter Level 1 oder Level 2 fallen. Die Verbindlichkeiten aus der PCDS/ CDO-Transaktion wurden im Berichtsjahr 2009 ebenfalls gem. Level 2 bewertet. Erläuterungen zu diesen Finanzinstrumenten werden in Erläuterung 29.3. gegeben.

30. Leasingtransaktionen

30.1. Leasinggeber

Zu den Immobilien gibt es rund 27.000 Mietverträge, die überwiegend unbefristet und unter Einhaltung einer Kündigungsfrist von maximal 6 Monaten aufgelöst werden könnten. Es bestehen auch rd. 5.300 externe Mietverträge, die zwischen 2011 und 2059 enden, wobei es sich bei den langfristigen Verträgen um eingeräumte Baurechte an Grund und Boden handelt. Die bedingten Mieterträge beziehen sich ausschließlich auf Mietverträge und sind gegenüber Dritten abgeschlossen. Die in den Sachanlagen und im Posten „Als Finanzinvestitionen gehaltenen Immobilien“ enthaltenen und im Wege des „operativen Leasings“ vermieteten Vermögenswerte weisen zu den Bilanzstichtagen folgende Restbuchwerte auf:

Nettobuchwert der Finanzierungsleasing-Anlagen je Gruppe von Vermögenswerten	31.12.2010 in Mio. EUR	31.12.2009 in Mio. EUR
Grundstücke und Bauten	6,9	4,8
Technische Anlagen und Maschinen	2,9	5,8
Als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien	87,9	54,3
	97,7	64,9

Der ÖBB-Konzern verleast Anlagen, die entweder als operative Leasingverhältnisse oder als Finanzierungsleasing bzw. Cross-Border-Leasing eingestuft werden. Die Verträge haben je nach Leasinggegenstand unterschiedliche marktübliche Laufzeiten.

Zum Bilanzstichtag hatte der ÖBB-Konzern mit den Mietern die folgenden Mindestleasingzahlungen vertraglich vereinbart:

	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
31.12.2010				
Grundstücke und Bauten	169,8	14,6	33,5	121,7
Fahrpark	0,5	0,3	0,2	0,0
31.12.2009				
Grundstücke und Bauten	204,0	18,4	41,3	144,3
Fahrpark	0,9	0,6	0,3	0,0

Bedingte Mietzahlungen wurden in der Berichtsperiode als Ertrag für Grundstücke und Bauten über rd. 0,4 Mio. EUR (Vj: rd. 2,8 Mio. EUR) und für Technische Anlagen und Maschinen, Fahrpark über rd. 0,9 Mio. EUR (Vj: rd. 0,4 Mio. EUR) erfasst. Nähere Angaben zu den Cross-Border-Leasing-Transaktionen sind in Erläuterung 30.3 ersichtlich.

30.2. Leasingnehmer

Finanzierungsleasing

Der ÖBB-Konzern beschaffte bestimmte Teile seiner Sachanlagen im Rahmen von Finanzierungsleasingvereinbarungen. Zum 31.12.2010 orientierte sich der durchschnittliche Effektivzinssatz am 6-Monats-EURIBOR inkl. einem vertraglich vereinbartem Aufschlag. Die Zinssätze werden bei Vertragsabschluss fest vereinbart. Alle Leasingverhältnisse basieren auf schriftlich festgelegten Vertragslaufzeiten. Die Verpflichtungen des ÖBB-Konzerns aus Finanzierungsleasingverhältnissen sind durch einen Eigentumsvorbehalt des Leasinggebers auf die geleasten Vermögenswerte besichert.

Die Nettobuchwerte der Finanzierungsleasing-Anlagen je Gruppe von Vermögenswerten und deren Entwicklung können aus dem Anlagenspiegel (Erläuterung 14) ersehen werden. Zum Bilanzstichtag hatte der ÖBB-Konzern mit den Vermietern die folgenden Mindestleasingzahlungen aus den unkündbaren Leasingverträgen vertraglich vereinbart:

	Mindestleasing- zahlungen in Mio. EUR	Enthaltener Zinsaufwand in Mio. EUR
Für den 31.12.2010		
2011	34,0	18,4
2012 - 2015	387,9	59,1
nach 2015	279,3	80,6
Summe der Mindestleasingzahlungen	701,2	158,1
abzüglich Zinsenanteil	-158,1	
Barwert der Leasingzahlungen	543,1	

Für den 31.12.2009	Mindestleasing- zahlungen in Mio. EUR	Enthaltener Zinsaufwand in Mio. EUR
2010	27,1	16,6
2011- 2014	232,5	65,1
nach 2014	440,5	62,1
Summe der Mindestleasingzahlungen	700,1	143,8
abzüglich Zinsenanteil	143,8	
Barwert der Leasingzahlungen	556,3	

Bedingte Mietzahlungen wurden in Höhe von rd. 1,9 Mio. EUR (Vj: 3,9 Mio. EUR) geleistet.

Operatives Leasing

In den jeweiligen Berichtsperioden wurden Zahlungen aus Mindestleasingzahlungen in der Höhe von rd. 59,8 Mio. EUR (Vj: rd. 62,2 Mio. EUR) als Aufwand erfasst.

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

2010	Bis zu 1 Jahr in Mio. EUR	1-5 Jahre in Mio. EUR	mehr als 5 Jahre in Mio. EUR
Grundstücke und Bauten	20,4	55,8	78,5
Fahrpark	19,3	23,5	0,1
Sonstige Technische Anlagen und Maschinen	3,1	12,3	0,0
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattungen	0,7	1,1	0,0
Immaterielle Vermögenswerte	1,0	4,0	0,0
Gesamt	44,5	96,7	78,6

2009	Bis zu 1 Jahr in Mio. EUR	1-5 Jahre in Mio. EUR	mehr als 5 Jahre in Mio. EUR
Grundstücke und Bauten	24,4	86,0	26,5
Fahrpark	22,5	39,6	0,6
Sonstige Technische Anlagen und Maschinen	0,1	0,1	0,0
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattungen	0,7	1,1	0,0
Gesamt	47,7	126,8	27,1

Künftigen Mindestleasingzahlungen aus unkündbaren Untermietverhältnissen betragen im Jahr 2009 für gemietete Grundstücke und Bauten rd. 1,8 Mio. EUR. Im Jahr 2010 gab es keine wesentlichen künftigen Mindestleasingzahlungen aus unkündbaren Untermietverhältnissen.

30.3. Cross-Border-Leasing-Verträge

Im Zeitraum von Mai 1995 bis Juni 2006 haben die Österreichischen Bundesbahnen (nunmehr ÖBB-Infrastruktur AG) 15 (Vj: 16) Cross-Border-Lease („CBL“)-Transaktionen, die ÖBB-Produktion Gesellschaft mbH und die ÖBB-Personenverkehr AG jeweils eine CBL-Transaktion abgeschlossen, die per 31.12.2010 noch immer Gültigkeit haben. Die CBL-Transaktion, die von der Österreichische Post AG (nunmehr ÖBB-Postbus GmbH) abgeschlossen wurde, ist planmäßig ausgelaufen. Eine gesamte Transaktion und jeweils eine Tranche von zwei weiteren Transaktionen wurden im Laufe des Jahres 2010 aufgelöst.

Im Wesentlichen sind zwei Transaktionstypen zur Anwendung gelangt:

- **Sale and Lease back:**
Dabei tritt der Vertragspartner als Käufer der Anlagen auf und vermietet diese an die jeweiligen Gesellschaften des ÖBB-Konzerns zurück.
- **Lease and Lease back:**
Die jeweiligen Gesellschaften des ÖBB-Konzerns vermieten die in ihrem zivilrechtlichen Eigentum befindlichen Anlagen an den Investor und mieten diese gleichzeitig wieder zurück. Seitens des Investors wurden dabei Mietvorauszahlungen geleistet.

Die von den Österreichischen Bundesbahnen am Beginn der Leasing-Transaktionen vereinnahmten Beträge (Kaufpreis bzw. Mietvorauszahlung) werden in Form von speziell strukturierten Produkten derart veranlagt, dass aus den Veranlagungen (unter Berücksichtigung der erwirtschafteten Zinsen) die künftigen Verpflichtungen bedient werden können. Die CBL-Verträge gewähren den Gesellschaften des ÖBB-Konzerns Optionen zum Rückkauf der Anlagen (Early Buyout Option) zu einem fixen Preis zu bestimmten Terminen. Lediglich für eine CBL-Transaktion mit einem Volumen von rd. 31,5 Mio. EUR über Rollmaterial mit einer Laufzeit bis 2019 gibt es keine Vereinbarung über einen fixen Rückkaufpreis.

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 die jeweiligen Gesellschaften des ÖBB-Konzerns zu leisten.

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

Vorzeitige Auflösung von CBL-Transaktionen

Im Berichtsjahr wurden zwei Tranchen von zwei CBL-Transaktionen (Vj: vier Tranchen aus CBL-Transaktionen) und eine gesamte weitere CBL-Transaktion vorzeitig aufgelöst. Eine dieser Tranchen betrifft rechtlich im Außenverhältnis die ÖBB-Infrastruktur AG, wurde jedoch im Innenverhältnis zur Gänze an die Konzerngesellschaft ÖBB-Personenverkehr AG als Subleasenehmer weiterverrechnet. Die zweite aufgelöste Tranche betrifft sowohl im Außen- als auch im Innenverhältnis die ÖBB-Infrastruktur AG. Die im Geschäftsjahr komplett aufgelöste CBL-Transaktion betrifft zu einem Teil rechtlich im Außenverhältnis die ÖBB-Infrastruktur AG, wurde jedoch im Innenverhältnis zur Gänze an die Konzerngesellschaft ÖBB-Personenverkehr AG als Subleasenehmer weiterverrechnet. Der zweite Teil der aufgelösten CBL-Transaktion betrifft sowohl im Außen- als auch im Innenverhältnis die ÖBB-Rail Equipment GmbH & Co KG, die damit keine CBL-Transaktion mehr hat.

Bilanzielle Behandlung

Allgemeine Grundsätze für sämtliche CBL-Transaktionen:

- Wirtschaftliches Eigentum der Anlagen verbleibt beim ÖBB-Konzern:
Die veräußerten und zurückgeleaste Sachanlagen werden aufgrund des unverändert fortbestehenden wirtschaftlichen Eigentums weiterhin in den Sachanlagen des ÖBB-Konzerns ausgewiesen.
- Ratierliche Auflösung des erzielten Nettobarwertvorteils:
Der am Beginn der Transaktionen vereinnahmte Nettobarwertvorteil wird unter den sonstigen Verbindlichkeiten ausgewiesen und zeitanteilig über die Laufzeit ertragswirksam aufgelöst. Zum 31.12.2010 betrug der noch nicht aufgelöste Nettobarwertvorteil rd. 108,3 Mio. EUR (Vj: rd. 129,7 Mio. EUR). Die Erträge aus der Auflösung des Nettobarwertvorteils im Jahr 2010 in Höhe von rd. 21,4 Mio. EUR (Vj: rd. 27,1 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-Konzerns stehende finanzielle Vermögenswerte (Wertpapiere und Bankeinlagen) ebenso wie dazugehörige Leasingverbindlichkeiten mangels wirtschaftlichen Gehalts nicht die Kriterien eines Vermögenswertes bzw. einer Schuld erfüllen („verknüpfte Transaktionen“) und daher nicht bilanziert werden („off balance“). Im Konzernjahresabschluss ist folglich bei manchen Transaktionen eine (teilweise) Berücksichtigung in der Bilanz („on balance“) erforderlich („nicht verknüpfte Transaktionen“).

Hinsichtlich jener Vertragspartner, die ein Rating von zumindest AA+ aufweisen bzw. für deren Erfüllung subsidiär eine Gewährträgerhaftung der öffentlichen Hand besteht und die Veranlagungen 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 eingestuft Vertragspartnern zum Teil erheblich verschlechtert. Die Vertragsbestimmungen sehen für diesen Fall unter anderem vor, dass die betroffenen Depots bzw. Payment Undertaking Agreements auszutauschen bzw. abzusichern sind. In Hinblick auf das gestiegene Risiko wurden im Berichtsjahr 2009 bislang als „off balance“ klassifizierte Transaktionen mit einem Wert von rd. 103,9 Mio. EUR und zudem ein Tilgungsträger mit einem Wert von umgerechnet rd. 15,8 Mio. EUR in die Bilanz aufgenommen. Im Jahr 2010 gab es keine weiteren Transaktionen, die in die Bilanz aufgenommen werden mussten.

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.

Die gestiegenen Bonitätsrisiken wurden berücksichtigt, indem bei jenen Vertragspartnern, die bei Standard & Poor's ein Rating von unter AA aufweisen und für die keine zusätzlichen Sicherheiten in Form einer Gewährträgerhaftung oder durch Verpfändung von Wertpapieren bester Bonität (AAA) zugunsten des ÖBB-Konzerns bestehen, entsprechende Wertberichtigungen auf die Veranlagungen vorgenommen wurden. Die Höhe der Wertberichtigung wird dabei neben der Berücksichtigung von individuellen Umständen grundsätzlich in Form von Portfoliowertberichtigungen in Abhängigkeit von historischen Ausfallwahrscheinlichkeiten gemessen am Rating der Vertragspartner und der Restlaufzeit der Transaktion ermittelt. Zum 31.12.2010 bestehen insgesamt Wertberichtigungen auf Veranlagungen in Höhe von rd. 36,6 Mio. EUR (Vj: rd. 21,2 Mio. EUR).

Im Dezember 2009 kam es bei dem Rating eines CBL-Tilgungsträgers zu einer Unterschreitung der vertraglich definierten Mindestschwelle. Aus vertraglicher Sicht besteht grundsätzlich für ÖBB-Infrastruktur AG innerhalb einer bestimmten Frist die Verpflichtung zur Bestellung neuer Sicherheiten mit einem wieder angemessenen Rating. Die Verhandlungen über die tatsächliche Vorgehensweise bei diesem sog. Rating Trigger-Event mit dem CBL-Vertragspartner waren per 31.12.2010 abgeschlossen. Die CBL-Vertragspartner verzichteten auf zusätzliche Sicherheiten, womit die per 31.12.2009 gebildete Vorsorge in Höhe von rd. 13,6 Mio. EUR für den Fall des Austausches des Tilgungsträgers im aktuellen Berichtsjahr ertragswirksam aufgelöst werden konnte.

Im Konzernabschluss zum 31.12.2010 betragen die finanziellen Vermögenswerte im Zusammenhang mit nicht verknüpften Leasingtransaktionen rd. 915,9 Mio. EUR (Vj: rd. 904,0 Mio. EUR). Die damit im Zusammenhang stehenden Finanzverbindlichkeiten betragen zum 31.12.2010 rd. 1.077,5 Mio. EUR (Vj: rd. 1.054,6 Mio. EUR).

An Zinserträgen aus finanziellen Vermögenswerten im Zusammenhang mit CBL-Transaktionen fielen im Jahr 2010 rd. 75,6 Mio. EUR (Vj: rd. 59,0 Mio. EUR) an. Diesen Erträgen stehen Zinsaufwendungen in Höhe von rd. 75,6 Mio. EUR (Vj: rd. 65,2 Mio. EUR) gegenüber.

Behandlung von Transaktionen ohne sonstigen wirtschaftlichen Gehalt (verknüpfte Transaktionen)

Gemäß SIC 27 wurden für diese Transaktionen keine Vermögenswerte und Verbindlichkeiten erfasst. Die Depotzahlungen und Wertpapiere, die im Zusammenhang mit den Payment Undertaking Agreements geleistet und erworben wurden und die im Rahmen des Hauptleasingvertrages erhaltenen Vorauszahlungen werden daher in der Bilanz nicht berücksichtigt. Die zivilrechtlichen Verpflichtungen aus den Leasingverhältnissen für den Fall, dass die Bank- bzw. Leasinginstitute ihren gegen Erhalt einer Einmalzahlung für die jeweiligen Gesellschaften des ÖBB-Konzerns übernommenen Zahlungsverpflichtungen gegenüber den Investoren nicht nachkommen, werden als Eventualverbindlichkeiten erfasst. Zum 31.12.2010 betragen die Eventualverbindlichkeiten aus CBL-Transaktionen rd. 1.225,7 Mio. EUR (Vj: rd. 1.303,9 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

Am 13.06.1977 wurde der ÖBB-Infrastruktur Bau 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. Die Konzessionärin übernimmt die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Gütern.

Grundsätzlich wird eine Verlängerung der Konzession angestrebt. Derzeit läuft ein Stellungnahmeverfahren für den Entwurf eines neuen liechtensteinischen Eisenbahngesetzes 2010. Die Beschlussfassung über den Gesetzesentwurf ist wesentliche Voraussetzung für die Entscheidung über den Konzessionsantrag, zumal auch das liechtensteinische Recht nun den freien Netzzugang umzusetzen haben wird. Dies hat wesentliche Bedeutung für den Inhalt und Umfang der Konzession. Es wird erwartet, dass der Fortgang der Verhandlungen über den nahverkehrsgerechten, partiell zweigleisigen Streckenausbau 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, werden die betroffenen Sachanlagen 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 Anordnung eines entschädigungslosen Heimfalles im Entwurf der Eisenbahngesetznovelle rechtlich zumindest überprüfungsbedürftig erscheint.

32. Unternehmenserwerbe

Es gab im Jahr 2010 keine (Vj: eine) Erstkonsolidierungen von Unternehmensanteilen nach Zukäufen, bei denen der Beteiligungsansatz per 31.12.2010 höher als der beizulegende Zeitwert des erworbenen Nettovermögens ist und ein Firmenwert gebildet wurde. Im Vorjahr wurden Firmenwerte über rd. 1,5 Mio. EUR gebildet, nachdem Beteiligungsansätze über rd. 2,4 Mio. EUR beizulegenden Zeitwerten des erworbenen Nettovermögens über rd. 0,9 Mio. EUR gegenüberstanden.

Aufgrund nachträglicher Anschaffungskosten im Berichtsjahr wurden stille Reserven in den immateriellen Vermögenswerten über rd. 0,5 Mio. EUR (Vj: rd. 0,5 Mio. EUR) aktiviert, die über die planmäßige Nutzungsdauer abgeschrieben werden. Unterschiedsbeträge über rd. 1,8 Mio. EUR (Vj: rd. 7,2 Mio. EUR) wurden im sonstigen betrieblichen Aufwand, Unterschiedsbeträge über rd. 1,1 Mio. EUR werden im sonstigen betrieblichen Ertrag ergebniswirksam ausgebucht. Erwerb weiterer Anteile am Tochterunternehmen, an denen bereits die Beherrschung erlangt wurde, wurde in Höhe von rd. 5,1 Mio. EUR eigenkapitalverringern als Eigenkapitaltransaktion mit den Eigentümern bilanziert. Der Geschäftswert blieb dabei unverändert.

33. 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 ÖBB-Konzerns, assoziierte Unternehmen, die Aktionärin der ÖBB-Holding AG (Republik Österreich) sowie deren wesentlichste Tochtergesellschaften und die Mitglieder des Managements in Schlüsselpositionen (Mitglieder des Vorstandes und des Aufsichtsrates der ÖBB-Holding AG).

Mit Gesellschaften, an denen die Republik Österreich direkt oder indirekt Beteiligungen hält (z.B. Österreichische Industrieholding AG, OMV Aktiengesellschaft), die ebenfalls als nahe stehende Unternehmen gemäß IAS 24 einzustufen sind, bestehen Geschäftsbeziehungen innerhalb des Leistungsspektrums des ÖBB-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 und an dieser Stelle nicht mehr gesondert behandelt.

Einkäufe wurden zu Marktpreisen abzüglich handelsüblicher Mengenrabatte sowie sonstiger auf Basis 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	Mitglieder des Aufsichtsrats und nahe stehende Personen sonstiger Organe		Assoziierte Unternehmen	
	2010	2009	2010	2009
Verkauf von Waren/ Dienstleistungen (Anteil an den Gesamterträgen)	18,4	14,2	179,1	174,5
Erwerb von Waren/ Dienstleistungen (Anteil an den Gesamtaufwendungen)	9,8	16,7	93,4	73,4
Forderungen zum 31.12.			68,6	39,8
Schulden zum 31.12.			9,1	112,1
Transaktionen mit der Raiffeisen Bank International AG				
Verbindlichkeiten exkl. Cross Border Leasing per 31.12.	401,2	411,7		
durchschn. Verbindlichkeiten exkl. Cross Border Leasing im Berichtsjahr	368,5	325,2		
Verbindlichkeiten Cross Border Leasing	10,6	12,0		
durchschn. Cross Border Leasing Verbindlichkeiten im Berichtsjahr	10,7	19,5		
Geldmarktveranlagungen und Depots	17,4	18,2		
durchschn. Geldmarktveranlagungen im Berichtsjahr	16,8	40,9		
sonstige Finanztransaktionen	248,8	196,8		
durchschn. Stand an sonstigen Finanztransaktionen	213,2	249,2		

Es gab an nicht vollkonsolidierte verbundene Unternehmen weder Garantien oder Investitionszuschüsse, noch wurden von diesen Garantien oder Investitionszuschüsse angenommen. In beiden Geschäftsjahren wurden keine berichtspflichtigen Transaktionen mit Vorständen gemeldet. An assoziierte Unternehmen wurden Garantien über rd. 39,1 Mio. EUR (Vj: rd. 44,0 Mio. EUR) gegeben. An den ÖBB-Konzern wurden seitens der Republik Österreich Garantien über rd. 58,2 Mio. EUR und seitens der Österreichischen Kontrollbank AG über rd. 6,4 Mio. EUR gegeben.

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

Transaktionen und Leistungsbeziehungen mit der Republik Österreich, Rahmenplan für Infrastruktur-Investitionen und die Haftung der Republik Österreich

Teilkonzerne ÖBB-Personenverkehr und Rail Cargo Austria

Entsprechend dem Bundesbahnstrukturgesetz werden mit der Republik Österreich gemeinwirtschaftliche Leistungsverträge geschlossen, die vor allem die Gewährung von Sozialtarifen im Personenverkehr, die Leistungsbestellung im Schienenpersonennah- und Regionalverkehr, die Abgeltung für Gefahrguttransporte und Abfallstoffe und die Abgeltung für den unbegleiteten kombinierten Verkehr betreffen. Dementsprechend werden von der ÖBB-Personenverkehr AG und der Rail Cargo Austria AG gemeinwirtschaftliche Leistungen erbracht. Die dafür der Republik Österreich verrechneten Leistungen betragen rd. 671,5 Mio. EUR (Vj: rd. 633,5 Mio. EUR). Auf Basis von Verkehrsdienstverträgen werden für die Bundesländer und Gemeinden Leistungen erbracht, für die im Geschäftsjahr rd. 415,8 Mio. EUR (Vj: rd. 376,9 Mio. EUR) verrechnet wurden.

Teilkonzern ÖBB-Infrastruktur

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 Abs. 6 Bundesbahngesetz umfasst sind. Die in dieser Bestimmung vom Bund gesetzlich normierte Zusage findet in den Zuschussverträgen nach § 42 Abs. 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 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 Abs 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 Abs 2 Bundesbahngesetz Zuschüsse zur Instandhaltung, zur Planung und zum Bau von Schieneninfrastruktur.

Über die Zuschüsse gemäß § 42 Abs 1 und 2 BBG sind zwischen der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie in 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. überwacht die Einhaltung der in den zwischen Bund und der ÖBB-Infrastruktur AG sowohl gemäß § 42 Abs 1 und Abs 2 Bundesbahngesetz vereinbarten Zuschussverträge als auch gemäß § 42 Abs 6 vereinbarten Bestimmungen zum Geschäftsplan enthaltenen Ziele und Bestimmungen. Weiters ist die SCHIG mbH mit der Überwachung der Implementierung und Durchführung einer Projektkostenkontrolle unter Berücksichtigung des von der ÖBB-Infrastruktur AG konsequent weiterzuverfolgenden bzw. umzusetzenden Effizienzsteigerungsprogrammes betraut.

Die Fortschreibung des Rahmenplans für die Periode 2011 - 2016 wurde vom Aufsichtsrat der Gesellschaft am 02.12.2010 genehmigt. Darüber hinaus wurde der Rahmenplan 2011 bis 2016 vom Ministerrat am 01.02.2011 einstimmig genehmigt.

Ende März 2011 wurde die im abgelaufenen Geschäftsjahr im Wesentlichen ausverhandelte und inhaltlich akkordierte Zuschussvereinbarung gemäß § 42 Bundesbahngesetz, welche die Zuschüsse ab 2011 regelt, von der Republik Österreich, vertreten durch das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen, und der ÖBB Infrastruktur AG und der ÖBB Holding AG formal gefertigt.

Finanzierung der Infrastruktur

Der Zuschussvertrag gemäß § 42 Abs. 2 Bundesbahngesetz beruht auf dem gemäß § 42 Abs. 6 Bundesbahngesetz von der ÖBB-Infrastruktur AG zu erstellenden Geschäftsplan. Ein Bestandteil des Geschäftsplanes ist der von der ÖBB-Infrastruktur AG gemäß § 42 Abs. 7 Bundesbahngesetz zu erstellende sechsjährige Rahmenplan, der jahresweise die Mittel für die Instandhaltung (insbesondere Instandsetzung und Reininvestition) 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 Vereinbarung zum Rahmenplan 2009 - 2014 beträgt der durch den Bund zu übernehmende Anteil für Erweiterungsinvestitionen und Reininvestitionen (mit Ausnahme des Brennerbasistunnels) bis zum Jahr 2013 jeweils 70% und ab dem Jahr 2014 75% der jährlichen Investitionsausgaben, für welche unter Berücksichtigung der durchschnittlichen Nutzungsdauer Zuschüsse in Form einer auf 30 Jahre umgelegten Annuität geleistet werden, wobei als Zinssatz der jeweils aktuelle Satz für Langfristfinanzierungen der ÖBB-Infrastruktur AG herangezogen wird.

Der durch den Bund zu übernehmende Anteil für Erweiterungsinvestitionen (ohne Brennerbasistunnel) und Reininvestitionen wird laufend überprüft und gegebenenfalls für die zukünftigen Zuschüsse an die aktuellen Erfordernisse angepasst. Für im Rahmenplan zu berücksichtigende Zahlungen an Dritte im Zuge der Übertragung von Eisenbahnanlagen an Dritte erfolgt eine einzelfallbezogene gesonderte Vereinbarung über die notwendigen Zuschüsse des Bundes.

Für den Bau des Brennerbasistunnels übernimmt der Bund 100% der jährlichen Investitionsausgaben, für welche Zuschüsse in Form einer auf 50 Jahre umgelegten Annuität geleistet werden, wobei als Zinssatz der jeweils aktuelle Satz für Langfristfinanzierungen der ÖBB-Infrastruktur AG herangezogen wird.

Für Inspektion/ Wartung, Entstörung und Instandsetzung der von der ÖBB-Infrastruktur AG zu betreibenden Schieneninfrastruktur leistet der Bund ebenfalls einen Zuschuss. Die Höhe des Zuschusses wird unter Berücksichtigung der Liquiditätserfordernisse auf Basis des Geschäftsplanes der ÖBB-Infrastruktur AG, der vorgegebenen Begrenzung des Gesamtzuschusses gem. § 42 Bundesbahngesetz und der Zielvorgaben (Performance- bzw. Outputziele) laut Zuschussvertrag gem. § 42 Abs. 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.

Die Fortschreibung des Rahmenplans für die Periode 2011 - 2016 wurde vom Aufsichtsrat der Gesellschaft am 02.12.2010 genehmigt. Darüber hinaus wurde der Rahmenplan 2011 bis 2016 vom Ministerrat am 01.02.2011 einstimmig genehmigt. Ende März 2011 wurde die im abgelaufenen Geschäftsjahr im Wesentlichen ausverhandelte und inhaltlich akkordierte Zuschussvereinbarung gemäß §42 Bundesbahngesetz, welche die Zuschüsse ab 2011 regelt, von der Republik Österreich, vertreten durch das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen, und der ÖBB Infrastruktur AG und der ÖBB Holding AG formal gefertigt.

Im Jahr 2010 wurde auf Basis der gültigen Rahmenplanvereinbarung 2009 bis 2014 ein Zuschuss in Höhe von rd. 308,0 Mio. EUR (Vj: rd. 222,0 Mio. EUR) für Erweiterungs- und Reinvestitionen (mit Ausnahme des Brennerbasistunnels) gewährt; für Inspektion, Wartung und Entstörung wurden rd. 343,8 Mio. EUR (Vj: 324,9 Mio. EUR) gewährt.

Für Errichtungskosten des Brennerbasistunnels hat die ÖBB-Infrastruktur AG Kostenbeiträge in Höhe von rd. 10,3 Mio. EUR (Vj: rd. 0,0) geleistet, die der Gesellschaft vom Bund in selber Höhe refundiert wurden.

Betrieb der Infrastruktur und Lehrlingskosten

Gemäß § 42 Abs 1 BBG 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.

Grundlage des Vertrags über den Zuschuss gemäß § 42 Abs 1 BBG ist insbesondere der von der ÖBB-Infrastruktur AG auf 6 Jahre zu erstellende Geschäftsplan gemäß § 42 Abs 6 Bundesbahngesetz mit einer genauen Beschreibung der zur Erfüllung ihrer Aufgaben erforderlichen Maßnahmen zur bedarfsgerechten und sicheren Bereitstellung der Schieneninfrastruktur einschließlich der Zeit- und Kostenplänen sowie der Rationalisierungspläne und einer Vorschau der Benützung- und anderen Entgelte. Der Geschäftsplan gemäß § 42 Abs 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 mbH 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 BBG 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 Abs 6 BBG 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 Abs 6 Bundesbahngesetz durch die ÖBB-Infrastruktur AG nicht mehr betrieben wird.

Der gesamte gemäß § 42 Bundesbahngesetz im Jahr 2010 gewährte Zuschuss beträgt daher rd. 1.362,0 Mio EUR (Vj: rd. 1.251,6 Mio. EUR), wovon der Zuschuss für Erweiterungs- und Reinvestitionsinvestitionen in Höhe von rd. 308,0 Mio. EUR (Vj: rd. 222,0 Mio. EUR) unter den sonstigen betrieblichen Erträgen und der Zuschuss für die Betriebsführung und Instandhaltung in Höhe von rd. 1.054,0 Mio. EUR (Vj: rd. 1.029,6 Mio. EUR) unter den Umsatzerlösen ausgewiesen wird.

Darüber hinaus gab es weitere Zuwendungen (idR Kostenbeträge zu Investitionsmaßnahmen) seitens der österreichischen Landesregierungen bzw. Gemeinden in Höhe von rd. 68,1 Mio. EUR (Vj: rd. 56,3 Mio. EUR), wobei daraus zum Bilanzstichtag noch offene Forderungen in Höhe von rd. 11,9 Mio. EUR (Vj: rd. 7,1 Mio. EUR) bestehen. Des Weiteren wurde eine Förderung der EU in Höhe von rd. 53,7 Mio. EUR ausbezahlt.

Bezüge der Mitglieder des Vorstands

Der Vorstand der ÖBB-Holding AG besteht zum Bilanzstichtag aus drei Mitgliedern. Die Vorstandsbezüge in der ÖBB-Holding AG beliefen sich 2010 für die ehemaligen und aktuellen Vorstandsmitglieder auf rd. 2,1 Mio. EUR (Vj: rd. 1,2 Mio. EUR), wobei davon rd. 0,8 Mio. EUR auf ehemalige Vorstandsmitglieder entfallen. Darin enthalten sind Ansprüche aus Vorperioden von rd. 0,4 Mio. EUR. Darüber hinaus fielen im Berichtsjahr Aufwendungen für vertragliche Abfertigungen in Höhe von rd. 0,4 Mio. EUR (Vj: rd. 0,1 Mio. EUR) an. Urlaubsrückstellungen wurden über rd. 0,1 Mio. EUR gebildet. Die Abfertigungsrückstellung wurde um rd. 0,3 Mio. EUR reduziert.

Für die Mitglieder des Vorstandes und leitende Angestellte des ÖBB-Konzerns wurden in der Berichtsperiode Aufwendungen für Abfertigungen und Pensionen in folgender Höhe geleistet:

Gesamtkonzern in TEUR	2010	2010	2009	2009
	Abfertigungen	Pensionen	Abfertigungen	Pensionen
Vorstände (Gesamtkonzern)	-448	104	285	65
Leitende Angestellte	-364	204	63	113

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 Dienstverträgen der Topführungskräfte (Vorstände der Mutterunternehmen und Geschäftsführer von Gesellschaften in ähnlichen Ebenen) wurde eine leistungsorientierte Komponente festgehalten, wodurch sich der Erfolg des Unternehmens maßgeblich auf die Entlohnung niederschlägt. Generell 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 Vorstände der ÖBB-Holding AG nehmen an einem außerbetrieblichen Pensionskassenmodell teil, dieses ist beitragsorientiert, außer es handelt sich bei den Vorständen um Mitarbeiter, die in einem für die Zeit der Vorstandstätigkeit karezierten definitiven ÖBB-Dienstverhältnis nach den allgemeinen Vertragsbedingungen für Dienstverhältnisse bei den österreichischen Bundesbahnen (AVB) stehen. Eine Pensionszusage seitens des Unternehmens gibt es nicht. Die Anwartschaften und Ansprüche des Vorstandes im Falle der Beendigung der Funktion bzw. des Anstellungsverhältnisses richten sich nach den entsprechenden Bestimmungen des Stellenbesetzungsgesetzes. Darüber hinaus gehende Ansprüche sind nicht gegeben.

Bezüge der Mitglieder des Aufsichtsrats

Gemäß der Geschäftsordnung für den Aufsichtsrat der ÖBB-Holding AG und dem Beschluss der ordentlichen Hauptversammlung hat der ÖBB-Konzern den Kapitalvertretern 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 Aufsichtsrats, 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-Holding AG erhält die eineinhalbfache Basisvergütung. Für die Tätigkeit in einem weiteren Aufsichtsrat im ÖBB-Konzern erhält das Mitglied weitere 50% der oben angeführten Werte. Bei Kumulation von mehreren Funktionen kann eine Höchstgrenze von 27 TEUR (zuzüglich Sitzungsgeldern) nicht überschritten werden. Mitglieder des Aufsichtsrates, die DienstnehmerInnen im ÖBB-Konzern sind, erhalten keine Aufsichtsratsvergütungen.

Die Bezüge der Kapitalvertreter des Aufsichtsrates für ihre Tätigkeit in der ÖBB-Holding AG betragen rd. 145 TEUR (Vj: rd. 177 TEUR). Die Bezüge der weiteren Aufsichtsratsmitglieder bei den Konzerngesellschaften betragen rd. 62 TEUR (Vj: rd. 126 TEUR).

34. Segmentberichterstattung

Ein Geschäftssegment ist ein Bereich eines Unternehmens, das Geschäftstätigkeiten betreibt, mit denen Erträge erwirtschaftet werden und 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.

Geschäftsbereiche

Für die Segmentberichterstattung nach Geschäftsbereichen wird die Struktur der ÖBB-Teilkonzerne gemäß der Managementstruktur herangezogen. Daneben gibt es noch den Bereich Sonstiges, in dem die direkten Tochterunternehmen der ÖBB-Holding AG dargestellt werden. Diese Bereiche bilden die Grundlage für die Segmentberichterstattung nach Geschäftsbereichen

Folgende Segmente (=Teilkonzerne) werden im ÖBB-Konzern geführt:

ÖBB-Personenverkehr

In diesem Teilkonzern werden alle Aktivitäten des Bereiches Transport- und Serviceleistungen im Personenverkehr zusammengefasst. Die Geschäftsfelder betreffen den Schienenfern-, den Schienennah- und den Busverkehr, sowie die Reisebürotätigkeiten der Rail Tours Touristik GmbH und bis 31.12.2009 die Erbringung von Traktionsleistungen (ÖBB-Produktion Gesellschaft mbH).

Rail Cargo Austria

Die Rail Cargo Austria AG wickelt das klassische Bahn-Cargo-Geschäft ab. Ein wesentlicher Teil des Teilkonzerns ist die Express-Interfracht Internationale Spedition GmbH Gruppe, die mit ihren in nahezu allen Ländern des mittel-, ost- und südosteuropäischen Raums vertretenen Tochtergesellschaften als nationaler und internationaler Logistik- und Speditionsdienstleistungskonzern tätig ist. In der Express-Interfracht Internationale Spedition GmbH gibt es, ergänzend zur Rail Cargo Austria AG, im Bereich der Komplettladungsverkehre für nahezu jedes Transportgut aus unterschiedlichen Branchen (Agrar, Chemie, Holz, Montan, Papier, Entsorgung) ein darauf spezialisiertes Unternehmen. Daneben gibt es in der Express-Interfracht Internationale Spedition GmbH eigene Unternehmen im Bereich der intermodalen Transporte, sowohl für den unbegleiteten kombinierten Verkehr als auch im Bereich der Rollenden Landstraße und schließlich auch eigene Unternehmen im Bereich der Lager- und Kontraktlogistik (Stückgutverkehre und Nahrungsmittellogistik). Die ÖBB-Technische Services-GmbH ist für die Erbringung von technischen Serviceleistungen verantwortlich.

ÖBB-Infrastruktur

Die Aufgaben des Teilkonzerns ÖBB-Infrastruktur sind

- neben den bisherigen Aufgaben Planung und Bau von Schieneninfrastruktur einschließlich Hochleistungsstrecken, Planung und Bau von damit im Zusammenhang stehenden Projekten sowie Zurverfügungstellung von Schieneninfrastruktur samt Anlagen und Einrichtungen
- auch die Aufgaben der vormaligen ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG, wie: Zurverfügungstellung, Betrieb und Erhaltung von bedarfsgerechter und sicherer Schieneninfrastruktur (Wartung, Inspektion, Instandsetzung, Betriebsplanung und Verschub).

Holding/ Sonstige Tätigkeiten

In diesem Segment werden die zahlreichen Leitungs-, Finanzierungs- und Servicefunktionen der ÖBB-Holding AG, ihrer übrigen Beteiligungen (z.B. ÖBB-Shared Service Center Gesellschaft mbH, ÖBB-Finanzierungsservice GmbH, ÖBB-Werbecenter GmbH) und die ÖBB-Produktion GmbH (Erbringung von Traktionsleistungen) zusammengefasst.

Die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden der Segmentberichterstattung entsprechen den IFRS-Regelungen, die für die Erstellung des Konzernabschlusses angewandt werden. Als Performance Measure kommt das Betriebsergebnis zur Anwendung. Zinserträge und Zinsaufwendungen werden zugeordnet.

Die Rechnungslegungsgrundlagen für Transaktionen zwischen den berichtspflichtigen Segmenten sind für alle einheitlich und entsprechen der Erläuterung 3.

Investitionsausgaben

Die Investitionsausgaben werden vor Abzug eventuell gewährter Kostenbeiträge dargestellt.

	Personen- verkehr 2010 in Mio. EUR	Rail Cargo Austria 2010 in Mio. EUR	Infra- struktur 2010 in Mio. EUR	Sonstige unkonsolidiert 2010 in Mio. EUR	Überleitung 2010 in Mio. EUR	Summe 2010 in Mio. EUR
2010						
Gesamterträge						
Gesamterträge unkonsolidiert	1.786,7	3.288,5	3.223,5	1.050,8	0,0	9.349,5
<i>davon Umsatzerlöse</i>	1.754,8	3.167,8	2.497,1	998,6	0,0	8.418,3
<i>davon andere Erträge</i>	31,9	120,7	726,4	52,2	0,0	931,2
Ertragseliminierung im Segment	-39,4	-793,3	-332,9	0,0	-2.102,1	-3.267,7
<i>davon Umsatzerlöse</i>	-35,3	-755,0	-342,2	0,0	-2.149,7	-3.282,2
<i>davon andere Erträge</i>	-4,1	-38,3	9,3	0,0	47,6	14,5
Segmentgesamterträge	1.747,3	2.495,2	2.890,6	1.050,8	-2.102,1	6.081,8
<i>davon Umsatzerlöse</i>	1.719,5	2.412,8	2.154,9	998,6	-2.149,7	5.136,1
<i>davon andere Erträge</i>	27,8	82,4	735,7	52,2	47,6	945,7
Ertragseliminierung zwischen den Segmenten	-25,2	-334,0	-773,9	-969,0	2.102,1	0,0
<i>davon Umsatzerlöse</i>	-23,8	-376,5	-790,3	-959,1	2.149,7	0,0
<i>davon andere Erträge</i>	-1,4	42,5	16,4	-9,9	-47,6	0,0
Gesamterträge gegenüber Dritten	1.722,1	2.161,2	2.116,7	81,8	0,0	6.081,8
<i>davon Umsatzerlöse</i>	1.695,7	2.036,3	1.364,6	39,5	0,0	5.136,1
<i>davon andere Erträge</i>	26,4	124,9	752,1	42,3	0,0	945,7
Aufwand für Material und bezogene Leistungen	-1.069,0	-1.861,1	-584,1	-381,0	1.826,6	-2.068,6
Personalaufwand	-384,0	-463,7	-1.093,6	-471,7	2,9	-2.410,1
Abschreibungen	-78,7	-25,1	-452,7	-88,1	-0,5	-645,1
Wertminderungen	0,0	-195,2	0,0	0,0	0,0	-195,2
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-182,5	-229,5	-263,7	-125,2	292,9	-508,0
Betriebsergebnis (EBIT)	33,1	-279,4	496,5	-15,2	19,8	254,8
Ergebnis aus assoziierten Unternehmen	-6,8	-43,2	0,9	0,0	54,2	5,1
Zinserträge	32,8	12,1	155,4	76,7	-131,0	146,0
Zinsaufwendungen	-66,4	-40,3	-637,8	-78,8	128,0	-695,3
Übriges Finanzergebnis	-5,7	-2,4	-4,1	-22,2	-6,1	-40,5
Ergebnis vor Ertragsteuern (EBT)	-13,0	-353,2	10,9	-39,5	64,9	-329,9
Ertragsteuern	-5,7	-3,7	5,4	3,9	-8,2	-8,3

Die Vorjahreswerte sind aufgrund der ÖBB-Produktion GmbH, die im Jahr 2009 dem Segment Personenverkehr zugeordnet war, und im Jahr 2010 dem Bereich „Sonstige“ zugeordnet wurde, nur eingeschränkt vergleichbar.

	Personen- verkehr 31.12.2010 in Mio. EUR	Rail Cargo Austria 31.12.2010 in Mio. EUR	Infra- struktur 31.12.2010 in Mio. EUR	Sonstige unkonsolidiert 31.12.2010 in Mio. EUR	Überleitung 31.12.2010 in Mio. EUR	Summe 31.12.2010 in Mio. EUR
31.12.2010						
Vermögen	2.971,7	2.274,0	17.756,3	6.532,3	-8.050,3	21.484,0
Anteile an assoziierten Unternehmen	343,2	236,4	43,7	0,3	-556,7	66,9
Schulden						
Schulden unkonsolidiert	2.557,0	2.515,6	16.751,1	2.733,5	0,0	24.557,2
Schuldeneliminierung im Segment	-15,2	-210,0	-127,6	0,0	-4.059,2	-4.412,0
Segmentenschulden	2.541,8	2.305,6	16.623,5	2.733,5	-4.059,2	20.145,2
Schuldeneliminierung zwischen Segmenten	-733,4	-542,9	-885,6	-2.036,5	4.059,2	-139,2
Schulden gegenüber Dritten	1.808,4	1.762,7	15.737,9	697,0	0,0	20.006,0
	Personen- verkehr 2010 in Mio. EUR	Rail Cargo Austria 2010 in Mio. EUR	Infra- struktur 2010 in Mio. EUR	Sonstige unkonsolidiert 2010 in Mio. EUR	Überleitung 2010 in Mio. EUR	Summe 2010 in Mio. EUR
2010						
Andere Informationen						
Investitionsausgaben	156,0	204,9	2.287,0	17,3	33,3	2.698,5

	Personen- verkehr 2009 in Mio. EUR	Rail Cargo Austria 2009 in Mio. EUR	Infra- struktur 2009 in Mio. EUR	Sonstige unkonsolidiert 2009 in Mio. EUR	Überleitung 2009 in Mio. EUR	Summe 2009 in Mio. EUR
2009						
Gesamterträge						
Gesamterträge unkonsolidiert	2.575,7	2.943,2	2.886,1	242,2	0,0	8.647,2
<i>davon Umsatzerlöse</i>	2.502,4	2.838,2	2.216,6	207,1	0,0	7.764,3
<i>davon andere Erträge</i>	73,3	105,0	669,5	35,1	0,0	882,9
Ertragseliminierung im Segment	-435,3	-621,8	-161,9	0,0	-1.680,6	-2.899,6
<i>davon Umsatzerlöse</i>	-433,5	-628,2	-141,9	0,0	-1.732,8	-2.936,4
<i>davon andere Erträge</i>	-1,8	6,4	-20,0	0,0	52,2	36,8
Segmentgesamterträge	2.140,4	2.321,4	2.724,2	242,2	-1.680,6	5.747,6
<i>davon Umsatzerlöse</i>	2.068,9	2.210,0	2.074,7	207,1	-1.732,8	4.827,9
<i>davon andere Erträge</i>	71,5	111,4	649,5	35,1	52,2	919,7
Ertragseliminierung zwischen den Segmenten	-410,7	-313,5	-745,8	210,5	1.259,5	0,0
<i>davon Umsatzerlöse</i>	-408,7	-350,3	-786,7	187,2	1.358,4	-0,1
<i>davon andere Erträge</i>	-2,0	36,8	40,9	23,3	-98,9	0,1
Gesamterträge gegenüber Dritten	1.729,7	2.007,9	1.978,4	31,7	-0,1	5.747,6
<i>davon Umsatzerlöse</i>	1.660,2	1.859,7	1.288,0	19,9	0,0	4.827,8
<i>davon andere Erträge</i>	69,5	148,2	690,4	11,8	-0,1	919,8
Aufwand für Material und bezogene Leistungen	-978,9	-1.684,5	-565,2	-10,0	1.332,7	-1.905,9
Personalaufwand	-753,0	-431,6	-1.023,6	-120,4	0,0	-2.328,6
Abschreibungen	-99,2	-63,7	-404,2	-7,8	1,6	-573,3
Wertminderungen	0,0	-5,2	0,0	0,0	0,0	-5,2
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-245,3	-238,2	-373,5	-107,6	343,6	-621,0
Betriebsergebnis (EBIT)	64,0	-101,8	357,7	-3,6	-2,7	313,6
Ergebnis aus assoziierten Unternehmen	2,2	-4,9	0,8	0,0	8,0	6,1
Zinserträge	86,6	15,5	155,9	59,2	-143,8	173,4
Zinsaufwendungen	-113,0	-38,0	-587,0	-53,8	143,6	-648,2
Übriges Finanzergebnis	127,2	51,7	95,5	21,4	-19,9	275,9
Ergebnis vor Ertragsteuern (EBT)	167,0	-77,5	22,9	23,2	-14,8	120,8
Ertragsteuern	0,8	-9,7	-7,7	-1,3	13,0	-4,9

	Personen- verkehr	Rail Cargo Austria	Infra- struktur	Sonstige unkonsolidiert	Überleitung	Summe
	31.12.2009	31.12.2009	31.12.2009	31.12.2009	31.12.2009	31.12.2009
31.12.2009	in Mio. EUR	in Mio. EUR	in Mio. EUR	in Mio. EUR	in Mio. EUR	in Mio. EUR
Vermögen	2.894,7	2.187,7	15.901,7	4.880,8	-6.213,2	19.651,7
Anteile an assoziierten Unternehmen	359,8	282,5	43,6	0,3	-621,6	64,6
Schulden						
Schulden unkonsolidiert	3.580,4	2.046,4	15.954,8	1.572,8	367,1	23.521,5
Schuldeneliminierung im Segment	-1.192,5	-224,3	-1.149,6	0,0	-3.127,0	-5.693,4
Segmentenschulden	2.387,9	1.822,1	14.805,2	1.572,8	-2.759,9	17.828,1
Schuldeneliminierung zwischen den Segmenten	-554,3	-428,0	-1.032,7	-1.391,3	3.406,3	0,0
Schulden gegenüber Dritten	1.833,6	1.394,1	13.772,5	181,5	646,4	17.828,1

	Personen- verkehr	Rail Cargo Austria	Infra- struktur	Sonstige unkonsolidiert	Überleitung	Summe
	2009	2009	2009	2009	2009	2009
2009	in Mio. EUR	in Mio. EUR	in Mio. EUR	in Mio. EUR	in Mio. EUR	in Mio. EUR
Andere Informationen						
Investitionsausgaben	240,5	231,3	2.244,4	7,7	-25,0	2.698,9

Die Vorjahreswerte sind aufgrund der ÖBB-Produktion GmbH, die im Jahr 2009 dem Segment Personenverkehr zugeordnet war, und im Jahr 2010 dem Bereich „Sonstige“ zugeordnet wurde, nur eingeschränkt vergleichbar. Die ÖBB-Produktion GmbH wurde in den Segmenten Personenverkehr und Rail Cargo Austria als Gemeinschaftsunternehmen eingestuft und unter den Anteilen an assoziierten Unternehmen ausgewiesen.

Informationen auf Unternehmensebene

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

	Personen- verkehr	Rail Cargo Austria	Infra- struktur	Sonstige/ Überleitung	Gesamt 2010
	in Mio. EUR	in Mio. EUR	in Mio. EUR	in Mio. EUR	in Mio. EUR
Gesamterträge					
Inland	1.053,7	1.927,5	1.367,5	976,2	5.324,9
Ausland	133,4	1.136,6	75,6	22,3	1.367,9
<i>davon Deutschland</i>	53,7	266,2	42,0	2,9	374,8
<i>davon Schweiz</i>	5,2	56,4	26,1	0,2	97,9
<i>davon Italien</i>	4,9	92,5	0,0	10	98,4
<i>übrige Märkte</i>	59,6	721,5	7,5	8,2	796,8
Summe	1.187,1	3.064,1	1.443,1	998,5	6.692,8
Erträge aus gemeinwirtschaftlichen Leistungsaufträgen	567,8	103,7	0,0	0,0	671,5
Beitrag des Bundes gem. § 42 BBG	0,0	0,0	1.054,0	0,0	1.054,0
abzüglich Innenumsatz	-35,4	-755,1	-342,2	-2.149,5	-3.282,2
Segmentumsatz	1.719,5	2.412,7	2.154,9	-1.151,0	5.136,1
Sonstige betriebliche Erträge inkl. andere aktivierte Eigenleistungen	27,8	82,5	735,7	99,7	945,7
Segmentgesamterträge	1.747,3	2.495,2	2.890,6	-1.051,3	6.081,8

	Personen- verkehr in Mio. EUR	Rail Cargo Austria in Mio. EUR	Infra- struktur in Mio. EUR	Sonstige/ Überleitung in Mio. EUR	Gesamt 2009 in Mio. EUR
Gesamterträge					
Inland	1.812,6	1.702,2	1.136,6	207,0	4.858,4
Ausland	157,8	1.034,5	50,4	0,0	1.242,7
<i>davon Deutschland</i>	56,5	239,9	26,5	0,0	322,9
<i>davon Schweiz</i>	25,6	52,2	16,4	0	94,2
<i>davon Italien</i>	9,9	56,7	0,0	0,0	66,6
<i>übrige Märkte</i>	65,8	685,7	7,5	0,0	759,0
Summe	1.970,4	2.736,7	1.187,0	207,0	6.101,1
Erträge aus gemeinwirtschaftlichen Leistungsaufträgen	532,0	101,5	0,0	0,0	633,5
Beitrag des Bundes gem. § 42 BBG	0,0	0,0	1.029,6	0,0	1.029,6
abzüglich Innenumsatz	-433,5	-628,1	-141,9	-1.732,9	-2.936,4
Segmentumsatz	2.068,9	2.210,1	2.074,7	-1.525,9	4.827,8
Sonstige betriebliche Erträge inkl. andere aktivierte Eigenleistungen	71,5	111,3	649,5	87,5	919,8
Segmentgesamterträge	2.140,4	2.321,4	2.724,2	-1.438,4	5.747,6

In der folgenden Tabelle werden die Buchwerte der Segmentvermögenswerte und die Zugänge zu den Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten, gegliedert nach geographischen Gebieten, in denen sich die Vermögenswerte befinden, aufgeführt. Das Segmentvermögen umfasst die Sachanlagen, Immaterielle Vermögenswerte und als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien.

	Buchwert der Segmentvermögenswerte		Zugänge zu Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	
	31.12.2010	31.12.2009	31.12.2010	31.12.2009
	in Mio. EUR	in Mio. EUR	in Mio. EUR	in Mio. EUR
Segment ÖBB-Personenverkehr				
Inland	1.830,3	1.775,1	154,9	236,9
Ausland	8,8	9,4	1,1	3,6
<i>davon Osteuropa</i>	8,8	9,4	1,1	3,6
Gesamt	1.839,1	1.784,5	156,0	240,5
Segment Rail Cargo Austria				
Inland	565,8	526,5	167,9	173,6
Ausland	416,0	523,8	37,0	57,7
<i>davon Deutschland</i>	0,0	0,0	0,0	0,0
<i>davon Italien</i>	12,5	14,5	0,5	0,5
<i>davon Osteuropa</i>	398,2	499,8	36,2	57,2
<i>Übriges Europa</i>	5,1	9,2	0,2	0,0
<i>Rest</i>	0,2	0,3	0,1	0,0
Gesamt	981,8	1.050,3	204,9	231,3
Segment ÖBB-Infrastruktur	15.164,4	13.570,4	2.287,0	2.244,4
Inland	15.164,4	13.570,4	2.287,0	2.244,4
Segment Holding und sonstige Gesellschaften	893,9	954,4	50,6	55,2
Inland	893,9	954,4	50,6	55,2
Zwischensumme Segmente	18.879,2	17.359,6	2.698,5	2.771,4
abzüglich Konsolidierung	-30,0	-73,2	0,0	-14,4
Gemäß Konzernabschluss	18.849,2	17.286,4	2.698,5	2.757,0
<i>davon Inland</i>	<i>18.424,4</i>	<i>16.753,2</i>	<i>38,1</i>	<i>2.695,7</i>
<i>davon Ausland</i>	<i>424,8</i>	<i>533,2</i>	<i>2.660,4</i>	<i>61,3</i>

35. Erläuterungen zur Geldflussrechnung

Die Geldflussrechnung zeigt, wie sich die Zahlungsmittel des ÖBB-Konzerns im Laufe des Berichtsjahres durch Mittelzu- und -abflüsse verändert haben. Innerhalb der Geldflussrechnung wird zwischen Zahlungsströmen aus der Geschäftstätigkeit, der Investitionstätigkeit und der Finanzierungstätigkeit unterschieden. Die Darstellung der operativen Teile der Geldflussrechnung erfolgt nach der indirekten Methode. Die in der Geldflussrechnung ausgewiesene Liquidität umfasst Kassenbestand, Schecks und Guthaben bei Kreditinstituten.

Der Fonds der liquiden Mittel setzt sich neben Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten auch aus kurzfristigen Verbindlichkeiten (Ausweis unter den kurzfristigen Verbindlichkeiten) über rd. 19,1 Mio. EUR (Vj: rd. 55,1 Mio. EUR) zusammen.

Die wesentlichen Non-Cash-Transaktionen betreffen im Berichtsjahr hauptsächlich Finanzierungsleasing-Transaktionen über Sachanlagen sowie weiters auch die bilanzielle Erfassung von Veranlagungen und Verpflichtungen aus CBL-Transaktionen.

Hinsichtlich der Einzahlungen und Auszahlungen aus bzw. für den Erwerb von konsolidierten Unternehmen wird auf Erläuterung 36 und die dortigen Klammerausdrücke verwiesen.

36. Tochterunternehmen

Angaben über die zum 31.12.2010 bestehenden Tochterunternehmen, assoziierten Unternehmen, Beteiligungen sowie sonstigen Anteile des ÖBB-Konzerns

Im Berichtsjahr gab es folgende Veränderungen: Die HBF Eins Holding GmbH wurde mitsamt ihren vier Tochterunternehmen verkauft. In den Teilkonzern ÖBB-Infrastruktur wurde die ÖBB-Dienstleistungs Gesellschaft mbH eingebracht. Auf die ÖBB-IKT Gesellschaft wurde die Scope Consulting Unternehmensberatung GmbH verschmolzen. Die ÖBB-IKT Gesellschaft mbH wurde anschließend in die ÖBB-Dienstleistungs Gesellschaft mbH eingebracht, und die Firma der Gesellschaft wurde auf ÖBB-IKT Gesellschaft mbH geändert. Darüber hinaus wurde der Teilbetrieb SAP-CCC von der ÖBB-Holding AG in den Teilbetrieb der ÖBB-Infrastruktur AG eingegliedert.

Im Berichtsjahr wurden alle Anteile an der Gesellschaft TMF Transports Terrestres Maritimes et Fluviaux SA, F-92817 Puteaux Cedex verkauft. Die Eurocargo Shipping Spółka z.o.o wurde auf die ECS EUROCARGO SPÓLKA z o.o verschmolzen. Weiters wurde die RAABERSPED d.o.o. mit der TRANSEUROPA d.o.o verschmolzen und in EXPRESS-INTERFRACHT CROATIA d.o.o. umbenannt. Die Geschäftsanteile der Terminal Graz Süd GmbH wurden per Juni 2010 abgetreten.

Zukäufe und Neugründungen sind durch Klammerausdrücke und Veränderungen von Konsolidierungsarten durch Fußnoten im Beteiligungsspiegel angemerkt.

An folgenden Unternehmen hielt die ÖBB-Holding AG zum Bilanzstichtag direkt oder indirekt über andere verbundene Unternehmen Beteiligungen (ohne Beteiligungen an kurzfristigen Arbeitsgemeinschaften). Die Angaben zum Eigenkapital und zum Jahresergebnis wurden aus den Jahresabschlüssen gemäß jeweiligem nationalem Bilanzierungsrecht übernommen, Ausnahmen wurden mit entsprechenden Fußzeilen gekennzeichnet.

Konzernmutter		Land, Sitz, Konsolidierungsart	Eigenkapital in TEUR	Jahresergebnis in TEUR
Österreichische Bundesbahnen-Holding Aktiengesellschaft		A-1100 Wien V	2.245.220	-307.278
ÖBB-Personenverkehr-Konzern		Land, Sitz, Konsolidierungsart	Eigenkapital in TEUR	Jahresergebnis in TEUR
100%	ÖBB-Personenverkehr Aktiengesellschaft	A-1220 Wien V	930.167	-27.190
▶	100% BD Gastservice GmbH	A-1220 Wien V0	188	190
▶	100% ÖBB-Postbus GmbH	A-1220 Wien V	79.661	11.489
	▶ 100% ČSAD AUTOBUSY České Budějovice a.s.	CZ-37027 České Budějovice V	6.409	827 ⁵⁾
	▶ 100% Koch Busverkehr GmbH	A-1220 Wien V0	121	-13
	↳ 100% "KÖB" Kraftwagenbetrieb der Österreichischen Bundesbahnen Gesellschaft m.b.H.	A-1220 Wien V	1.354	988
▶	100% Österreichische Postbus Aktiengesellschaft	A-1220 Wien V	3.562	-475
▶	100% Rail Tours Touristik Gesellschaft m.b.H.	A-1220 Wien V	1.079	396
▶	98,57% FZB Fahrzeugbetrieb GmbH	A-1220 Wien V	45.738	76
▶	50% Niederösterreichische Schneebergbahn GmbH	A-2734 Puchberg/Schneeberg E	14.977	79 ⁴⁾
▶	49,9% City Air Terminal Betriebsgesellschaft m.b.H.	A-1300 Wien-Flughafen E	11.904	289
▶	49% (100%) ÖBB-Produktion Gesellschaft mbH	A-1150 Wien E	746.862	-32.019
▶	49% (100%) ÖBB-Technische Services-Gesellschaft mbH	A-1110 Wien E	195.120	21.873
▶	10% RailLink B.V.	NE-1012 AB Amsterdam 0		k.A.
▶	10% Railteam B.V.	NE-1012 AB Amsterdam 0		k.A.
↳	6,8% (10,8%) Bureau central de clearing s.c.r.l.	B-1060 Bruxelles 0		k.A.

Rail Cargo Austria-Konzern			Land, Sitz, Konsolidierungsart	Eigenkapital in TEUR	Jahresergebnis in TEUR			
100%	Rail Cargo Austria Aktiengesellschaft		A-1030 Wien	V	154.735	-379.108		
└▶	100%	Express-Interfracht Internationale Spedition GmbH	A-1050 Wien	V	30.025	-17.219		
	└▶	100%	BURGYSPED S.L.	E-20302 Irún	V	1.043	324 ⁵⁾	
	└▶	100%	ECS EUROCARGO SPÓLKA z o.o.	PL-42500 Bedzin	V	2.798	519 ⁵⁾	
	└▶	100%	Entsorgungslogistik Austria GmbH	A-1020 Wien	V	3.665	3.599	
		└▶	50%	HAELA Abfallverwertung GmbH	A-4470 Wien	E0	352	95
		└▶	50%	AUL Abfallumladelogistik Austria GmbH	A-2344 Maria Enzersdorf	E0	k.A.	
		└▶	50%	ELATEC Metallverwertungs GmbH	A-2201 Grasdorf bei Wien	E ¹⁾	148	73 ³⁾
		└▶	33%	Ökologische Bodenaufbereitung GmbH (2010: Gründung)	A-2475 Neudorf/Parndorf	E0	Neu 2010	
	└▶	100%	EXPRESS HUNGÁRIA Kft.	HU-1037 Budapest	V0	18	-3	
	└▶	100%	Express-Interfracht Bulgaria Speditionsgesellschaft EOOD	BG-1000 Sofia	V0	1.854	-82 ⁴⁾	
	└▶	100%	Express-Interfracht Hellas S.A.	GR-17121 Nea Simirni - Athens	V	-1.226	-4.530 ⁵⁾	
	└▶	100%	Express-Interfracht mezinárodní spedice CZ s.r.o.	CZ-61400 Brno	V	2.873	230 ⁵⁾	
	└▶	100%	Express-Interfracht Romania srl	RO-75100 Otopeni	V	-9.786	-5.829 ⁵⁾	
		└▶	1% (100%)	RAIL CARGO ROMANIA S.R.L.	RO-75100 Otopeni	V	-473	-444 ⁵⁾
	└▶	100%	Express-Interfracht Uluslararası Tasimacilik Ticaret Limited Sirketi	TR-34303 Halkali-Kükücekmece	V	-447	-770 ⁵⁾	
	└▶	100%	EXPRESS-INTERFRACHT ITALIA S.r.l. (vormals: Express Italia s.r.l.)	I-20121 Milano	V	793	-8.057 ⁵⁾	
		└▶	100%	Magazzini del Veneto Orientale S.R.L.	I-30029 Santo Stino di Livenza	V	185	-87 ⁵⁾
		└▶	100%	M.D.B. – Magazzini Desio Brianza S.p.A.	I-20033 Desio	V	350	-448 ⁵⁾
		└▶	80% (100%)	ooo "Express-Interfracht RUS"	RU-620026 Ekaterinburg	V0	-6	0
	└▶	100%	Express Polska Sp. z o.o.	PL-02796 Warszawa	V	1.958	-308 ⁵⁾	
		└▶	50%	RAILPORT Sławków Sp. z o.o. (2010: Gründung)	PL-02796 Warszawa	E0	Neu 2010	
	└▶	100%	Express Scandinavia AB	S-23145 Trelleborg	V	883	-254 ⁵⁾	
	└▶	100%	Kadmos Line s.r.o.	SK-82109 Bratislava	V0	5	2	
	└▶	100%	MÁVTRANSSPED Kft.	HU-1065 Budapest	V	1.463	-478 ⁵⁾	
		└▶	100%	MÁVTRANSSPED GmbH	A-1040 Wien	V0	36	-8
	└▶	100%	Papier & Recycling Logistik GmbH	A-1020 Wien	V	3.491	2.656	
	└▶	100%	ProRail Internationale Speditionsgesellschaft m.b.H.	A-9587 Riegersdorf	V	3.381	480	
	└▶	100%	SLOVAKTEAM s.r.o.	SK-83104 Bratislava	V0	-10	4 ⁴⁾	
	└▶	100%	TEAMTRANS d.o.o.	SLO-2000 Maribor	V0	-76	-83 ⁴⁾	
	(Vj: 97%)	└▶	EXPRESS-INTERFRACHT CROATIA d.o.o. (vormals: TRANSEUROPA d.o.o.)	HR-10000 Zagreb	V ¹⁾	553	47 ⁵⁾	
	└▶	100%	Dione Kft. (2010: Neugründung durch Abspaltung aus der Raaber Befektetési Korlátolt Felelősségű Társaság)	HU-1037 Budapest	V ¹⁾	900	0	
		└▶	49% (100%)	Express-Interfracht Hungaria Kft. (vormals: Raabersped Kft; 2010: Erwerb von 49% durch Abspaltung zur Neugründung der Dione Kft. aus der Raaber Befektetési Korlátolt Felelősségű Társaság)	HU-1037 Budapest	V	3.822	530
	└▶	95%	6.OKTOBAR d.o.o.	SCG-11070 Novi Beogra	V	108	11 ⁵⁾	
	└▶	90% (Vj: 62,8%)	TRANSPED-SOC spol.s.r.o. (2010: Zukauf von 27,2%)	CZ-50002 Hradec Králov	V	577	197	
	└▶	75%	AgroFreight Spedition GmbH	A-1050 Wien	V	3.413	1.749	
		└▶	100%	AgroFreight Spedition CZ s.r.o.	CZ-61200 Brno	V	482	518 ⁵⁾
	└▶	74,6%	Express-Interfracht Internationale Spedition AG	FL-9494 Schaan	V	464	-440 ⁵⁾	
	└▶	60%	SKAT - Express Ltd.	UA-3150 Kiew	V0	-702	215	
	└▶	51%	Asotra-Internationale Speditions- und Transport-Gesellschaft mit beschränkter Haftung	A-2000 Stockerau	V	1.788	-83	
	└▶	51%	BIHATEAM d.o.o.	BiH-71000 Sarajevo	V0	720	201 ⁴⁾	
	└▶	51%	Dolphin Shipping Transportagentur GmbH	A-1040 Wien	V	216	188	
	└▶	51% (100%)	Express-Interfracht Hungaria Kft. (vormals: Raabersped Kft.)	HU-1037 Budapest	V			
		└▶	50%	ChemFreight Transport, Logistik & Waggonvermietung GmbH	A-1030 Wien	E	8.322	2.200 ³⁾
	└▶	50%	HUNGARO-RAIL Kft.	HU-1023 Budapest	E	344	71 ³⁾	
	└▶	50%	INTEREUROPA FLG, Železniška špedicija d.o.o.	SLO-1001 Ljubljana	E	232	67 ³⁾⁵⁾	
	└▶	50%	Trans Cargo Logistic GmbH	A-1030 Wien	E	1.076	698 ³⁾	
	└▶	46,5%	VADECO SRL	RO-900733 Constanta	E	669	379	
	└▶	45,35%	Eurocargo Rail Spółka z o.o.	PL-00696 Warszawa	E0	87	-40	
	└▶	45%	logMAster Kft.	HU-1139 Budapest	E	122	64	
	└▶	33%	Express Slovakia "Medzinárodná preprava, a.s."	SK-82109 Bratislava	E	13.563	6.072	
	└▶	26%	Viator & Vector TIR, services and trade d.o.o. (in Liquidation)	SLO-1000 Ljubljana	E0	k.A.		
	└▶	20% (100%)	ooo "Express-Interfracht RUS"	RU-620026 Ekaterinburg	V0	-6	0	
	└▶	100%	EC LOGISTIK GmbH	A-4600 Wels	V	843	-55	
	└▶	100%	Industriewaggon GmbH	A-1030 Wien	V	45.003	2.919	

Rail Cargo Austria – Konzern (Fortsetzung)		Land, Sitz, Konsolidierungsart	Eigenkapital in TEUR	Jahresergebnis in TEUR		
└▶	100% (Vj: 85%)	Intercontainer Austria GesmbH (2010: Zukauf von 15%)	A-1030 Wien	V	717	-5.198
└▶	100%	Česká a slovenská kombinovaná doprava - INTRANS s.r.o.	CZ-13000 Praha	V	2.927	396 ³⁾
└▶	100%	Slovenská kombinovaná doprava INTRANS a.s.	SK-01236 Žilina	V	3.576	1.823 ⁵⁾
└▶	90%	INTRANS Port/Rail Services GmbH	D-20459 Hamburg	V0	16	2 ³⁾
└▶	33,06% (Vj: 39,5%)	Terminal Brno, a.s. (2010: Verkauf von 6,44%)	CZ-61900 Brno	E0	76	0 ⁴⁾
└▶	100%	HUNGARIA INTERMODAL Kft.	HU-1133 Budapest	V	44	-100 ⁵⁾
└▶	37,08%	ICA Romania s.r.l. (in Insolvenz)	RO-020572 Bucuresti	E0	k.A.	
└▶	20%	Bohemiakombi spol. s.r.o.	CZ-11376 Praha	E	406	-72 ³⁾
└▶	5,56% (16,67%)	Union International des Sociétés de Transport Combine Rail-Route s.c. (Vj: 5,26% (15,78%))	B-1000 Bruxelles	0	k.A.	
└▶	100%	ÖKOMBI GmbH	A-1030 Wien	V	3.277	-336
└▶	71,517%	HUNGAROKOMBI KFT	HU-1138 Budapest	V	2.955	136 ⁵⁾
└▶	16,12%	HUNGAROKOMBI KFT és Társa BT (in Auflösung)	HU-1011 Budapest	0	k.A.	
└▶	14,52% (100%)	BILK KOMBITERMINÁL Zrt.	HU-1239 Budapest	V	11.453	19
└▶	12% (65,2%)	KOMBISZTÁR Kft. (in Liquidation)	HU-8000 Székesfehérvár	V0	-22	-79 ⁴⁾
└▶	5,56% (16,67%)	Union International des Sociétés de Transport Combine Rail-Route s.c. (Vj: 5,26% (15,78%))	B-1000 Bruxelles	0	k.A.	
└▶	5%	EURO KAPU Kft.	HU-4624 Tiszabездéd	0	k.A.	
└▶	4% (11%)	Bulkombi Co.Ltd (in Liquidation)	BG-1000 Sofia	0	k.A.	
└▶	0,09% (53,82%)	LOGISZTÁR Kft.	HU-8000 Székesfehérvár	V0	4.152	-33 ⁴⁾
└▶	25,1%	ADRIA KOMIB NOVA d.o.o.	SLO-1000 Ljubljana	E0	864	24 ⁴⁾
└▶	7% (11%)	Bulkombi Co.Ltd (in Liquidation)	SLO-1000 Ljubljana	0	k.A.	
└▶	5,56% (16,67%)	Union International des Sociétés de Transport Combine Rail-Route s.c. (Vj: 5,26% (15,78%))	BG-1000 Sofia	0	k.A.	
└▶	100%	RCA Terminal s.r.o.	CZ-13000 Praha	V	-2.675	-27 ⁵⁾
└▶	99% (100%)	RAIL CARGO ROMANIA S.R.L.	RO-75100 Otopeni	V	-473	-444 ⁵⁾
└▶	85%	Wagon service s.r.o.	SK-83101 Bratislava	V0	62	-42 ³⁾
└▶	75% (Vj: 55%)	LINEA S.p.A. (2010: Zukauf von 20%)	I-28100 Novara	V	-3.090	-4.470 ⁵⁾
└▶	51%	FR Logistik-Betriebs GmbH	A-8141 Zettling	V0	16	0
└▶	51%	FR Logistik-Betriebs GmbH & Co KG	A-8141 Zettling	V0	56	-20
└▶	51% (100%)	ÖBB-Produktion Gesellschaft mbH	A-1150 Wien	E	746.862	-32.019
└▶	51% (100%)	ÖBB-Technische Services-Gesellschaft mbH	A-1110 Wien	V	195.120	21.873
└▶	100%	TS Hungaria Kft. (vormals: MÁV-TISZAVAS Kft.)	HU-3527 Miskolc	V	6.111	1.073
└▶	55%	NIKO SERVIZI d.o.o. (operativ nicht tätig)	HR-10000 Zagreb	V0	k.A.	
└▶	51%	Technical Services Slovakia, s.r.o.	SK-91701 Trnava	V	1.366	907
└▶	46,67%	ABC-Provider GmbH	A-1220 Wien	E0	49	-53
└▶	16%	X-Rail s.a. (2010: Gründung)	B-1000 Bruxelles	0	k.A.	
└▶	3,53%	Intercontainer-Interfrigo (ICF) SA (in Liquidation)	B-1060 Bruxelles	0	k.A.	
└▶	100%	Rail Cargo Hungaria Zrt. (vormals: MAV Cargo Zrt.)	HU-1133 Budapest	V	58.684	-72.719
└▶	100%	Blue Real Estate Kft. (2010: Gründung nach Abspaltung aus MAVTRANSSPED Kft.)	HU-1133 Budapest	V0	760	2
└▶	100%	RAIL SERVICE HUNGARIA KFT. (vormals: MÁV KOMBITERMINÁL Kft.)	HU-1065 Budapest	V	6.038	223
└▶	53,73% (53,82%)	LOGISZTÁR Kft.	HU-8000 Székesfehérvár	V0	4.152	-33 ⁴⁾
└▶	3% (65,2%)	KOMBISZTÁR Kft. (in Liquidation)	HU-8000 Székesfehérvár	V0	-22	-79 ⁴⁾
└▶	50,2% (65,2%)	KOMBISZTÁR Kft. (in Liquidation)	HU-8000 Székesfehérvár	V0	-22	-79 ⁴⁾
└▶	45%	Kelenföld Konténer Depo Kft.	HU-1239 Budapest	E0	1.232	162 ⁴⁾
└▶	33,33%	Railport Arad srl.	RO-31000 Arad	E ¹⁾	7.214	-767
└▶	4,98% (Vj: 10%)	MTMG Zrt. (2010: nach Kapitalerhöhung nur mehr 5%)	HU-1012 Budapest	0	k.A.	
└▶	10%	Törökbálint Kombiterminál Kft. (2010: Kauf)	HU-2045 Törökbálint	0	k.A.	
└▶	5%	ZÁHONY TÉRSÉGI LOGISZTIKAI KLASZTER KFT.	HU-4625 Záhony	0	k.A.	
└▶	0,1715% (Vj: 0,19%)	GlobalLog Kft.	HU-6728 Szeged	0	k.A.	
└▶	85,48% (100%)	BILK KOMBITERMINÁL Zrt.	HU-1239 Budapest	V	11.453	19
└▶	50%	Vámkapu Zrt.	HU-1239 Budapest	E0	570	197 ⁴⁾
└▶	33,33%	boxAgency Kft.	HU-1239 Budapest	E0	24	48 ⁴⁾
└▶	25%	BILK-TRANS Kft	HU-1239 Budapest	E0	41	2 ⁴⁾
└▶	32%	EAST Rail srl. (in Liquidation)	I-34132 Trieste	E0	k.A.	
└▶	30%	Agrochimtranspack Kft	HU-1117 Budapest	E0	1.202	-55 ⁴⁾
└▶	24,5%	UniverTrans Kft.	HU-1211 Budapest	E0	444	6 ⁴⁾
└▶	6,67%	HUNGRAIL Magyar Vasúti Fuvarozói Egyesülés	HU-1138 Budapest	0	k.A.	
└▶	4% (10,8%)	Bureau central de clearing s.c.r.l.	B-1060 Bruxelles	0	k.A.	

ÖBB-Infrastruktur-Konzern			Land, Sitz, Konsolidierungsart	Eigenkapital in TEUR	Jahresergebnis in TEUR	
100%	ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft		A-1120 Wien	V	1.057.343	7.459
▶	100%	Austrian Rail Construction & Consulting GmbH	A-1120 Wien	V ⁵⁾	128	0
▶	100%	Austrian Rail Construction & Consulting GmbH & Co KG	A-1120 Wien	V ⁵⁾	210	7
▶	100%	Hans Hechenbichler Erdölprodukte Gesellschaft m.b.H.	A-6020 Innsbruck	V0	430	-8 ⁴⁾
▶	100%	Hauptbahnhof Zwei Holding GmbH	A-1100 Wien	V0	45	-2
▶	100%	HBF Fünf Epsilon Projektentwicklungs GmbH	A-1100 Wien	V0	11	-2
▶	100%	HBF Sechs Gamma Projektentwicklungs GmbH	A-1100 Wien	V0	11	-2
▶	100%	Mungos Sicher & Sauber GmbH	A-1050 Wien	V	33	2
▶	100%	Mungos Sicher & Sauber GmbH & Co KG	A-1050 Wien	V	1.010	510
▶	100%	Netz- und Streckenentwicklung GmbH	A-1020 Wien	V ⁵⁾	372	38
▶	100%	ÖBB-IKT Gesellschaft mbH	A-1120 Wien	V	6.419	-1.616
▶	100%	ÖBB-Immobilienmanagement Gesellschaft mbH	A-1100 Wien	V	3.672	91
▶	100%	ÖBB-Projektentwicklung GmbH	A-1100 Wien	V	29	8
▶	100%	ÖBB-Realitätenbeteiligungs GmbH & Co KG	A-1100 Wien	V	51.407	-6
▶	100%	BahnhofCity WBHF Alpha GmbH & Co KG	A-1100 Wien	V0	-3	-1
▶	100%	BahnhofCity WBHF Beta GmbH & Co KG	A-1100 Wien	V0	-3	-1
▶	100%	Businesscenter Linz Entwicklungs- und Verwertungs GmbH & Co KG	A-1100 Wien	V0	-3	-1
▶	100%	Elisabethstraße 9 Projektentwicklung GmbH & Co KG	A-1100 Wien	V0	-3	-1
▶	100%	Europaplatz 1 Projektentwicklung GmbH & Co KG	A-1100 Wien	V0	-3	-1
▶	100%	Gauerannengasse 2-4 Projektentwicklung GmbH & Co KG	A-1100 Wien	V	11.537	105
▶	100%	InterCity WHBF Alpha GmbH & Co KG	A-1100 Wien	V0	14.163	-1
▶	100%	InterCity WHBF Beta GmbH & Co KG	A-1100 Wien	V0	6.884	-1
▶	100%	InterCity WHBF Gamma GmbH & Co KG	A-1100 Wien	V0	3.443	-1
▶	100%	InterCity WHBF Delta GmbH & Co KG	A-1100 Wien	V0	6.443	-1
▶	100%	InterCity WHBF Epsilon GmbH & Co KG	A-1100 Wien	V0	9.115	-1
▶	100%	Mariannengasse 16-20 Projektentwicklung GmbH & Co KG	A-1100 Wien	V0	-3	-3
▶	100%	Modul Office Hauptbahnhof Graz GmbH & Co KG	A-1100 Wien	V0	-5	-1
▶	100%	Westbahnhof A3 GmbH & Co KG	A-1100 Wien	V0	-3	-1
▶	100%	ÖBB Telekom Service GmbH	A-1120 Wien	V	1.644	60
▶	100%	Rail Equipment GmbH	A-1040 Wien	V	16.098	315
▶	100%	Rail Equipment GmbH & Co KG	A-1040 Wien	V	26.800	4.027
▶	30%	Weichenwerk Wörth GmbH	A-3151 St. Georgen am Steinfeld	E	10.616	2.913
▶	25%	Galleria di Base del Brennero - Brenner Basistunnel BBT SE	A-6020 Innsbruck	E	162.214	0 ³⁾
▶	8%	HIT Rail B.V.	NL-3500 HA Utrecht	0	k.A.	
▶	1)	„Am Hafen“ Garagenerrichtungs- und Betriebs GmbH & Co KG	A-6900 Bregenz	0	k.A.	
▶	6)	Tiefgarage Stuben Gesellschaft m.b.H. & Co. KG	6762 Stuben/Arberg	0	k.A.	
Sonstige			Land, Sitz, Konsolidierungsart	Eigenkapital in TEUR	Jahresergebnis in TEUR	
100%	ÖBB-CI & M Werbeagentur GmbH		A-1100 Wien	V	443	186
100%	ÖBB-Netting GmbH		A-1100 Wien	V	187	2.120
▶	100%	ÖBB-Finanzierungsservice GmbH	A-1100 Wien	V	313	2.133
100%	ÖBB-Shared Service Center Gesellschaft mbH		A-1100 Wien	V	14.143	6.088
▶	100%	ÖBB-Stiftungs Management Gesellschaft mbH	A-1100 Wien	V0	73	21
▶		Allgemeine Privatstiftung für berufliche Bildung	A-1100 Wien	V0	188	116
▶	100%	ÖBB-Versicherungsmanagement Gesellschaft mbH	A-1100 Wien	V	97	-4
▶	34%	Wellcon Gesellschaft für Prävention und Arbeitsmedizin GmbH	A-1030 Wien	E	1.640	109
100%	ÖBB-Werbecenter GmbH		A-1100 Wien	V	8.122	1.305
25%	ÖBB-Breitspur Planungsgesellschaft mbH		A-1010 Wien	E0	3.026	-2.981
2%	EUROFIMA Europäische Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmateriale AG		CH-4001 Basel	0	k.A.	

Das Eigenkapital ausländischer Gesellschaften ist zum Stichtagskurs auf EUR umgerechnet. Das Jahresergebnis ist zum Durchschnittskurs auf EUR umgerechnet. Die Werte wurden gemäß den jeweiligen nationalen Bilanzierungsrechten ermittelt. Angaben gem. IFRS wurden mit einer Fußnote gekennzeichnet. Anteile in % in Klammer weisen jenen Beteiligungsansatz aus, der innerhalb des gesamten ÖBB-Konzerns von mehreren Gesellschaften gehalten wird, sollte die Angabe mit Vj: gekennzeichnet sein, beziehen sich Angaben auf das Vorjahr.

V verbundenes vollkonsolidiertes Unternehmen
V0 verbundenes, aufgrund untergeordneter Bedeutung nicht vollkonsolidiertes Unternehmen
E beteiligtes Unternehmen nach der Equity Methode bilanziert (assoziiertes Unternehmen)
E0 beteiligtes Unternehmen aufgrund untergeordneter Bedeutung nicht nach der Equity Methode bilanziert
0 sonstiges Beteiligungsunternehmen

Abkürzungen und Fußnoten

i.L. in Liquidation
1) Erstkonsolidierung per 31.12.2010
2) Endkonsolidierung im Jahr 2010
3) Vorläufige Werte per 31.12.2010
4) Eigenkapital und Jahresergebnis zum 31.12.2009
5) Werte gem. IFRS
6) EWIV-Anteil
7) Werte per 31.03.2010
8) Stille Einlage
9) Erstkonsolidierung per 01.01.2010
10) Vorläufige Werte per 31.12.2009

Angaben zu den Geschäftsgegenständen der Teilkonzerne sind in Erläuterung 34 enthalten.

37. Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Die Vorstände der ÖBB-Holding AG haben den geprüften Konzernabschluss zum 31.12.2010 am 08.04.2011 zur Weitergabe an den Aufsichtsrat freigegeben. Der Aufsichtsrat hat die Aufgabe, den Konzernabschluss zu prüfen und zu erklären, ob er den Konzernabschluss billigt.

Teilkonzern ÖBB-Personenverkehr

Mit 03.02.2011 konnte ein neuer Verkehrsdienstvertrag mit der Schienen-Infrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH betreffend die Erbringung von Verkehrsleistungen im Schienenpersonenverkehr abgeschlossen werden. Die Vertragslaufzeit beginnt rückwirkend mit 01.04.2010 und endet per 31.12.2019.

Der neue Vertrag bedeutet, dass vom Bund eindeutig definierte Zugverbindungen klar zuordenbar und transparent als gemeinwirtschaftliche Leistungen bestellt werden. Der bis ins Jahr 2019 gültige Vertrag sichert damit das flächendeckende Grundangebot im öffentlichen Schienenverkehr.

Mit 24.03.2011 wurde in der außerordentlichen Aufsichtsratsitzung der Personenverkehr AG Hr. Mag. Georg Lauber in seiner Funktion als Finanzvorstand bestätigt und gleichzeitig Fr. Birgit Wagner mit 01.04.2011 zum Vorstand für die Bereiche Markt und Vertrieb bestellt.

Teilkonzern Rail Cargo Austria

Verfahren der österreichischen Bundeswettbewerbsbehörde („BWB“)

Die Bundeswettbewerbsbehörde („BWB“) hat im Februar 2010 gegen insgesamt 43 Unternehmen einen Antrag auf Feststellung eines Kartellrechtsverstößes sowie auf Verhängung einer Geldbuße beim Kartellgericht gestellt. Das Verfahren gliedert sich in zwei Sachverhalte. Gegenstand des ersten Vorwurfs ist die sogenannte Speditions-Sammelladungskonferenz („SSK“). Den ehemaligen Mitgliedern der 2007 aufgelösten SSK, und damit auch der Schier Otten & Co Gesellschaft mbH (2009 verschmolzen auf die Express-Interfracht Internationale Spedition GmbH), wirft die BWB unter anderem die Vereinbarung und Anwendung eines gemeinsamen Tarifs für den Inlandssammelladungsverkehr sowie eine Marktaufteilung vor. Der Rail Cargo Austria AG wirft die BWB vor, in den Jahren 2002 – 2007 die jährlichen Erhöhungen des auf den inländischen Stückgutverkehr anwendbaren BahnExpress-Tarifs den Mitglieder der SSK vorab bekannt gegeben zu haben. Ferner sei es zu einem Austausch marktsensibler Daten gekommen.

Nach zwei Schriftsatzwechseln hat am 19.01.2011 die erste mündliche Verhandlung am Kartellgericht stattgefunden. Das Kartellgericht hat in der Folge mit Teilbeschluss die Anträge der BWB zum SSK-Vorwurf zur Gänze abgewiesen. Hinsichtlich des BEX-Vorwurfs haben sich weder aus der mündlichen Verhandlung noch aus dem Teilbeschluss neue Erkenntnisse ergeben.

Insofern die BWB gegen den Teilbeschluss Rekurs an den Obersten Gerichtshof erhebt, ist zu vermuten, dass der BEX-Vorwurf vom Kartellgericht einstweilen nicht weiter behandelt wird und das Verfahren bis zu einer Entscheidung des Kartellobergerichtes über den SSK-Vorwurf ruht. Ein Antrag der BWB auf Verhängung einer konkreten Geldbuße wurde bisher noch nicht gestellt. Es ist aus heutiger Sicht nicht zuverlässig vorhersehbar, ob, wann und in welcher Höhe es im weiteren Verfahren überhaupt zu einer Geldbuße hinsichtlich des BEX-Vorwurfes kommen wird.

Teilkonzern ÖBB-Infrastruktur

Rahmenplan 2011 bis 2016

Am 01.02.2011 hat die Bundesregierung im Ministerrat den neuen Rahmenplan 2011 bis 2016 beschlossen. Darüber hinaus bekennt sich die Bundesregierung zur langfristigen Modernisierung der österreichischen Schieneninfrastruktur im Rahmen des Ausbauprogramms „Zielnetz 2025“. Einigung gab es zudem über die Finanzierung des öffentlichen Schienennahverkehrs, was leistbare Tarifangebote für Bahnkunden absichert. Das Hauptaugenmerk des Rahmenplans liegt im Ausbau der großen Korridore Westbahn, Südbahn und Brennerstecke. Weitere Schwerpunkte sind die Modernisierung des Nahverkehrsnetzes rund um die Ballungsräume, die Erneuerung von Bahnhöfen und Haltestellen sowie die Beseitigung aller Langsamfahrstellen im Bestandsnetz bis 2014.

Der im abgelaufenen Geschäftsjahr im Wesentlichen ausverhandelte und inhaltlich akkordierte Zuschussvertrag wurde Ende März 2011 formal von den Vertragsparteien gefertigt.

38. Die Organe der Muttergesellschaft des ÖBB-Konzerns

Im Geschäftsjahr 2010 waren folgende Personen als Mitglieder des Vorstandes bzw. als Mitglieder des Aufsichtsrates der ÖBB-Holding AG bestellt:

Vorstandsmitglieder

DI Peter Klugar	bis 07.06.2010 ab 07.06.2010	Sprecher des Vorstandes
Mag. Christian Kern	bis 31.07.2010 ab 07.06.2010	Mitglied des Vorstandes Vorsitzender des Vorstandes
Mag. Josef Halbmayr MBA		
Ing. Franz Seiser	ab 01.04.2010	
KR Gustav Poschalko	bis 31.03.2010	

Aufsichtsratsmitglieder

DI Horst Pöchlhammer		Vorsitzender
DI Herbert Kasser	ab 07.06.2010	1. Stellvertreter des Vorsitzenden
Wilhelm Haberzettl *	ab 07.06.2010	2. Stellvertreter des Vorsitzenden (davor 4. Stellvertreter)
Franz Rauch	bis 26.05.2010	2. Stellvertreter des Vorsitzenden
DI Herbert Kasser	bis 26.05.2010	3. Stellvertreter des Vorsitzenden
Mag. Maria Kubitschek		
Dr. Leopold Specht		
KR Kurt Eder		
Lic.rer.pol. Paul Blumenthal	seit 18.01.2010	
Mag. Christian Teufl	bis 26.05.2010	
Mag. Andreas Martinsich *		
Gottfried Winkler *		
Helmut Radlingmayr*	seit 28.01.2010 bis 02.06.2010	
Werner Harrer *	bis 28.01.2010	
* Belegschaftsvertreter		

Staatskommissär

MR Mag. Dr. Gerhard Gürtlich	Staatskommissär
Dipl.-Ing. Georg Parrer	Staatskommissär-Stellvertreter

Ein Bericht über im Berichtszeitraum gewährte Vergütungen bzw. Vorschüsse und Kredite oder zugunsten dieser Personen eingegangenen Haftungsverhältnisse ist in Erläuterung 33 („Transaktionen mit nahestehenden Unternehmen und Personen“) ersichtlich.

Wien, am 08.04.2011

Der Vorstand

Mag. Christian Kern e.h.

Ing. Franz Seiser e.h.

Mag. Josef Halbmayr MBA e.h.

BERICHT DES UNABHÄNGIGEN ABSCHLUSSPRÜFERS ZUM KONZERNABSCHLUSS

BESTÄTIGUNGSVERMERK *)

Bericht zum Konzernabschluss

Wir haben den beigefügten Konzernabschluss der **Österreichischen Bundesbahnen-Holding Aktiengesellschaft**, Wien für das Geschäftsjahr vom 1. Jänner 2010 bis zum 31. Dezember 2010 geprüft. Dieser Konzernabschluss umfasst die Konzernbilanz zum 31. Dezember 2010, die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, die Konzern-Gesamtergebnisrechnung, die Konzerngeldflussrechnung und die Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung für das am 31. Dezember 2010 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, 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 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 2010 sowie der Ertragslage und der Zahlungsströme des Konzerns für das Geschäftsjahr vom 1. Jänner 2010 bis zum 31. Dezember 2010 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 08.04.2011

Ernst & Young
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft m.b.H.

Mag. Helmut Maukner eh
Wirtschaftsprüfer

Mag. Karl Rab eh
Wirtschaftsprüfer

Mag. Helmut Maukner

Mag. Karl Rab

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

ÖBB-HOLDING AG EINZELABSCHLUSS: GEWINN-UND- VERLUST-RECHNUNG

	2010	2009
	EUR	EUR
1. Umsatzerlöse	30.000.321,39	34.369.658,14
2. Veränderung des Bestandes an noch nicht abrechenbaren Leistungen	-1.132.796,95	1.133.861,96
3. Sonstige betriebliche Erträge		
a) Erträge aus dem Abgang zum Anlagevermögen	1,00	12,51
b) Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	135.572,09	60.429,00
c) Übrige sonstige betriebliche Erträge	7.504.196,95	5.791.980,56
	7.639.770,04	5.852.422,07
4. Gesamterträge (Zwischensumme aus Z 1 bis 3)	36.507.294,48	41.355.942,17
5. Aufwendungen für bezogene Leistungen	-5.350.728,72	-3.582.407,28
6. Personalaufwand		
a) Gehälter	-11.255.750,13	-11.750.325,92
b) Aufwendungen für Abfertigungen und Leistungen an betriebliche Mitarbeitervorsorgekassen	-244.926,42	-337.758,29
c) Aufwendungen für Altersversorgung	-106.504,79	-178.329,63
d) Aufwendungen für gesetzlich vorgeschriebene Sozialabgaben sowie vom Entgelt abhängige Abgaben und Pflichtbeiträge	-2.306.832,69	-3.358.639,11
	-13.914.014,03	-15.625.052,95
7. Abschreibungen		
a) auf immaterielle Gegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen davon außerplanmäßig EUR 0,00 (2009: EUR 0,00)	-190.817,21	-425.573,50
	-190.817,21	-425.573,50
8. Sonstige betriebliche Aufwendungen		
a) Steuern, soweit sie nicht unter Z 17 fallen	-476.133,16	-222.364,93
b) übrige	-16.425.168,88	-20.201.563,08
	-16.901.302,04	-20.423.928,01
9. Betriebserfolg (EBIT) (Zwischensumme aus Z 4 bis 8)	150.432,48	1.298.980,43

	2010	2009
	EUR	EUR
10. Erträge aus Beteiligungen	3.570.303,11	9.360.238,57
<i>davon aus verbundenen Unternehmen EUR 3.570.303,11</i>		
<i>(2009: EUR 9.085.687,36)</i>		
11. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	39.020,90	117.164,52
<i>davon aus verbundenen Unternehmen EUR 38.306,62</i>		
<i>(2009: EUR 117.465,80)</i>		
12. Erträge aus der Zuschreibung zu Finanzanlagen	0,00	18.000.000,00
13. Aufwendungen aus Finanzanlagen	-317.569.874,60	-211.300.000,00
<i>a) davon betreffend Abschreibungen EUR 317.569.874,60</i>		
<i>(2009: EUR 211.300.000,00)</i>		
<i>b) davon betreffend verbundene Unternehmen EUR 316.544.874,60</i>		
<i>(2009: EUR 211.300.000,00)</i>		
14. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-470.266,86	-61.223,59
<i>davon betreffend verbundene Unternehmen EUR 20.872,89</i>		
<i>(2009: EUR 20.573,74)</i>		
15. Finanzerfolg (Zwischensumme aus Z 10 bis 14)	-314.430.817,45	-183.883.820,50
16. Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit (EGT)	-314.280.384,97	-182.584.840,07
17. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	7.002.837,67	21.246,22
18. Jahresfehlbetrag	-307.277.547,30	-182.563.593,85
19. Auflösung von Kapitalrücklagen	307.285.000,00	182.562.000,00
20. Zuweisung zu un versteuerten Rücklagen	-3.800,00	0,00
21. Gewinnvortrag aus Vorjahren	721,19	2.315,04
22. Bilanzgewinn	4.373,89	721,19

ÖBB-HOLDING AG EINZELABSCHLUSS: BILANZ

Aktiva	31.12.2010 EUR	31.12.2009 EUR
A. Anlagevermögen		
I. Immaterielle Vermögensgegenstände		
1. Gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte sowie daraus abgeleitete Lizenzen	296.249,07	606.389,60
Summe I	296.249,07	606.389,60
II. Sachanlagen		
1. Grundstücke und Bauten, einschließlich der Bauten auf fremdem Grund	18.842,52	22.169,96
2. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	97.649,61	172.062,52
3. Geleistete Anzahlungen und Anlagen in Bau	89.704,94	814.960,30
Summe II	206.197,07	1.009.192,78
III. Finanzanlagen		
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	2.221.610.461,93	2.537.088.409,67
2. Beteiligungen	22.169.334,07	42.348.537,10
Summe III	2.243.779.796,00	2.579.436.946,77
Summe A	2.244.282.242,14	2.581.052.529,15
B. Umlaufvermögen		
I. Vorräte		
1. Noch nicht abrechenbare Leistungen	0,00	1.133.861,96
Summe I	0,00	1.133.861,96
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände		
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	38.400,00	29.700,00
2. Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen	104.741.756,36	94.749.068,87
3. Sonstige Forderungen und Vermögensgegenstände	79.100.261,16	87.674.319,25
Summe II	183.880.417,52	182.453.088,12
III. Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten		
1. Kassenbestand	6.116,23	2.233,32
2. Guthaben bei Kreditinstituten	799,74	5.940,35
Summe III	6.915,97	8.173,67
Summe B	183.887.333,49	183.595.123,75
C. Rechnungsabgrenzungsposten	180.425,28	160.390,79
Summe Aktiva	2.428.350.000,91	2.764.808.043,69

	31.12.2010	31.12.2009
	EUR	EUR
Passiva		
I. Grundkapital	1.900.000.000,00	1.900.000.000,00
II. Kapitalrücklagen		
1. Gebundene Kapitalrücklagen	66.970.555,93	66.970.555,93
2. Nicht gebundene Kapitalrücklagen	277.244.688,93	584.529.688,93
III. Gesetzliche Rücklage	1.000.000,00	1.000.000,00
IV. Bilanzgewinn	4.373,89	721,19
davon Gewinnvortrag EUR 721,19 (2009: EUR 2.315,04)		
Summe A	2.245.219.618,75	2.552.500.966,05
B. Unversteuerte Rücklagen		
1. Bewertungsreserve aufgrund von Sonderabschreibungen	3.800,00	0,00
Summe B	3.800,00	0,00
C. Rückstellungen		
1. Rückstellungen für Abfertigungen	220.237,00	731.944,00
2. Steuerrückstellungen	257.062,50	443.320,27
3. Sonstige Rückstellungen	2.444.507,06	3.315.759,30
Summe C	2.921.806,56	4.491.023,57
D. Verbindlichkeiten		
1. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	824.355,69	2.347.510,29
2. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	167.614.758,16	175.289.947,50
3. Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	8.320.000,00	27.027.027,03
4. Sonstige Verbindlichkeiten	3.441.832,01	3.151.569,25
davon aus Steuern EUR 2.684.933,45 (2009: EUR 2.873.341,23)		
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit EUR 144.931,96 (2009: EUR 181.885,56)		
Summe D	180.200.945,86	207.816.054,07
E. Rechnungsabgrenzungsposten	3.829,74	0,00
Summe Passiva	2.428.350.000,91	2.764.808.043,69

BERICHT DES UNABHÄNGIGEN ABSCHLUSSPRÜFERS ZUM EINZELABSCHLUSS

BESTÄTIGUNGSVERMERK ^{*)}

Bericht zum Jahresabschluss

Wir haben den beigefügten Jahresabschluss der **Österreichische Bundesbahnen-Holding Aktiengesellschaft, Wien**, für das Geschäftsjahr vom 1. Jänner 2010 bis zum 31. Dezember 2010 unter Einbeziehung der Buchführung geprüft. Dieser Jahresabschluss umfasst die Bilanz zum 31. Dezember 2010, die Gewinn- und Verlustrechnung für das am 31. Dezember 2010 endende Geschäftsjahr sowie den Anhang.

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter für den Jahresabschluss und für die Buchführung

Die gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft sind für die Buchführung sowie für die Aufstellung eines Jahresabschlusses verantwortlich, der ein möglichst getreues Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft in Übereinstimmung mit den österreichischen unternehmensrechtlichen Vorschriften vermittelt. Diese Verantwortung beinhaltet: Gestaltung, Umsetzung und Aufrechterhaltung eines internen Kontrollsystems, soweit dieses für die Aufstellung des Jahresabschlusses und die Vermittlung eines möglichst getreuen Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft 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 Jahresabschluss auf der Grundlage unserer Prüfung. Wir haben unsere Prüfung unter Beachtung der in Österreich geltenden gesetzlichen Vorschriften und Grundsätze ordnungsgemäßer Abschlussprüfung 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 Jahresabschluss frei von wesentlichen Fehldarstellungen ist.

Eine Prüfung beinhaltet die Durchführung von Prüfungshandlungen zur Erlangung von Prüfungsnachweisen hinsichtlich der Beträge und sonstigen Angaben im Jahresabschluss. 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 Jahresabschlusses und die Vermittlung eines möglichst getreuen Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft von Bedeutung ist, um unter Berücksichtigung der Rahmenbedingungen geeignete Prüfungshandlungen festzulegen, nicht jedoch um ein Prüfungsurteil über die Wirksamkeit der internen Kontrollen der Gesellschaft 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 Jahresabschlusses.

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 Jahresabschluss nach unserer Beurteilung den gesetzlichen Vorschriften und vermittelt ein möglichst getreues Bild der Vermögens- und Finanzlage der Gesellschaft zum 31. Dezember 2010 sowie der Ertragslage der Gesellschaft für das Geschäftsjahr vom 1. Jänner 2010 bis zum 31. Dezember 2010 in Übereinstimmung mit den österreichischen Grundsätzen ordnungsmäßiger Buchführung.

Aussagen zum Lagebericht

Der Lagebericht ist auf Grund der gesetzlichen Vorschriften darauf zu prüfen, ob er mit dem Jahresabschluss in Einklang steht und ob die sonstigen Angaben im Lagebericht nicht eine falsche Vorstellung von der Lage der Gesellschaft erwecken. Der Bestätigungsvermerk hat auch eine Aussage darüber zu enthalten, ob der Lagebericht mit dem Jahresabschluss in Einklang steht.

Der Lagebericht steht nach unserer Beurteilung in Einklang mit dem Jahresabschluss.

Wien, am 31. März 2011

Ernst & Young
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft m.b.H.

Mag. Elfriede Baumann eh
Wirtschaftsprüferin

Mag. Karl Rab eh
Wirtschaftsprüfer

Mag. Elfriede Baumann

Mag. Karl Rab

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

ÖBB-Holding AG

Anfragen zum Geschäftsbericht

Konzernkommunikation
Wienerbergstraße 11
1100 Wien
Tel: +43 1 93000-32233
E-Mail: holding@oebb.at
www.oebb.at

Call Center 05-1717

Rund um die Uhr erhalten Sie Auskünfte
für Bahn und Bus in unserem Call Center.
Tel: 05-1717 (00.00-24.00) aus ganz Österreich
ohne Vorwahl zum Ortstarif bzw.
Tel: +43 5-1717 aus dem Ausland.

Impressum

Herausgeber

ÖBB-Holding AG
Wienerbergstraße 11
1100 Wien
Tel: +43 1 93000-0
E-Mail: holding@oebb.at
www.oebb.at

Grafische Gestaltung und Design

ÖBB-CI&M Werbeagentur
im Auftrag der ÖBB-Holding AG

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 ist nur in elektronischem Format verfügbar:

<http://konzern.oebb.at/de/Presse/Publikationen>