

PRESSEINFORMATION

ÖBB-Bilanz 2008 von Wirtschaftskrise stark betroffen

9 Mio. mehr Reisende, 1,5 Mio. Tonnen mehr im Güterverkehr, Gesamterträge auf 5,831 Mrd. EUR gestiegen, eine Infrastrukturoffensive mit Investitionen von mehr als 1,9 Milliarden in den Ausbau der Schiene, das sind die Highlights des Jahres 2008. Ein hoher Rückstellungsbedarf für Finanzgeschäfte der vergangenen Jahre in der Höhe von 543 Mio. Euro und eine durch die Wirtschaftskrise notwendige Neubewertung des Anlagevermögens mit Abschreibungen in der Höhe von 376 Mio. Euro belasten die Bilanz 2008.

Wien, 29. April 2009 – Die Bilanz des ÖBB-Konzerns im abgelaufenen Geschäftsjahr 2008 weist Zuwächse im Personen- und Güterverkehr auf. „Mit 456 Mio. Reisenden und 98,5 Mio. Tonnen transportierten Gütern haben wir neue Spitzenwerte erreicht, in den ersten drei Quartalen gab es sowohl im Personen- als auch Güterverkehr ansprechende Zuwächse“, sagt Peter Klugar, Sprecher des Vorstandes der ÖBB-Holding AG. Die Finanz- und Wirtschaftskrise hat aber bereits 2008 ihre Schatten in der ÖBB-Bilanz hinterlassen. Rückgänge im vierten Quartal im Güterverkehr aber auch im Personen-Fernverkehr haben Ende des Jahres zu einem Rückgang bei den Erträgen geführt. Zusätzlich müssen die ÖBB nach den Bilanzierungsrichtlinien IFRS eine Neubewertung des Anlagevermögens vornehmen. Die Rückstellungen für die Finanzgeschäfte bzw. die Neubewertung des Anlagevermögens sind Einmal- bzw. Sondereffekte und haben keine Auswirkungen auf den Substanzwert und die Zukunftschancen der ÖBB.

Steigende Erträge, aber auch deutlich steigende Aufwendungen

Die Fahrgastzahlen im Personenverkehr und die Tonnagen im Güterverkehr sind gegenüber dem Vorjahr deutlich gestiegen. Die Gesamterträge 2008 sind um rund 310 Mio. Euro auf 5.831 Mio. Euro gestiegen (2007: 5.521 Mio. Euro). Dem gegenüber steht aber auch ein deutlicher Anstieg bei den Material- und Personalkosten. Die Materialkosten stiegen um rund 173 Mio. Euro: von 1.910 Mio. Euro im Jahr 2007 auf 2.083 Mio. Euro im Jahr 2008. Trotz Rückgangs der Mitarbeiterzahlen sind auch die Personalkosten um 147 Mio. Euro gestiegen: von 2.137 Mio. Euro auf 2.284 Mio. Euro im Jahr 2008. Weiters gab es einen Anstieg der AfA um rund 415 Mio. Euro, von 501 Mio. Euro im Jahr 2007 auf 915 Mio. Euro im Jahr 2008, davon 376 Mio. Euro aus a.o. Abschreibungen. Daraus ergibt sich für 2008 ein gegenüber 2007 deutlich gesunkenes EBIT von 51 Mio. Euro (2007: 514 Mio. Euro)

Neubewertung des Anlagevermögens wegen Wirtschaftskrise

In Abstimmung mit den Wirtschaftsprüfern wurden die Mehrjahresplanungen überarbeitet. Dabei wurden sowohl die Annahmen zu den Wachstumsraten der Wirtschaft deutlich reduziert als auch die Planungsannahmen aus Vorjahren berücksichtigt (insbesondere Struktureffekte, „begünstigte“ Dienstrechte, Vertragssituationen im Verkehrsbereich, Restrukturierungsvorhaben auf der Zeitleiste). Diese buchhalterischen Maßnahmen haben keine Auswirkungen auf die Werthaltigkeit der Anlagegüter.

Rückstellungen für Finanzgeschäfte sichern die Zukunft

Die ÖBB haben 2005 mit der Deutschen Bank CDO-Geschäfte in Höhe von 612,9 Mio. Euro abgeschlossen. „Damit haben die ÖBB die Deutsche Bank gegen Kreditausfälle versichert. Angesichts der weltweiten Finanz- und Wirtschaftskrise ist das Risiko für Kreditausfälle deutlich gestiegen“, erläutert Finanz Vorstand Josef Halbmayr dieses Geschäft. Deshalb haben die ÖBB vorsorglich das Risiko für die bestehenden CDO-Geschäfte im Jahresabschluss 2008 mit 420 Mio. Euro. (insgesamt -607 Mio. Euro) rückgestellt. Dadurch verschlechtert sich das Finanzergebnis einmalig um 420 Mio. Euro.

Personenverkehr: Schiene gewinnt, Bus bleibt konstant

„Im Personenverkehr entfiel das Fahrgastplus 2008 zur Gänze auf den Schienenverkehr“, berichtet Gustav Poschako, Vorstandsdirektor der ÖBB-Holding AG für die Bereiche Personen- und Güterverkehr. Vor allem die hohen Energiepreise im 1. Halbjahr 2008 veranlassten viele Pendler, noch stärker die Bahn zu nutzen. 208 Mio. Fahrgäste nutzten im Jahr 2008 die Angebote der ÖBB im Schienenverkehr (+4 % gegenüber 2007). Am Jahresende machte sich aber auch im Personenverkehr die Wirtschaftskrise bemerkbar. Vor allem im Fernverkehr konnten die prognostizierten Zuwachsraten nicht erreicht werden.

Auf den Nahverkehr entfielen 175 Mio. Reisende (2007: 170 Mio.; +3 %) und 33 Mio. auf den Fernverkehr (2007: 30 Mio., +10 %). Die Fahrgastzahl der ÖBB-Postbus GmbH blieb mit 248 Mio. stabil auf dem bereits hohen Vorjahresniveau (davon 9 Mio. Reisende in Tschechien über das Tochterunternehmen ČSAD). Der Marktanteil der ÖBB im öffentlichen Personenverkehr belief sich ohne Berücksichtigung des innerstädtischen Verkehrs auf rund 90 Prozent. Besonders deutliche Steigerungen gab es durch die S-Bahn-Angebote in Vorarlberg und Salzburg (bis zu +18 %) und im EURregio-Verkehr in die östlichen Nachbarstaaten (bis zu +15 %). Beim gemeinsam mit der Flughafen Wien AG betriebenen City Airport Train (CAT) wurden die Fahrgastzahlen auf rund 1,1 Mio. gesteigert. Die Zahl der VORTEILScard-Kunden ist von 1,41 Mio. auf über 1,69 Mio. gestiegen.

railjet, die neue Qualität im Fernverkehr

Seit dem 14. Dezember 2008 ist der neue railjet im Einsatz. Täglich gibt es eine railjet-Verbindung von Budapest über Wien nach München und retour und eine von Wien nach Budapest und retour. Mit 45.000 Fahrgästen und 500.000 zurückgelegten Kilometern kann nach 16 Wochen railjet-Einsatz eine positive Bilanz gezogen werden. Ab dem 6. April 2009 wurde das railjet-Angebot verdoppelt: Acht statt bisher vier Verbindungen zwischen Wien, Budapest und München sind jetzt im Einsatz.

Die Modernisierung des Nahverkehrs läuft auf Hochtouren. Die Qualitätssteigerung in der Nahverkehrsflotte wurde 2008 durch den Einsatz von neuen Zügen fortgesetzt. Insgesamt wurden 24 Talent-Garnituren, 13 Desiro-Garnituren und 47 Doppelstockwagen mit einer Investitionssumme von 249,3 Mio. EUR in Einsatz gebracht.

Postbus: Neue barrierefreie Busse

Die ÖBB-Postbus GmbH legt mit Ihren rd. 2.100 Bussen und 950 Linien bzw. 30.000 Kursen jährlich eine Distanz von rund 147,6 Mio km zurück. Neben der ČSAD Autobusy České Budějovice a.s. in Tschechien ist die ÖBB-Postbus GmbH auch an zwei Schweizer Busgesellschaften, der „Bus Ostschweiz AG“ (BOS) und der „Bus Sarganserland Werdenberg AG“, beteiligt. In neue Busse wurden 45,3 Mio. EUR investiert, sie sind allesamt klimatisiert und barrierefrei ausgestattet. Die Vienna AirportLines konnten 2008 mehr als 1,4 Mio Fahrgäste verzeichnen (2007: 800.000). Die ÖBB-Postbus GmbH führte umfangreiche Eco-Driver- und Safety-Driver-Ausbildungen für Postbus-LenkerInnen durch. Damit gelang es, das hohe Sicherheitsniveau im Busverkehr weiter zu steigern und außerdem 10% des bisher verbrauchten Diesel einzusparen.

„Für 2009 rechnen wir im Personenverkehr mit einem mäßigen Wachstum. Eine Stagnation im Fernverkehr und ein durch eine höhere Arbeitslosigkeit nur mäßiger Wachstum im Regionalverkehr lassen nicht die Zuwächse zu, die noch Anfang 2007, vor der Wirtschaftskrise prognostiziert wurde,“ so Poschalko.

RCA: Tonnage- und Umsatzrekord, aber deutlicher Abschwung Ende 2008

Ein weiteres Rekordjahr meldete auch die Rail Cargo Austria AG: mit 98,5 Mio. Tonnen Gütern wurde ein Beförderungsplus von 1,5 Mio. Tonnen erreicht. „Im letzten Quartal 2008 hat die RCA die Wirtschaftskrise voll erfasst. Mit Rückgängen von ca. 15 % konnten die geplanten 100 Mio. Tonnen beförderter Güter nicht erreicht werden“, so Gustav Poschalko. Die RCA ist mit 92,3% Marktanteil am Schienengüterverkehr der Marktführer in Österreich. Sie sorgt mit einem Schienen-Anteil von rund 30% am

Modal Split für eine europaweit überproportionale Präsenz der Schiene im heimischen Güterverkehr.

Im europäischen Ranking konnte die RCA unter die Top3 vorstoßen - gemessen an den absoluten Tonnagezahlen. Legt man die beförderten Tonnen je Einwohner zugrunde, ist die RCA überhaupt Spitzenreiter in Europa. Die Gesamtlogistik-Kompetenz erstreckt sich mit 93 Beteiligungen in 24 Ländern mittlerweile auf ganz Europa, in Ost- und Südosteuropa hat die RCA bereits Marktführerschaft erreicht. 2008 wurden die Flotte um 2.000 Wagen aufgestockt, bis 2011 werden insgesamt rund 5.000 neue Wagen angeschafft.

Zusätzlich zum operativen Geschäft erreichte die Gesellschaft aber auch einen zweiten großen Erfolg: sie gewann das Bestbieterverfahren für die Privatisierung der ungarischen Güterbahn MÁV Cargo und unterschrieb am 2. Jänner 2008 den Kaufvertrag. Am 2. Dezember konnte auch die kartellrechtliche Prüfung der EU-Wettbewerbsbehörde positiv abgeschlossen werden. Die MÁV Cargo beförderte zuletzt 41,5 Mio. Tonnen Güter und hatte 13.000 Wagen, knapp 4.000 MitarbeiterInnen, einen Wagen herstellenden Betrieb und unter anderem einen Umschlagsterminal zur Breitspur an der ukrainischen Grenze. „Die RCA AG ist mit dieser erfolgreichen Akquisition zur Nummer 3 unter den Güterbahnen Europas geworden – mit einer Flotte von über 30.000 Wagen“, sagt Poschalko. Das EBIT verringerte sich 2008 von 24,7 Mio. EUR auf -39,4 Mio. EUR. Hauptverantwortlich dafür waren Impairments im Anlagevermögen.

Europäische Lokflotte expandiert weiter, Werkstätten europaweit gefragt

Die ÖBB-Traktion GmbH hat die Modernisierung ihrer Lokflotte mit hohem Tempo vorangetrieben. 2008 wurden bei der ÖBB-Traktion GmbH 6 Tauruslokomotiven der Reihe 1216 mit einem Investitionsvolumen von 21,7 Mio. € eingeliefert. Somit besitzt die ÖBB-Traktion GmbH 382 Taurus Lokomotiven. Insgesamt wurden 1,2 Mrd. € in die Modernisierung der Lokflotte investiert. Weiters wurden Gespräche betreffend der Zulassung der ÖBB-Lokomotiven in allen Nachbarländern forciert. So konnte die Zulassung und der Betrieb der 1216 in Italien, Slowenien und Tschechien realisiert und damit auch die Laufleistung der Fahrzeuge signifikant erhöht werden.

Ebenfalls auf Europakurs befand sich 2008 die ÖBB-Technische Services GmbH. Im Rahmen der Internationalisierungsbestrebungen wurde 2008 ein Joint Venture in der Slowakei gegründet, ein Wartungsvertrag über die Instandhaltung der slowenischen TAURUS-Flotte abgeschlossen sowie der bestehende Wartungsvertrag mit der Raab-Ödenburger Eisenbahn erweitert. Parallel dazu hat ÖBB-TS tief greifende Rationalisierungs- und Effizienzsteigerungsmaßnahmen in Österreich umgesetzt. Die Produktivität der Werkstätten wurde in den letzten Jahren um 30% gesteigert und die Werkstätensysteme in Österreich völlig neu ausgerichtet. Mit einem Investitionsvolumen von rund 160 Mio Euro wird für Partner und Kunden die

bestmögliche Verfügbarkeit und Wirtschaftlichkeit der Fahrzeugflotten erreicht und die Wartung der neuen Züge wie Talent, Desiro und vor allem railjet optimal gestaltet.

Infrastruktur Betrieb: Pünktlichkeit weiter gesteigert, Bahnübergänge sicherer

Das Jahr 2008 stand eindeutig im Fokus des Themas Sicherheit. Mit treffsicheren internen und externen Maßnahmen und Initiativen wurden neue Maßstäbe gesetzt. Die erste neue Betriebsführungszentrale in Innsbruck ging im Herbst 2008 in Betrieb. In den nächsten Jahren werden im Rahmen dieser Strategie die derzeit mehr als 500 dezentral eingerichteten Betriebsstellen in eine Verkehrsleitzentrale zur netzweiten Koordinierung des Verkehrs und in fünf Betriebsführungszentralen zur Steuerung und operativen Durchführung zusammengeführt. Damit wird nicht nur die Sicherheit verbessert, sondern es werden sich auch Produktivität und Kapazitäten deutlich erhöhen.

Eine weitere wichtige Maßnahme war die Sicherheit von Eisenbahnkreuzungen, einem besonders sensiblen Gefahrenbereich, wo 2008 ein deutlicher Rückgang der Unfallfolgen für beteiligte Straßenbenützer erzielt wurde. 2008 wurden 25 Mio. EUR in die zusätzliche Sicherung bzw. Auflassungen von Eisenbahnkreuzungen investiert. Gestartet wurde im Berichtsjahr das Programm „Sicherheit macht Schule“, das bei Jugendlichen die Bewusstseinsbildung für die Gefahren bei unerlaubtem Überschreiten von Gleisen fördert und dadurch langfristig zur Unfallvermeidung beiträgt.

Ein wichtiges Zukunftsprojekt, mit dem wir wirkungsvollen Effekt auf die Sicherheit in der Betriebsabwicklung anstreben, wurde im April 2008 mit dem Programm European Train Control System (ETCS) Level 2 gestartet. „Mit diesem System werden weitere Qualitäts- und Sicherheitsverbesserungen sowie Kapazitätssteigerungen generiert“ stellt Peter Klugar die Vorteile dieses innovativen Systems vor. Der dazu erforderliche digitale GSM-R-Zugfunk ist bereits seit Mai des Berichtsjahres auf der Strecke Wels – Passau erfolgreich im Pileinsatz.

Zusätzlich zum Betrieb des rd. 5.700 km langen Streckennetzes der ÖBB managt die ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG auch die 1.310 Verkehrsstationen in ganz Österreich. Sie sorgt für Sicherheit, Sauberkeit und Information der Reisenden. Im Rahmen des 2005 gestarteten Programms „Qualitätsfokus Bahnhof“ wurden hier erneut 7,4 Mio. EUR in ein verbessertes Erscheinungsbild investiert. Am Netz der ÖBB waren 2008 insgesamt 22 Eisenbahnverkehrsunternehmen zugelassen.

Bauen für Generationen: Rekordinvestitionen in die Infrastruktur

Einen Höhepunkt erreichten 2008 auch die Investitionen in den Aus- und Neubau der Eisenbahn-Infrastruktur. 2008 wurden 1.905,8 Mio. EUR (2007: 1.879 Mio. EUR) investiert. Die ÖBB-Infrastruktur Bau AG konzentrierte sich dabei auf den viergleisigen Ausbau der Westbahn und der Unterinntalbahn, den Ausbau der europäischen Nord-Südachse über die Koralmbahn und ein neues Trassenauswahlverfahren für den künftigen Semmering Basistunnel. Weitere laufende Projekte des Jahres 2008 waren der Bau des Lainzer Tunnels, die Bahnhofsoffensive mit dem Neubau der Bahnhöfe Wien Praterstern und St. Pölten Hauptbahnhof sowie die Vorbereitung auf die Großprojekte Hauptbahnhof Wien, BahnhofCity Wien West und Salzburg Hauptbahnhof. Insgesamt arbeitete die ÖBB-Infrastruktur Bau AG im Geschäftsjahr an rund 1.500 Planungs- und Bauprojekten. „Bis 2020 sollen in Summe rund 24.500 Mio. EUR investiert werden, um die Leistungs- und Wettbewerbsfähigkeit der Schiene deutlich zu steigern“, so Peter Klugar.

Zu einer Neuerung bei der Infrastrukturfinanzierung kam es Ende 2007. Mit dem Budgetermächtigungsgesetz 2007 wurde geregelt, dass sich der Bund bei den Tilgungsraten und Zinsaufwendungen für Infrastruktur-Investitionen künftig zu 70% beteiligt – und zwar über 30-Jahres-Tranchen.

Die Verwaltung, Entwicklung und Verwertung der ÖBB-Immobilien wurde von der ÖBB-Immobilienmanagement GmbH abgewickelt. Mit ca. 30 Mio. EUR mehr an Verwertungserlösen gegenüber 2006 konnte der Immobilienbereich zu einer EBIT-Steigerung der ÖBB-Infrastruktur Bau AG beitragen und leistete einen wichtigen wirtschaftlichen Beitrag für den ÖBB-Konzern.

Personal: MitarbeiterInnen-Stand stabil, Frauen und Jugend am Zug

Per Jahresende 2008 arbeiteten 42265 MitarbeiterInnen im ÖBB-Konzern, um 628 weniger als Ende 2007. Die Zahl der Lehrlinge stieg auf 1.424 (+11 %); insgesamt bildet der ÖBB-Konzern Jugendliche in 18 Lehrberufen aus. Von den technischen Lehrlingen konnten nach Abschluss der Ausbildung rund 60% in ein fixes Dienstverhältnis übernommen werden, bei den kaufmännischen Lehrlingen waren es rund 90%. Der Frauenanteil im Konzern stieg von 6,3% auf 8,2%, die Anzahl der MitarbeiterInnen mit einem besonderen Kündigungsschutz fiel von rund 32.300 auf 30.050.

2009 – ein Jahr der Herausforderungen

Die Wirtschaftskrise wird sich aus derzeitiger Sicht auch im heurigen Jahr noch stark bemerkbar machen. Im Absatzbereich ist 2009 mit einer Stagnation zu rechnen, d.h. dass die ÖBB einerseits bei den Kosten ein klares Einsparungsprogramm fährt, andererseits wie z.B. im Cargo-Bereich eine deutliche Vertrieboffensive plant. Wichtig wird auch der flexible Einsatz von Mitarbeitern sein. So wird, in Abstimmung mit dem Betriebsrat, an einem Verlagerungskonzept im Personalbereich gearbeitet.

Aber auch ein überarbeitetes Flächenkonzept, das genau definiert, welche Strecken in Zukunft wirtschaftlich und ökologisch Sinn machen, werden einen erheblichen Beitrag zur Verbesserung der Ertragslage beisteuern.

Um die Einsparungspotentiale zu erreichen, sind neue gesetzliche Rahmenbedingungen erforderlich. Sowohl die Zusammenlegung der beiden Infrastrukturgesellschaften als auch die Verknüpfung von Traktion und Verschub aber auch die Neuorganisation zwischen ÖBB Holding AG und der ÖBB Dienstleistungsgesellschaft (DLG) benötigen eine rasche Änderung des Bundesbahnstrukturgesetzes. Nur mit dieser Änderung ist ein deutliches Einsparungspotential realisierbar.

Rückfragehinweis:

Alfred Ruhaltinger

ÖBB-Holding AG

Leiter Externe Kommunikation

Tel.: 01/93000-44279

Mail: alfred.ruhaltinger@oebb.at