

Suchergebnis

Name	Bereich	Information	V.-Datum

Bombardier Transportation GmbH

Berlin

Jahresabschluss- und Befreiender Konzernabschluss gem. § 292 HGB zum 31.12.2018

Jahresabschluss zum 31.12.2018

Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers

An die Bombardier Transportation GmbH

Prüfungsurteile

Wir haben den Jahresabschluss der Bombardier Transportation GmbH, Berlin, – bestehend aus der Bilanz zum 31. Dezember 2018 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2018 sowie dem Anhang, einschließlich der Darstellung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den Lagebericht der Bombardier Transportation GmbH für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2018 geprüft. Die im Lagebericht enthaltene Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289f Abs. 4 HGB (Angaben zur Frauenquote) haben wir in Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften nicht inhaltlich geprüft.

Nach unserer Beurteilung auf Grund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

- entspricht der beigefügte Jahresabschluss in allen wesentlichen Belangen den deutschen, für Kapitalgesellschaften geltenden handelsrechtlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage der Gesellschaft zum 31. Dezember 2018 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2018 und
- vermittelt der beigefügte Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft. In allen wesentlichen Belangen steht dieser Lagebericht in Einklang mit dem Jahresabschluss, entspricht den deutschen gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar. Unser

Prüfungsurteil zum Lagebericht erstreckt sich nicht auf den Inhalt der oben genannten Erklärung zur Unternehmensführung.

Gemäß § 322 Abs. 3 Satz 1 HGB erklären wir, dass unsere Prüfung zu keinen Einwendungen gegen die Ordnungsmäßigkeit des Jahresabschlusses und des Lageberichts geführt hat.

Grundlage für die Prüfungsurteile

Wir haben unsere Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts in Übereinstimmung mit § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführt. Unsere Verantwortung nach diesen Vorschriften und Grundsätzen ist im Abschnitt "Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts" unseres Bestätigungsvermerks weitergehend beschrieben. Wir sind von dem Unternehmen unabhängig in Übereinstimmung mit den deutschen handelsrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften und haben unsere sonstigen deutschen Berufspflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und zum Lagebericht zu dienen.

Sonstige Informationen

Die gesetzlichen Vertreter sind für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen die im Lagebericht enthaltene Erklärung zur Unternehmensführung gemäß § 289f Abs. 4 HGB (Angaben zur Frauenquote).

Unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und Lagebericht erstrecken sich nicht auf die sonstigen Informationen, und dementsprechend geben wir weder ein Prüfungsurteil noch irgendeine andere Form von Prüfungsschlussfolgerung hierzu ab.

Im Zusammenhang mit unserer Prüfung haben wir die Verantwortung, die sonstigen Informationen zu lesen und dabei zu würdigen, ob die sonstigen Informationen

- wesentliche Unstimmigkeiten zum Jahresabschluss, Lagebericht oder unseren bei der Prüfung erlangten Kenntnissen aufweisen oder
- anderweitig wesentlich falsch dargestellt erscheinen.

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter und des Aufsichtsrats für den Jahresabschluss und den Lagebericht

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Jahresabschlusses, der den deutschen, für Kapitalgesellschaften geltenden handelsrechtlichen Vorschriften in allen wesentlichen Belangen entspricht, und dafür, dass der Jahresabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie in Übereinstimmung mit den deutschen Grundsätzen ordnungsmäßiger Buchführung als notwendig bestimmt haben, um die Aufstellung eines Jahresabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist.

Bei der Aufstellung des Jahresabschlusses sind die gesetzlichen Vertreter dafür verantwortlich, die Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu beurteilen. Des Weiteren haben sie die Verantwortung, Sachverhalte in Zusammenhang mit der Fortführung der Unternehmenstätigkeit, sofern einschlägig, anzugeben. Darüber hinaus sind sie dafür verantwortlich, auf der Grundlage des Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu bilanzieren, sofern dem nicht tatsächliche oder rechtliche Gegebenheiten entgegenstehen.

Außerdem sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Aufstellung des Lageberichts, der insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Jahresabschluss in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Vorkehrungen und Maßnahmen (Systeme), die sie als notwendig erachtet haben, um die Aufstellung eines Lageberichts in Übereinstimmung mit den anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften zu ermöglichen und um ausreichende geeignete Nachweise für die Aussagen im Lagebericht erbringen zu können.

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses der Gesellschaft zur Aufstellung des Jahresabschlusses und des Lageberichts.

Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der Jahresabschluss als Ganzes frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist, und ob der Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Jahresabschluss sowie mit den bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnissen in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt, sowie einen Bestätigungsvermerk zu erteilen, der unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und zum Lagebericht beinhaltet.

Hinreichende Sicherheit ist ein hohes Maß an Sicherheit, aber keine Garantie dafür, dass eine in Übereinstimmung mit § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführte Prüfung eine wesentliche falsche Darstellung stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus Verstößen oder Unrichtigkeiten resultieren und werden als wesentlich angesehen, wenn vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie einzeln oder insgesamt die auf der Grundlage dieses Jahresabschlusses und Lageberichts getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Adressaten beeinflussen.

Während der Prüfung üben wir pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung. Darüber hinaus •

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher – beabsichtigter oder unbeabsichtigter – falscher Darstellungen im Jahresabschluss und im Lagebericht, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zu dienen. Das Risiko, dass wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist bei Verstößen höher als bei Unrichtigkeiten, da Verstöße betrügerisches Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können; •

- gewinnen wir ein Verständnis von dem für die Prüfung des Jahresabschlusses relevanten internen Kontrollsystem und den für die Prüfung des Lageberichts relevanten Vorkehrungen und Maßnahmen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit dieser Systeme der Gesellschaft abzugeben; •

- beurteilen wir die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte und damit zusammenhängenden Angaben;

- ziehen wir Schlussfolgerungen über die Angemessenheit des von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die bedeutsame Zweifel an der Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir zu dem Schluss kommen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, im Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Jahresabschluss und im Lagebericht aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser jeweiliges Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch dazu führen, dass die Gesellschaft ihre Unternehmenstätigkeit nicht mehr fortführen kann; •

- beurteilen wir die Gesamtdarstellung, den Aufbau und den Inhalt des Jahresabschlusses einschließlich der Angaben sowie ob der Jahresabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse so darstellt, dass der Jahresabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt;

- beurteilen wir den Einklang des Lageberichts mit dem Jahresabschluss, seine Gesetzesentsprechung und das von ihm vermittelte Bild von der Lage des Unternehmens;

- führen wir Prüfungshandlungen zu den von den gesetzlichen Vertretern dargestellten zukunftsorientierten Angaben im Lagebericht durch. Auf Basis ausreichender geeigneter Prüfungsnachweise vollziehen wir dabei insbesondere die den zukunftsorientierten Angaben von den gesetzlichen Vertretern zugrunde gelegten bedeutsamen Annahmen nach und beurteilen die sachgerechte Ableitung der zukunftsorientierten Angaben aus diesen Annahmen. Ein eigenständiges Prüfungsurteil zu den zukunftsorientierten Angaben sowie zu den zugrunde liegenden Annahmen geben wir nicht ab. Es besteht ein erhebliches unvermeidbares Risiko, dass künftige Ereignisse wesentlich von den zukunftsorientierten Angaben abweichen.

Wir erörtern mit den für die Überwachung Verantwortlichen unter anderem den geplanten Umfang und die Zeitplanung der Prüfung sowie bedeutsame Prüfungsfeststellungen, einschließlich etwaiger Mängel im internen Kontrollsystem, die wir während unserer Prüfung feststellen.

Berlin, 12. März 2019

Ernst & Young GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft
Beckers, Wirtschaftsprüfer

Marsel, Wirtschaftsprüfer**Bilanz zum 31.12.2018****AKTIVA**31.12.2017
TEUR

	EUR	EUR	
A. ANLAGEVERMÖGEN			
I. Immaterielle Vermögensgegenstände			
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	24.125.726,46		30.603
2. Geschäfts- oder Firmenwert	70.667.364,46		94.834
		94.793.090,92	125.437
II. Sachanlagen			
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	93.210.893,64		88.847
2. Technische Anlagen und Maschinen	49.289.538,08		47.173
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	14.060.684,29		17.175
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	18.548.542,05		15.269
		175.109.658,06	168.464
III. Finanzanlagen			
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	587.248.596,05		406.542
2. Beteiligungen	955.903,28		956
3. Sonstige Ausleihungen	38.327,10		21
		588.242.826,43	407.519
		858.145.575,41	701.420
B. UMLAUFVERMÖGEN			
I. Vorräte			
1. Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	58.867.951,00		25.994
2. Unfertige Erzeugnisse	1.931.154.653,72		1.899.103
3. Fertige Erzeugnisse	127.379,60		112
4. Geleistete Anzahlungen	345.855.686,13		320.173
5. Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	-2.336.005.670,45		-2.245.382
		0,00	0
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände			
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	259.726.581,03		202.602
2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	2.934.330.320,10		3.200.741
3. Sonstige Vermögensgegenstände	64.188.148,10		46.505
		3.258.245.049,23	3.449.848
III. Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten		1.412.277,04	1.777
		3.259.657.326,27	3.451.625
C. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN		23.693.282,55	22.925

	EUR	EUR	31.12.2017 TEUR
PASSIVA		4.141.496.184,23	4.175.970
	EUR	EUR	31.12.2017 TEUR
A. EIGENKAPITAL			
I. Gezeichnetes Kapital	16.581.550,00		16.582
II. Kapitalrücklage	1.082.694.116,86		1.082.694
III. Gewinnvortrag	503.795.827,86		503.796
IV. Jahresergebnis	0,00		0
		1.603.071.494,72	1.603.072
B. RÜCKSTELLUNGEN			
1. Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	337.808.671,00		317.487
2. Steuerrückstellungen	4.258.000,00		0
3. Sonstige Rückstellungen	855.886.686,13		1.026.290
		1.197.953.357,13	1.343.777
C. VERBINDLICHKEITEN			
1. Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	211.238.239,20		116.336
2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	527.695.482,84		457.771
3. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	508.481.536,30		543.658
4. Sonstige Verbindlichkeiten	93.056.074,04		111.356
davon aus Steuern EUR 57.532.185,46 (Vj. TEUR 73.521)			
		1.340.471.332,38	1.229.121
		4.141.496.184,23	4.175.970

Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2018

	EUR	EUR	2017 TEUR
1. Umsatzerlöse	1.891.987.494,73		1.911.877
2. Erhöhung des Bestands an fertigen und unfertigen Erzeugnissen	32.067.431,03		92.219
3. Andere aktivierte Eigenleistungen	421.042,61		96
4. Gesamtleistung		1.924.475.968,37	2.004.192
5. Sonstige betriebliche Erträge		782.736.953,71	670.298
davon Erträge aus der Währungsumrechnung EUR 11.052.497,14 (Vj. TEUR 0)			
6. Materialaufwand			
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	1.157.990.462,14		1.034.744
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	211.047.172,03		311.357
		1.369.037.634,17	1.346.101
7. Personalaufwand			
a) Löhne und Gehälter	480.716.802,87		614.720

	EUR	EUR	2017 TEUR
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung davon für Altersversorgung EUR 1.257.652,36 (Vj. TEUR 8.994)	80.217.658,97		87.656
		560.934.461,84	702.376
8. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen		50.801.983,38	85.547
9. Sonstige betriebliche Aufwendungen davon Aufwendungen aus der Währungsumrechnung EUR 0,00 (Vj. TEUR 54.723)		930.969.900,68	927.379
		-204.531.057,99	-386.913
10. Erträge aus Beteiligungen und Gewinne aus der Veräußerung von Finanzanlagen davon aus verbundenen Unternehmen EUR 165.409.690,26 (Vj. TEUR 52.284)	165.409.690,26		52.284
11. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge davon aus verbundenen Unternehmen EUR 89.992.549,34 (Vj. TEUR 88.552) davon Erträge aus der Abzinsung EUR 0,00 (Vj. TEUR 3.372)	90.122.272,84		92.138
12. Abschreibungen auf Finanzanlagen davon aus verbundenen Unternehmen EUR 34.692.100,66 (Vj. TEUR 29.881)	34.692.100,66		29.881
13. Zinsen und ähnliche Aufwendungen davon an verbundene Unternehmen EUR 13.442.099,40 (Vj. TEUR 18.808) davon Aufwendungen aus der Aufzinsung EUR 36.719.140,00 (Vj. TEUR 26.364)	57.767.524,17		50.686
		163.072.338,27	63.856
14. Ergebnis vor Steuern		-41.458.719,72	-323.057
15. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag		26.940.782,54	187
16. Ergebnis nach Steuern		-68.399.502,26	-323.244
17. Sonstige Steuern		-14.039.047,75	1.461
18. Jahresfehlbetrag		-54.360.454,51	-324.705
19. Ausgleichszahlung an außenstehende Gesellschafter		1.003.200,00	1.003
20. Erträge aus Verlustübernahme		-55.363.654,51	-325.708
21. Jahresergebnis		0,00	0

Anhang für 2018

Allgemeine Hinweise

Die Bombardier Transportation GmbH hat ihren Sitz in Berlin und ist eingetragen in das Handelsregister beim Amtsgericht Charlottenburg, Register-Nummer HRB 64838 B.

Der vorliegende Jahresabschluss wurde gemäß §§ 242 ff. und §§ 264 ff. HGB sowie nach den einschlägigen Vorschriften des GmbHG aufgestellt. Es gelten die Vorschriften für große Kapitalgesellschaften.

Die Gewinn- und Verlustrechnung ist nach dem Gesamtkostenverfahren aufgestellt.

Um die Klarheit zu verbessern, werden die Angaben zur Mitzugehörigkeit zu anderen Posten der Bilanz und Davon-Vermerke in diesem Anhang gesondert vorgenommen.

Ausweis-, Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Für die Aufstellung des Abschlusses waren unverändert die nachfolgenden Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden maßgebend:

Erworbene **immaterielle Vermögensgegenstände** sind zu Anschaffungskosten, vermindert um planmäßige Abschreibungen, bilanziert.

Unter den immateriellen Vermögensgegenständen wird seit dem Geschäftsjahr 2015 der konzernweite Pool für Forschungs- und Entwicklungskosten ausgewiesen, soweit die konzernweit entstandenen Entwicklungskosten einen direkten Nutzen für das Unternehmen haben. Dieser Pool wird linear über die voraussichtliche Nutzungsdauer von 8 Jahren abgeschrieben.

Die übrigen immateriellen Vermögensgegenstände werden entsprechend ihrer Nutzungsdauer um planmäßige lineare Abschreibungen vermindert.

Die Abschreibung von Geschäfts- oder Firmenwerten aus der Anwachsung der Bombardier Transportation (Bahntechnologie) Germany GmbH & Co. KG, Berlin, erfolgt linear über die geschätzte voraussichtliche Nutzungsdauer von 15 Jahren. Die Nutzungsdauer orientiert sich an den Lebenszyklen der Produkte und Ersatzteile des produzierenden Unternehmens, das im Jahr 2007 auf die Bombardier Transportation GmbH, Berlin, angewachsen ist.

Der bilanzierte Geschäfts- oder Firmenwert durch die Übernahme des Servicegeschäftes der Bombardier Transportation Norway AS, Oslo, Norwegen, im Geschäftsjahr 2016 wird linear über die voraussichtliche Nutzungsdauer von 5 Jahren abgeschrieben. Dies gilt auch für die Übernahme des Servicegeschäftes der Bombardier Transportation Denmark A.S., Randers, Dänemark, im Geschäftsjahr 2015.

Die Vermögensgegenstände des **Sachanlagevermögens** sind zu Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten angesetzt. In die Herstellungskosten selbsterstellter Anlagen sind neben den Einzelkosten auch anteilige Gemeinkosten und durch die Fertigung veranlasste Abschreibungen einbezogen. Für Vermögensgegenstände des Sachanlagevermögens werden, soweit abnutzbar, ausschließlich die lineare Abschreibungsmethode mit Abschreibungsbeginn ab dem Monat des Zuganges angewendet (pro-rata-temporis). Geringwertige Anlagegüter, die nach dem 31. Dezember 2007 angeschafft wurden, werden nach § 6 Abs. 2 und Abs. 2a EStG abgeschrieben. Die Gesellschaft nutzt auch für alle in 2018 angeschafften, selbständig nutzungsfähigen Vermögensgegenstände von mehr als 150 EUR bis 1.000 EUR das Wahlrecht, einen Sammelposten zu bilden. Dieser wird über 5 Jahre linear abgeschrieben. Vermögensgegenstände bis 150 EUR wurden sofort als Betriebsausgabe behandelt.

Die **Finanzanlagen** sind zu Anschaffungskosten oder zu niedrigeren Werten angesetzt, wenn voraussichtlich nachhaltige Wertminderungen eingetreten sind. Sofern die Gründe für Abschreibungen nach § 253 Abs. 3 S. 3 und 4 i. V. m. Abs. 5 S. 1 HGB nicht mehr bestehen, werden entsprechende Wertaufholungen höchstens bis zu den historischen Anschaffungskosten vorgenommen.

Bei Gegenständen des Anlagevermögens werden außerplanmäßige Abschreibungen entsprechend § 253 Abs. 3 S. 3 HGB berücksichtigt, sofern die Voraussetzungen vorliegen.

Die **Vorräte** werden zu Anschaffungs- und Herstellungskosten unter Berücksichtigung des Niederstwertprinzips angesetzt.

Die separat ausgewiesenen Bestände an **Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen** sind zu durchschnittlichen Anschaffungskosten oder zu niedrigeren Wiederbeschaffungskosten am Bilanzstichtag bilanziert. Entsprechend den Konzernvorgaben werden alle auftragsbezogenen Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe unter den unfertigen Erzeugnissen ausgewiesen.

Die **unfertigen und fertigen Erzeugnisse** sind zu Herstellungskosten bewertet. Neben den direkt zurechenbaren Materialeinzelkosten, Fertigungslöhnen und Sondereinzelkosten wurden auch Fertigungs- und Materialgemeinkosten sowie der zurechenbare Anteil des Werteverzehrs des Anlagevermögens berücksichtigt; Fremdkapitalkosten und anteilige Kosten der allgemeinen Verwaltung wurden nicht in die Herstellungskosten einbezogen. Bei drohenden Verlusten aus schwebenden Geschäften werden zunächst Abschreibungen auf die jeweiligen Bestände an unfertigen Erzeugnissen vorgenommen, soweit die erwarteten Verluste im Zusammenhang mit aktivierten Vermögensgegenständen stehen. Für darüberhinausgehende Verlustanteile werden Rückstellungen gebildet.

Alle erkennbaren Risiken im Vorratsvermögen sind durch angemessene Abwertungen berücksichtigt.

Abgesehen von handelsüblichen Eigentumsvorbehalten sind die Vorräte frei von Rechten Dritter.

Die **erhaltenen Anzahlungen auf Bestellungen** werden von der Gesamtsumme der Vorräte abgesetzt. Ein eventuell verbleibender Betrag wird unter den Verbindlichkeiten ausgewiesen.

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände sind zum Nennwert angesetzt. Allen risikobehafteten Posten ist durch die Bildung angemessener Einzelwertberichtigungen Rechnung getragen. Forderungen mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr werden, sofern vorhanden, abgezinst.

Die **Forderungen und Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen** sind aus Gründen der Verbesserung der Aussagefähigkeit des Abschlusses unsaldiert dargestellt worden.

Ansprüche auf **Investitionszuwendungen** aus bereits vorliegenden Bescheiden und gestellten Anträgen werden bilanziert, sofern die Investition bis zum Bilanzstichtag getätigt wurde. Vereinnahmte Investitionszuschüsse werden von den Anschaffungs- und Herstellungskosten der begünstigten Vermögensgegenstände abgesetzt und mindern die Anschaffungskosten und damit die Abschreibungen über den Zeitraum ihrer Nutzungsdauer.

Die **Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen** werden nach handelsrechtlichen Grundsätzen unter Berücksichtigung zukünftiger Gehalts- und Rententrends sowie Fluktuations- und Sterbewahrscheinlichkeiten ermittelt.

Als Bewertungsmethode wurde die projizierte Einmalbeitragsmethode (Projected Unit Credit-Methode) angewendet.

Den ermittelten Werten liegt unter Verwendung der Heubeck-Richttafeln 2018 G ein Rechnungszinsfuß von 3,21 % zugrunde. Für diesen wurde im Geschäftsjahr der durchschnittliche Marktzinssatz der letzten 10 Jahre bei einer Restlaufzeit von 15 Jahren verwendet. Der Unterschiedsbetrag nach § 253 Abs. 6 HGB beträgt TEUR 41.924 und unterliegt einer Ausschüttungssperre, jedoch aus Sicht der Gesellschaft keiner Abführungssperre. Der sich aus der erstmaligen Anwendung der Heubeck-Richttafeln 2018 G ergebende Unterschiedsbetrag nach § 6a Absatz 4 Satz 2 EstG wird vollständig im laufenden Wirtschaftsjahr den Pensionsverpflichtungen zugeführt. Die erwarteten Lohn- und Gehaltssteigerungen wurden mit 3,0 % berücksichtigt.

Der sich aus der Änderung der Rückstellungsbilanzierung nach §§ 249 Abs. 1 Satz 1, 253 Abs. 1 Satz 2, Abs. 2 HGB durch das Bilanzrechtsmodernisierungsgesetz (BilMoG) ergebende Zuführungsbetrag wurde vollständig im Geschäftsjahr 2010 berücksichtigt.

Die ausschließlich der Erfüllung der Altersversorgungsverpflichtungen dienenden, dem Zugriff aller übrigen Gläubiger entzogenen, Vermögensgegenstände (Deckungsvermögen i.S.d. § 246 Abs. 2 Satz 2 HGB) wurden mit ihrem beizulegenden Zeitwert mit den Rückstellungen verrechnet.

Die **Steuerrückstellungen und sonstigen Rückstellungen** berücksichtigen alle ungewissen Verbindlichkeiten und drohenden Verluste aus schwebenden Geschäften. Sie sind in Höhe des nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung notwendigen Erfüllungsbetrags (d. h. einschließlich zukünftiger Kosten- und Preissteigerungen) angesetzt. Rückstellungen mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr wurden abgezinst. Die sonstigen Rückstellungen umfassen Rückstellungen für Altersteilzeit, denen versicherungsmathematische Gutachten zugrunde liegen. Die Berechnungen basieren auf dem Altersteilzeitgesetz vom 23. Juli 1996 (Stand 10. Dezember 2014) und den diesbezüglichen Betriebsvereinbarungen und Einzelverträgen. Den ermittelten Werten liegt unter Verwendung der Heubeck Richttafeln 2018 G ein Rechnungszinsfuß von 0,87 % zugrunde.

Die der Insolvenzsicherung dienenden Vermögensgegenstände, die dem Zugriff aller übrigen Gläubiger entzogen sind (Deckungsvermögen i. S. d. § 246 Abs. 2 Satz 2 HGB), wurden mit ihrem beizulegenden Zeitwert mit den Altersteilzeitrückstellungen verrechnet.

Verbindlichkeiten sind mit dem Erfüllungsbetrag angesetzt.

Forderungen und Verbindlichkeiten in fremder Währung werden grundsätzlich mit dem Devisenkassamittelkurs zum Abschlussstichtag umgerechnet.

Kurzfristige Forderungen sowie kurzfristige Verbindlichkeiten in Fremdwährung werden gemäß § 256a Satz 2 HGB ohne Berücksichtigung des Anschaffungskosten- sowie Realisationsprinzips mit dem Kurs am Abschlussstichtag bewertet.

Guthaben bei Kreditinstituten in fremder Währung werden aus Vereinfachungsgründen zum Stichtagskurs bewertet.

Bei bilanziell abzubildenden **Bewertungseinheiten** gemäß § 254 HGB wird die Einfrierungsmethode verwendet.

Bewertungseinheiten (§ 254 HGB)

Zur Absicherung der Fremdwährungsrisiken aus bilanzierten Fremdwährungsposten sowie schwebenden Verkaufs- bzw. Einkaufsgeschäften schließt die Gesellschaft entsprechende Devisentermingeschäfte mit dem Bombardier Konzern-Treasury ab (Bombardier Transportation Financial Services S.a.r.l, Munsbach, Zurich Branch, Zürich, Schweiz), wodurch die Gesellschaft nur mittelbar an Transaktionen auf dem Finanzmarkt teilnimmt.

Zum Bilanzstichtag bestanden 93 Kurssicherungsgeschäfte mit einem Volumen von ca. EUR 320,1 Mio. für erwartete Zahlungseingänge von Kunden, ca. EUR 571,0 Mio. für erwartete Zahlungen an Lieferanten sowie ca. EUR 269,8 Mio. für erwartete Zahlungseingänge aus der Rückzahlung kurzfristiger Darlehen von verbundenen Unternehmen und ca. EUR 8,8 Mio. für erwartete Zahlungsausgänge aus der Rückzahlung kurzfristiger Darlehen an verbundene Unternehmen.

Die vorstehend genannten Volumina ergeben sich auf Grund der Terminkurse (forward rate) der einzelnen Termingeschäfte und gliedern sich wie folgt nach den wichtigsten Währungen:

Für erwartete Zahlungseingänge von Kunden:

Währung	Fremdwährungsbetrag (in Millionen)	Betrag in MEUR	Zeitwert in MEUR
AUD	5,5	3,5	0,1
CHF	3,6	3,1	-0,1
CNH	93,0	11,5	0,0
ZAR	2.372,9	141,2	-1,9

Währung	Fremdwährungsbetrag (in Millionen)	Betrag in MEUR	Zeitwert in MEUR
ILS	13,5	3,1	0,0
SGD	4,8	3,0	-0,1
GBP	1,7	1,9	0,0
USD	178,3	152,9	0,0
TOTAL		320,1	-2,1

Für erwartete Zahlungsausgänge an Lieferanten:

Währung	Fremdwährungsbetrag (in Millionen)	Betrag in MEUR	Zeitwert in MEUR
CAD	8,2	5,3	-0,2
CHF	50,1	43,9	0,6
CNH	3.251,3	403,3	4,7
GBP	0,7	0,8	0,0
INR	1.143,5	13,7	0,5
PLN	1,0	0,2	0,0
SEK	694,7	68,0	-0,4
USD	42,3	35,7	0,7
TOTAL		571,0	5,9

Für erwartete Zahlungseingänge aus Darlehensrückzahlungen

Währung	Fremdwährungsbetrag (in Millionen)	Betrag in MEUR	Zeitwert in MEUR
CHF	220,0	194,8	-1,1
ZAR	1.254,6	75,0	0,3
TOTAL		269,8	-0,8

Für erwartete Zahlungsausgänge aus Darlehensrückzahlungen

Währung	Fremdwährungsbetrag (in Millionen)	Betrag in MEUR	Zeitwert in MEUR
KRW	11.500,0	8,8	-0,1
TOTAL		8,8	-0,1

Der Zeitwert ist der Betrag, zu dem Finanzinstrumente am Bilanzstichtag zwischen sachverständigen, vertragswilligen und voneinander unabhängigen Vertragsparteien getauscht, ver- und gekauft bzw. beglichen würden. Der Zeitwert der Devisentermingeschäfte entspricht dem Marktwert. Die Devisentermingeschäfte werden in den betroffenen Vertragskalkulationen berücksichtigt, indem die erwarteten Zahlungseingänge und Zahlungsausgänge mit vertraglich abgesicherten Wechselkursen bewertet werden und beeinflussen hiermit den Ausweis von unfertigen und fertigen Erzeugnissen beziehungsweise entsprechender vertragsbezogener Rückstellungen.

Zur Stichtagsbewertung müssen allgemein anerkannte Bewertungsverfahren und -modelle verwendet werden. Die Gesellschaft verwendet hierbei das Verfahren der „Mark-to-Market“-Bewertung, bei der aktuelle Marktparameter und Marktpreiskurven eingesetzt werden, die auf objektiven, externen Quellen, vorzugsweise den Schlusskursen von Reuters, basieren. Zur Bestimmung des Zeitwerts nach der „Mark-to-Market“-Methode wird die Differenz zwischen dem vertraglich abgesicherten zukünftigen Fremdwährungskurs und dem zum Betrachtungszeitpunkt aktuell am Markt gehandelten zukünftigen Fremdwährungskurs mit dem zu Grunde liegenden Fremdwährungsbetrag multipliziert. Der sich ergebende Unterschiedsbetrag wird im Anschluss mit einem laufzeitäquivalenten Zinssatz abgezinst. Zur Festlegung des Diskontierungsfaktors wird die EURO-Zinsstrukturkurve verwendet.

Die gegenläufigen Wertänderungen/Zahlungsströme von Grund- und Sicherungsgeschäft gleichen sich voraussichtlich in vollem Umfang im Sicherungszeitraum aus, weil laut Konzernrisikopolitik Risikopositionen (Grundgeschäft) unverzüglich nach Entstehung in betraglich gleicher Höhe in derselben Währung und Laufzeit durch

Devisentermingeschäfte abgesichert werden. Bis zum Abschlussstichtag haben sich die gegenläufigen Wertänderungen/Zahlungsströme aus Grund- und Sicherungsgeschäft vollständig ausgeglichen. Zur Messung der Effektivität der Sicherungsbeziehung wird die "Critical-Terms-Match-Methode" verwendet. Bei den Devisentermingeschäften handelt es sich um schwebende Geschäfte (Derivate), die eingegangen wurden, um Grundgeschäfte in fremder Währung gegen ein mögliches Kursverfallrisiko abzusichern. Zu diesem Zweck werden sämtliche Grundgeschäfte und die dazugehörigen Sicherungsgeschäfte in dem Umfang, wie sich die gegenläufigen Zahlungsströme ausgleichen, als Bewertungseinheit zusammengefasst (Offset Methode). Die folgenden Beträge wurden gegen Fremdwährungsrisiken mit Devisensicherungsgeschäften abgesichert und in Bewertungseinheiten zusammengefasst: Vermögensgegenstände EUR 320,8 Mio., Schulden EUR 66,5 Mio. und schwebende Geschäfte EUR 244,7 Mio.

Erläuterungen zur Bilanz

Anlagevermögen

Die Entwicklung der einzelnen Posten des Anlagevermögens im Geschäftsjahr 2018 ist in einer gesonderten Übersicht (Anlage zum Anhang) dargestellt. Die Verringerung der immateriellen Vermögensgegenstände im Geschäftsjahr basiert vorwiegend aus der planmäßigen Abschreibung der Geschäfts- oder Firmenwerte sowie der planmäßigen Abschreibung von Software. Die Zugänge bei den immateriellen Vermögensgegenständen sind weitestgehend auf die Migration von neuen Softwaresystemen zurückzuführen.

Die Erhöhung des Sachanlagevermögens resultiert im Geschäftsjahr überwiegend aus Zugängen von technischen Anlagen und Maschinen, Anlagen im Bau sowie Gebäuden, größtenteils am Standort Bautzen. Gegenläufig wirken sich Abgänge von technischen Anlagen und Maschinen und von anderen Anlagen sowie die planmäßigen Abschreibungen und die außerplanmäßige Abschreibung auf Gebäude und technische Anlagen (Zeiterfassungssystem in Bautzen) in Höhe von EUR 195 Tsd. aus.

Finanzanlagen

Für die Beteiligungsübersicht wird auf eine Anlage zum Anhang verwiesen.

Im Geschäftsjahr erfolgte eine gesellschaftsrechtliche Restrukturierung eines Teils der europäischen Gesellschaften der Bombardier Transportation GmbH.

Im Rahmen dieser gesellschaftsrechtlichen Restrukturierung hat die Bombardier Transportation GmbH die nachfolgend aufgeführten direkten Beteiligungen an Tochtergesellschaften gegen Gewährung von Anteilen in eine neu erworbene Tochtergesellschaft, die Bombardier Transportation Netherlands B.V., eingebracht:

- Bombardier Transportation Polska Sp.z.o.o.
- Bombardier Transportation (ZWUS) Polska Sp. z.o.o.
- Bombardier Transportation Portugal S.A.
- Bombardier Transportation Shared Services Romania S.R.L.
- Bombardier Transportation (Holding) Switzerland AG

Hierbei wurde das Wahlrecht zur Ermittlung des Einbringungswertes zum Buchwert oder zu einem höheren Wert, begrenzt durch den Marktwert, zulässigerweise unterschiedlich ausgeübt.

Die vor der Einbringung durchgeführte Bewertung der direkten Beteiligungen erfolgte zum Marktwert für die Bombardier Transportation Polska Sp.z.o.o., die Bombardier Transportation (ZWUS) Polska Sp. z.o.o. und für die Bombardier Transportation Shared Services Romania S.R.L. Hieraus ergab sich ein in der Gewinn- und Verlustrechnung unter den Erträgen aus Beteiligungen und Gewinne aus der Veräußerung von Finanzanlagen ausgewiesener Ertrag von EUR 156.824 Tsd.

Die Einbringung der Beteiligung an der Bombardier Transportation (Holding) Switzerland AG, Zürich, Schweiz, in Höhe EUR 139.364 Tsd. erfolgte zum Buchwert in die Bombardier Transportation Netherlands B.V., Amsterdam, Niederlande. Die Bombardier Transportation Switzerland AG wurde zum Marktwert von EUR 1 an die Bombardier Transportation Netherlands B.V. im Geschäftsjahr veräußert.

Aus der Einbringung der Beteiligungen an der Bombardier Transportation (Portugal) S.A., Amadora, Portugal, in Höhe von EUR 16.132 Tsd., an der Bombardier Transportation (Holding) Switzerland AG, Zürich, Schweiz, in Höhe von EUR 139.364 Tsd., an der Bombardier Transportation (Zwus) Polska Sp.z.o.o., Katowice, Polen, in Höhe von EUR 169.519 Tsd., an der Bombardier Transportation (Polska) Sp.z.o.o., Warschau, Polen, in Höhe von EUR 75.140 Tsd. sowie an der Bombardier

Transportation Shared Services SRL, Cluj, Rumänien, in Höhe von EUR 3.671 Tsd. gegen Anteile an der Bombardier Transportation Netherlands B.V., Amsterdam, Niederlande, ergab sich ein Zugang an der Beteiligung an der Bombardier Transportation Netherlands B.V., Amsterdam, Niederlande, in Höhe von EUR 403.826 Tsd. Bei der Bombardier Transportation (Brasil) Ltda., Sao Paulo, Brasilien, fand im Geschäftsjahr 2018 eine Kapitalerhöhung zur Stärkung der Beteiligung in Höhe von EUR 58.575 Tsd. statt. Gleichzeitig ergab sich aus der Bewertung der Beteiligung zum Jahresende ein Abwertungsbedarf in Höhe von EUR 31.331 Tsd. Aus der Bewertung der Beteiligung an der Bombardier Transportation (Portugal) S.A., Amadora, Portugal, zum Marktwert ergab sich ein Abwertungsbedarf von EUR 3.190 Tsd., der in der Gewinn- und Verlustrechnung unter den Abschreibungen auf Finanzanlagen ausgewiesen ist. Die Beteiligung an der Bombardier Transportation (Taiwan) Ltd., Taipeh, Taiwan, musste im Geschäftsjahr im Zuge der Bewertungen zum Jahresende vollständig in Höhe von EUR 171 Tsd. abgeschrieben werden.

Vorräte

Unter den Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen wird hauptsächlich das Lagermaterial für das Ersatzteilgeschäft der Gesellschaft ausgewiesen. Unter den Vorräten werden geleistete Anzahlungen an Gesellschafter in Höhe von EUR 46.762 Tsd. (Vj. EUR 36.863 Tsd.) ausgewiesen.

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

	31.12.2018	31.12.2017
	Tsd. EUR	Tsd. EUR
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	259.727	202.602
- davon mit einer Restlaufzeit von mehr als 1 Jahr	(1.118)	(0)
Forderungen gegen verbundene Unternehmen *)	2.934.330	3.200.741
- davon mit einer Restlaufzeit bis 1 Jahr	(1.200.968)	(1.258.524)
- davon mit einer Restlaufzeit von 1 bis 5 Jahren	(545.246)	(754.101)
- davon mit einer Restlaufzeit von mehr als 5 Jahren	(1.188.116)	(1.188.116)
- davon aus Lieferungen und Leistungen	(152.750)	(160.242)
Sonstige Vermögensgegenstände	64.188	46.505
- davon mit einer Restlaufzeit von mehr als 1 Jahr	(3.154)	(8.401)
	3.258.245	3.449.848

*) Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen umfassen auch solche gegen Gesellschafter in Höhe von EUR 56.045 Tsd. (Vj. EUR 327.581 Tsd.). Diese beinhalten im Wesentlichen den Ergebnisabführungsvertrag.

Angabe zur Verrechnung von Vermögensgegenständen und Schulden nach § 246 Abs. 2 Satz 2 HGB

	TEUR
Erfüllungsbetrag der verrechneten Schulden	352.774
Anschaffungskosten der Vermögensgegenstände	1.976
Beizulegender Zeitwert der Vermögensgegenstände	1.976
Verrechnete Aufwendungen	0
Verrechnete Erträge	39

Sonstige Rückstellungen

Die sonstigen Rückstellungen betreffen im Wesentlichen drohende Verluste aus schwebenden Geschäften EUR 258,6 Mio. (Vj. EUR 273,2 Mio.), fehlende Herstellkosten EUR 150,2 Mio. (Vj. EUR 225,6 Mio.), Gewährleistungen EUR 103,8 Mio. (Vj. EUR 136,5 Mio.), Restrukturierungen EUR 120,9 Mio. (Vj. EUR 134,9 Mio.) sowie ausstehende Rechnungen für Gemeinkosten EUR 106,9 Mio. (Vj. EUR 104,2 Mio.). Außerdem sind in dieser Position Rückstellungen für Verzugsentschädigungen, noch abzugeltende Verpflichtungen aus Urlaubsansprüchen und Zeitguthaben, Altersteilzeit sowie sonstige Risiken enthalten.

Verbindlichkeiten

	31.12.2018	31.12.2017
	Tsd. EUR	Tsd. EUR
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen *)	2.547.244	2.361.718
- davon mit einer Restlaufzeit bis 1 Jahr	(1.304.613)	(979.454)
- davon mit einer Restlaufzeit von mehr als 1 Jahr	(1.242.631)	(1.382.264)
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	527.695	457.771
- davon mit einer Restlaufzeit bis 1 Jahr	(527.683)	(457.714)
- davon mit einer Restlaufzeit von mehr als 1 Jahr	(12)	(57)
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen **)	508.482	543.658
- davon aus Lieferungen und Leistungen	(163.480)	(164.944)
- davon mit einer Restlaufzeit bis 1 Jahr	(408.482)	(235.076)
- davon mit einer Restlaufzeit von mehr als 1 Jahr	(100.000)	(308.582)
Sonstige Verbindlichkeiten	93.056	111.356
- davon mit einer Restlaufzeit bis 1 Jahr	(93.056)	(111.356)
	3.676.477	3.474.504

*) Die erhaltenen Anzahlungen auf Bestellungen sind abweichend zur Bilanz brutto dargestellt. Sie umfassen solche von verbundenen Unternehmen in Höhe von EUR 365.099 Tsd. (Vj. EUR 384.331 Tsd.); davon von Gesellschaftern EUR 175 Tsd. (Vj. EUR 647 Tsd.).

**) Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen umfassen auch solche gegenüber Gesellschaftern in Höhe von EUR 11.898 Tsd. (Vj. EUR 13.545 Tsd.). Die erhaltenen Anzahlungen auf Bestellungen zum 31. Dezember 2018 betragen nach Abzug der Anzahlungen, die aktivisch von den Vorräten abgesetzt wurden, EUR 211.238 Tsd. (Vj. EUR 116.336 Tsd.).

Haftungsverhältnisse § 251 HGB

Es bestehen Haftungsverhältnisse aus durch die Bombardier Transportation Financial Services S.à.r.l, Munsbach, Zurich Branch, Zürich, Schweiz, gestellten Bankgarantien in Höhe von EUR 2.288 Mio. bezüglich vertraglicher Verpflichtungen der Bombardier Transportation GmbH gegenüber Dritten.

Für die Bombardier Transportation GmbH, Berlin, wurden folgende Bankgarantien abgegeben:

- Anzahlungsgarantien, besichert zu	100 %
- Bietergarantien, besichert mit einem festgelegten	fixen Betrag
- Vertragserfüllungsgarantien, besichert zu	10 %
- Gewährleistungsgarantien, besichert zu	10 %
- Mietkautionsgarantien, besichert mit	der 2-3 fachen Nettokaltmiete

Aus sämtlichen von der Bombardier Transportation GmbH, Berlin, abgegebenen Garantien wurde die Gesellschaft in den vergangenen zehn Jahren nicht in Anspruch genommen. Dies resultiert zum einen aus der hohen Marktakzeptanz und Fertigungsqualität der hergestellten Produkte und zum anderen aus der anhaltend stabilen finanziellen Situation der Gesellschaft. Kunden werden bereits frühzeitig in den Entwicklungsprozess mit einbezogen, sodass Risiken während der Fertigung, die aus

abweichenden Vorstellungen über das Endprodukt resultieren, auf ein Minimum reduziert werden können. Daher wird auch für die Zukunft das Risiko einer Inanspruchnahme als gering eingestuft.

Nicht in der Bilanz ersichtliche Geschäfte

Mit einigen Kunden sind nachträglich Zahlungsbedingungen, die auf den Zeitpunkt der Lieferung von Produkten abstellen, vereinbart worden. Die bisher übliche Gewährung von Anzahlungen ist damit entfallen. Als Reaktion auf die veränderten Zahlungsmodalitäten hat die Bombardier Transportation GmbH, Berlin, zur Finanzierung ihrer Produktionskosten im Wege einer echten Forfaitierung spezielle Anzahlungsforderungen aus den ursprünglichen Verträgen an Banken verkauft und Zahlungen entsprechend der ursprünglich vereinbarten Anzahlungen vereinbart.

Zu den Devisentermingeschäften wird auf die erweiterten Anhangsangaben zu Bewertungseinheiten verwiesen.

Zu den bestehenden Operating Leasingverpflichtungen wird auf den Abschnitt „Sonstige finanzielle Verpflichtungen“ verwiesen.

Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Der Gesamtbetrag der sonstigen finanziellen Verpflichtungen beläuft sich am Bilanzstichtag auf EUR 2.441.820 Tsd., davon bestehen EUR 752.182 Tsd. gegen verbundene Unternehmen. Es handelt sich hierbei um Verpflichtungen aus Bestellobligo sowie bestehenden Miet-, Pacht- und Leasingverträgen für Fahrzeuge, Computer und Immobilien.

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

Umsatzerlöse

	2018	2017
	Tsd. EUR	Tsd. EUR
Inland	1.248.502	1.281.481
Ausland	643.485	630.396
	1.891.987	1.911.877

Die Umsätze gliedern sich in folgende Geschäftsfelder auf:

	2018	2017
	Tsd. EUR	Tsd. EUR
Rolling Stock	804.996	908.225
Locomotives	497.796	292.259
Components (Propulsion, Bogies)	256.490	275.538
Light Rail Vehicles	147.317	261.993
Service & Other	185.388	173.862
	1.891.987	1.911.877

Die oben genannten Geschäftsfelder entsprechen weitgehend den Tätigkeitsfeldern der Bombardier Transportation Gruppe. Innenumsätze der Gesellschaft sind in den vorstehenden Aufstellungen bereits konsolidiert.

Sonstige betriebliche Erträge

Die sonstigen betrieblichen Erträge resultieren überwiegend aus Erträgen aus dem Verbrauch und der Auflösung von Rückstellungen für drohende Verluste aus schwebenden Geschäften, Erträgen aus Weiterbelastungen an Konzerngesellschaften sowie Erträgen aus dem Verbrauch und der Auflösung von Garantierückstellungen.

Den sonstigen betrieblichen Erträgen aus dem Verbrauch von Rückstellungen stehen in gleicher Höhe Aufwendungen des Geschäftsjahres 2018 gegenüber, im Wesentlichen Material- und Personalaufwand.

In den sonstigen betrieblichen Erträgen sind periodenfremde Erträge in Höhe von EUR 162.141 Tsd. (Vj. EUR 110.774 Tsd.) enthalten. Sie betreffen im Wesentlichen Erträge aus Auflösungen von Rückstellungen sowie Erträge aus der Korrektur von Weiterbelastungen innerhalb des Konzerns.

Sonstige betriebliche Aufwendungen

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen enthalten unter anderem Aufwendungen für Zuführungen zu Verlustrückstellungen aus schwebenden Geschäften und ähnliche Rückstellungen, weiterberechnete Kosten von Konzerngesellschaften, Aufwendungen für Zuführungen zu Garantierückstellungen, Personalnebenkosten, sonstige Leistungen, DV- und Rechnerkosten sowie Rechts- und Beratungskosten.

Periodenfremde Aufwendungen sind in Höhe von EUR 51.398 Tsd. (Vj. EUR 19.422 Tsd.) angefallen. Sie betreffen größtenteils Aufwendungen aus weiterberechneten Kosten von Konzerngesellschaften sowie Ausbuchungen von uneinbringlichen Forderungen.

Auf Grund von Ergebnisabführungsverträgen übernommene Verluste und Ausgleichszahlungen an außenstehende Gesellschafter

Die Bombardier Transportation GmbH, Berlin, führt auf Grund eines Ergebnisabführungsvertrages mit der Bombardier Transportation (Propulsion & Controls) Germany GmbH, Berlin, ihr Ergebnis an die Obergesellschaft ab. Aus der Ergebnisabführung ergab sich im Geschäftsjahr 2018 ein Ertrag in Höhe von EUR 55.364 Tsd. Des Weiteren ergab sich für die Bombardier Transportation GmbH, Berlin, die Verpflichtung zur Zahlung eines ergebnisunabhängigen Ausgleichs an die Bombardier Transportation (Germany) S.L. & Co. KG, Berlin, in Höhe von EUR 1.003 Tsd. auf Grund des Ergebnisabführungsvertrages mit der Bombardier Transportation (Propulsion & Controls) Germany GmbH, Berlin, vom 24. November 2008.

Steuern vom Einkommen und vom Ertrag

Die Steuern vom Einkommen und vom Ertrag resultieren im Wesentlichen aus Quellensteuern.

Sonstige Angaben

Organe der Gesellschaft

Dem Aufsichtsrat und der Geschäftsführung der Bombardier Transportation GmbH, Berlin, gehörten im Geschäftsjahr folgende Personen an:

Aufsichtsrat

Wolfgang Tölsner, selbständiger Berater, Uetersen (Vorsitzender)

Michael Wobst, Gesamtbetriebsratsvorsitzender, Hennigsdorf (stellvertretender Vorsitzender) bis 28. Februar 2018

Gerd Kaczmarek, Betriebsratsvorsitzender Bautzen, Bautzen (stellvertretender Vorsitzender)

Olivier Höbel, Gewerkschaftssekretär IG Metall, Berlin

Anne Borchelt (ehem. Karl), Gewerkschaftssekretärin IG Metall, Berlin

Carsten Liebig, Direktor Controlling, Görlitz

Prof. Dr.-Ing. Corinna Salander, Professorin für Schienenfahrzeugtechnik am Institut für Maschinenelemente Universität Stuttgart, Stuttgart

Sven Gohlke, Regional Manager Europe Commerzbank, Neu-Isenburg	
Jürgen Korstian, Betriebsratsvorsitzender Siegen, Netphen	bis 25. Mai 2018
Petra Angstmann, Group Vice President Human Resources, Bad Zurzach, Schweiz	
Bart Vantorre, Head of Internal Supply Chain, Brügge, Belgien	
Andreas Lüben, Vice President Financial Information, Berlin	
Marcus Hohmann, Betriebsratsvorsitzender Kassel, Kassel	
Daniela Majewsky, Head of Indirect Goods & Services, Isernhagen	
Thomas Merz, Betriebsratsvorsitzender Mannheim, Worms	
Dr. Daniel Perlzweig, General Legal Counsel, Berlin	ab 28. März 2018
Annemarie Weber, Referentin Gesamtbetriebsrat, Hennigsdorf	ab 28. Mai 2018
Stefan Gestal, Sachbearbeiter Planning, Hennigsdorf	ab 28. Mai 2018
Volkmar Pohl, Betriebsratsvorsitzender Hennigsdorf, Hennigsdorf	ab 15. März 2018 bis 25. Mai 2018

Geschäftsführung

Michael Fohrer, Vorsitzender der Geschäftsführung	
Michaela Kay, Bereich Legal	ab 28. März 2018
Konrad Wiebalck, Bereich Human Resources	
Dirk Przystaw, Bereich Finance	
Dr. Daniel Perlzweig, Bereich Legal	bis 27. März 2018

Mitarbeiter der Gesellschaft (Jahresdurchschnitt)

	2018	2017
Gewerbliche Arbeitnehmer	2.617	2.656
Angestellte	3.891	3.933
	6.508	6.589
Auszubildende	247	293
	6.755	6.882

Bezüge des Aufsichtsrats und der Geschäftsführung

Die Gesamtbezüge des Aufsichtsrats belaufen sich im Geschäftsjahr 2018 auf EUR 91 Tsd. (Vj. EUR 100 Tsd.). Die Gesamtbezüge der Geschäftsführung betragen EUR 1.981 Tsd. (Vj. EUR 1.730 Tsd.). Kreditvergaben bzw. Vorschusszahlungen an Mitglieder von Geschäftsführung und Aufsichtsrat wurden nicht gewährt. Die Bezüge von ehemaligen Mitgliedern der Geschäftsführung betragen EUR 1.831 Tsd. (Vj. EUR 1.515 Tsd.). Die Höhe der Pensionsrückstellungen für ehemalige Mitglieder der Geschäftsführung belief sich zum 31. Dezember 2018 auf EUR 29.954 Tsd. (Vj. EUR 28.243 Tsd.).

Berechnetes Gesamthonorar des Abschlussprüfers gemäß § 285 Nr. 17 HGB

Die Angaben nach § 285 Nr. 17 HGB sind in der "Annual Information Form" der Bombardier Inc., Montréal, Kanada, unter www.sedar.com erhältlich. Die Gesellschaft nimmt die Erleichterung nach § 285 Nr. 17 letzter Satzteil HGB in Anspruch.

Geschäfte mit nahestehenden Unternehmen und Personen § 285 Nr. 21 HGB

Im Geschäftsjahr 2018 sind keine Geschäfte mit nahestehenden Unternehmen und Personen zu nicht marktüblichen Bedingungen vorgenommen worden.

Beziehungen zu verbundenen Unternehmen

Die Bombardier Transportation GmbH, Berlin, ist eine mittelbare Tochtergesellschaft der Bombardier Inc., Montréal, Kanada. Von der Bombardier Inc., Montréal, Kanada, wird ein Konzernabschluss erstellt, in den die Gesellschaft für den kleinsten und größten Kreis und ihre Tochtergesellschaften einbezogen werden. Dieser Konzernabschluss hat gemäß § 292 HGB i. V. m. §§ 1 und 2 KonBefrV (Konzernabschlussbefreiungsverordnung) befreiende Wirkung für die Gesellschaft, da er einschließlich des Bestätigungsvermerks des Abschlussprüfers sowie des Lageberichts in deutscher Sprache offengelegt wird. Der befreiende Konzernabschluss der Muttergesellschaft ist auf der Grundlage der International Financial Reporting Standards (IFRS) erstellt worden.

Nachtragsbericht

Es haben sich keine Vorgänge von besonderer Bedeutung nach dem Schluss des Geschäftsjahres ergeben.
Bombardier Transportation GmbH

Berlin, 12. März 2019

*gez. Michael Fohrer, Vorsitzender der
Geschäftsführung*

gez.

*Michaela Kay
Bereich Legal*

gez. Konrad Wiebalck, Bereich Human Resources

gez. Dirk Przystaw, Bereich Finance

Entwicklung des Anlagevermögens 2018

	1.1.2018 EUR	Zugänge EUR	Abgänge EUR	Umbuchungen EUR	31.12.2018 EUR
Anschaffungs- und Herstellungskosten					
I. Immaterielle Vermögensgegenstände					
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	129.019.494,28	865.556,78	41.235.219,44	30.500,00	88.680.331,62
2. Geschäfts- oder Firmenwert	555.301.556,43	0,00	0,00	0,00	555.301.556,43
	684.321.050,71	865.556,78	41.235.219,44	30.500,00	643.981.888,05
II. Sachanlagen					
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	251.042.184,57	3.432.708,30	70.416,85	6.402.418,51	260.806.894,53
2. Technische Anlagen und Maschinen	152.796.025,71	8.610.456,95	5.131.644,08	2.226.892,47	158.501.731,05

	1.1.2018	Zugänge	Abgänge	Umbuchungen	31.12.2018
Anschaffungs- und Herstellungskosten	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	83.966.267,32	2.331.277,07	3.006.799,32	597.034,87	83.887.779,94
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	15.268.945,05	12.536.442,85	0,00	-9.256.845,85	18.548.542,05
	503.073.422,65	26.910.885,17	8.208.860,25	-30.500,00	521.744.947,57
III. Finanzanlagen					
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	628.582.902,38	191.170.524,81	92.443.222,39	0,00	727.310.204,80
2. Beteiligungen	955.903,28	0,00	0,00	0,00	955.903,28
3. Sonstige Ausleihungen	20.963,55	22.763,55	5.400,00	0,00	38.327,10
	629.559.769,21	191.193.288,36	92.448.622,39	0,00	728.304.435,18
	1.816.954.242,57	218.969.730,31	141.892.702,08	0,00	1.894.031.270,80
	1.1.2018	Zugänge	Abgänge	Zuschreibung	31.12.2018
Kumulierte Abschreibungen	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR
I. Immaterielle Vermögensgegenstände					
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	98.416.293,87	7.373.530,73	41.235.219,44	0,00	64.554.605,16
2. Geschäfts- oder Firmenwert	460.467.368,99	24.166.822,98	0,00	0,00	484.634.191,97
	558.883.662,86	31.540.353,71	41.235.219,44	0,00	549.188.797,13
II. Sachanlagen					
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	162.195.656,69	5.448.825,43	48.481,23	0,00	167.596.000,89
2. Technische Anlagen und Maschinen	105.622.941,59	7.786.957,88	4.197.706,50	0,00	109.212.192,97
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	66.791.245,12	6.025.846,36	2.989.995,83	0,00	69.827.095,65
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	334.609.843,40	19.261.629,67	7.236.183,56	0,00	346.635.289,51
III. Finanzanlagen					
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	222.040.839,16	34.692.100,66	116.671.331,07	0,00	140.061.608,75
2. Beteiligungen	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
3. Sonstige Ausleihungen	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	222.040.839,16	34.692.100,66	116.671.331,07	0,00	140.061.608,75
	1.115.534.345,42	85.494.084,04	165.142.734,07	0,00	1.035.885.695,39
				31.12.2018	31.12.2017
Buchwerte				EUR	EUR
I. Immaterielle Vermögensgegenstände					
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten				24.125.726,46	30.603.200,41
2. Geschäfts- oder Firmenwert				70.667.364,46	94.834.187,44

Buchwerte	31.12.2018 EUR	31.12.2017 EUR
	94.793.090,92	125.437.387,85
II. Sachanlagen		
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	93.210.893,64	88.846.527,88
2. Technische Anlagen und Maschinen	49.289.538,08	47.173.084,12
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	14.060.684,29	17.175.022,20
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	18.548.542,05	15.268.945,05
	175.109.658,06	168.463.579,25
III. Finanzanlagen		
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	587.248.596,05	406.542.063,22
2. Beteiligungen	955.903,28	955.903,28
3. Sonstige Ausleihungen	38.327,10	20.963,55
	588.242.826,43	407.518.930,05
	858.145.575,41	701.419.897,15

Beteiligungsübersicht gemäß § 285 Nr. 11 HGB

der Bombardier Transportation GmbH, Berlin,

Ifd. Nr.	Firma der Gesellschaft Stand 31.12.2018	Ort des Sitzes	Land	Währung
	Ausland			
1	Bombardier Transportation Egypt LLC	Kairo	Ägypten	EGP
2	Bombardier Transportation Australia Pty. Ltd.	Dandenong	Australien	AUD
3	Bombardier Rail Signaling Services Pty Ltd.	Dandenong	Australien	AUD
4	EDI Rail-Bombardier Transportation Pty. Ltd.	South Brisbane	Australien	AUD
5	EDI Rail-Bombardier Transportation (Maintenance) Pty. Ltd.	South Brisbane	Australien	AUD
6	Bombardier Transportation (Customer Support) Australia Pty. Ltd.	Dandenong	Australien	AUD
7	Bombardier Transportation (V/Line) Australia Pty. Ltd.	Dandenong	Australien	AUD
8	V/Line Maintenance Pty Ltd.	Dandenong	Australien	AUD
9	Bombardier Transportation Brasil Ltda.	Sao Paulo	Brasilien	BRL
10	Bombardier Transportation China Ltd.	Hong Kong	China	HKD
11	Bombardier Transportation Equipment (Suzhou) Co. Ltd.	Souzhou	China	CNY
12	Bombardier Transportation Consulting (Shanghai) Co. Ltd.	Shanghai	China	CNY
13	Bombardier Railway Transportation Equipment (Shanghai) Co., Ltd.	Shanghai	China	CNY
14	Bombardier Transportation Railway Equipment (Qingdao) Co., Ltd.	Qingdao	China	CNY
15	Bombardier Sifang (Qingdao) Transportation Ltd.	Qingdao	China	CNY
16	Bombardier NUG Propulsion System Co. Ltd.	Changzhou	China	CNY
17	Changchun Bombardier Railway Vehicles Company Ltd.	Changchun	China	CNY
18	Bombardier Transportation (Engineering Service) Beijing Co., Ltd.	Beijing	China	CNY
19	Bombardier Transportation (Holdings) UK Ltd.	Derby	Großbritannien	GBP
20	Bombardier Transportation UK Ltd.	Derby	Großbritannien	GBP

Ifd. Nr.	Firma der Gesellschaft Stand 31.12.2018	Ort des Sitzes	Land	Währung
21	Bombardier Transportation (Signal) UK Ltd.	Reading	Großbritannien	GBP
22	Bombardier Transportation (Rolling Stock) UK Ltd.	Derby	Großbritannien	GBP
23	South Eastern Train Maintenance Ltd.	Derby	Großbritannien	GBP
24	Bombardier Transportation (Gautrain) UK Ltd.	Reading	Großbritannien	GBP
25	Prorail Ltd.	Derby	Großbritannien	GBP
26	Crossfleet Ltd.	Derby	Großbritannien	GBP
27	Infrasig Ltd.	Wolverhampton	Großbritannien	GBP
28	SETML Transportation Limited	London	Großbritannien	GBP
29	Bombardier Transportation Gulf LLC.	Dubai	Vereinigte Arabische Emirate	AED
30	Bombardier Transportation Gulf DMCC	Dubai	Vereinigte Arabische Emirate	AED
31	Bombardier Transportation VP Pension Trustee Ltd.	Derby	Großbritannien	GBP
32	Bombardier Transportation UK Pension Trustee Ltd.	Derby	Großbritannien	GBP
33	Bombardier Transportation India Ltd.	Vadodara	Indien	INR
34	Bombardier (Malaysia) Sdn. Bhd.	Kuala Lumpur	Malaysia	MYR
35	Bombardier (Mauritius) Ltd.	Port Louis	Mauritius	MUR
36	Bombardier Holding (Mauritius) Ltd.	Port Louis	Mauritius	MUR
37	Bombardier Transportation Netherlands B.V.	Amsterdam	Niederlande	EUR
38	Bombardier Transportation Philippines, Inc.	Manila	Philippinen	PHP
39	Bombardier Transportation (Shared Services) Philippines Inc.	Cebu City	Philippinen	PHP
40	Bombardier Transportation (ZWUS) Polska Sp. z. o.o.	Katowice	Polen	PLN
41	Bombardier Transportation Polska Sp.z. o.o.	Wroclaw	Polen	EUR
42	Bombardier Transportation (Rail Engineering) Polska Sp.z. o.o.	Warschau	Polen	PLN
43	Bombardier Transportation Portugal S.A.	Lissabon	Portugal	EUR
44	Normetro ACE Agrupamento do Metropolitano do Porto	Porto	Portugal	EUR
45	Bombardier Transportation Shared Services Romania S.r.l.	Cluj-Napoca	Rumänien	EUR
46	Bombardier Saudi Arabia Ltd.	Riyadh	Saudi Arabien	SAR
47	Bombardier Transportation (Holdings) Switzerland AG	Zürich	Schweiz	CHF
48	Bombardier Transportation (Switzerland) AG	Zürich	Schweiz	CHF
49	Bombardier (Singapore) Pte. Ltd.	Singapur	Singapur	SGD
50	Bombardier Transportation (Holdings) Singapore Pte. Ltd.	Singapur	Singapur	SGD
51	Bombardier Transportation South Africa (Pty.) Ltd.	Johannesburg	Südafrika	ZAR
52	Bombela Electrical and Mechanical Works (Pty.) Ltd.	Johannesburg	Südafrika	ZAR
53	Bombela Maintenance (Pty) Ltd.	Johannesburg	Südafrika	ZAR
54	Bombardier Transportation (Rolling Stock) South Africa Pty. Ltd. (RF)	Johannesburg	Südafrika	ZAR
55	Bombardier Transportation Korea Ltd.	Seoul	Südkorea	KRW
56	Bombardier Transportation Taiwan Ltd.	Taipei	Taiwan	TWD
57	Bombardier Transportation Holdings (Thailand) Ltd.	Bangkok	Thailand	THB
58	Bombardier Transportation Signal (Thailand) Ltd.	Bangkok	Thailand	THB
59	Bombardier Transportation Ulashim Dis Ticaret Ltd. Sti.	Istanbul	Türkei	TRY

Ifd.

Nr. Firma der Gesellschaft Stand 31.12.2018

Anteil am Kapital

Eigenkapital '000

Jahresergebnis '000

Idf.					
Nr.	Firma der Gesellschaft Stand 31.12.2018	Anteil am Kapital	Eigenkapital '000	Jahresergebnis '000	
	Ausland				
1	Bombardier Transportation Egypt LLC	22,65%	25	0	(1)
2	Bombardier Transportation Australia Pty. Ltd.	100,00%	133.435	77.129	(1)
3	Bombardier Rail Signaling Services Pty Ltd.	100,00%	77	-126	(1)
4	EDI Rail-Bombardier Transportation Pty. Ltd.	50,00%	2	7	(1)
5	EDI Rail-Bombardier Transportation (Maintenance) Pty. Ltd.	50,00%	1.457	7	(1)
6	Bombardier Transportation (Customer Support) Australia Pty. Ltd.	100,00%	3.099	3.415	(1)
7	Bombardier Transportation (V/Line) Australia Pty. Ltd.	100,00%	28.099	19.627	(1)
8	V/Line Maintenance Pty Ltd.	100,00%	1.287	0	(1)
9	Bombardier Transportation Brasil Ltda.	99,99%	375.854	-61.826	(1)
10	Bombardier Transportation China Ltd.	99,99%	55.190	5.375	(1)
11	Bombardier Transportation Equipment (Suzhou) Co. Ltd.	94,38%	149.126	72.563	(1)
12	Bombardier Transportation Consulting (Shanghai) Co. Ltd.	94,38%	28.752	270	(1)
13	Bombardier Railway Transportation Equipment (Shanghai) Co., Ltd.	94,38%	24.612	2.166	(1)
14	Bombardier Transportation Railway Equipment (Qingdao) Co., Ltd	94,38%	42.195	11.854	(1)
15	Bombardier Sifang (Qingdao) Transportation Ltd.	47,19%	4.248.292	-646.927	(1)
16	Bombardier NUG Propulsion System Co. Ltd.	47,19%	1.575.630	-466.936	(1)
17	Changchun Bombardier Railway Vehicles Company Ltd.	47,19%	454.959	-25.197	(1)
18	Bombardier Transportation (Engineering Service) Beijing Co., Ltd.	94,38%	-48.878	11.704	(1)
19	Bombardier Transportation (Holdings) UK Ltd.	22,65%	669.086	88.041	(1)
20	Bombardier Transportation UK Ltd.	22,65%			(3)
21	Bombardier Transportation (Signal) UK Ltd.	22,65%			(3)
22	Bombardier Transportation (Rolling Stock) UK Ltd.	22,65%			(3)
23	South Eastern Train Maintenance Ltd.	22,65%			(3)
24	Bombardier Transportation (Gautrain) UK Ltd.	22,65%			(3)
25	Prorail Ltd.	22,65%			(3)
26	Crossfleet Ltd.	22,65%			(3)
27	Infrasig Ltd.	22,65%			(3)
28	SETML Transportation Limited	22,65%			(3)
29	Bombardier Transportation Gulf LLC.	22,65%			(3)
30	Bombardier Transportation Gulf DMCC	22,65%			(3)
31	Bombardier Transportation VP Pension Trustee Ltd.	22,65%			(1)
32	Bombardier Transportation UK Pension Trustee Ltd.	22,65%			(1)
33	Bombardier Transportation India Ltd.	99,99%	6.588.512	3.167.325	(1)
34	Bombardier (Malaysia) Sdn. Bhd.	94,38%	-26.429	-3.467	(1)
35	Bombardier (Mauritius) Ltd.	94,38%	7.782	143	(1)

Ifd.

Nr.	Firma der Gesellschaft Stand 31.12.2018	Anteil am Kapital	Eigenkapital '000	Jahresergebnis '000	
36	Bombardier Holding (Mauritius) Ltd.	94,38%	579.032	107.495	(1)
37	Bombardier Transportation Netherlands B.V.	94,38%	2.158.040	-1.480	(1)
38	Bombardier Transportation Philippines, Inc.	99,99%	5.279	291	(2)
39	Bombardier Transportation (Shared Services) Philippines Inc.	99,99%	3.091	257	(1)
40	Bombardier Transportation (ZWUS) Polska Sp. z. o.o.	94,38%	177.071	101.852	(1)
41	Bombardier Transportation Polska Sp.z. o.o.	94,37%	70.623	3.434	(1)
42	Bombardier Transportation (Rail Engineering) Polska Sp.z. o.o.	60,00%	10.340	3.291	(2)
43	Bombardier Transportation Portugal S.A.	94,36%	16.965	232	(1)
44	Normetro ACE Agrupamento do Metropolitano do Porto	23,42%	0	0	(1)
45	Bombardier Transportation Shared Services Romania S.r.l.	93,44%	2.648	1.083	(1)
46	Bombardier Saudi Arabia Ltd.	22,65%	3.736	794	(1)
47	Bombardier Transportation (Holdings) Switzerland AG	94,38%	810.242	40.557	(1)
48	Bombardier Transportation (Switzerland) AG	94,38%	-2.989.689	-44.601	(1)
49	Bombardier (Singapore) Pte. Ltd.	94,38%	7.321	752	(1)
50	Bombardier Transportation (Holdings) Singapore Pte. Ltd.	100,00%	180.676	207	(1)
51	Bombardier Transportation South Africa (Pty.) Ltd.	74,00%	275.075	79.237	(1)
52	Bombela Electrical and Mechanical Works (Pty.) Ltd.	20,39%	1	0	(1)
53	Bombela Maintenance (Pty) Ltd.	20,39%	23.060	13.851	(1)
54	Bombardier Transportation (Rolling Stock) South Africa Pty. Ltd. (RF)	22,65%	0	0	(3)
55	Bombardier Transportation Korea Ltd.	100,00%	13.738.095	480.626	(1)
56	Bombardier Transportation Taiwan Ltd.	100,00%	-391.642	-4.498	(1)
57	Bombardier Transportation Holdings (Thailand) Ltd.	100,00%	314.416	-2.379	(1)
58	Bombardier Transportation Signal (Thailand) Ltd.	100,00%	2.318.932	187.578	(1)
59	Bombardier Transportation Ulashim Dis Ticaret Ltd. Sti.	99,67%	443	-792	(1)

(1) Angaben zu 2018

(2) Angaben zu 2017

(3) Konsolidierung mit Muttergesellschaft

(4) Ergebnisabführungsvertrag; Jahresergebnis nach EAV

Lagebericht 2018

1. Grundlagen der Gesellschaft

1.1. Geschäftsmodell

Die Gesellschaft ist seit 2001 ein Teil der weltweit im Bahngeschäft tätigen Bombardier Transportation Gruppe (im Folgenden „Bombardier Transportation“ oder „Gruppe“). Sie ist nach folgenden definierten Geschäftsfeldern segmentiert

Locomotives

Lokomotiven

Rolling Stock
Light Rail Vehicles
Services
Bogies

Intercity und Hochgeschwindigkeitszüge, Regionaltriebzüge und U-Bahnen
Straßenbahnen, Stadtbahnen
Ersatzteilgeschäft, Instandsetzung und Inbetriebsetzung von Fahrzeugen
Drehgestelle
Antriebs- und Steuerungssysteme

Propulsion & Controls

Die Gesellschaft ist an den Standorten Hennigsdorf, Görlitz, Bautzen, Kassel, Siegen, Mannheim, Frankfurt/Main, München und Berlin tätig.

Darüber hinaus sind in der Gesellschaft auch wesentliche Teile der Gruppenfunktionen angesiedelt, welche für die weltweite Steuerung und Unterstützung der Geschäftsaktivitäten der Divisionen zuständig sind.

Die Geschäftstätigkeit der Gesellschaft erstreckt sich überwiegend auf den deutschen und übrigen europäischen Markt für komplette Schienenfahrzeuge aller Art, Komponenten, Ersatzteile, Serviceleistungen für Schienenfahrzeuge sowie die Entwicklung und Weiterentwicklung von weltweit genutzten Plattformkonzepten mit einem definierten Einsatzspektrum in verschiedenen Regionen.

1.2. Strategische Ausrichtung und Ziele

Die Gesellschaft und deren Tochterunternehmen erwirtschaften einen signifikanten Anteil des Gesamtumsatzes der Bombardier Transportation Gruppe. Die Gesellschaft ist von großer Bedeutung für die Umsetzung der Gruppenstrategie und für die Erreichung der Gruppenziele.

Die Gruppe hat sich als Ziel gesetzt, in einem wettbewerbsintensiven Marktumfeld einer der weltweiten Marktführer zu bleiben und nachhaltiges, profitables Umsatzwachstum zu generieren.

Die Gruppe erzielte im Jahr 2018, nach einer bemerkenswerten Leistung in den Jahren 2016 und 2017, eine hervorragende finanzielle Performance. Der Umsatz stieg auf 8,9 Milliarden US-Dollar bei einem ausgewogenen Umsatz-Mix für Signaltechnik, Rollmaterial und Service. Der Auftragsbestand belief sich am 31. Dezember 2018 auf 34,5 Milliarden US-Dollar. Es konnten wesentliche Auftragseingänge mit Schlüsselaufträgen in allen Produktsegmenten gesichert werden, insbesondere in Europa, Nordamerika sowie im asiatisch-pazifischen Raum.

Highlights und Erfolge von Bombardier Transportation in 2018:

- Im Juni unterzeichnete die Gruppe einen Vertrag zur Lieferung eines Automated People Mover Systems für den internationalen Flughafen von Los Angeles (LAX)
- Im Juni wurde die neue Endmontagehalle in Bautzen eingeweiht
- Im Juli erhielt die MOVIA-Plattform einen bedeutenden Auftrag zur Bereitstellung von 396 Metro Wagen für die Nord-Süd- und Ost-West-Linien in Singapur
- Im September stellte die Gruppe den neuen batteriebetriebenen Elektro-Hybrid-Zug TALENT 3 vor, der Maßstäbe für nachhaltige Mobilität setzt. Der Zug wurde am 30. November 2018 mit dem renommierten Innovationspreis Berlin Brandenburg ausgezeichnet
- Im November erhielt Bombardier Transportation einen Auftrag für die Lieferung von Hochgeschwindigkeitszügen in Schweden, der die ZEFIRO-Plattformzüge mit insgesamt 120 Wagen beinhaltet
- Im November erhielten alle drei TWINDEX Express-Doppelstockzüge für den Kunden SBB die Genehmigung für den gewerblichen Verkehr in der Schweiz vom schweizerischen Bundesamt für Verkehr

Der vorhandene Auftragsbestand basiert im Wesentlichen auf vorhandenen Produktplattformen und einem höheren Anteil an langfristigen Service- und Instandhaltungsaufträgen sowie Signaltechnik- und Systemverträgen, welche die Gesamtqualität des Auftragsbestands weiter verbessern und den Druck auf kritische Ressourcen reduzieren.

BT Transformation

In 2018 wurde eine Anzahl von Initiativen im Rahmen des BT Transformation-Konzepts weitergeführt, um das Unternehmen konsequent auf Qualitätsverbesserung, erfolgreiche Projektabwicklung und Liefertreue sowie Kosteneffizienz & Wettbewerbsfähigkeit auszurichten. Hervorzuheben sind:

- Stabilisierung und Risikominimierung in kritischen Projekten
- Vorziehen von Entwicklungsaktivitäten zur Verbesserung der Standardisierung unserer Produktplattformen
- Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit durch Verschlankeung der Organisation
- Reduzierung der Kapitalbindung und der Bestände an fertigen und unfertigen Erzeugnissen

- Abbau von Komplexität und Straffung unserer Prozesse

Diese Initiativen werden auch 2019 und darüber hinaus fortgeführt und um weitere Maßnahmen ergänzt. Hervorzuheben sind Anstrengungen zur Spezialisierung von Entwicklungs- und Produktionsstandorten, um Entwicklungszeiten, -kosten und -risiken zu reduzieren und eine Verkürzung von Lieferzeiten bei wettbewerbsfähigen Kosten zu erreichen.

Die Gesellschaft sieht in den Initiativen die Chance, die Wettbewerbsfähigkeit langfristig zu erhöhen und dadurch eine verbesserte Ergebnissituation zu erreichen.

1.3. Forschung und Entwicklung

Die Aufwendungen für Forschung und Entwicklung der Gesellschaft lagen in 2018 bei insgesamt EUR 204,8 Mio. (Vj. EUR 243,3 Mio.). Dies entspricht 10,8 % des in 2018 von der Gesellschaft realisierten Umsatzes (Vj. 12,7 %). Die Aufwendungen für Forschung und Entwicklung sind somit gegenüber dem Vorjahr um 1,9 Prozent Punkte gesunken.

Im Bereich Rolling Stock handelt es sich bei den Aufwendungen für Forschung und Entwicklung in 2018 um die zielgerichtete Entwicklung bzw. Weiterentwicklung definierter Fahrzeugfamilien in den von Bombardier Transportation abgedeckten Produktsegmenten sowie um die Planung, Konzeption, Vorentwicklung und Ausführungskonstruktion von Fahrzeugprojekten. In der Entwicklung lag der Fokus auf Plattformkonzepten mit einem zuvor definierten Einsatzspektrum in verschiedenen Regionen. Durch ein entsprechendes Roadmapping wurde die Planung formalisiert, die erwarteten Lebenszyklen der Produktfamilien festgelegt und Untersuchungen zu neuen Plattformen und Produktfamilien durchgeführt. Damit sollen die Marktanforderungen noch effektiver erfüllt werden. Das neu geschaffene Management der Plattformen und Produktfamilien war in 2018 voll arbeitsfähig.

Bei den Neuentwicklungen ist der TALENT 3 BEMU hervorzuheben. Dieses Fahrzeug ist eine Variante des TALENT 3 EMU, welche zusätzlich mit einer Traktionsbatterie ausgerüstet ist, die bei Fahrt unter der Oberleitung oder auch im Stand wieder aufgeladen werden kann. Mit einem Batterietriebzug (BEMU) lassen sich auch nicht-elektrifizierte oder nur teil-elektrifizierte Streckenabschnitte ohne Umstieg elektrisch befahren. Die Vorstellung eines 3-teiligen Demonstrationsfahrzeuges im Werk Hennigsdorf und auf der InnoTrans 2018 war vielbeachtet und ein großer Erfolg. Die in diesem Projekt entwickelte modulare Technologie soll zukünftig auch in anderen Fahrzeugfamilien zum Einsatz kommen.

Allgemein wurde die Modularisierung und Standardisierung von Baustrukturen und Komponenten weiter vorangetrieben. Es wurden auch organisatorische Änderungen vorgenommen, um die Effektivität und den Anteil der Wiederverwendung in unterschiedlichen Produktfamilien zu erhöhen.

Die Kooperationen mit Lieferanten und Forschungseinrichtungen wurden fortgeführt. Eine besonders enge Zusammenarbeit erfolgte mit den Technischen Universitäten in Berlin und Dresden sowie dem Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR). Mit der TU Dresden wurde in 2018 ein neuer Rahmenforschungsvertrag geschlossen, unter dem zwei Kooperationsprojekte vereinbart werden konnten. Der Rahmenforschungsvertrag mit dem DLR lief Ende 2018 aus, Gespräche über einen neuen Vertrag wurden noch in 2018 aufgenommen.

Auf nationaler Ebene beteiligte sich die Gesellschaft am Entwurf und der Entwicklung neuer Förderprojekte u. a. aus den Themengebieten Elektromobilität, Softwareentwicklung und Virtuelle Produktentstehung. Auf europäischer Ebene ist die Gesellschaft zusammen mit internen und externen Partnern am Bahnforschungsprogramm Shift2Rail beteiligt. Hier werden vorwettbewerblich neue Technologien und Lösungen erarbeitet, mit denen die Wettbewerbsfähigkeit zukünftiger Produkte gesteigert und die Attraktivität des Systems Bahn sowie die Kundenzufriedenheit erhöht werden sollen. An diesen Arbeiten sind die verschiedensten Fachabteilungen der Gesellschaft beteiligt.

Im Bereich Straßenbahnen lag der Schwerpunkt der Tätigkeiten für Forschung und Entwicklung im Jahr 2018 auf der Konzeptdefinition bei niederflurigen Fahrzeugkonzepten, der projektspezifischen Entwicklung von Straßen- und Stadtbahnen sowie auf der Ausführungskonstruktion von niederflurigen Fahrzeugprojekten. Im Bereich der hochflurigen Fahrzeugkonzepte wurden die bereits begonnenen Ausführungskonstruktionen zielgerichtet fortgeführt.

Die Zielsetzung dabei war, gegenwärtige und zukünftige Kundenanforderungen zu untersuchen und umzusetzen, um zukunftssträchtige Lösungskonzepte für den Nahverkehr anbieten zu können. Grundlage und Ansporn für diese Lösungsansätze waren intensive Gespräche mit Fahrzeugbetreibern.

Daneben wurden die Fahrerassistenzsysteme weiterentwickelt und adaptiert. Die Fahrerassistenzsysteme helfen, die aktive und passive Sicherheit der Straßenbahnfahrzeuge in gemeinsam genutzten Verkehrsräumen zu erhöhen.

Neben diesen Fahrerassistenzsystemen wurde die langjährige Zusammenarbeit mit universitären und privaten Forschungseinrichtungen fortgeführt. Inhalt dieser Kooperation waren 2018 unter anderem verschiedene schwingungstechnische Fragestellungen.

Auch in 2018 wurde das Testlabor des Bogie Technical Center „BTC“ mit weiteren neuen Prüfmitteln ausgerüstet.

Die DAkkS-Akkreditierung für den Prüfstand für Dauerschwingversuche an Drehgestellrahmen und Radsätzen wurde aufrechterhalten.

Ein weiterer Schwerpunkt war im vergangenen Jahr die Weiterführung der Entwicklung unserer standardisierten Drehgestell-Produktplattformen FLEXX Eco, FLEXX Urban, FLEXX Power und FLEXX Metro für den Einsatz in Projekten elektrischer Triebzüge, Straßenbahnen und U-Bahnen im globalen Markt. Besonderes Augenmerk galt der Entwicklung eines Einzelrad-Fahrwerkes.

Auf Komponentenebene wurde die im letzten Jahr begonnene Entwicklung von Radsatzführungselementen weitergeführt, um einen verschleiß-, geräusch- und energiearmen Bogenlauf zu ermöglichen.

Der Bereich Lokomotiven fokussierte die Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten auf die kontinuierliche Weiterentwicklung der TRAXX Lokomotiven. Diese beinhalten im Jahr 2018 die Entwicklungstätigkeiten für die neuen Produkte TRAXX MS3 und DC3 und die verschiedenen existierenden Produktvarianten der AC, MS, DC und Diesel Lokomotiven für den europäischen Markt sowie die Weiterentwicklung von Dual Mode Lokomotiven für den amerikanischen Markt.

Die im Jahr 2016 gestarteten Produktentwicklungen für die neuen MS3 und DC3 Lokomotiven wurden auch im Jahr 2018 weitergeführt. Beide Produkte basieren auf der bestehenden AC3 Lokomotive und bilden die Grundlage für die neue TRAXX 3 Plattform. Sie beinhalten neue Systeme für Antriebs- und Rechnertechnik. Insbesondere wurden veränderte Kundenbedürfnisse und ein effizientes Variabilitäts- und Zulassungsmanagement bei der Entwicklung berücksichtigt. Die Wiederverwendung von Building Blocks steht im Vordergrund. In 2018 wurde die DC3 Lokomotive für den ersten Kunden erfolgreich getestet und die Unterlagen für die Zulassung bei der Behörde eingereicht. Die Feldtests mit der MS3 Lokomotive wurden gestartet. Um die MS3 und DC3 Lokomotiven weiter am Markt zu platzieren, wurden Angebote für potenzielle Kunden ausgearbeitet, wobei Anforderungen aus neuen gewonnenen Aufträgen in die Produktentwicklung eingeflossen sind.

Weiterhin wurden im Rahmen von nationalen und internationalen Förderprojekten Anforderungen und Konzepte für Autonomes Fahren von Güterzügen und die Funkfernsteuerbarkeit für die verteilte Traktion in Güterzügen weiterentwickelt. Diese neuen Building Blocks werden nach Fertigstellung der Entwicklung in die Lokomotivprodukte integriert.

Im Jahr 2018 wurde die Produktentwicklung der kostenoptimierten TC700 (vorher TC500) Stromrichter Plattform weiter fortgeführt. Im Dezember 2018 gingen in Wien die ersten Fahrzeuge in den Passagierbetrieb, nach bereits zurückgelegten 4.000 km im Test- und Fahrschulbetrieb. Die gesetzten Ziele im Bereich Materialkostensparnis und verbessertes Fertigungs- und Instandhaltungskonzept wurden erreicht. Der bisherige Betrieb läuft problemlos.

E&M Engineering Mannheim beteiligt sich weiter an EU geförderten Projekten (Shift2Rail) und an geförderten Projekten der Deutschen Bundesregierung (SiC BiNet, HV SiC Stack, Talent 3 BEMU). Im Rahmen des Talent 3 BEMU Projekts wurde der batteriegestützte Antrieb eines Talent 3 Zuges entwickelt und im September auf der Innotrans der Öffentlichkeit im Testbetrieb erfolgreich vorgestellt. In 2019 soll das Testfahrzeug zugelassen und in den Fahrgastbetrieb gehen. Ein neues Förderprojekt „MTAB – Modellierung und Test neuartiger, hocheffizienter und hochintegrierter Antriebssysteme für Bahnanwendungen“ wurde in 2018 eingereicht und genehmigt, das Projekt startet im Januar 2019.

2. Wirtschaftsbericht

2.1. Geschäftsverlauf

Die Entwicklung der Gesellschaft in den letzten drei Jahren ist in der nachfolgenden Tabelle anhand von Kennziffern dargestellt.

		2018	2017	2016
Auftragseingang	Mio. EUR	3.139,8	2.433,1	1.596,4
Auftragsvorlage	Mio. EUR	9.348,6	8.100,8	7.579,6
Umsatzerlöse	Mio. EUR	1.892,0	1.911,9	2.006,7
Gesamtleistung	Mio. EUR	1.924,5	2.004,2	1.928,0
Materialaufwand	Mio. EUR	1.369,0	1.346,1	1.208,4
von Gesamtleistung	%	71,1	67,2	62,7
Personalaufwand	Mio. EUR	560,9	702,4	669,7
von Gesamtleistung	%	29,1	35,0	34,7
Umsatzerlöse je Mitarbeiter	Tsd. EUR	291	290	273
Jahresergebnis *	Mio. EUR	-55,4	-325,7	-189,5
Eigenkapital	Mio. EUR	1.603,1	1.603,1	1.603,1

		2018	2017	2016
vom Gesamtkapital	%	38,7	38,4	41,1
Eigenkapitalrentabilität *	%	-3,5	-20,3	-11,8
Anlagendeckung II	%	413,2	576,1	446,5
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	Mio. EUR	-106,3	258,3	-196,4

* vor Ergebnisabführung und Ausgleichszahlung an außenstehende Gesellschafter

Das Geschäftsvolumen der Gesellschaft sank um EUR 79,7 Mio. auf EUR 1.924,5 Mio. Ursächlich hierfür war im Geschäftsjahr 2018 die Verringerung der Bestandsveränderungen um EUR 60,2 Mio. bei gleichzeitig wirkendem Rückgang der Umsatzerlöse um EUR 19,9 Mio.

Weitestgehend wurde die Verringerung der Bestände durch die Auslieferung der Projekte Doppelstockwagen DB AG, Doppelstockwagen SBB, TRAXX Lokomotiven Railpool, TRAXX Lokomotiven DB AG sowie TRAXX Lokomotiven Akiem verursacht. Die trotz leichtem Rückgang nach wie vor stabilen Umsatzerlöse wurden durch die Auslieferung einiger Großprojekte wie den Doppelstockwagen 2010 für die DB AG, dem ICx für die DB AG, TRAXX Lokomotiven aus dem Rahmenvertrag für die DB AG, Straßenbahn Berlin 2-1 für die BVG, TRAXX Lokomotiven für Railpool sowie der Doppelstockwagen für die Israel Railways erreicht. Die erwartete Umsatzhöhe von EUR 2.268,3 Mio. für 2018 konnte nicht erreicht werden. Der Grund hierfür liegt hauptsächlich in der verzögerten Auslieferung der Doppelstockwagen.

Der Auftragseingang ist im Geschäftsjahr 2018 im Vergleich zum Vorjahr um EUR 706,7 Mio. stark angestiegen. Er erreichte somit wiederum einen Höchststand im Vergleich zu den letzten drei Jahren. Der prognostizierte Wert aus dem Vorjahr in Höhe von EUR 1.988,0 Mio. wurde dadurch signifikant übertroffen. Ursächlich hierfür sind im Wesentlichen der nicht geplante Auftragseingang der S-Bahn Stuttgart sowie der Nachtrag für den ICx. Der Auftragseingang konnte zum größten Anteil im Inland erzielt werden. Im Inland sind vor allem die Auftragseingänge des ET 490 für die DB AG, der ICx Nachtrag für die DB AG, die Railpool TRAXX F1 Lokomotiven, die Straßenbahn für den Karlsruher Verkehrsverbund, die Straßenbahn Via Essen 2 für die Essener Verkehrs-AG, die Straßenbahn Berlin 2-1 für die Berliner Verkehrsbetriebe sowie Auftragseingänge im Bereich Service für die TRAXX Lokomotiven der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen sowie die Straßenbahn VRM für die Stuttgarter Straßenbahnen AG zu nennen. Im Ausland konnten wichtige Aufträge wie der Västtrafik Regina für Schweden, der Talent 3 für Österreich, die Lokomotiven für Italien und die USA sowie die Doppelstockwagen für Israel gewonnen werden.

Das für 2018 prognostizierte Jahresergebnis im neutralen Bereich ist trotz einer signifikanten Verbesserung des Jahresergebnisses verfehlt worden. Wesentliche Gründe dafür sieht die Gesellschaft im Rückgang der Gesamtleistung in Verbindung mit nach wie vor negativen Margen auf Großprojekten, die das Ergebnis der Gesellschaft belasten. Darüber hinaus wurde das Ergebnis durch die Zunahme der Rückstellungsbildungen um EUR 37,9 Mio., den Anstieg des Materialaufwandes um EUR 22,9 Mio. sowie den Anstieg der Personalnebenkosten um EUR 20,4 Mio. belastet. Die Abwertung der Beteiligungen an der Bombardier Transportation (Brasil) Ltda., Sao Paulo, Brasilien, in Höhe von EUR 31,3 Mio., wirkte sich ebenfalls ergebnismindernd aus. Gegenläufig wirkte sich der Anstieg der Erträge aus Beteiligungen in Höhe von EUR 113,1 Mio. sowie der Rückgang der Aufwendungen für Wechselkursveränderungen in Höhe von EUR 65,8 Mio. aus. Die getroffenen Vorsorgen aus den letzten Jahren werden wesentlich dazu beitragen, das Unternehmen vor künftigen Risiken zu schützen.

2.2. Lage der Gesellschaft

Der **Auftragseingang** der Gesellschaft für das Geschäftsjahr 2018 beläuft sich auf EUR 3.139,8 Mio. und liegt um EUR 706,7 Mio. über dem Vorjahresniveau sowie deutlich über dem prognostizierten Wert von EUR 1.988,0 Mio. Die Auftragsvorlage ohne Kalkulation von Neuzugängen reicht damit voraussichtlich für ca. fünf Geschäftsjahre.

Die entscheidenden Projekte für den Auftragseingang des Geschäftsjahres 2018 sind in der nachfolgenden Tabelle dargestellt:

Division	Auftragseingänge in Mio. EUR (Vorjahr)	Verträge
Rolling Stock	1.514 (998)	ET 430 Regina Västtrafik ICx 7 car T3 ÖBB
Light Rail Vehicles	304 (257)	Straßenbahn Karlsruhe Straßenbahn Via Essen 2

Division	Auftragseingänge in Mio. EUR (Vorjahr)	Verträge
Locomotives	692 (231)	Straßenbahn Berlin 2-1 Mercitalia frame MS ALP-45DP T4 Railpool 35_TRAXXF1
Systeme & Komponenten	178 (482)	Lieferverträge mit anderen Gesellschaften im BT Verbund
Services	452 (465)	LNVG Stuttgarter Straßenbahnen

Die **Auftragsvorlage** der Gesellschaft zum 31. Dezember 2018 beläuft sich auf EUR 9.348,6 Mio. und liegt damit um EUR 1.247,8 Mio. über der Auftragsvorlage des Vorjahres. Die Auftragsvorlage verteilt sich auf die folgenden wesentlichen Aufträge:

Division	Auftragseingänge in Mio. EUR (Vorjahr)	Verträge
Rolling Stock	5.029 (4.132)	ICx ET 490 C65 Pink Mono MRTA Thailand ET 430 DB AG neue Doppelstockwagen Talent 3 ÖBB
Light Rail Vehicles	810 (654)	Straßenbahn Düsseldorf HF 1 Straßenbahn Duisburg 1 Straßenbahn Berlin 2-1
Locomotives	1.144 (972)	Israel Railways DB _TRAXX elocos_frame Israel Railways Mercitalia frame MS ALP-45DP T4 Railpool 35_TRAXX F1
Systeme & Komponenten	1.051 (1.129)	Lieferverträge mit anderen Gesellschaften im BT Verbund
Services	1.315 (1.214)	

Die Business Units Bogies und Propulsion & Controls sind konzerninterne Zulieferer, die jedoch ebenfalls Anstrengungen unternehmen, um auf dem Markt externe Aufträge zu gewinnen.

Ertragslage

Die Umsatzerlöse im Geschäftsjahr 2018 (EUR 1.892,0 Mio.) sanken gegenüber dem Vorjahr um EUR 19,9 Mio. und lagen somit unter den Erwartungen aus dem Vorjahr (EUR 2.268,3 Mio.). Als Gründe für die Abweichung zu den prognostizierten Werten sind im Wesentlichen die verzögerten Auslieferungen in den Projekten für Doppelstockwagen zu nennen.

Die Umsatzerlöse setzen sich in 2018 maßgeblich aus den Projekten Doppelstockwagen 2010 für die DB AG, dem ICx für die DB AG, den TRAXX Lokomotiven aus dem Rahmenvertrag für die DB AG, Straßenbahn Berlin 2-1 für die BVG, den TRAXX Lokomotiven für Railpool sowie den Doppelstockwagen für die Israel Railways zusammen.

Der Umsatz im Bereich Rolling Stock (EUR 805,0 Mio.) resultiert vor allem aus den Aufträgen Doppelstockwagen 2010 für die DB AG, ICx für die DB AG, Doppelstockwagen für die Israel Railways sowie Doppelstockwagen für die SBB.

Im Bereich Locomotives (EUR 497,8 Mio.) ist der Umsatz hauptsächlich auf die Projekte TRAXX Lokomotiven aus dem Rahmenvertrag für die DB AG, die TRAXX Lokomotiven für Railpool sowie die AC+MS Lokomotiven für Akiem zurückzuführen.

Die maßgeblichen Projekte für den Umsatz im Bereich Light Rail Vehicles (EUR 147,3 Mio.) waren die Straßenbahn 2-1 für die Berliner Verkehrsbetriebe sowie die Straßenbahn Karlsruhe für den Karlsruher Verkehrsverbund.

Der Umsatz im Bereich Propulsion & Controls sowie Bogies (EUR 256,5 Mio.) resultiert hauptsächlich aus konzerninternen Aufträgen.

Der Umsatz des Bereiches Services beträgt rund EUR 185,4 Mio. und wird im Wesentlichen vom Geschäft mit Ersatzteilen sowie von Umbauten, Reparaturen und Instandhaltungen getragen.

Der Exportanteil des externen Geschäftes der Gesellschaft erreicht rund 34,0 % (Vj. 33,0 %). Dies dokumentiert die nach wie vor hohe Bedeutung des inländischen Marktes und die stabile Positionierung auf dem deutschen Markt, jedoch zeigt es auch die nach wie vor große Bedeutung des ausländischen Marktes für die Gesellschaft. Der Materialaufwand ist im Verhältnis zur Gesamtleistung mit 71,1 % gegenüber dem des Vorjahres (67,2 %) gestiegen. Dies liegt an der veränderten Ratio zwischen laufenden und auslaufenden Großprojekten im Geschäftsjahr 2018. Vor allem die Aufträge Doppelstockwagen DB AG, Doppelstockwagen SBB, TRAXX Lokomotiven Railpool, TRAXX Lokomotiven DB AG sowie Lokomotiven Akiem trugen zu dieser Erhöhung bei. Der relativ hohe Anteil des Materialaufwandes, gemessen an der Gesamtleistung, ist auf eine geringe Fertigungstiefe zurückzuführen. Die Gesellschaft erwirbt zum Teil vollständige Systemkomponenten, welche erst in der Phase der Endmontage in die Fahrzeuge eingebaut werden. Auch die eigene Komponentenfertigung, z. B. von Drehgestellen sowie von Geräten für die Steuerungs- und Leistungselektronik, verwendet ihrerseits vorgefertigte Teilkomponenten.

Der Personalbestand im Geschäftsjahr 2018 hat sich im Durchschnitt leicht verringert, stieg im Bereich der Angestellten zum Ende des Geschäftsjahres nochmals leicht an. Vor allem im Bereich der Entwicklung und der Produktion kam es an nahezu allen Standorten zu einem geringen Personalabbau. Bereinigt um die im Personalaufwand enthaltenen Kosten der Restrukturierung führte dies trotz gleichzeitiger Tarifierhöhung dennoch zu einem marginalen Anstieg des Personalaufwandes. Auf Grund der signifikant gesunkenen Kosten der Restrukturierung im Geschäftsjahr 2018 sank die Personalaufwandsquote mit 29,1 % (Vj. 35,0 %) trotz der gleichzeitigen Reduzierung des Umsatzes sowie der Verringerung der Bestandsveränderung im Vergleich zum letzten Geschäftsjahr deutlich. Ungeachtet der Verringerung des Umsatzes sind bei gleichzeitiger Reduzierung der Mitarbeiter die Umsatzerlöse je Mitarbeiter im Geschäftsjahr 2018 mit EUR 291 Tsd. (Vj. EUR 290 Tsd.) nahezu konstant geblieben. Im Zusammenhang mit der strategischen Neuausrichtung der Gesellschaft wurde das Ergebnis des Vorjahres der Gesellschaft mit einem Restrukturierungsaufwand von EUR 137 Mio. belastet, im laufenden Geschäftsjahr 2018 betrug der Restrukturierungsaufwand EUR 3,4 Mio. Die zwischen der Geschäftsführung und den Sozialpartnern geschlossene Gesamtbetriebsvereinbarung sieht bis zum Ende des Geschäftsjahres 2019 den Ausschluss betriebsbedingter Kündigungen vor. Eine signifikante Reduzierung des Personalbestandes aufgrund des Restrukturierungsprogramms wird für die kommenden Jahre erwartet.

Das Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit der Gesellschaft (Ergebnis vor Steuern und vor Finanz- und Beteiligungsergebnis) stieg gegenüber dem Vorjahr auf EUR -204,5 Mio. Es lag damit um EUR 182,4 Mio. über dem des Vorjahres (EUR -386,9 Mio.), jedoch deutlich unter dem prognostizierten Wert im neutralen Bereich, da nach wie vor negative Margen das Ergebnis belasten. Der Anstieg im Geschäftsjahr ist durch den Rückgang des Personalaufwandes um EUR 141,4 Mio. auf Grund des Wegfalles des hohen Restrukturierungsaufwandes aus dem Vorjahr sowie durch den Anstieg der sonstigen betrieblichen Erträge abzüglich der sonstigen betrieblichen Aufwendungen um EUR 108,8 Mio. gekennzeichnet. Außerdem ist die Verbesserung des Ergebnisses der betrieblichen Tätigkeit durch den Rückgang der Abschreibungen um EUR 34,7 Mio. gekennzeichnet. Diese enthalten außerplanmäßige Abschreibungen auf technische Anlagen in Höhe von EUR 0,2 Mio. Gegenläufig wirkt die Abnahme der

Gesamtleistung um EUR 79,7 Mio. sowie der Anstieg des Materialaufwandes um EUR 22,9 Mio. Das nach wie vor negative Ergebnis der betrieblichen Geschäftstätigkeit resultiert zudem, wie in den Vorjahren, im Wesentlichen aus negativen Margenbeiträgen einiger Großprojekte in 2018.

Das Finanz- und Beteiligungsergebnis in 2018 stieg gegenüber dem Vorjahr um EUR 99,2 Mio. auf EUR 163,1 Mio. Im Wesentlichen ist das Finanzergebnis durch die Erträge aus Beteiligungen und Gewinne aus der Veräußerung von Finanzanlagen (EUR 165,4 Mio., Vj. EUR 52,3 Mio.) gekennzeichnet. Diese resultieren im Wesentlichen aus der Einlage von Beteiligungen in die Bombardier Transportation Netherlands B.V., Amsterdam, Niederlande, zum Marktwert gegen Anteile an dieser Gesellschaft. Demgegenüber wirkte sich die Abwertung der Beteiligungen an der Bombardier Transportation (Brasil) Ltda., Sao Paulo, Brasilien, (EUR 31,3 Mio.), und an der Bombardier Transportation (Taiwan) Ltd., Taipeh, Taiwan, (EUR 0,2 Mio.) im Zuge der Bewertung zum Jahresabschluss negativ auf das Finanzergebnis aus.

Die Bombardier Transportation GmbH, Berlin, ihrerseits hat einen Verlust in Höhe von EUR 55,4 Mio., inkl. Ausgleichszahlung an außenstehende Gesellschafter, an die Bombardier Transportation (Propulsion & Controls) Germany GmbH, Berlin, weitergereicht.

Finanzlage

Die Gesellschaft verfügt über keine eigenen Kreditlinien bei Kreditinstituten. Die benötigten Finanzmittel werden vollständig über das Cash Management des Bombardier Konzerns bereitgestellt, wobei das Cashpoolkonto der Gesellschaft in 2018 fast ausschließlich einen Forderungssaldo aufwies. Die unterjährigen Salden auf dem Cashpoolkonto wurden mit durchschnittlich -0,36 % (EONIA = Euro Over Night Index Average) sowie unter Berücksichtigung einer Marge des Treasury Centers verzinst. Trotz der negativen Ertragslage im Berichtsjahr ist die Finanzlage der Gesellschaft weiterhin stabil durch die Finanzierungsmöglichkeiten und Bereitstellung finanzieller Mittel im Konzernverbund der Bombardier Transportation Gruppe.

Mit einigen Kunden wurden Zahlungsvereinbarungen nachträglich dahingehend geändert, dass bislang übliche Anzahlungen nicht mehr geleistet werden. Um die Finanzierung der Produktionskosten sicherzustellen, hat die Gesellschaft daher im Rahmen von Forfaitierungsvereinbarungen Anzahlungsforderungen an Banken verkauft. Im Geschäftsjahr wurden so Einzahlungen aus Forfaitierungs- und Factoringvereinbarungen in Höhe von EUR 392,8 Mio. vereinnahmt.

Die Transaktionen werden weitestgehend in Euro abgewickelt. Soweit Zahlungen in Fremdwährungen erfolgen, werden Kurssicherungsgeschäfte zur Abdeckung der Risiken aus Währungskursschwankungen abgeschlossen.

Die nachfolgende Übersicht stellt dar, in welcher Höhe das Unternehmen finanzielle Mittel aus der laufenden Geschäftstätigkeit erwirtschaftet hat und zahlungswirksame Investitions- und Finanzierungsmaßnahmen vorgenommen wurden:

	2018	2017
	Tsd. EUR	Tsd. EUR
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	-263.115	258.348
Cashflow aus der Investitionstätigkeit	-1.067	-313.782
Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit	273.696	45.340
	9.514	-10.094
Finanzmittelfonds am Anfang der Periode	276.110	286.204
Finanzmittelfonds am Ende der Periode	285.624	276.110

Der negative Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit resultiert im Wesentlichen aus der Zunahme des Finanzanlagevermögens (EUR 156,8 Mio.), der Abnahme der sonstigen Rückstellungen (EUR 145,8 Mio.), dem Anstieg der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen (EUR 57,1 Mio.), den Zinserträgen gegenüber verbundenen Unternehmen (EUR 90,0 Mio.) sowie dem negativen Jahresergebnis vor Ergebnisabführung (EUR 55,4 Mio.). Gegenläufig wirkt sich der Anstieg der erhaltenen Anzahlungen (EUR 94,9 Mio.), die Zunahme der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen (EUR 69,9 Mio.) sowie die Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagevermögen (EUR 50,8 Mio.) aus.

Ursächlich für den negativen Cashflow aus der Investitionstätigkeit sind im Wesentlichen die Auszahlungen an verbundene Unternehmen für Darlehen in Höhe von EUR 260,5 Mio. Gegenläufige Effekte resultieren aus Einzahlungen auf Grund der Rückzahlungen von Darlehen von verbundenen Unternehmen in Höhe von EUR 247,7 Mio. sowie aus den erhaltenen Zinsen und Dividenden von verbundenen Unternehmen in Höhe von EUR 97,1 Mio.

Der positive Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit resultiert sowohl aus der Einzahlung im Zusammenhang mit dem negativen Jahresergebnis aus 2017 auf Grund des Ergebnisabführungsvertrages als auch aus der Ein- sowie Auszahlung von kurzfristigen Darlehen an verbundene Unternehmen.

Der Finanzmittelfonds setzt sich zum Ende des Geschäftsjahres aus Forderungen aus Cashpooling gegen die Bombardier Transportation Financial Services S.à r.l. Munsbach, Zurich Branch, Zürich, Schweiz, in Höhe von EUR 285,6 Mio. und Kassenbeständen sowie Guthaben bei Kreditinstituten in Höhe von EUR 1,4 Mio.

zusammen.

Die Gesellschaft war im abgelaufenen Geschäftsjahr jederzeit in der Lage, ihren Zahlungsverpflichtungen nachzukommen.

Vermögenslage

Nachfolgende Übersicht ergibt sich aus den Bilanzen der beiden letzten Geschäftsjahre, ohne dass die erhaltenen Anzahlungen mit den Vorräten saldiert wurden. Forderungen und Verbindlichkeiten mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr sind als langfristig behandelt:

	31.12.2018	31.12.2017	Veränderung
	Tsd. EUR	Tsd. EUR	Tsd. EUR
Anlagevermögen	858.146	701.420	156.726
Langfristiges Vermögen	1.737.634	1.950.618	-212.984
Kurzfristiges Vermögen	3.881.721	3.769.314	112.407
	6.477.501	6.421.352	56.149
Eigenkapital	1.603.072	1.603.072	0
Langfristige Verbindlichkeiten	1.942.787	2.437.497	-494.710
Kurzfristige Verbindlichkeiten	2.931.642	2.380.783	550.859
	6.477.501	6.421.352	56.149

Das Anlagevermögen der Gesellschaft stieg im Wirtschaftsjahr 2018 an. Grund hierfür ist der Zugang der Beteiligung an der Bombardier Transportation Netherlands B.V., Amsterdam, Niederlande, gegen Einlage der Beteiligungen an der Bombardier Transportation (Holding) Switzerland AG, Zürich, Schweiz, der Bombardier Transportation (Portugal) S.A., Amadora, Portugal, der Bombardier Transportation Switzerland AG, Zürich, Schweiz, der Bombardier Transportation (Zwus) Polska Sp.z.o.o., Katowice, Polen, der Bombardier Transportation (Polska) Sp.z.o.o., Warschau, Polen, sowie der Bombardier Transportation Shared Services SRL, Cluj, Rumänien, weitestgehend zum Marktwert. Darüber hinaus fand im Geschäftsjahr 2018 eine Kapitalerhöhung an der Bombardier Transportation (Brasil) Ltda., Sao Paulo, Brasilien, zur Stärkung der Beteiligung statt.

Gegenläufig hat sich hauptsächlich die Abwertung der Beteiligung an der Bombardier Transportation (Brasil) Ltda., Sao Paulo, Brasilien, im Zuge der Bewertung zum Jahresende ausgewirkt.

Die immateriellen Vermögensgegenstände umfassen neben aktivierten Entwicklungskosten und Software einen Geschäfts- oder Firmenwert, entstanden durch die Übernahme des Servicegeschäftes der Bombardier Transportation Denmark A.S., Randers, Dänemark, im Geschäftsjahr 2015 sowie der Bombardier Transportation Norway AS, Oslo, Norwegen, im Geschäftsjahr 2016. Diese Geschäfts- oder Firmenwerte werden linear über die voraussichtliche Nutzungsdauer von 5 Jahren abgeschrieben.

Der im Geschäftsjahr 2015 aktivierte konzernweite Pool für Forschungs- und Entwicklungskosten wird linear über die voraussichtliche Nutzungsdauer von 8 Jahren abgeschrieben, beginnend mit dem 1. Januar 2016. Weitere Aktivierungen hinsichtlich dieses Pools fanden im Geschäftsjahr 2018 nicht statt.

Das Anlagevermögen der Gesellschaft ist zum 31. Dezember 2018 zu 413,2 % durch Eigenkapital und langfristige Fremdmittel gedeckt (Vj. 576,1 %).

Das Anlagevermögen umfasst Anteile an verbundenen Unternehmen in Höhe von EUR 588,2 Mio. Die Werthaltigkeit der Anteile an verbundenen Unternehmen wurde auf der Grundlage von Bewertungen nach dem Discounted-Cash-Flow-Verfahren zum Stichtag überprüft. Auf Grund dieser Bewertung wurden Abwertungen im Geschäftsjahr 2018 in Höhe von EUR 34,7 Mio. vorgenommen.

Als Ursache für den Anstieg des kurzfristigen Vermögens ist in erster Linie die Erhöhung der Vorräte vor Verrechnung mit erhaltenen Anzahlungen, bedingt durch die Anarbeitung einiger Großprojekte, sowie die Erhöhung der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und der sonstigen Vermögensgegenstände zu nennen. Des Weiteren haben neu ausgereichte kurzfristige Darlehen, vorrangig an die Bombardier Transportation Financial Services S.à r.l. Munsbach, Zurich Branch, Zürich, Schweiz, für den Anstieg gesorgt. Demgegenüber wirkt sich die Rückzahlung einiger konzerninterner Darlehen hier mindernd aus.

Bei den langfristigen Forderungen sorgten vorrangig eine Änderung der Fristigkeit für ein an die Bombardier Transportation (Bahntechnologie) Holding Germany GmbH, Berlin, ausgereichtes Darlehen sowie die Abschreibung für ein an die Bombardier Transportation (Brasil) Ltda., Sao Paulo, Brasilien, ausgereichtes Darlehen für den Rückgang.

Der Rückgang der langfristigen Verbindlichkeiten beruht im Wesentlichen auf der Änderung hinsichtlich der Fristigkeit eines Darlehens gegenüber der Bombardier Transportation (Holdings) Switzerland AG, Zürich, Schweiz, sowie der Abnahme der erhaltenen Anzahlungen für langfristige Aufträge.

Bei den kurzfristigen Verbindlichkeiten sorgten vorrangig die Zunahme der erhaltenen Anzahlungen für kurzfristige Aufträge, die Änderung hinsichtlich der Fristigkeit eines Darlehens gegenüber der Bombardier Transportation (Holdings) Switzerland AG, Zürich, Schweiz, und gegenüber der Bombardier Transportation Korea Ltd., Seoul, South Korea, sowie neu ausgereichte Darlehen an die Bombardier Transportation Signal (Thailand) Ltd., Klongtoey, Thailand, für den Anstieg. Zudem sorgten die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen für eine Erhöhung. Gegenläufig wirkten sich die Rückzahlungen einiger an verbundene Unternehmen ausgereichter Darlehen aus.

Gesamtaussage

Die im Geschäftsjahr ungünstige Ertragslage der Gesellschaft ist einerseits durch den Rückgang der Umsatzerlöse, resultierend aus Verzögerungen in der Auslieferung einiger Großprojekte, sowie die gleichzeitig deutlich reduzierte Erhöhung des Bestandes an fertigen und unfertigen Erzeugnissen, gekennzeichnet. Gegenläufig wirkten sich die Erträge aus Beteiligungen und Gewinne aus der Veräußerung von Finanzanlagen sowie das positive Zinsergebnis aus, diese konnten nur bedingt zur Kompensation des Betriebsergebnisses beitragen. Das Beteiligungs- und Finanzergebnis war stark geprägt von Beteiligungserträgen sowie per Saldo Erträgen aus Zinsen, wobei auch im Geschäftsjahr Abwertungen von Finanzanlagen vorgenommen wurden. Insgesamt ist die Lage nach wie vor von negativen Margen in einigen Großprojekten geprägt.

Mitarbeiter

Zum 31. Dezember 2018 waren 6.477 Mitarbeiter (ohne Auszubildende) in der Gesellschaft beschäftigt. Der Personalbestand sank im Geschäftsjahr um 17 Mitarbeiter bzw. 0,3 %.

Der Personalbestand per Stichtag 31. Dezember hat sich in den letzten drei Jahren wie folgt entwickelt:

Mitarbeiter		2018 BTG	2017 BTG	2016 BTG
Stichtag 31.12.				
Mitarbeiter (ohne Auszubildende)	Anzahl	6.477	6.494	6.836
davon Lohnempfänger	Anzahl	2.567	2.626	2.730
davon Gehaltsempfänger	Anzahl	3.910	3.868	4.106
davon Schwerbehinderte	Anzahl	335	326	305
Auszubildende	Anzahl	250	300	319
Teilzeitbeschäftigte	Anzahl	349	266	244
Mitarbeiter in Altersteilzeit	Anzahl	153	189	205

Die Interessen der Mitarbeiter werden sowohl durch die örtlichen Betriebsräte als auch durch einen erweiterten Gesamtbetriebsrat und dessen Ausschüsse wahrgenommen. Im Geschäftsjahr 2018 wurden 50 Standortbetriebsvereinbarungen und 38 Gesamtbetriebsvereinbarungen mit den Standortleitungen bzw. der Geschäftsleitung abgeschlossen, welche im Wesentlichen Regelungen zur Organisation der Betriebe und der Produktion, zur Anwendung von Softwarelösungen sowie Transformationsmaßnahmen enthalten. Darüber hinaus sind Vertreter der Arbeitnehmer paritätisch im Aufsichtsrat der Gesellschaft und in dessen Ausschüssen vertreten. Der Personalförderung und -entwicklung wird innerhalb der Gesellschaft ein hoher Stellenwert eingeräumt, weil in einem weltweit agierenden Technologieunternehmen die Qualifikationen der Mitarbeiter ständig an die steigenden Anforderungen angepasst werden müssen.

Dies spiegelt auch die im Geschäftsjahr 2018 absolvierte betriebliche Aus- und Weiterbildung soweit wider, wie es rechtlich geboten und wirtschaftlich möglich war. Die im Geschäftsjahr 2018 absolvierte betriebliche Aus- und Weiterbildung war sehr stark durch die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen geprägt. Mit 466 Seminaren konnten insgesamt 8.778 Mitarbeiter geschult werden. Für diese Seminare wurden EUR 1,0 Mio. aufgewendet; dies entspricht einem Aufwand von ca. EUR 110 pro geschultem Mitarbeiter.

Im Bereich der Arbeitssicherheit der Bombardier Transportation GmbH, Berlin, in Deutschland wurde ein positiver Trend verzeichnet; die sogen. Incident Rate (Unfälle mit mindestens einem Ausfalltag und medizinischer Behandlung) ist im Vergleich zum Vorjahr nochmals um 37 % gesunken, somit liegt diese rund 68 % unter dem weltweiten Wert für Bombardier Transportation und beträgt 0,17 Ereignisse/200.000 h. Bei den Ausfalltagen pro 200.000 Stunden gab es eine negative Entwicklung von

3,3 auf 4,75 Tage. Die Standorte Kassel, Mannheim, Siegen und München Flughafen hatten jeweils ein unfallfreies Jahr. Ein oder mehr als einen Unfall mit Ausfallzeit gab es in Bautzen, Görlitz, Hennigsdorf, Frankfurt Flughafen sowie im Service-Bereich. Die Unfallhäufigkeit im Unternehmen (ca. 1,04 Unfälle > 1 Tag Ausfall pro 1000 Mitarbeiter) ist deutlich besser als der Durchschnitt der Mitgliedsunternehmen der Berufsgenossenschaften (21 Unfälle > 3 Tage Ausfall pro 1000 Mitarbeiter). Bombardier hat sich zur Verbreitung der sogenannten Preventive Culture (vorbeugender Kultur) verpflichtet und führt diese fort. Wir wollen keine Unfälle, schützen die Umwelt und etablieren hervorragende HSE Standards an allen unseren Standorten. Der Fokus für 2019 liegt hier in der Verbesserung der Kommunikation von guten Praktiken sowie der Minimierung von Handverletzungen und setzt die Verbesserung von Verhalten und Bewusstsein hinsichtlich HSE weiter fort. Diese Kultur hat in Deutschland die guten Ergebnisse aus 2017 nochmals verbessert und wird auch in den kommenden Jahren fortgesetzt. "Safety"-Kampagnen werden mit neuen Schwerpunkten weiter als Kommunikation genutzt.

Erklärung der Unternehmensführung nach § 289f Abs. 4 HGB

Aktuell besteht im Aufsichtsrat der Bombardier Transportation GmbH, Berlin, eine Frauenquote von über 30 %. Der Frauenanteil bei der Zusammensetzung der Geschäftsführung wurde fristgemäß durch Neuwahl Ende des 1. Quartals 2018 erreicht. Dadurch lag der Frauenanteil innerhalb der Geschäftsführung im Jahr 2018 bei 25 %. Die Quote weiblicher Führungskräfte auf Executive Level einschließlich Manager mit disziplinarischer Führungsverantwortung in der Bombardier Transportation GmbH, Berlin, liegt aktuell bei 18,3 %, es besteht das Ziel, die Quote weiblicher Führungskräfte bis Ende 2019 auf 25 % zu steigern.

Umweltschutz

Umweltverträglichkeit der Verkehrsmittel, vor allem deren Beitrag zum Treibhauseffekt und zur Luftverschmutzung, spielt eine wesentliche Rolle bei nachhaltiger Mobilität. Wichtigstes Ziel der Gesellschaft in diesem Zusammenhang ist es, zukünftigen Generationen eine Umwelt zu hinterlassen, die so gering wie möglich von der Geschäftstätigkeit und den Produkten der Gesellschaft beeinträchtigt ist. Das von Bombardier Transportation seit langem genutzte Umweltmanagementsystem nach EMAS und ISO 14001 wird weiter fortgeführt. EMAS stellt uns von der Pflicht zur Durchführung eines Energieaudits frei. Die Umwelterklärung EMAS dient der Darstellung unserer Umweltleistungen und hilft uns, Verbesserungspotenziale zu erkennen.

An den deutschen Standorten wurden Projekte zur Reduzierung von Ressourcenverbrauch und Klimagasemissionen realisiert. In Bautzen wurde im vierten Quartal eine Halle von HQL auf LED Beleuchtung umgestellt. Dadurch konnte der Energieverbrauch um 70 % gesenkt werden. Der Energieverbrauch ist absolut um 4,5 % gesunken, bezogen auf die Arbeitsstunden sogar um 13,7 %. Treibhausgasemissionen konnten um 11,6 % gesenkt werden. Der Wasserverbrauch ist um 6,4 % und die Abfallentsorgung ist um 19,3 % gestiegen.

Die Aspekte der Tätigkeiten bezüglich Gesundheit, Arbeitssicherheit und Umweltschutz an den Standorten der Gesellschaft bestimmen das HSE Managementsystem, welches den Anforderungen aus der Verordnung EG Nr. 1221/2009 (EMAS), DIN ISO 14001:2009 (und BS OHSAS 18001:2007 für den Arbeitsschutz) entspricht. Für die nächsten Überprüfungen sind die jeweiligen neuen Versionen von EMAS und die neue ISO 45001 als Ersatz für OHSAS 18001 anzuwenden. Zusätzlich zu den externen Verordnungen und Normen wird regelmäßig alle 3 Jahre an den Standorten ein sogenanntes „Legal Compliance Audit“ durchgeführt, welches die Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben und der internen Direktiven überprüft. Alle Abweichungen werden systematisch mit Aktionsplänen verfolgt und abgestellt.

2.3. Gesamtwirtschaftliche und branchenspezifische Rahmenbedingungen

Marktumfeld

Der Schienenverkehrsmarkt ist nach wie vor geprägt von robusten Wachstumschancen und positiven Aussichten, die vor allem von langfristig günstigen Megatrends in der Branche getrieben werden. Bevölkerungswachstum, Verstädterung, Digitalisierung und Umweltbewusstsein werden zu einer wachsenden Nachfrage nach einem nachhaltigen öffentlichen Verkehr führen, der langfristige öffentliche Ausgaben für Infrastrukturen und Mobilitätslösungen erfordert.

Im September 2018 bestätigte der Verband der europäischen Eisenbahnindustrie (UNIFE) in seiner alle zwei Jahre veröffentlichten Weltmarktstudie für den Schienenverkehr seinen positiven Ausblick für die globale Eisenbahnindustrie. Die Studie geht davon aus, dass der gesamte zugängliche Eisenbahnmarkt ¹ mit einer CAGR von 2,6 % ² weiterwachsen wird. Der relevante und zugängliche Markt des Transportsektors ¹ dürfte mit einer CAGR von 2,7 % noch schneller wachsen ². In

dieser aktuellen Ausgabe der Studie wurden die Zugänglichkeitsraten auf Märkten außerhalb Europas, z.B. China, Japan, Russland und Südkorea nach unten korrigiert, um den schwierigen Marktbedingungen besser gerecht zu werden.

Der positive zukünftige Marktausblick wird hauptsächlich durch das große Auftragsvolumen für rollendes Material bestimmt, das nach wie vor das größte Segment ist. Konsequente Zukunftsinvestitionen in Schienenmärkten wie Westeuropa und Nordamerika sind insbesondere für die Modernisierung, den Austausch sowie den Ausbau bestehender Rollmaterialflotten vorgesehen.

Im Segment Signaltechnik erwartet die Studie weitere Investitionen in Westeuropa zur Erneuerung und Modernisierung von Signalsystemen, die positiv zum Wachstum dieses Segments und des gesamten Schienenverkehrsmarkts beitragen werden. Es wird erwartet, dass der Markt für Signaltechnik auch in Afrika und im Mittleren Osten sowie in Lateinamerika ein starkes Wachstum verfolgen wird, getrieben durch hohe Investitionen in Stadt- und Überlandverkehr, um auf rasche Verstädterung und Überlastungsprobleme zu reagieren.

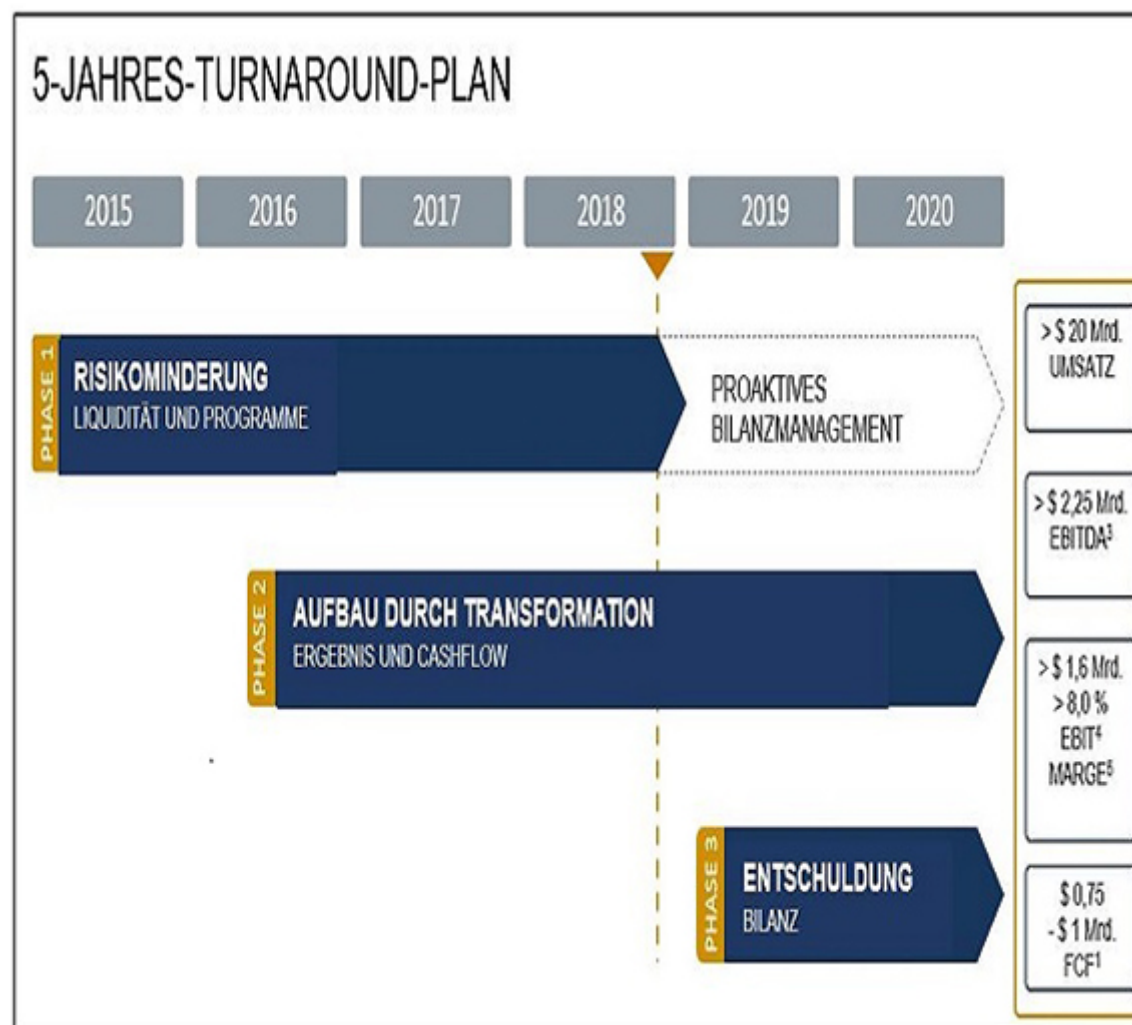
Darüber hinaus wird erwartet, dass die schrittweise Liberalisierung das Wachstum des Dienstleistungsmarktes vorantreiben wird. Insbesondere in etablierten Märkten wird die Liberalisierung den Dienstleistungsmarkt weiter öffnen, da private Eisenbahnbetreiber auf den Markt kommen und ihre Instandhaltungs- und Servicebedürfnisse tendenziell stärker auslagern als die etablierten Betreiber, die diese Leistungen vorwiegend intern erbringen.

In ähnlicher Weise haben andere Initiativen der Kommission der Europäischen Union, wie das Vierte Eisenbahnpaket im Jahr 2016 und andere Vorschriften für technische Normen, die Grundlage für eine weitere Verbesserung der Liberalisierung der Eisenbahnbranche geschaffen, die positive Auswirkungen wie Kostensenkung, gesteigertes Verkehrsaufkommen und Wachstum der Schiene mit sich brachten. Andere Initiativen der Europäischen Kommission wie Shift2rail sollen die Fahrgasterfahrung, die Sicherheit und die Interoperabilität des Schienenverkehrs weiter verbessern.

² Basierend auf Daten der UNIFE World Rail Market-Studie "Prognose 2018 bis 2023", veröffentlicht im September 2018, welche auf 60 Länder und somit mehr als 95 % des Weltmarktes für Schienenverkehr basiert. Da große Eisenbahnprojekte das jährliche Volumen des einjährigen Marktes erheblich beeinflussen, können Volumina einer hohen Volatilität unterliegen. Die UNIFE konzentriert sich daher auf ein durchschnittliches jährliches Marktvolumen von drei Jahren um den Vergleich zwischen verschiedenen Perioden zu erleichtern. Die UNIFE-Daten werden alle zwei Jahre aktualisiert und in Euro veröffentlicht. Ein Wechselkurs von 1 € = 1,1392 USD (der durchschnittliche kumulierte Wechselkurs im Zeitraum 2016-18) wurde für die Umrechnung aller Zahlen verwendet. Die Zahlen für 2016-18 waren auf der Grundlage der UNIFE-Daten für 2015-17 und 2018-20 extrapoliert.

Marktentwicklung

Die aktuelle UNIFE-Studie prognostiziert für die nächsten Jahre eine weiterhin positive Entwicklung der Bahnindustrie. So sollte das jährliche Marktvolumen in den Jahren 2020 bis 2022 EUR 77 Mrd. betragen, während es sich im Zeitraum 2016 bis 2018 auf ca. EUR 70 Mrd. belief. In allen Segmenten wird, jedoch vor allem in den Segmenten Rollmaterial und Dienstleistungen, ein solides Wachstum erwartet. Wachstum wird auch im Bereich der Systemlösungen erwartet, bei denen die Nachfrage hauptsächlich durch Infrastrukturprojekte in neuen Märkten getrieben wird.

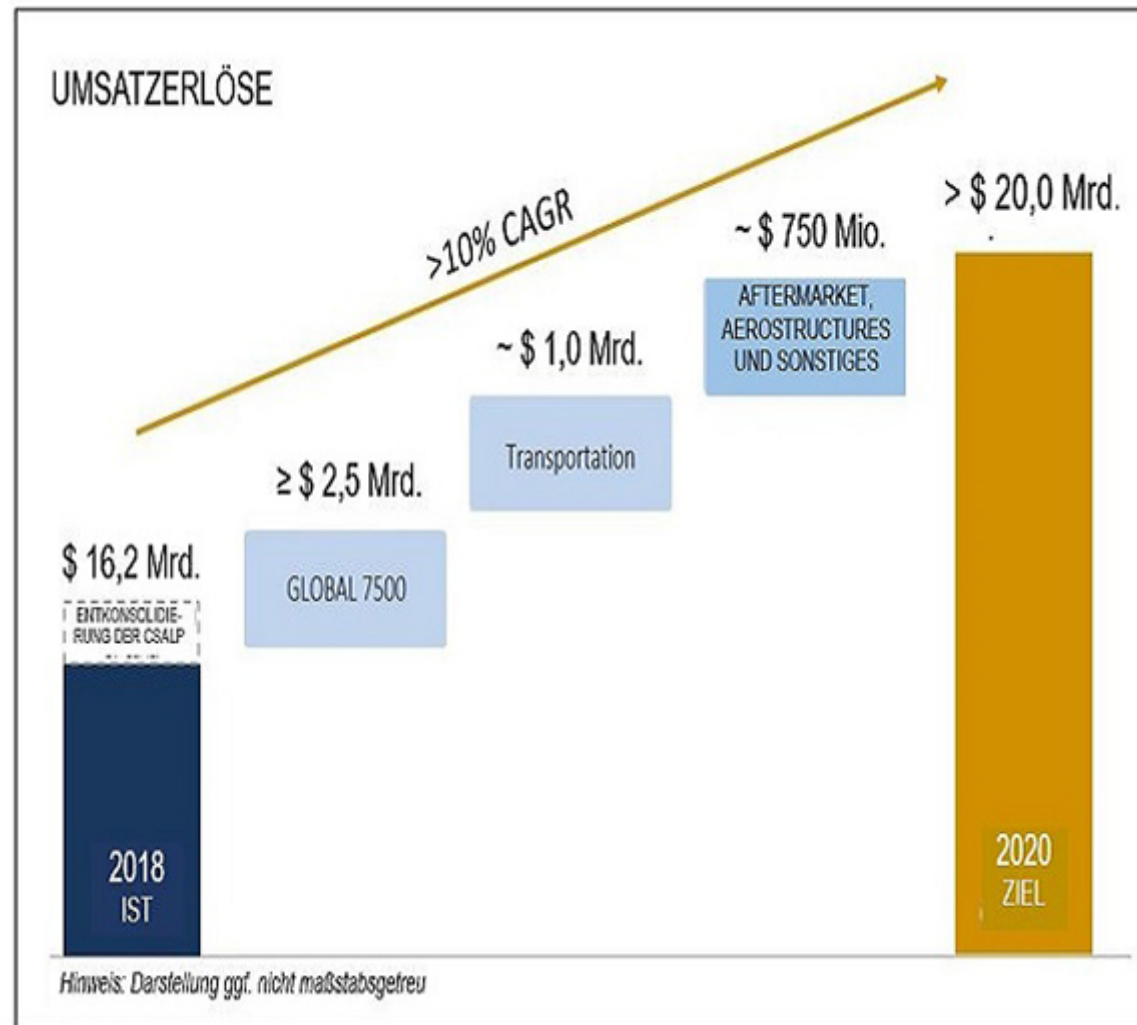


Bombardier Transportation weltweit zugänglicher Markt in Mrd. EUR

Die Aussichten für Europa in den kommenden Jahren sind weiterhin stark und positiv. Bedeutende Aufträge werden im Hochgeschwindigkeitszugsegment in der Schweiz, in den Niederlanden und in Großbritannien erwartet. Mehrere große und mittlere Ausschreibungen werden auch für Mobilitätslösungen im städtischen Nahverkehr erwartet, die durch weitere Investitionen in Deutschland, Frankreich und Großbritannien, insbesondere im Pendlerbereich, wie Regionalbahnen sowie für Metros und Stadtbahnen (LRV) getrieben werden. Darüber hinaus werden mehrere Projekte im Dienstleistungsbereich erwartet, insbesondere für das Passagierflottenmanagement in Deutschland, Spanien und Großbritannien und im Signalisierungsbereich in Frankreich und Österreich. In Osteuropa sind in allen Segmenten viele Auftragsvergaben vorgesehen, insbesondere in den Bereichen Hochgeschwindigkeit, Lokomotiven und Pendler sowie im regionalen und städtischen Bereich, die durch Investitionen in die Güterverkehrs-, Stadt- und Fernverkehrsinfrastruktur insbesondere in der Türkei, in Polen und in der Tschechischen Republik getrieben werden.

In Nordamerika wird in den kommenden Jahren ein starkes Auftragsvolumen erwartet. In Kanada werden neben langfristigen Dienstleistungsverträgen auch Chancen im Bereich der Pendler- und Regionalzüge erwartet. Der städtische Transit wird der Haupttreiber für das Auftragsvolumen in Mexiko sein, wobei voraussichtlich große

Ausschreibungen für die Monorail sowie langfristige Dienstleistungsverträge ausgeschrieben werden. In den USA werden in allen Segmenten insbesondere für U-Bahnen sowie für Pendler- und Regionalzüge Chancen erwartet. Darüber hinaus sind große Aufträge für Hochgeschwindigkeitszüge sowie für Lokomotiven vorgesehen. In Nordamerika werden in allen Segmenten viele große und mittlere Signalisierungs- und Servicemöglichkeiten prognostiziert. Es wird prognostiziert, dass Indien seine hohe Investition in den kommenden Jahren in allen Segmenten wieder aufnehmen wird, insbesondere für Pendler- und Metrozüge sowie Lokomotivzüge, in denen große Aufträge erwartet werden. Darüber hinaus werden mehrere Möglichkeiten für Metrozüge in China, Taiwan und Singapur sowie für Pendler- und Regionalzüge in China, Taiwan und Australien erwartet. Ein bemerkenswertes Projekt ist eine vorgesehene Ausschreibung für Hochgeschwindigkeitszüge in Thailand. Es werden bedeutende Aufträge in den Segmenten Signaltechnik und Dienstleistungen in der Region erwartet, wobei die größten Chancen in Australien, Thailand und Taiwan liegen.



Bombardier Transportation zugänglicher Markt in Europa in Mrd. EUR

Rechtliche Rahmenbedingungen

Die Aufsicht über die Sicherheit für das System Eisenbahn liegt innerhalb der EU uneingeschränkt bei den nationalen Eisenbahnsicherheitsbehörden, daran wird auch das 4. Eisenbahnpaket nichts ändern. Sie wird in Deutschland durch das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) wahrgenommen. Darüber hinaus gibt es speziell in Deutschland für den Regional- und Nahverkehr noch den Landesbevollmächtigten für Bahnaufsicht (LFB), der die Zulassung in Kooperation mit dem EBA vollzieht. Der Begriff der Schienenfahrzeug-Zulassung beschreibt generell die Unbedenklichkeit bezüglich Erfüllung öffentlich-rechtlicher Anforderungen und Auflagen insbesondere auf Arbeits-, Umwelt-, Gesundheits- und Brandschutz für den sicheren Einsatz und Betrieb eines Schienenfahrzeuges. Zur Nachweisführung werden theoretische Analysen, Konformitätsbewertungsverfahren, Risikoanalysen, betriebsbezogene Prüfungen und Testfahrten durchgeführt und dokumentiert. Diese Unterlagen, Ergebnisse und Zertifikate werden im Anschluss bei der zulassenden nationalen Stelle eingereicht. Ab Juni 2019 wird es hier durch das Inkrafttreten der neuen europäischen Zulassungsverordnung (EU) 2018/545 zu einer wesentlichen Änderung kommen. Die Europäische Eisenbahnagentur wird ins Zentrum der Zulassungsverfahren rücken und alle Anträge auf Zulassung werden künftig über das europäische Online-Portal „One-Stop Shop“ (OSS) abgewickelt. In der Europäischen Union wurden und werden entsprechend der EU-Richtlinie zur Interoperabilität des europäischen Eisenbahnsystems (aktuelle Richtlinie (EU) 2016/797) für seine Teilsysteme und Komponenten sogenannte „Technische Spezifikationen für die Interoperabilität“ (TSI) erstellt. Damit werden europarechtlich vereinheitlichte technische Anforderungen sowie Interoperabilitätsparameter definiert und die Voraussetzungen für den grenzüberschreitenden Verkehr in Europa geschaffen.

Die Konformität zu den europäischen Interoperabilitätsanforderungen wird in Deutschland durch anerkannte oder akkreditierte „benannte Stellen“ (engl. notified body oder NoBo) geprüft und bescheinigt. Im Wege der Umsetzung des 4. Eisenbahnpakets wurde damit die beim EBA angesiedelte „benannte Stelle“ Eisenbahn Cert (EBC) um weitere private „benannte Stellen“ ergänzt.

In der Bundesrepublik wurde mit der Umsetzung der europarechtlichen Vorgaben zur Interoperabilität mit der Änderung und Anpassung der Transeuropäischen Interoperabilitäts-Verordnung (TEIV) im Dezember 2012 begonnen. Mit dieser Neu-Novellierung der TEIV wurden Empfehlungen für ein effizienteres Zulassungsverfahren umgesetzt, welche der Eisenbahnsektor zuvor im „Handbuch Eisenbahnfahrzeuge“ erarbeitet und ausgesprochen hatte. Die Änderung von Zulassungsvorschriften im Zeitraum zwischen Vertragsabschluss und Auslieferung haben in der Vergangenheit wiederholt zu Zeitverzögerungen und Mehrkosten bei einigen Projekten geführt. So konnte dieser nachteilige Zustand durch die Einführung einer sog. „Regelwerksfestschreibung“ und die Einführung einer sog. „Serienzulassung“ weitestgehend beseitigt werden.

Zur weiteren Vereinfachung und Effizienz der Zulassungsverfahren für Bahntechnik unterzeichneten Vertreter des Sektors im Juni 2013 zusammen mit Vertretern der Aufsichtsbehörde, des Ministeriums und weiterer beteiligter Kreise ein Memorandum of Understanding (MoU), in dem sich alle Beteiligten auf Eckpunkte für die Weiterentwicklung des Zulassungsverfahrens in Deutschland sowie die vollständige Umsetzung der Interoperabilitätsrichtlinie der Europäischen Union (2008/57/EG) verständigt haben. Kernpunkt der Neuregelungen war dabei – in ähnlicher Weise, wie dies die Interoperabilitätsrichtlinie für den Nachweis mit technischen Spezifikationen für Interoperabilität vorsieht – die Übertragung von Aufgaben im Bereich der technischen Nachweisführung auf unabhängige private Organisationseinheiten (sog. „bestimmte Stellen“, engl. designated body oder DoBo) und die Beschränkung der Vorlage der Nachweise gegenüber dem EBA auf nur noch vier Fachgebiete.

Ende 2014 gelang es den Beteiligten, sich auf eine Erweiterung des unterzeichneten MoU zu einigen, um Zulassungsverfahren für Modernisierungen und Umbauten in Übereinstimmung mit den Eckpunkten des MoU vorhersehbarer und effizienter zu gestalten. Damit sollte u. a. auch der Umbau und die Nachrüstung von Bestandsfahrzeugen mit innovativer Technik erleichtert werden.

In 2015 hat der deutsche Gesetzgeber durch das Inkrafttreten des 9. Eisenbahnrechtsänderungsgesetzes (9. ERÄG) am 6. Juni 2015 die gesetzlichen Grundlagen geschaffen, damit die europäischen Vorgaben zur Interoperabilität vollständig und die im MoU von 2013 angedachte Übertragung von Nachweistätigkeiten auf die „bestimmten Stellen“ (DeBo) auch in Bezug auf nationale technische Regeln permanent möglich wird. Ebenso wurde mit dem 9. ERÄG die Rechtsgrundlage dafür geschaffen, dass unabhängige Bewertungsstellen (engl. assessment bodies oder AsBo) im Anwendungsbereich der Durchführungsverordnung (EU) 402/2013 über die gemeinsame Sicherheitsmethode für die Evaluierung und Bewertung von Risiken (CSM-VO), Risikomanagementverfahren durchführen können. Für die Errichtung dieser Stellen hat der Gesetzgeber sich auf ein Anerkennungsverfahren festgelegt, das in den Zuständigkeitsbereich des Eisenbahn-Bundesamts (EBA) fällt.

Im Jahr 2016 hat der deutsche Gesetzgeber mit der in Kraft getretenen 10. Eisenbahnrechtsänderungs-Verordnung (10. ERÄV) auch die in der Erweiterung des MoU vom Dezember 2014 angedachten Änderungen für die Zulassung von Umrüstungen und Erneuerungen an Bestandsfahrzeugen einer rechtlichen Umsetzung zugeführt. Zugleich sind damit auch die Kriterien für die Beurteilung, ob eine Umrüstung als „umfangreich“ und damit genehmigungspflichtig zu betrachten ist, in der entsprechenden Anlage

zur TEIV präzisiert und neugefasst worden. Umrüstungen und Erneuerungen von bereits zugelassenen Bestandsfahrzeugen sollen so in größerem Umfang als bisher im Verantwortungsbereich von Betreibern und Haltern, ohne Notwendigkeit einer neuerlichen Zulassung, durchgeführt werden können.

Da die Rechtssetzungstätigkeiten auf europäischer Ebene zur Verabschiedung des 4. Eisenbahnpakets, darunter mit einer „Technischen Säule“ über die weitere Verbesserung der Interoperabilität sowie zur Reform und Europäisierung des Zulassungsrechts, im Jahr 2015 wieder aufgenommen wurde, konnte es in 2016 mit Verabschiedung des 4. Eisenbahnpakets zu einem weiteren Harmonisierungsschub des Zulassungsrechts auf europäischer Ebene kommen. Größte Neuerung bei der Umsetzung der novellierten Interoperabilitäts-Richtlinie (EU) 2016/797 vom 11. Mai 2016 ist hierbei die europäische Koordinierung zum „European Rail Traffic Management System“ (ERTMS) sowie die Einführung der Europäischen Eisenbahnagentur (ERA) als Zulassungsbehörde für einen Großteil der Zulassungsverfahren für Schienenfahrzeuge ab Juni 2019. Diese soll durch Erteilung einer europäischen Zulassung den Fahrzeugen den Betrieb in mehreren Netzen der EU ermöglichen, ohne hierfür noch gesonderte Zulassungen in den einzelnen Mitgliedsstaaten einzuholen.

Im Jahr 2017 war die Rechtssetzungstätigkeit für die rechtlichen Rahmenbedingungen der Eisenbahnindustrie, auf europäischer und nationaler Ebene, durch die konkretisierende Umsetzung des 4. Eisenbahnpakets geprägt. So wurde auf europäischer Ebene verschiedene Verordnungstexte, wie zunächst die neue europäische Verordnung für die einheitliche Erteilung von Sicherheitsbescheinigungen für Eisenbahnverkehrsunternehmen (Regulation for Single Safety Certificates) vereinbart und sodann die neue europäische Zulassungsverordnung für Schienenfahrzeuge (Regulation for the Practical Arrangements of Vehicle Authorisation) erarbeitet. Beide Verordnungen wurden anschließend vom „Railway Interoperability and Safety Committee“ (Vertretung der EU Mitgliedsstaaten im Bereich Eisenbahn durch die nationalen Verkehrsministerien) bestätigt, so dass nur noch die offizielle Veröffentlichung der neuen Verordnungstexte durch die Europäische Kommission zu erfolgen hatte.

Im aktuellen Berichtszeitraum 2018 wurde die Rechtssetzungstätigkeit auf europäischer Ebene zum 4. Eisenbahnpaket weitestgehend abgeschlossen. Bis auf wenige Ausnahmen, wie zum Beispiel die neuen TSIs zum 4. Eisenbahnpaket, wurden alle wesentlichen Rechtstexte für das 4. Eisenbahnpaket von der Europäischen Kommission verabschiedet, veröffentlicht und in Kraft gesetzt. Die Veröffentlichung der neuen europäischen Zulassungsverordnung (EU) 2018/545 für Schienenfahrzeuge erfolgte im April 2018.

Ein Jahr später, am 16. Juni 2019, so die Intention des europäischen Gesetzgebers, soll dann auf den neuen europaweit harmonisierten Zulassungsprozess umgestellt werden und die Zulassungsverordnung in allen EU Mitgliedsstaaten in Kraft treten, sofern die einzelnen EU Mitgliedsstaaten nicht von der Möglichkeit einer einjährigen Verlängerungsfrist Gebrauch machen. Bis zum Dezember 2018 haben insgesamt 17 EU Mitgliedsstaaten, darunter auch Deutschland, die Europäische Kommission darüber informiert das 4. Eisenbahnpaket erst zum 16. Juni 2020 umzusetzen. 9 weitere EU Mitgliedsstaaten, sowie die Nationalstaaten Schweiz und Norwegen, werden das 4. Eisenbahnpaket hingegen pünktlich zum 16. Juni 2019 anwenden.

Mit der neuen Vorschrift geht eine erhebliche Veränderung im Bereich der Zulassung von Schienenfahrzeugen einher. Denn dann gilt in der Europäischen Union nur noch ein einziges europaweit vereinheitlichtes und vereinfachtes Zulassungsverfahren für Schienenfahrzeuge, in dessen Mittelpunkt die Europäische Eisenbahnagentur (ERA) stehen wird. Die nationalen Zulassungsbehörden und weitere Akteure werden daher vollkommen neue und vom aktuellen Regelwerk abweichende Aufgaben zugewiesen bekommen. In diesem Zusammenhang kommt der Frage besonderes Augenmerk zu, ob das Hauptziel des 4. Eisenbahnpakets – nämlich die Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit und Attraktivität der europäischen Eisenbahnindustrie durch die gezielte Senkung von Kosten und den Abbau von nationalen Hindernissen, insbesondere auch im Zusammenhang mit nationalen Zulassungsverfahren – tatsächlich erreicht werden kann.

In Vorbereitung auf das 4. Eisenbahnpaket erfolgte auf nationaler Ebene im Frühjahr 2018, im Rahmen einer 13. Verordnung zum Erlass und zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften (13. ERÄV), die Verbändeanhörung zum Referenten-Entwurf für die neue Eisenbahn-Inbetriebnahmegenehmigungsverordnung (EIGV). Das Gesetzgebungsvorhaben wurde im Wesentlichen durch das bevorstehende 4. Eisenbahnpaket und ein von der Europäischen Union initiiertes Vertragsverletzungsverfahren gegen den Mitgliedsstaat Deutschland – wegen nicht vollständiger Umsetzung der Interoperabilitäts-Richtlinie 2008/57/EG – angestoßen. Nach Abschluss des Gesetzgebungsvorhabens trat die neue EIGV im August 2018 in Deutschland in Kraft und setzt so, mit fast 10-jähriger Verspätung, die alte Interoperabilitätsrichtlinie 2008/57/EG vollständig um. Die EIGV ersetzt die bisherige TEIV und überführt die Bereich Eisenbahn-Infrastruktur und Schienenfahrzeuge in ein einheitliches Regelwerk. Auch werden sämtliche inhaltlichen Prüfaufgaben nunmehr auf private als NoBo, DeBo oder AsBo anerkannte Prüforganisationen übergeben. Damit ist die sog. „Zulassungsreform“ in Deutschland abgeschlossen. Abzuwarten ist jedoch die Frage, in welchem Verhältnis die neue nationale Zulassungsverordnung EIGV zur europäischen Zulassungsverordnung (EU 2018/545) stehen wird bzw. wie lange der deutsche Eisenbahnsektor von der EIGV Gebrauch machen kann. Denn durch die nunmehr anstehende Umsetzung der Richtlinie (EU) 2016/797 wird es zu einer weiteren bzw. erneuten Überarbeitung der EIGV innerhalb der nächsten zwei Jahre kommen.

Die Problematik aus dem Berichtszeitraum 2016, in welchem Umfang gesellschaftsrechtlich nicht verselbständigte Prüfstellen der Hersteller von Bahntechnologie weiterhin sog. Konformitätsnachweise in-house erstellen und zertifizieren können, wurde zwischenzeitlich mit der Europäischen Kommission erörtert und einer Lösung

zugeführt. Danach dürfen die sog. in-house Stellen künftig nicht mehr als Konformitätsbewertungsstellen für europäische und nationale technische Regelwerke agieren, da diese Stellen nach der neuen Interoperabilitäts-Richtlinie (EU) 2016/797 keine klassischen Drittstellen im Sinne der Vorschrift sind. Es wird ihnen jedoch gestattet einen Großteil der für die Konformitätsbewertung notwendigen Arbeiten und Dokumente zu erstellen und dem Verfahren bzw. den dann tätigen Konformitätsbewertungsstellen (NoBo und DeBo) beizustellen, so dass sich der Prüfungsaufwand für die Konformitätsbewertungsstellen und damit die Kosten des eigentlichen Verfahrens erheblich senken lassen. Damit wurde in dieser, für Hersteller durchaus negativen und nachteiligen Entwicklung der rechtlichen Rahmenbedingungen, ein zumindest vertretbarer Kompromiss erreicht. Zahlreiche Prüfstellen konnten im Jahr 2018 von den neuen nationalen Regeln in diesem Bereich bereits Gebrauch machen und wurden vom Eisenbahn-Bundesamt als Prüfstelle anerkannt. Die interne Bombardier-Prüfstelle ISAC wurde im Zuge dessen vom EBA als AsBo anerkannt.

Für den kommenden Berichtszeitraum 2019 sind auf europäischer Ebene eine Überarbeitung und Anpassung der TSIs sowie der Start des 4. Eisenbahnpakets am 16. Juni geplant. Auf nationaler Ebene erfolgt hingegen noch die weitere gesetzliche und tatsächliche Vorbereitung auf das 4. Eisenbahnpaket und damit die Umsetzung der Richtlinie (EU) 2016/797 in nationales Recht. Folglich ist auch weiterhin mit erheblichen Veränderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen auf europäischer und nationaler Ebene zu rechnen. Die erstmalige Anwendung und Umsetzung der neuen europäischen Zulassungsverordnung (EU) 2018/545 dürfte innerhalb der EU und bei den teilnehmenden Mitgliedsstaaten spätestens ab dem 16. Juni 2019 auf operativer und verwaltungsrechtlicher Ebene einige Anpassungen und einen erhöhten Aufwand hervorrufen.

Wegen der Bedeutung der hoheitlichen Zulassung von Rollmaterial für dessen tatsächlichen Einsatz durch die Kunden der Gesellschaft – und damit auch der Lieferziele und Bestandsreduzierungen – ist der reibungslose Übergang auf den neuen europäischen Prozess sowie dessen reibungslose Einführung von erheblicher, auch betriebswirtschaftlicher, Bedeutung für die erfolgreiche Geschäftstätigkeit der Gesellschaft.

3. Prognose-, Chancen- und Risikobericht

3.1. Prognosebericht

Für 2019 erwartet die Gesellschaft einen im Vergleich zum Vorjahr um EUR 670 Mio. geringeren Auftragseingang von EUR 2.470 Mio. Dieser beruht maßgeblich auf den für 2019 geplanten Aufträgen in den Geschäftsfeldern Rolling Stock (Anteil von 50 % am gesamten Auftragseingang), Light Rail Vehicles (Anteil von 13 % am gesamten Auftragseingang) sowie Locomotives (Anteil von 13 % am gesamten Auftragseingang) neben den Geschäftsfeldern Bogies (12 % Anteil am Auftragseingang) und Services (10 % Anteil am Auftragseingang).

Die Gesellschaft rechnet im kommenden Jahr mit steigenden Umsatzerlösen auf EUR 2.962,9 Mio. (plus EUR 1.070,9 Mio.). Für 2020 ist mit einem geringfügigen Rückgang auf EUR 2.851,8 Mio. zu rechnen. Die Haupttreiber sind für 2019 die Auslieferungen ET 490, DO 2010, ICx, Talent 3, DD Coaches SBB sowie East Anglia Aventra. Für 2020 sind es die Projekte ICx, Talent 3 sowie diverse Projekte im Bereich Service. Des Weiteren rechnet die Gesellschaft für 2019 mit einem deutlich verbesserten Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit im leicht positiven Bereich und einem leicht positiven Jahresergebnis.

Positiv sollen vor allem die zur Stabilisierung diverser Großaufträge und zur Verbesserung der Kostenstruktur eingeleiteten operativen und kommerziellen Maßnahmen wirken. Die konsequente Fortsetzung der im Vorjahr eingeleiteten Transformation und Neuausrichtung der Gesellschaft in Form des Standortkonzeptes wird sich nachhaltig auf die zukünftige Kostenstruktur auswirken, um so den anstehenden Herausforderungen bezüglich Marktführerschaft und Wettbewerbsfähigkeit gerecht zu werden.

Dieser Prozess wird auch in den kommenden Jahren im Rahmen des Transformationskonzeptes fortgeführt. Darüber hinaus erwartet die Gesellschaft positive Effekte auf die Ergebnissituation in Folge einer optimierten und termingerechten Auftragsabwicklung.

In Anbetracht der guten Positionierung auf dem Schienenverkehrsmarkt, gerade in Bezug auf die Produkte ICx, Talent 3, FLEXITY-Straßenbahn und TRAXX-Lokomotiven, geht die Gesellschaft davon aus, dass sich die Geschäftslage mittel- und langfristig deutlich verbessern wird und zukünftig mit einer stabilen Auftragslage sowie einer positiven Entwicklung der Ertragslage zu rechnen sein wird.

Die Gesellschaft konnte im Geschäftsjahr 2018 eine Reihe von Auftragseingängen mit positiven Margen generieren, welche zu künftigen Ergebnisverbesserungen führen werden.

Der Bereich Rolling Stock wurde insbesondere durch verschiedene Großprojekte in 2018 negativ beeinflusst. Für die Zukunft werden keine weiteren wesentlichen Verschlechterungen bei diesen Großprojekten erwartet. Der Bereich Rolling Stock wird in Zukunft wieder zu Margenverbesserungen beitragen, insbesondere aufgrund der konsequenten Umsetzung des Transformationskonzeptes und der damit verbundenen nachhaltigen Verbesserung der zukünftigen Wettbewerbsposition. Eine selektive Auftragseingangspolitik, die im Rahmen des Plattformkonzeptes einen reduzierten Anteil von risikobehafteten Neuentwicklungen vorsieht, neben risikominimierenden

strategischen Partnerschaften auf Projektebene, wird dies unterstützen. Erweiterungen von Bestellungen aus bereits bestehenden Kundenverträgen sowie eine angemessene Risikoversorge werden ergebnisverbessernd wirken.

Das Umsatzvolumen in den Bereichen Lokomotiven und Straßenbahnen wird sich auf Basis der Auftragseingänge der vergangenen Jahre künftig erhöhen. Diese Aufträge werden in Zukunft zu verbesserten Margen beitragen.

Auf Basis der vorliegenden Planung ist zu erkennen, dass der Umsatz im Bereich Services kontinuierlich ansteigen wird und nicht unerheblich positive Margen zu erwarten sind.

Die Geschäftspolitik ist nach wie vor darauf ausgerichtet, die Marktführerschaft von Bombardier Transportation in der Bahnindustrie auch unter den sich wandelnden Marktbedingungen zu sichern. Oberstes Ziel ist es, die Verpflichtungen gegenüber allen Kunden termingerecht und in hoher Qualität bei vernünftigen Kosten zu erfüllen. Allerdings enthält die Mittelfristplanung der Gesellschaft größere neue Fahrzeugprojekte, über deren Vergabe erst in der Zukunft entschieden wird. Ein Ausbleiben dieser Projekte in Folge des starken, internationalen Wettbewerbs in der Bahnindustrie, ohne Ersatz durch gleichwertige Alternativprojekte, würde die Erreichung der finanziellen und strategischen Ziele erheblich beeinträchtigen. So kann auch die Möglichkeit einer negativen künftigen Entwicklung der wirtschaftlichen Lage der Gesellschaft nicht vollständig ausgeschlossen werden.

3.2. Chancen- und Risikobericht

Die Gesellschaft ist ständig bestrebt, die der Schienenverkehrsindustrie innewohnenden Chancen und Risiken frühzeitig zu erkennen, deren Größenordnung abzuschätzen und geeignete Maßnahmen zur Risikominimierung bzw. Chancenmaximierung zu bestimmen und umzusetzen. Hierzu werden eine Reihe von Risikomanagement- und Kontrollsystemen angewendet, die es ermöglichen unterschiedliche Arten von Chancen und Risiken und deren Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage in angemessener Weise zu steuern.

Die nachfolgend beschriebenen Chancen und Risiken haben einen wesentlichen Einfluss auf die wirtschaftliche Situation der Gesellschaft und werden deshalb näher erläutert. Darüber hinaus können weitere Chancen und Risiken, die noch nicht bekannt sind oder die noch nicht als wesentlich eingeschätzt werden, die Geschäftslage der Gesellschaft positiv oder negativ beeinflussen.

Operative Risiken

Die in den Fahrzeugprojekten kalkulierten Projektmargen können auf Grund von Änderungen der Kosten während der häufig mehrjährigen Laufzeit von den ursprünglichen Auftragskalkulationen abweichen. Die Kostenabweichungen ergeben sich in der Regel auf Grund von unerwarteten technischen Problemen sowie unvorhersehbaren Entwicklungen im Laufe der Auftragsdurchführung, die sowohl vom Unternehmen selbst als auch von Seiten des Kunden oder Lieferanten bzw. Konsortialpartners verursacht werden können. Änderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen, wie z. B. Neuerungen in den Zulassungsnormen seitens des Eisenbahn-Bundesamts, können ebenfalls zu Abweichungen in der Auftragskalkulation führen.

Die Kundenprojekte weisen regelmäßig auch anspruchsvolle Erfüllungskriterien auf, die sich auf zeitliche, technische oder finanzielle Anforderungen beziehen und deren Nichterfüllung zu Vertragsstrafen, Schadensersatzforderungen, Zahlungsverweigerungen oder gar Vertragskündigungen führen können.

Um diesen Risiken zu begegnen, hat die Gesellschaft ein Risikomanagementsystem entsprechend den Erfordernissen des Projektgeschäfts im Bereich des Schienenfahrzeugbaus implementiert. Das Risikomanagementsystem greift bereits in der Angebotsphase und endet mit dem endgültigen Abschluss eines Kundenprojektes. Es umfasst sowohl die Identifikation und Bewertung als auch Planung, Implementierung und Überwachung von Maßnahmen zur Steuerung projekt-spezifischer Chancen und Risiken. Alle Maßnahmen zielen darauf ab, die Risiken auf einem vertretbaren Niveau zu halten und alle Chancen zur Verbesserung der Projektmargen so weit wie möglich zu nutzen. Die hieraus gewonnenen Erkenntnisse werden monatlich dokumentiert und an das Management berichtet.

Vor diesem Hintergrund erachtet die Gesellschaft die finanzielle Risikoversorge im Rahmen der diversen Großaufträge als ausreichend.

BT Transformation

In 2018 wurde eine Reihe von Initiativen im Rahmen des BT Transformation-Konzepts weitergeführt, um das Unternehmen konsequent auf Qualitätsverbesserung, erfolgreiche Projektabwicklung und Liefertreue sowie Kosteneffizienz & Wettbewerbsfähigkeit auszurichten. Dabei stand die Spezialisierung und Neuausrichtung von Standorten, die veränderte Zuordnung von Projekten und neue Organisationsstrukturen, aber auch die schnellstmögliche Auslieferung von Projekten, im Vordergrund.

Hervorzuheben sind:

- Stabilisierung und Risikominimierung in kritischen Projekten
- Vorziehen von Entwicklungsaktivitäten zur Verbesserung der Standardisierung unserer Produktplattformen
- Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit durch Verschlanung der Organisation
- Reduzierung der Kapitalbindung und der Bestände an fertigen und unfertigen Erzeugnissen
- Abbau von Komplexität und Straffung unserer Prozesse

Diese Initiativen wurden in 2018 und werden auch 2019 bis 2021 fortgeführt und um weitere Maßnahmen ergänzt. Hervorzuheben sind Anstrengungen zur Spezialisierung von Entwicklungs- und Produktionsstandorten, um Entwicklungszeiten, -kosten und -risiken zu reduzieren und eine Verkürzung von Lieferzeiten bei wettbewerbsfähigen Kosten zu erreichen.

Die Gesellschaft sieht in den Initiativen die Chance, die Wettbewerbsfähigkeit langfristig zu erhöhen und dadurch eine verbesserte Ergebnissituation zu erreichen.

Marktentwicklung

Innerhalb der nächsten drei Jahre zeichnet sich eine positive Marktentwicklung mit konstant hohen Volumina in nahezu allen für die Gesellschaft relevanten Produktsegmenten ab. Das Unternehmen sieht daher gute Chancen, über den geplanten Rahmen hinaus Auftragseingänge für die deutschen Standorte zu generieren.

Preisänderungsrisiken

Die sich bei mehrjährigen Lieferverträgen ergebenden Preisänderungsrisiken durch Preisschwankungen auf den Zuliefermärkten werden teilweise durch mit dem Kunden vereinbarte Indizierungen aufgefangen, teilweise können Risiken an Lieferanten weitergegeben werden. Warentermingeschäfte an den Rohstoffmärkten sind nicht vorgesehen.

Fremdwährungsgeschäfte

In Bezug auf die Steuerung von Fremdwährungsgeschäften und die Verwendung von derivativen Finanzinstrumenten wurde von Bombardier ein konzernweit geltendes und umfassendes Regelwerk implementiert. Hierzu gehören eindeutige Vorschriften über Prozesse und Verantwortlichkeiten auf den verschiedenen Unternehmensebenen, die Optimierung und Steuerung von Fremdwährungsrisiken im Zusammenhang mit der Anbahnung und Abwicklung von Kundenaufträgen, die Festlegung von Vorschriften zur Rechnungslegung sowie die Bereitstellung eines für alle Bombardier Gesellschaften verbindlichen Planungs- und Abwicklungssystems für die geplanten und laufenden Fremdwährungsgeschäfte.

Das vorstehend beschriebene System dient zur Absicherung aller Kursrisiken von Einkaufs- und Verkaufsgeschäften unseres operativen Geschäftes. Dagegen untersagen die Konzernrichtlinien den operativen Gesellschaften den Gebrauch aller übrigen, insbesondere spekulativen, Finanzinstrumente. Die Gesellschaft arbeitet zur Abwicklung ihrer Fremdwährungsgeschäfte ausschließlich mit der im Konzern dafür vorgesehenen Bombardier Transportation Financial Services S.á r.l, Munsbach, Zurich Branch, Zürich, Schweiz, zusammen und unterliegt zusätzlich der operativen Kontrolle der zuständigen Bombardier Transportation Group Funktion, wodurch die Gesellschaft nur mittelbar an Transaktionen auf dem Finanzmarkt teilnimmt.

Durch die Steuerung der Fremdwährungsgeschäfte ergeben sich für die Gesellschaft im gleichen Zuge Chancen wie Risiken. Die Chancen liegen darin begründet, die Fremdwährungsgeschäfte mit einem günstigeren Kurs abzuwickeln und somit Kosten zu verringern, dagegen besteht auch das Risiko, durch die Steuerung letztendlich einen höheren Kurs hinnehmen zu müssen.

Prozessrisiken

Es bestehen zurzeit keine, den Bestand der Gesellschaft gefährdenden, Prozessrisiken.

Beteiligungen

Die Gesellschaft hält verschiedene Beteiligungen an operativ tätigen beziehungsweise als Holding fungierenden Gesellschaften der Bombardier Transportation Gruppe und überwacht die sich hieraus ergebenden Chancen und Risiken. Zu den Bilanzstichtagen erfolgt eine Überprüfung der Werthaltigkeit der Unternehmenswerte mit Hilfe des Discounted-Cash-Flow-Verfahrens. Bei voraussichtlich dauernden Wertminderungen werden Abschreibungen auf die Anteile vorgenommen. Zusätzliche positive Ergebniseffekte können durch die Ausschüttung von Dividenden aus den Beteiligungsgesellschaften erzielt werden.

Insgesamt bestehen zum Bilanzstichtag keine bestandsgefährdenden Risiken für die Gesellschaft. Im Hinblick auf sonstige Risiken mit wesentlichem Einfluss auf die Ertragslage ist jedoch festzustellen, dass der unvermindert starke Wettbewerb sowie die spezifische Kundenstruktur und deren Vergabeverhalten Einfluss auf die Ertragslage der Gesellschaft haben könnten. Insbesondere fertigungsbedingte Risiken, die zu Verzögerungen in der Auslieferung der Produkte führen, könnten in nicht unerheblichem Maße Einfluss auf die Einnahme- und Ertragssituation des Unternehmens nehmen.

Bombardier sieht als langjähriger Marktführer weiterhin eine vielversprechende Perspektive in der Bahnindustrie und steht auch in Zukunft zum Standort Deutschland. Nach wie vor ist Deutschland ein bedeutender Markt mit einem der wichtigsten Kunden, der Deutsche Bahn AG, und der höchsten Zahl von Bombardier Transportation Mitarbeitern.

Bombardier Transportation GmbH

Berlin, 12. März 2019

*Michael Fohrer, Vorsitzender der
Geschäftsführung*

Michaela Kay

Bereich Legal

Konrad Wiebalck, Bereich Human Resources

Dirk Przyslaw, Bereich Finance

Bericht des Aufsichtsrats

der Bombardier Transportation GmbH

Der Aufsichtsrat informierte sich während des gesamten Geschäftsjahres 2018 regelmäßig aufgrund von Berichten der Geschäftsführung und in gemeinsamen Sitzungen sowohl über die wirtschaftliche Entwicklung der Gesellschaft als auch über alle bedeutsamen Geschäftsvorgänge und hat die Geschäftsführung laufend überwacht.

In vier ordentlichen Sitzungen und einer außerordentlichen Sitzung hat der Aufsichtsrat die Geschäftsentwicklung erörtert sowie die auf Grund gesetzlicher und satzungsmäßiger Bestimmungen zur Prüfung und Zustimmung vorgelegten Geschäfte behandelt.

Der Vorsitzende des Aufsichtsrates und der Vorsitzende der Geschäftsführung haben in regelmäßigen zusätzlichen Sitzungen die Lage der Gesellschaft und aktuelle Entwicklungen erörtert.

Die kontinuierlichen Informationen der Geschäftsführung zur Umsatz-, Ertrags- und Finanzlage sowie zu wesentlichen Forschungs- und Investitionsvorhaben wurden in den Sitzungen des Aufsichtsrates und seiner Ausschüsse behandelt.

Die Geschäftsführung hat den von ihr aufgestellten Jahresabschluss einschließlich des Lageberichts sowie des Berichts des Abschlussprüfers über die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts dem Aufsichtsrat zur Prüfung vorgelegt.

Der Abschlussprüfer hat den Jahresabschluss mit einem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen. Er hat dem Aufsichtsrat in der Sitzung über die wesentlichen Ergebnisse seiner Prüfung berichtet. Der Aufsichtsrat hat von dem Prüfungsbericht des Abschlussprüfers zustimmend Kenntnis genommen.

Der Aufsichtsrat hat den Jahresabschluss 2018 sowie den Lagebericht nach dem abschließenden Ergebnis seiner Prüfung gebilligt.

Berlin

Vorsitzender des Aufsichtsrates

Bericht zur Gleichstellung und Entgeltgleichheit gem. § 21 Abs. 1 Entgelttransparenzgesetz (EntgTranspG)

Die Bombardier Transportation GmbH, berichtspflichtig nach §§ 264 HGB und 289 HGB und mehr als 500 Beschäftigten, hat gem. § 21 einen Bericht zur Gleichstellung und Entgeltgleichheit zu veröffentlichen.

Als tarifgebundenes Unternehmen stellt die Bombardier Transportation GmbH den Bericht alle fünf Jahre auf für jeweils einen Berichtszeitraum von fünf Jahren. Davon abweichend umfasst der Berichtszeitraum für den vorliegenden Bericht die Jahre 2016 bis 2018.

Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter werden nachfolgend zusammenfassend als Mitarbeiter bezeichnet.

1. Maßnahmen zur Förderung der Gleichstellung der Geschlechter und deren Wirkungen

Die Gleichstellung von Mitarbeitern aller Geschlechter dient dem Ziel, allen Geschlechtern gleiche Chancen auf die berufliche und persönliche Entfaltung zu geben. Die Bombardier Transportation GmbH strebt an, dass Frauen einen größeren Anteil der Fach- und Führungspositionen besetzen.

Die rechtlichen Grundlagen für die Gleichstellung, wie z.B. das Allgemeine Gleichbehandlungsgesetz, das Gesetz für gleichberechtigte Teilhabe von Männern und Frauen an Führungspositionen, das Entgelttransparenzgesetz sowie internationale Rechtsnormen, werden berücksichtigt.

Wichtige Elemente der Förderung der Gleichstellung aller Geschlechter ist die Unterstützung von Frauen und Männern bei der Vereinbarkeit von Familie und Beruf, die Förderung einer Unternehmenskultur, welche die Vielfalt von Lebensentwürfen unterstützt sowie die Förderung von Frauen in der beruflichen Entwicklung in Fach- und Führungspositionen.

1.1. Unterstützung der Vereinbarkeit von Familie und Beruf

Flexible Arbeitszeiten:

Die individuelle Gestaltung der täglichen Arbeitszeit im Rahmen der Gleitzeit unterstützt Mitarbeiter aller Geschlechter in ihren Rollen als Eltern und Pflegende, ihre beruflichen Pflichten wahrzunehmen und auch ihren Fürsorgepflichten gerecht zu werden.

Teilzeitleösungen und Tarifliche Freistellung:

Bei Bedarf können Mitarbeiter eine Teilzeitvereinbarung abschließen. Im Jahr 2018 wurde das Modell der tariflichen Teilzeit eingeführt, in dessen Rahmen die Mitarbeiter für eine befristete Zeit eine Teilzeitvereinbarung abschließen können. Darüber hinaus können Mitarbeiter, die Eltern oder Pflegende sind, im Rahmen der Tariflichen Freistellung das tarifliche Zusatzgeld (T-Zug II) in freie Tage umwandeln.

Zusammenarbeit der Betriebsparteien:

Die Gesamtbetriebsparteien haben sich mit dem Abschluss der Gesamtbetriebsvereinbarung Nr. 71.1 darauf verständigt, gemeinsam die bessere Vereinbarkeit von Familie und Beruf zu fördern. Neben der Überwachung der gesetzlichen und betrieblichen Regelungen haben die Parteien den Austausch von Erfahrungen, Informationen und Ideen rund um Familie und Beruf vereinbart sowie die gemeinsame Lösung von Problemen in der betrieblichen Praxis.

Familienservice:

Der Familienservice bietet als externer Dienstleister Unterstützung für Mitarbeiter in ihrer Rolle als Eltern und Pflegende an. Mitarbeiter können sich an den Familienservice wenden, um z.B. eine Kindertagesbetreuung, Unterstützung für den Pflegefall oder für haushaltsnahe Dienstleistungen zu erhalten. Darüber hinaus bietet der Familienservice auch eine Krisen-Erstberatung an. Die Leistungen des Familienservice werden im Rahmen der GBV 71.1 erbracht.

1.2. Förderung von Frauen in Fach- und Führungspositionen & Unternehmenskultur

Ethik-Richtlinie:

Für alle Mitarbeiter der Bombardier Transportation GmbH gilt die Ethik-Richtlinie. Die dort verankerten Werte unterstützen einen respektvollen Umgang miteinander, den Schutz vor Belästigung und Schikane, sichert gleiche Einstellungs- und Aufstiegschancen ohne Rücksicht auf Alter, Geschlecht, sexuelle Orientierung, Behinderung, Rasse, Religion, Staatsangehörigkeit, Familienstand, familiäre Situation, Herkunftsland oder sonstige Faktoren.

Girl's Day-Initiative:

Die Bombardier Transportation GmbH unterstützt junge Frauen in ihrem Interesse für einen gewerblich-technischen Beruf. An vielen Standorten wird jährlich die Girl's Day oder Zukunftstags-Initiative unterstützt. Diese Initiative hat das Ziel, jungen Mädchen einen Einblick in Berufe zu geben, dazu zählen insbesondere auch in Berufe, die einen gewerblich-technischen Schwerpunkt haben. Darüber hinaus gibt es weitere Projekte an den Standorten, die sich an junge Menschen richten (z.B. Schul-Labor).

Verbindliche Zielquoten:

Der Aufsichtsrat der Bombardier Transportation GmbH hat eine Frauenquote von 30% für den Aufsichtsrat und 25% in der Geschäftsführung beschlossen. Beide Zielgrößen wurden inzwischen erreicht. Die Quote weiblicher Führungskräfte auf Executive Level einschließlich Manager mit disziplinarischer Führungsverantwortung in der Bombardier Transportation GmbH, Berlin, soll auf 25 % gesteigert werden.

Networking & Diskussionsformate:

Die Bombardier Transportation GmbH unterstützt Formate, die dem Austausch von weiblichen Fach- und Führungskräften dienen. So wird in der internen Social-Media-Gruppe „Women & Leadership“ Themen wie Mentoring, Präsentation, Networking diskutiert und Inhalte geteilt. Darüber hinaus unterstützt das Unternehmen das Frauennetzwerk der Allianz pro Schiene, das führende Netzwerk für Frauen in der Bahnbranche.

2. Maßnahmen zur Herstellung von Entgeltgleichheit zwischen den Geschlechtern

Das Vergütungssystem der Bombardier Transportation GmbH unterstützt das Ziel, Entgeltgleichheit für alle Geschlechter zu erreichen.

Die Bombardier Transportation GmbH ist ein tarifgebundenes Unternehmen. Insgesamt finden sechs Flächentarifverträge der Metall- und Elektroindustrie Anwendung (Berlin / Brandenburg, Sachsen, Hessen, Baden-Württemberg, Bayern). Gemäß den Tarifverträgen der Metall- und Elektroindustrie erfolgt eine Eingruppierung der Positionen nach Maßgabe der in den Tarifverträgen festgelegten Kriterien in die von den Sozialpartnern vereinbarten Entgeltgruppen. Über die tarifliche Vergütungsstruktur wird eine geschlechterneutrale Vergütung gesichert.

Für alle Positionen, die nicht vom Geltungsbereich eines Tarifvertrages umfasst sind, wird konzernweit ein Stellenbewertungssystem, das sog. Global-Grading-System, angewendet. Über diesen einheitlichen Ansatz ist es möglich, Positionen nach gleichen, wirtschaftlichen Kriterien zu bewerten (z.B.: Fachliche Kompetenz, Geschäftskompetenz, Problemlösung, Einflussbereich, Führungsverantwortung). Jedes Positionslevel ist mit einer dazugehörigen Gehalts- und Nebenleistungsstruktur verknüpft. Dieser Ansatz gewährleistet auch für diese Mitarbeitergruppe eine geschlechterneutrale Behandlung aller Mitarbeiter.

3. Angaben zu den Beschäftigtenzahlen gem. 21 Abs. 2 Entgelttransparenzgesetz

	Durchschnittliche Gesamtzahl 2018
Mitarbeitergruppe (inklusive Vollzeit und Teilzeit)	
Stammebelegschaft	
männlich	5906
weiblich	1210
Gesamt	7116
Leiharbeitnehmer	
männlich	1382
weiblich	82
Gesamt	1464
	Durchschnittliche Gesamtzahl 2018
Mitarbeitergruppe (inkl. Stammebelegschaft und Leiharbeitnehmer)	
Vollzeit	
männlich	7140
weiblich	1043
Gesamt	8183
Teilzeit	
männlich	248
weiblich	147
Gesamt	395

**Befreiender Konzernabschluss gem. § 292 HGB
für die Geschäftsjahre zum 31. Dezember 2018 und 2017**

Bombardier Inc.

Montréal/Canada

LAGEBERICHT (MANAGEMENT'S DISCUSSION AND ANALYSIS - MD&A) für das Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2018

Sofern nichts anderes vermerkt ist, sind alle Beträge in diesem Geschäftsbericht in USD und alle Beträge in den Tabellen in Mio. USD angegeben.

Der folgende MD&A liegt in der Verantwortung der Konzernleitung und wurde vom Board of Directors der Bombardier Inc. (der "Konzern" oder "Bombardier") durchgesehen und freigegeben. Die Aufstellung des MD&A erfolgte entsprechend den Anforderungen der kanadischen Wertpapieraufsichtsbehörden (Canadian Securities Administrators). Es liegt in der Verantwortung des Board of Directors sicherzustellen, dass wir unserer Verantwortung für die Finanzberichterstattung nachkommen. Darüber hinaus ist das Board of Directors für die abschließende Durchsicht und Genehmigung des MD&A zuständig. Das Board of Directors führt diese Aufgaben im Wesentlichen über das Gremium des Prüfungsausschusses aus. Der Prüfungsausschuss wird vom Board of Directors ernannt und setzt sich vollständig aus unabhängigen, in Finanzfragen versierten Directors zusammen. Der Prüfungsausschuss legt dem Board of Directors seine Feststellungen zur Kenntnisnahme vor, bevor dieses den MD&A und den Jahresabschluss zur Weitergabe an die Aktionäre freigibt.

Die in diesem MD&A enthaltenen Angaben sind in die berichtspflichtigen Segmente Business Aircraft, Commercial Aircraft, Aerostructures and Engineering Services und Transportation unterteilt.

Finanzkennzahlen nach IFRS und GAAP-fremde Finanzkennzahlen

Dieser MD&A enthält sowohl Finanzkennzahlen nach IFRS als auch GAAP-fremde Finanzkennzahlen. GAAP-fremde Finanzkennzahlen werden definiert und auf die am besten vergleichbaren IFRS-Kennzahlen übergeleitet (siehe die Abschnitte "GAAP-fremde Finanzkennzahlen" und "Liquidität und Kapitalausstattung" im Berichtsteil "Überblick" sowie die Abschnitte "Ergebnisanalyse" in den jeweiligen Berichtsteilen der berichtspflichtigen Segmente).

Grundsatz der Wesentlichkeit

Unsere Entscheidung darüber, ob Informationen wesentlich sind, treffen wir auf Grundlage unserer Einschätzung, ob die Entscheidung eines vernünftig handelnden Anlegers, Anteile am Konzern zu kaufen, zu verkaufen oder zu halten, wahrscheinlich beeinflusst oder anders ausfallen würde, wenn die betreffende Information ausgelassen würde oder fehlerhaft wäre.

Aufgrund von Rundungsdifferenzen kann es bei End- und Zwischensummen sowie Prozentangaben zu Abweichungen kommen.

Der Geschäftsbericht für das Geschäftsjahr 2018 besteht aus der Mitteilung unseres President und Chief Executive Officer an die Aktionäre, diesem MD&A und unserem Konzernabschluss.

Die nachstehende Tabelle enthält eine Erläuterung der im MD&A und im Konzernabschluss verwendeten Abkürzungen. *

Abkürzung	Erläuterung	Abkürzung	Erläuterung
AFS	Available for sale (zur Veräußerung verfügbar)	GDP	Gross domestic product (Bruttoinlandsprodukt - BIP)
BPS	Basis points (Basispunkte - BP)	HFT	Held for trading (zu Handelszwecken gehalten)
BT Holdco	Bombardier Transportation (Investment) UK Limited	IAS	International Accounting Standard(s)
		IASB	International Accounting Standards Board

Abkürzung	Erläuterung	Abkürzung	Erläuterung
CAGR	Compound annual growth rate (durchschnittliche jährliche Wachstumsrate)	IFRIC	International Financial Reporting Interpretation Committee
CCTD	Cumulative currency translation difference (Ausgleichsposten aus der Währungsumrechnung)	IFRS	International Financial Reporting Standard(s)
CDPQ	Caisse de dépôt et placement du Québec (Einlage- und Anlagekasse von Québec)	Libor	London Interbank Offered Rate
CGU	Cash generating unit (zahlungsmittelgenerierende Einheit)	MD&A	Management's discussion and analysis (Lagebericht)
CIS	Commonwealth of Independent States (Gemeinschaft unabhängiger Staaten - GUS)	entf.	entfällt
CSALP	C Series Aircraft Limited Partnership (Kommanditgesellschaft für das C Series-Flugzeug)	NCI	Non-controlling interests (nicht beherrschende Anteile)
DB	Defined benefit (leistungsorientierte Pläne)	NMF	Information not meaningful (Information nicht aussagekräftig - n. a.)
DC	Defined contribution (beitragsorientierte Pläne)	OCI	Other comprehensive income (loss) (sonstiges Ergebnis)
DDHR	Derivative designated in a hedge relationship (in einer Sicherungsbeziehung eingesetztes Derivat)	PP&E	Property, plant and equipment (Sachanlagen)
DSUs	Deferred share unit	PSG	Performance security guarantee
EBIT	Earnings (loss) before financing expense, financing income and income taxes (Ergebnis vor Finanzierungsaufwand, Finanzertrag und Ertragsteuern)	PSU	Performance share unit
EBT	Earnings (loss) before income taxes (Ergebnis vor Ertragsteuern)	R&D	Research and development (Forschung und Entwicklung - F&E)
EIS	Entry-into-service (Inbetriebnahme)	RSU	Restricted share unit
EPS	Earnings (loss) per share attributable to equity holders of Bombardier Inc. (den Anteilseignern der Bombardier Inc. zurechenbares Ergebnis je Aktie)	RVG	Residual value guarantee (Restwertgarantie)
Euribor	Euro Interbank Offered Rate	SG&A	Selling, general and administrative (Vertrieb und allgemeine Verwaltung)
FVTP&L	Fair value through profit and loss (erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet)	U.K.	United Kingdom (Vereinigtes Königreich)
GAAP	Generally accepted accounting principles (allgemein anerkannte Rechnungslegungsgrundsätze)	USA	United States of America (Vereinigte Staaten von Amerika - USA)

* Anm. d. Übers.: Das Abkürzungsverzeichnis bezieht sich auf den englischen Ausgangstext. Einige der hier aufgeführten Abkürzungen kommen in der deutschen Übersetzung nicht vor.

WICHTIGSTE ENTWICKLUNGEN

Konzentration auf nachhaltiges Wachstum

ERGEBNISSE Für die Geschäftsjahre zum 31. Dezember	2018	2017 angepasst ⁽¹⁾	Veränderung
Umsatzerlöse	\$ 16.236	\$ 16.199	- %
EBIT	\$ 1.001	\$ 299	235%
EBIT-Marge	6,2%	1,8%	440 BP
EBIT vor Sonderposten ⁽²⁾	\$ 1.029	\$ 725	42%

ERGEBNISSE Für die Geschäftsjahre zum 31. Dezember	2018	2017 angepasst ⁽¹⁾	Veränderung
EBIT-Marge vor Sonderposten ⁽²⁾	6,3%	4,5%	180 BP
EBITDA vor Sonderposten ⁽²⁾	\$ 1.304	\$ 1.046	25%
EBITDA-Marge vor Sonderposten ⁽²⁾	8,0%	6,5%	150 BP
Periodenergebnis	\$ 318	\$ (525)	n.a.
Verwässertes Ergebnis je Aktie (in USD)	\$ 0,09	\$ (0,24)	\$ 0,33
Angepasstes Periodenergebnis ⁽²⁾	\$ 438	\$ 91	381%
Angepasstes Ergebnis je Aktie (in USD) ⁽²⁾	\$ 0,14	\$ 0,04	\$ 0,10
Cashflow aus betrieblicher Geschäftstätigkeit	\$ 597	\$ 531	12%
Nettozugänge zu den Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	\$ 415	\$ 1.317	(68)%
Freier Cashflow (eingesetzter freier Cashflow) ⁽²⁾	\$ 182	\$ (786)	n.a.
Zum 31. Dezember	2018	2017	Veränderung
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente ⁽³⁾	\$ 3.187	\$ 3.057	4%
Verfügbare kurzfristige Finanzmittel ⁽³⁾⁽⁴⁾	\$ 4.373	\$ 4.225	4%

⁽¹⁾ Aufgrund der erstmaligen Anwendung von IFRS 15 "Erlöse aus Verträgen mit Kunden". Weitere Informationen über die Anpassung von Vergleichsperioden sind im Abschnitt "Neue Rechnungslegungsvorschriften" im Berichtsteil "Sonstiges" enthalten.

⁽²⁾ GAAP-fremde Finanzkennzahlen. Einzelheiten zu den Definitionen dieser Kennzahlen und zur Überleitung auf die jeweils am besten vergleichbaren Finanzkennzahlen nach IFRS sind im Abschnitt "GAAP-fremde Finanzkennzahlen" im Berichtsteil "Überblick" bzw. in den Abschnitten "Ergebnisanalyse" und "Liquidität und Kapitalausstattung" enthalten.

⁽³⁾ Einschließlich der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente des C Series-Flugzeugprogramms, die zum 31. Dezember 2017 in Höhe von USD 69 Mio. unter den zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten ausgewiesen wurden. Weitere Einzelheiten zu der Transaktion und ihrer bilanziellen Behandlung sind im Abschnitt "Strategische Partnerschaft" im Berichtsteil "Commercial Aircraft" sowie im Konzernabschluss in Anhangsangabe 16 "Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente" und Anhangsangabe 31 "Veräußerung eines Geschäftsbereichs" enthalten.

⁽⁴⁾ Definiert als Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zuzüglich des im Rahmen unserer revolving Kreditfazilitäten verfügbaren Betrags

WICHTIGSTE ENTWICKLUNGEN UND EREIGNISSE

Eine bessere finanzielle Performance schafft die Grundlage für rentables Wachstum und Cashflow-Generierung

- Die Umsatzerlöse beliefen sich auf USD 16,2 Mrd., ein Anstieg um 3 % gegenüber dem Vorjahr (ohne Wechselkursauswirkungen). Zu verdanken war dies den Segmenten Transportation, Business Aircraft und Aerostructures and Engineering Services, während das Segment Commercial Aircraft aufgrund der Neuausrichtung seines Portfolios rückläufige Umsatzerlöse verzeichnete.

- Das EBIT vor Sonderposten⁽¹⁾ verbesserte sich im Geschäftsjahr 2018 weiter und ist von USD 725 Mio. im Vorjahr um 42 % auf mehr als USD 1,0 Mrd. gestiegen. Die EBIT-Marge vor Sonderposten⁽¹⁾ belief sich im Geschäftsjahr 2018 auf 6,3 %, was eine Erhöhung um 330 BP seit dem Beginn des Turnaround-Plans im Geschäftsjahr 2015 darstellt.

- Das EBIT legte gegenüber dem Vorjahr um 235 % auf USD 1,0 Mrd. zu. Dies entspricht einer EBIT-Marge von 6,2 %.

- Steigende Auftragsbestände der Segmente Business Aircraft und Transportation sowie eine verbesserte Zusammensetzung des Aftermarket- und Kundenservice-Angebots bilden eine solide Grundlage für künftiges Wachstum und Margensteigerungen.

⁽¹⁾ GAAP-fremde Finanzkennzahlen. Einzelheiten zu den Definitionen dieser Kennzahlen und zur Überleitung auf die jeweils am besten vergleichbaren Finanzkennzahlen nach IFRS sind im Abschnitt "GAAP-fremde Finanzkennzahlen" im Berichtsteil "Überblick" bzw. in den Abschnitten "Ergebnisanalyse" und "Liquidität und Kapitalausstattung" enthalten.

- Der im Gesamtjahr generierte freie Cashflow⁽¹⁾ betrug USD 182 Mio., einschließlich der Nettoerlöse aus Transaktionen.

- Der im vierten Quartal generierte freie Cashflow⁽¹⁾ belief sich auf USD 1 Mrd. Dies lag daran, dass das Segment Transportation aktiv an der Freisetzung von Working Capital arbeitet, das aufgrund von Lieferproblemen, die im zweiten Halbjahr 2018 bei einigen bestehenden Projekten aufgetreten sind, aufgebaut wurde.
- Im Geschäftsjahr 2018 wurden Zahlungsmittel von ca. USD 750 Mio. aus den folgenden Transaktionen generiert: dem Verkauf der Downsvue-Anlage (ca. USD 600 Mio.) und der Monetarisierung von Lizenzgebühren im Rahmen eines "Authorized Training Provider"-Vertrags mit CAE (USD 155 Mio.).
- Der Cashflow aus betrieblicher Geschäftstätigkeit betrug USD 597 Mio. im Gesamtjahr und USD 1,3 Mrd. im vierten Quartal.
- Die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente beliefen sich zum Ende des Geschäftsjahres auf USD 3,2 Mrd. Für das Geschäftsjahr 2019 werden zusätzliche Nettoerlöse von USD 750 Mio. aus der kürzlich angekündigten Veräußerung von nicht zum Kerngeschäft zählenden Geschäftsbereichen erwartet. Dies wird die finanzielle Flexibilität erhöhen und die Grundlage für den Beginn der Entschuldungsphase des Turnaround-Plans schaffen.

Neu ausgerichtetes Portfolio sorgt für Rationalisierung und Fokussierung der Geschäftstätigkeit

- Angekündigte Veräußerungen von nicht zum Kerngeschäft zählenden Vermögenswerten⁽²⁾ mit dem Ziel, Nettoerlöse von insgesamt USD 1,5 Mrd. zu realisieren:⁽³⁾
- Abschluss des Verkaufs der Downsvue-Anlage für einen Bruttoerlös von ca. USD 635 Mio., was einem Nettoerlös von ca. USD 600 Mio. entspricht.
- Abschluss eines Vertrags über den Verkauf⁽²⁾ der Schulungsaktivitäten für Besatzung und Techniker im Segment Business Aircraft sowie die Monetarisierung von Lizenzgebühren im Rahmen eines bestehenden "Authorized Training Provider"-Vertrags mit CAE (erwarteter Bruttoerlös von insgesamt USD 800 Mio.). Beide Transaktionen dürften zu einem Anstieg der Zahlungsmittel um USD 650 Mio. führen, davon USD 155 Mio. im Zusammenhang mit den im Geschäftsjahr 2018 erhaltenen Lizenzgebühren.
- Abschluss eines Vertrags über den Verkauf⁽²⁾ der Vermögenswerte und der Aftermarket-Aktivitäten des Q Series-Flugzeugprogramms für einen Bruttoerlös von ca. USD 300 Mio. bzw. einen erwarteten Nettoerlös von ca. USD 250 Mio.
- Abschluss der C Series-Partnerschaft (CSALP) mit Airbus zum 1. Juli 2018, mit der zwei sich ergänzende Produktlinien zusammengeführt werden und durch die globale Reichweite von Airbus ein beträchtliches Marktpotenzial für den in A220 umbenannten Flugzeugtyp geschaffen wird.
- Da das CRJ Series-Programm wieder in die Rentabilitätszone zurückgeführt werden soll, gab der Konzern außerdem bekannt, dass er strategische Optionen für dieses Programm prüft.
- Nach dem vierten Quartal erwarb Bombardier das Global 7500-Tragflügelprogramm von der Triumph Group Inc. und sicherte damit den Produktionshochlauf und den langfristigen Erfolg seines prestigeträchtigen Geschäftsflugzeugtyps.

Übergang auf einen nachhaltigen Wachstumszyklus nach dem Abschluss der intensiven Investitionsphase

- Das Branchenaushängeschild Global 7500 wurde im Dezember 2018 planmäßig und erfolgreich in Betrieb genommen. Dank eines hohen Auftragsbestands und einer unübertroffenen Leistungsfähigkeit in seiner Kategorie dürfte das Global 7500-Flugzeug in den kommenden Jahren zu einem entscheidenden Wachstumstreiber für Bombardier werden.⁽³⁾
- Nach dem Abschluss umfangreicher Entwicklungsprogramme sind die Zugänge zu den Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten um USD 225 Mio. auf USD 1,2 Mrd. gesunken. Dieser Trend wird sich in den Jahren 2019 und 2020 aufgrund eines disziplinierten Kapitaleinsatzes voraussichtlich fortsetzen.⁽³⁾
- Der konsolidierte Auftragsbestand erreichte im Geschäftsjahr 2018 eine Höhe von USD 53,1 Mrd. und trägt damit weiterhin zur Erreichung der Wachstumsziele für das Geschäftsjahr 2020 bei:⁽³⁾
- Das Book-to-Bill-Verhältnis⁽⁴⁾ des Segments Transportation betrug im Geschäftsjahr 2018 1,1. Daraus ergab sich ein Auftragsbestand von USD 34,5 Mrd., der mehr als 80 % der geplanten Umsatzerlöse in den Geschäftsjahren 2019 und 2020 abdeckt.
- Das Book-to-Bill-Verhältnis⁽⁴⁾ des Segments Business Aircraft belief sich im Geschäftsjahr 2018 ebenfalls auf 1,1 und sorgte damit für einen branchenweit führenden Auftragsbestand von USD 14,3 Mrd.
- Das anhaltende Wachstum im Aftermarket- und Kundenservice-Geschäft beruht auf dem Potenzial der hohen Zahl an Flugzeugen und Schienenfahrzeugen, die weltweit im Einsatz sind.

Die Ergebnisse des Segments Transportation im Geschäftsjahr 2018 haben die mit der CDPQ-Investition in BT Holdco verbundenen Leistungsziele nicht erfüllt.

Entsprechend wird sich im 12-Monats-Zeitraum ab dem 12. Februar 2019 der prozentuale Anteilsbesitz von Bombardier durch Umwandlung der CDPQ-Anteile um 2,5 % auf die ursprünglichen 70 % verringern und der prozentuale Anspruch auf Vorzugsrendite bei Veräußerung der Anteile wird von 7,5 % auf 9,5 % steigen. Alle während

dieses Zeitraums von der BT Holdco an ihre Anteilseigner gezahlten Dividenden werden auf der Basis des prozentualen Anteils jedes Anteilseigners bei der Umwandlung ausgeschüttet, d. h., Bombardier erhält 70 % und CDPQ 30 %. Diese Anpassungen werden wirksam, sobald der geprüfte Konzernabschluss der BT Holdco von ihrem Board of Directors ordnungsgemäß genehmigt wurde.

⁽¹⁾ GAAP-fremde Finanzkennzahlen. Einzelheiten zu den Definitionen dieser Kennzahlen und zur Überleitung auf die jeweils am besten vergleichbaren Finanzkennzahlen nach IFRS sind im Abschnitt "GAAP-fremde Finanzkennzahlen" im Berichtsteil "Überblick" bzw. in den Abschnitten "Ergebnisanalyse" und "Liquidität und Kapitalausstattung" enthalten.

⁽²⁾ Der Verkauf der Schulungsaktivitäten für Besatzung und Techniker im Segment Business Aircraft und der Verkauf des Q Series-Flugzeugprogramms werden voraussichtlich bis zum Ende des ersten Quartals 2019 bzw. im zweiten Halbjahr 2019 abgeschlossen sein; dies hängt von den üblichen Closing-Bedingungen und dem Erhalt der behördlichen Genehmigungen ab.

⁽³⁾ Zukunftsbezogene Aussage. Siehe hierzu die zukunftsbezogenen Annahmen, auf denen die Prognose basiert, sowie den Haftungsausschluss in Bezug auf zukunftsbezogene Aussagen im Berichtsteil "Überblick".

⁽⁴⁾ Verhältnis zwischen Neuaufträgen und Umsatzerlösen.

ZENTRALE LEISTUNGSKENNZAHLEN UND MESSGRÖSSEN

Die nachfolgende Tabelle zeigt eine Zusammenfassung zentraler Leistungskennzahlen und der zugehörigen Messgrößen, die ausschließlich auf konsolidierter Basis beurteilt werden. Unsere berichtspflichtigen Segmente verwenden mehrere andere zentrale Leistungskennzahlen, um verschiedene Messgrößen zu beurteilen. Einzelheiten hierzu sind in den Abschnitten "Zentrale Leistungskennzahlen und Messgrößen" in den jeweiligen Berichtsteilen der berichtspflichtigen Segmente enthalten.

ZENTRALE LEISTUNGSKENNZAHLEN UND ZUGEHÖRIGE MESSGRÖSSEN

RENTABILITÄT

- Verwässertes Ergebnis je Aktie und angepasstes Ergebnis je Aktie⁽¹⁾ als Kennzahlen der weltweiten Performance.

LIQUIDITÄT

- Verfügbare kurzfristige Finanzmittel⁽²⁾ als Kennzahl der Angemessenheit der Liquiditätsausstattung.

- Freier Cashflow⁽¹⁾ als Kennzahl der Liquiditätsschöpfung.

KAPITALSTRUKTUR

- Verhältnis zwischen angepasstem EBIT⁽¹⁾ und angepasstem Zinsergebnis⁽¹⁾ als Kennzahl der Zinsdeckung.

- Verhältnis zwischen angepasstem Fremdkapital⁽¹⁾ und angepasstem EBITDA⁽¹⁾ als Kennzahl der Verschuldung.

- Gewichtete durchschnittliche Laufzeit der langfristigen Finanzverbindlichkeiten als Kennzahl der Laufzeitstruktur von Darlehen.

FÜNF-JAHRES-ÜBERSICHT Für die Geschäftsjahre zum

31. Dezember	2018	2017 angepasst ⁽³⁾	2016	2015	2014
Rentabilität					
Umsatzerlöse	\$ 16.236	\$ 16.199	\$ 16.339	\$ 18.172	\$ 20.111
EBIT	\$ 1.001	\$ 299	\$ (58)	\$ (4.838)	\$ (566)
EBIT-Marge	6,2%	1,8%	(0,4)%	(26,6)%	(2,8)%
EBIT vor Sonderposten ⁽¹⁾⁽⁴⁾	\$ 1.029	\$ 725	\$ 427	\$ 554	\$ 923
EBIT-Marge vor Sonderposten ⁽¹⁾⁽⁴⁾	6,3%	4,5%	2,6%	3,0%	4,6%
EBITDA vor Sonderposten ⁽¹⁾⁽⁴⁾	\$ 1.304	\$ 1.046	\$ 798	\$ 992	\$ 1.340

FÜNF-JAHRES-ÜBERSICHT Für die Geschäftsjahre zum

31. Dezember	2018	2017 angepasst ^(3)	2016	2015	2014
Periodenergebnis	\$ 318	\$ (525)	\$ (981)	\$ (5.340)	\$ (1.246)
Angepasstes Periodenergebnis ^(1)	\$ 438	\$ 91	\$ (268)	\$ 326	\$ 648
Verwässertes Ergebnis je Aktie (in USD)	\$ 0,09	\$ (0,24)	\$ (0,48)	\$ (2,58)	\$ (0,74)
Angepasstes Ergebnis je Aktie (in USD) ^(1)	\$ 0,14	\$ 0,04	\$ (0,15)	\$ 0,14	\$ 0,35
Liquidität					
Cashflow aus betrieblicher Geschäftstätigkeit	\$ 597	\$ 531	\$ 137	\$ 20	\$ 847
Nettozugänge zu den Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	\$ 415	\$ 1.317	\$ 1.201	\$ 1.862	\$ 1.964
Freier Cashflow (eingesetzter freier Cashflow) ^(1)	\$ 182	\$ (786)	\$ (1.064)	\$ (1.842)	\$ (1.117)
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente ^(2)	\$ 3.187	\$ 3.057	\$ 3.384	\$ 2.720	\$ 2.489
Verfügbare kurzfristige Finanzmittel ^(2)	\$ 4.373	\$ 4.225	\$ 4.477	\$ 4.014	\$ 3.846
Kapitalstruktur					
Zinsdeckungsverhältnis ⁽⁵⁾	1,5	1,3	0,8	1,5	3,1
Verschuldungsgrad ⁽⁵⁾	6,6	7,9	9,7	7,3	4,7
Gewichtete durchschnittliche Laufzeit der langfristigen Finanzverbindlichkeiten (in Jahren)	4,3	5,3	5,8	6,3	6,4

^(1) GAAP-fremde Finanzkennzahlen. Einzelheiten zu den Definitionen dieser Kennzahlen und zur Überleitung auf die jeweils am besten vergleichbaren Finanzkennzahlen nach IFRS sind in den Abschnitten "GAAP-fremde Finanzkennzahlen", "Konzernergebnis" und "Liquidität und Kapitalausstattung" enthalten.

^(2) Definiert als Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zuzüglich des im Rahmen der revolving Kreditfazilitäten verfügbaren Betrags. Einschließlich der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente des C Series-Flugzeugprogramms, die zum 31. Dezember 2017 in Höhe von USD 69 Mio. unter den zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten ausgewiesen wurden. Weitere Einzelheiten zu der Transaktion und ihrer bilanziellen Behandlung sind im Abschnitt "Strategische Partnerschaft" im Berichtsteil "Commercial Aircraft" sowie im Konzernabschluss in Anhangsangabe 16 "Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente" und Anhangsangabe 31 "Veräußerung eines Geschäftsbereichs" enthalten.

^(3) Aufgrund der erstmaligen Anwendung von IFRS 15 "Erlöse aus Verträgen mit Kunden". Weitere Informationen über die Anpassung von Vergleichsperioden sind im Abschnitt "Neue Rechnungslegungsvorschriften" im Berichtsteil "Sonstiges" enthalten.

⁽⁴⁾ Einzelheiten zu den in den Geschäftsjahren 2018 und 2017 erfassten Sonderposten sind im Abschnitt "Konzernergebnis" zu finden. Im Geschäftsjahr 2016 umfassten die Sonderposten eine Rückstellung für belastende Verträge in Höhe von USD 492 Mio. im Zusammenhang mit dem Abschluss von Festaufträgen über C Series-Flugzeuge, Restrukturierungsaufwendungen von USD 215 Mio., einen Verlust von USD 86 Mio. im Zusammenhang mit dem Rückkauf der 2018 fälligen Senior Notes im Nennwert von USD 650 Mio. bzw. USD 750 Mio., einen Betrag von USD 40 Mio. infolge einer Änderung der Schätzungen, die für die Ermittlung der Rückstellung für einen Steuerrechtsstreit herangezogen wurden, Transaktionskosten von USD 8 Mio., die der in die CDPQ-Beteiligung an BT Holdco eingebetteten Wandlungsoption zuzuordnen sind, USD 139 Mio. aus dem Wegfall einer faktischen Verpflichtung, bei bestimmten Pensionsplänen freiwillige Rentenerhöhungen vorzunehmen, USD 59 Mio. aus der Auflösung von Rückstellungen, die im Zusammenhang mit der Einstellung des Learjet 85-Flugzeugprogramms gebildet wurden, und Wechselkursgewinne von USD 38 Mio. aus dem Verkauf eines Minderheitsanteils an Transportation. Im Geschäftsjahr 2015 umfassten die Sonderposten Wertminderungen und sonstige Aufwendungen von USD 3,2 Mrd. nach dem Abschluss einer umfangreichen Analyse des C Series-Flugzeugprogramms sowie nach Gesprächen mit der Regierung von Québec, Wertminderungen und sonstige Aufwendungen von USD 1,2 Mrd. infolge der Einstellung des Learjet 85-Flugzeugprogramms, einen Anstieg um USD 353 Mio. der Rückstellungen für Kredit- und Restwertgarantien bei Regionalflugzeugen infolge der Änderung von Annahmen aufgrund von schwierigen Marktbedingungen, Wertminderungen von USD 243 Mio. in Bezug auf die restlichen Entwicklungskosten des CRJ1000-Flugzeugprogramms wegen fehlender Auftragseingänge, eine Abschreibung abgegrenzter Kosten in Höhe von USD 194 Mio. im Zusammenhang mit der Neugestaltung von Kundenverträgen, einen Betrag von USD 133 Mio. im Zusammenhang mit der Kündigung von externen Vertreter- und Vertriebshändlerverträgen, um die Anzahl der Direktvertriebskanäle zu erhöhen, Netto-Abschreibungen

von latenten Ertragsteueransprüchen in Höhe von USD 106 Mio. hauptsächlich im Segment Transportation, einen Wertminderungsaufwand von USD 53 Mio. auf die restlichen im Rahmen des Learjet-Flugzeugprogramms verwendeten Werkzeuge, einen Betrag von USD 50 Mio. im Zusammenhang mit der Rückstellung für einen Steuerrechtsstreit, einen Verlust von USD 22 Mio. im Zusammenhang mit dem Rückkauf der 2016 fälligen Senior Notes im Nennwert von USD 750 Mio. sowie Restrukturierungsaufwendungen von USD 9 Mio. Im Geschäftsjahr 2014 umfassten die Sonderposten Wertminderungen und sonstige Aufwendungen von USD 1,4 Mrd. aufgrund der Entscheidung, das Learjet 85-Flugzeugprogramm vorübergehend einzustellen, mit dieser Entscheidung zusammenhängende Netto-Abschreibungen von latenten Steueransprüchen von USD 273 Mio., Restrukturierungsaufwendungen von USD 142 Mio., einen Verlust von USD 43 Mio. aus dem Rückkauf langfristiger Finanzverbindlichkeiten sowie einen Gewinn von USD 18 Mio. aus der Beilegung eines Rechtsstreits in Verbindung mit Part IV des Einkommensteuergesetzes von Québec (Québec Income Tax Act), von dem USD 8 Mio. im Finanzertrag erfasst wurden.

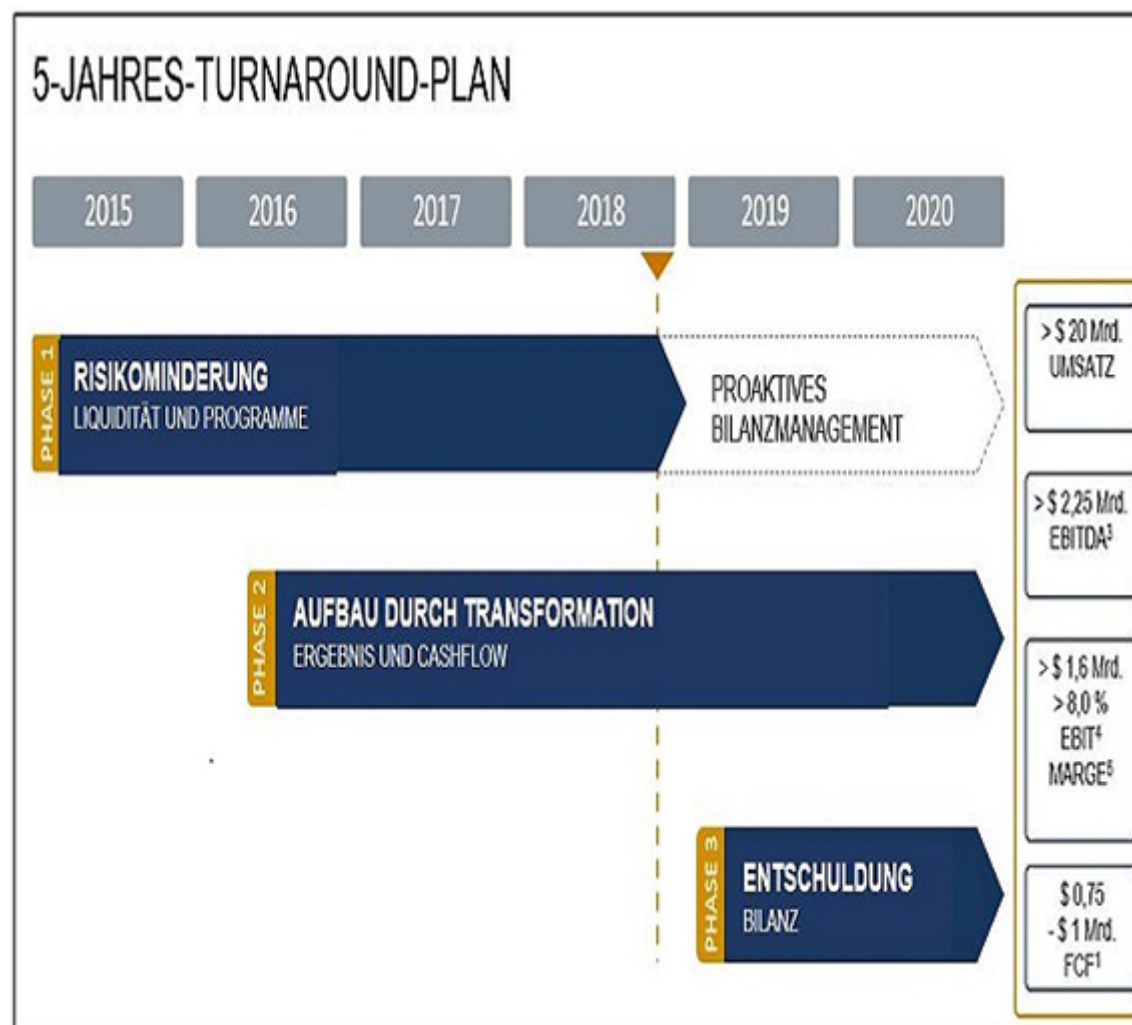
⁽⁵⁾ Einzelheiten zu den Berechnungen dieser Kennzahlen sind in den Abschnitten "Kapitalstruktur" und "GAAP-fremde Finanzkennzahlen" enthalten.

STRATEGISCHE PRIORITÄTEN

Umsetzung des Plans 2020: Steigerung der Effizienz während des gesamten Wachstumszyklus

2018 erreichte Bombardier einen entscheidenden Meilenstein seines Turnaround-Plans. Mit der Inbetriebnahme des Global 7500-Flugzeugs im Dezember 2018 wechselte der Konzern von einem mehrjährigen intensiven Investitionszyklus zu einem Zyklus starken Wachstums, das sich auf einen hohen Auftragsbestand stützt. Dank der Fortschritte, die wir in den letzten drei Jahren bei der Umgestaltung unseres Unternehmens erzielt haben, konnten wir die EBIT-Margen vor Sonderposten^(1) um 330 BP steigern und eine solide Ausgangsbasis für nachhaltiges Ertragswachstum und die Generation von freiem Cashflow schaffen.

Das Geschäftsjahr war außerdem geprägt von der Neuausrichtung der Geschäftstätigkeit, der Bereinigung des Bombardier-Portfolios mit entsprechender Fokussierung auf die Segmente Transportation, Business Aircraft und Aerostructures and Engineering Services sowie die Aktivitäten im Segment Commercial Aircraft, d. h. das CRJ Series-Programm und unsere Investition in den A220 gemeinsam mit Airbus. Wir haben Verträge über den Verkauf von nicht zum Kerngeschäft zählenden Vermögenswerten abgeschlossen, darunter die Downview-Anlage in Toronto, die Schulungsaktivitäten für Besatzung und Techniker im Segment Business Aircraft^(2) und das Q Series-Flugzeugprogramm^(2). Insgesamt werden aus diesen Transaktionen liquide Mittel von USD 1,5 Mrd. erwartet; die Hälfte dieses Betrags wurde bereits im Geschäftsjahr 2018 realisiert. Mit diesen Transaktionen verbessern wir proaktiv unsere finanzielle Flexibilität, während wir in die dritte Phase des auf fünf Jahren angelegten Turnaround-Plans eintreten: die Entschuldungsphase.



⁽¹⁾ GAAP-fremde Finanzkennzahl. Die Definition dieser Kennzahl ist im Abschnitt "GAAP-fremde Finanzkennzahlen" enthalten.

⁽²⁾ Der Verkauf der Schulungsaktivitäten für Besatzung und Techniker im Segment Business Aircraft und der Verkauf des Q Series-Flugzeugprogramms werden voraussichtlich bis zum Ende des ersten Quartals 2019 bzw. im zweiten Halbjahr 2019 abgeschlossen sein; dies hängt von den üblichen Closing-Bedingungen und dem Erhalt der behördlichen Genehmigungen ab.

⁽³⁾ Bezieht sich auf das EBITDA vor Sonderposten. Die Definition dieser Kennzahl ist im Abschnitt "GAAP-fremde Finanzkennzahlen" enthalten.

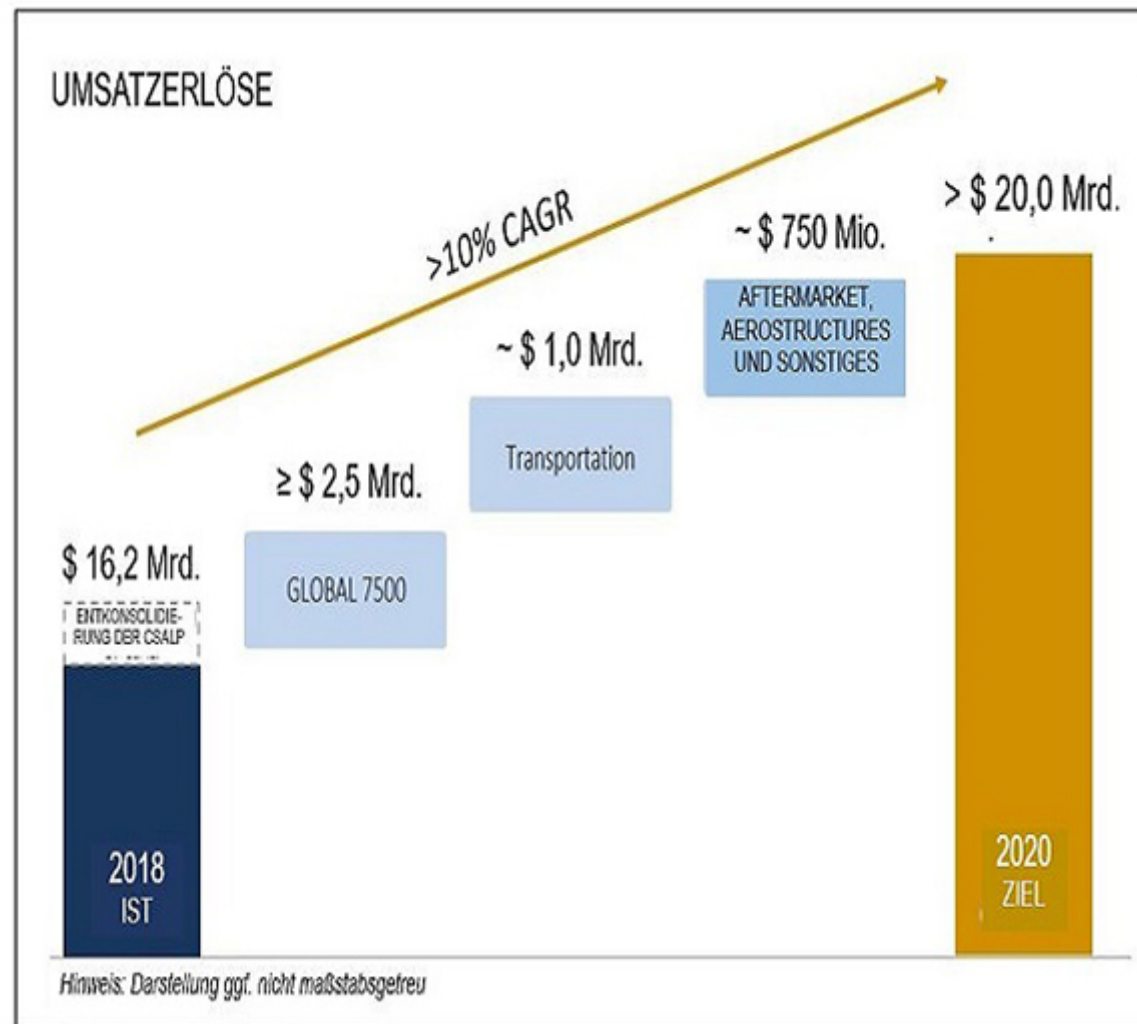
⁽⁴⁾ Bezieht sich auf das EBIT vor Sonderposten. Die Definition dieser Kennzahl ist im Abschnitt "GAAP-fremde Finanzkennzahlen" enthalten.

⁽⁵⁾ Bezieht sich auf die EBIT-Marge vor Sonderposten. Die Definition dieser Kennzahl ist im Abschnitt "GAAP-fremde Finanzkennzahlen" enthalten.

Die bislang erzielten deutlichen Fortschritte und die laufenden Maßnahmen stimmen uns weiterhin zuversichtlich, dass wir unsere Ziele für 2020 erreichen können. Zu Beginn des Jahres 2019 - nachdem wir bereits mehr als die Hälfte unseres Turnaround-Plans umgesetzt haben - verfügen wir über ein beeindruckendes Produktportfolio an Flugzeugen und Schienenfahrzeugen, hohe Auftragsbestände von insgesamt ca. USD 53 Mrd. und zusätzliche Wachstumschancen, die weit über 2020 hinausgehen.

Umsatzerlöse: Steigerung auf mehr als USD 20 Mrd. bis 2020⁽¹⁾

In den nächsten zwei Jahren wollen wir auf unserem starken Produktportfolio und hohen Auftragsbestand aufbauen und die Umsatzerlöse um USD 4 Mrd. auf mehr als USD 20 Mrd. steigern. Dies entspricht einer durchschnittlichen jährlichen Wachstumsrate (CAGR) von über 10 %.



Das Global 7500-Flugzeug wurde im Dezember 2018 erfolgreich in Betrieb genommen. Mit einem bis 2021 gesicherten Auftragsbestand hat dieser Flugzeugtyp die besten Voraussetzungen, um der wichtigste Wachstumstreiber von Bombardier zu werden, mit dem wir unser Ziel, im Geschäftsjahr 2020 zusätzliche Umsatzerlöse von USD 2,5 Mrd. zu erwirtschaften, erreichen können. Da wir außerdem die Strategie verfolgen, unser Kundendienstangebot auszuweiten, rechnen wir für das Segment Business Aircraft mit einem Anstieg der Umsatzerlöse auf mehr als USD 8,5 Mrd. im Geschäftsjahr 2020.

Die weltweiten Investitionen in die Schieneninfrastruktur waren von konjunkturellen Schwankungen nicht betroffen und dürften in einem konstanten Tempo weiter zunehmen. Das Segment Transportation kann daher von der steigenden Nachfrage nach Schienenverkehrsprodukten und entsprechenden Dienstleistungen profitieren und

seine Umsatzerlöse um weitere USD 1 Mrd. steigern. Damit wird das Segment im Geschäftsjahr 2020 Umsatzerlöse von voraussichtlich USD 10 Mrd. erwirtschaften. Unser Auftragsbestand von USD 34,5 Mrd. wächst mit einem gesunden Book-to-Bill-Verhältnis von über 1 weiter an und deckt mehr als 80 % der geplanten Umsatzerlöse in den nächsten zwei Jahren ab.

Unser Segment Aerostructures and Engineering Services ist ebenfalls für Wachstum gerüstet, da es von neuen Programmen profitiert: den Projekten des Segments Business Aircraft sowie dem A220 und dem A320neo. Dank seiner starken globalen Präsenz - mit Exzellenzzentren in Montréal und Belfast sowie kostenoptimalen Standorten in Marokko und Querétaro - strebt das Segment Aerostructures and Engineering Services Umsatzerlöse von mehr als USD 2,25 Mrd. im Geschäftsjahr 2020 an. Schließlich beabsichtigen wir, durch die Nutzung des Potenzials unserer hohen Zahl an Schienenfahrzeugen (100.000), Geschäftsflugzeugen (4.800) und CRJ Series-Flugzeugen (1.250), die weltweit im Einsatz sind, unsere Umsatzerlöse aus dem Aftermarket-Geschäft im Geschäftsjahr 2020 auf ca. USD 4 Mrd. zu steigern. Dieses Ziel dürfte hauptsächlich dadurch erreicht werden, dass wir unser Netz von Servicezentren für Geschäftsflugzeuge erweitern, langfristige Wartungsverträge für den Schienenverkehr abschließen und unsere grundsätzliche Strategie für das Aftermarket-Geschäft optimieren.

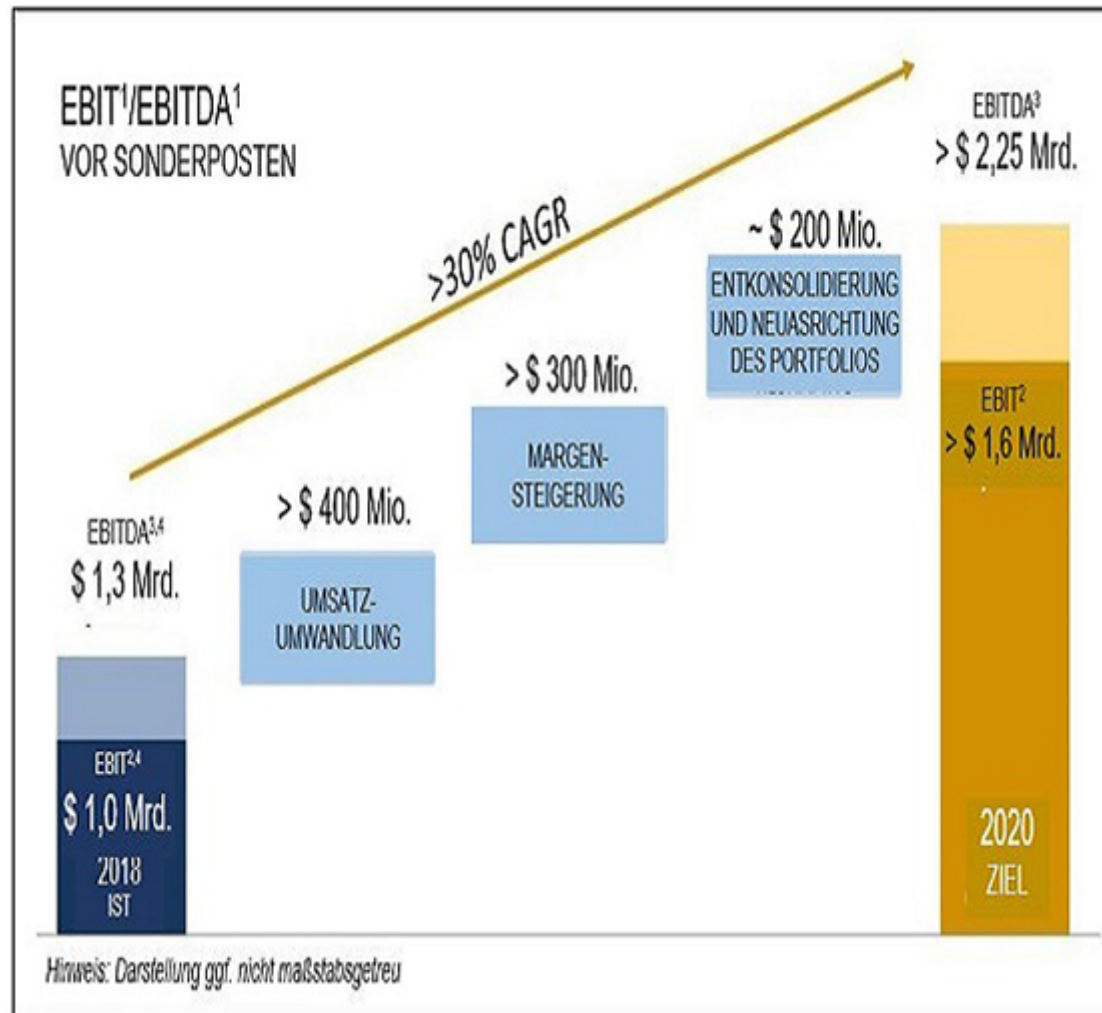
⁽¹⁾ Zukunftsbezogene Aussage. Siehe hierzu die zukunftsbezogenen Annahmen, auf denen die Prognose basiert, sowie den Haftungsausschluss in Bezug auf zukunftsbezogene Aussagen im Berichtsteil "Überblick".

Rentabilität: Bisherige Auftragsabwicklung sorgt für schnelleres Ertragswachstum

In den letzten drei Jahren stand die Steigerung der Ertragskraft im Mittelpunkt unseres Transformationsplans, und das Ergebnis spricht für sich: Wir konnten unsere EBIT-Margen vor Sonderposten⁽¹⁾ seit 2015 um 330 BP verbessern.

Wir gehen davon aus, das EBITDA vor Sonderposten⁽¹⁾ weiter auf mehr als USD 2,25 Mrd. und das EBIT vor Sonderposten⁽¹⁾ auf mehr als USD 1,6 Mrd. im Geschäftsjahr 2020 zu erhöhen. Der Anstieg der Umsatzerlöse um mehr als USD 4 Mrd. wird voraussichtlich zu einem zusätzlichen Gewinn von über USD 400 Mio. in unseren Kerngeschäftsbereichen führen.⁽⁵⁾

Außerdem streben wir nach weiteren Margensteigerungen durch die Verbesserung des Produktmixes, des Portfolios an Schienenverkehrsprojekten und des Aftermarket- und Kundendienstangebots sowie durch fortgesetzte Transformationsmaßnahmen im gesamten Unternehmen. Auf diese Weise dürften sich die Erträge bis 2020 um mehr als USD 300 Mio. erhöhen. Schließlich ist davon auszugehen, dass die strategische Risikominderung und Neuausrichtung des Portfolios an Verkehrsflugzeugen zu einem Ertragswachstum von ca. USD 200 Mio. führen wird.⁽⁵⁾



⁽¹⁾ GAAP-fremde Finanzkennzahl. Die Definition dieser Kennzahl ist im Abschnitt "GAAP-fremde Finanzkennzahlen" enthalten.

⁽²⁾ Bezieht sich auf das EBIT vor Sonderposten. Die Definition dieser Kennzahl ist im Abschnitt "GAAP-fremde Finanzkennzahlen" enthalten.

⁽³⁾ Bezieht sich auf das EBITDA vor Sonderposten. Die Definition dieser Kennzahl ist im Abschnitt "GAAP-fremde Finanzkennzahlen" enthalten.

⁽⁴⁾ Das EBIT für das Geschäftsjahr 2018 beträgt USD 1,0 Mrd.

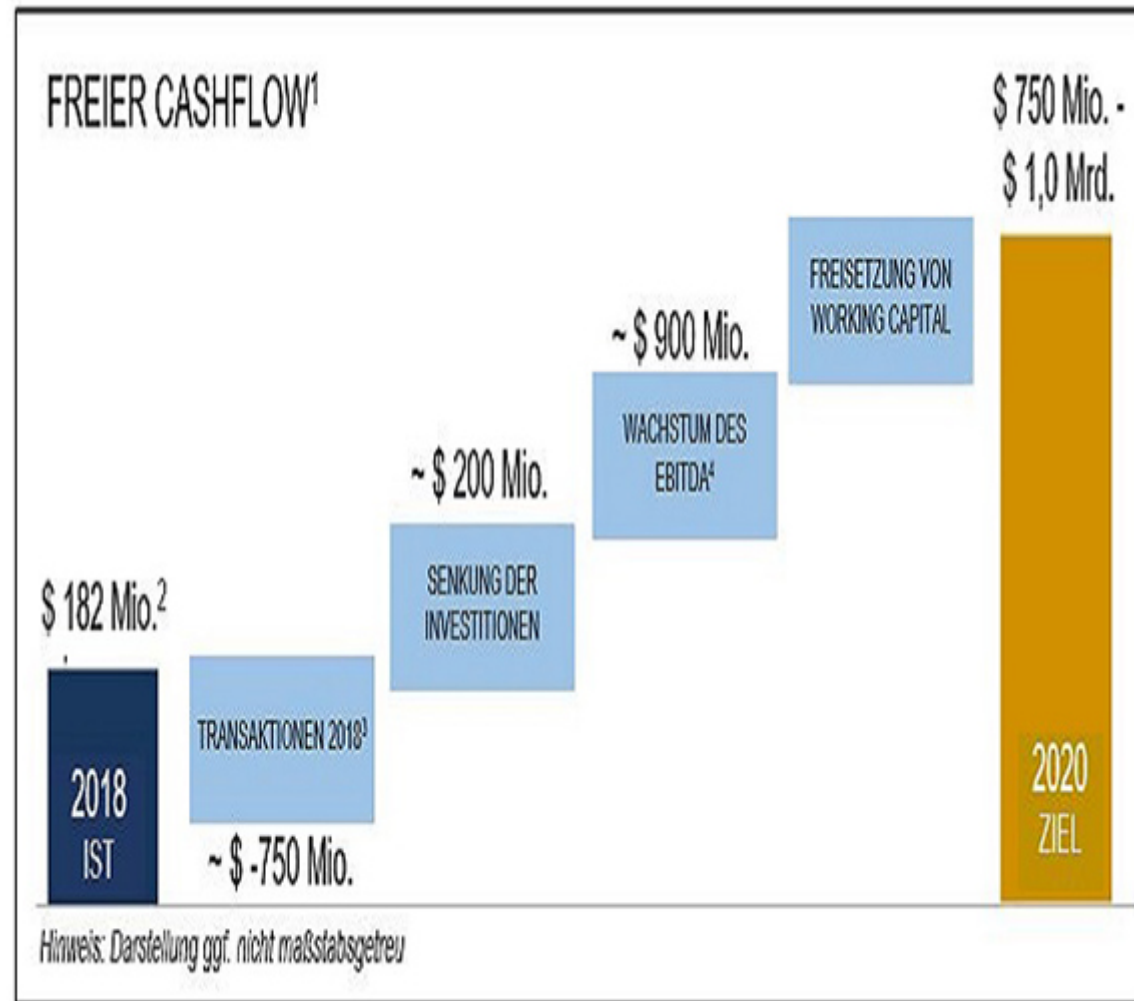
⁽⁵⁾ Zukunftsbezogene Aussage. Siehe hierzu die zukunftsbezogenen Annahmen, auf denen die Prognose basiert, sowie den Haftungsausschluss in Bezug auf zukunftsbezogene Aussagen im Berichtsteil "Überblick".

Freier Cashflow⁽¹⁾: Strukturelle Veränderungen mit dem Ziel einer nachhaltigen Cashflow-Generierung⁽⁵⁾

Mit der Inbetriebnahme des Global 7500-Flugzeugs und dem Abschluss der Partnerschaft mit Airbus schließen wir den Zyklus umfangreicher Investitionen in das Luftfahrtgeschäft ab und läuten die Phase der Cashflow-Generierung ein. Die Geschäftsjahre 2019 und 2020 dürften von der strukturellen Neuausrichtung Bombardiers mit dem Ziel der Generierung eines freien Cashflows⁽¹⁾ geprägt sein. Die klare Vorgabe lautet, im Geschäftsjahr 2020 einen nachhaltigen freien Cashflow⁽¹⁾ von USD 750 Mio. bis USD 1,0 Mrd. zu realisieren. Umsatzwachstum und Margensteigerungen, disziplinierter Kapitaleinsatz und Effizienzverbesserungen beim Working Capital sind die wesentlichen Faktoren für eine deutliche Steigerung der freien Cashflows.

Wir gehen davon aus, durch Umsatzwachstum und Margensteigerungen das EBITDA vor Sonderposten⁽¹⁾ in den nächsten zwei Jahren um ca. USD 900 Mio. zu erhöhen. Nachdem wir unseren Zyklus wichtiger Entwicklungsprogramme für Flugzeuge abgeschlossen haben, rechnen wir damit, unsere Investitionen in den Geschäftsjahren 2019 und 2020 wieder auf ein normales Maß von USD 800 Mio. oder weniger zu senken und damit gegenüber dem Geschäftsjahr 2018 eine laufende Verbesserung unseres Cashflows von ca. USD 200 Mio. zu erzielen. Da sich das Segment Transportation außerdem weiter in der intensiven Auslieferungsphase für seine bestehenden Projekte befindet, wird die vorübergehende Erhöhung des Working Capitals, die gegen Ende des Geschäftsjahres 2018 verzeichnet wurde, im Geschäftsjahr 2019 voraussichtlich deutlich zurückgehen.

Durch die Stabilisierung der Produktionsleistung, kürzere Entwicklungszyklen für Schienenfahrzeuge und operative Maßnahmen sehen wir beim Working Capital weiteres Potenzial für Effizienzsteigerungen. Diese Effizienzsteigerungen dürften sich über mehrere Jahre hinweg positiv auf das Working Capital von Bombardier auswirken.



Im Geschäftsjahr 2018 steht Bombardier deutlich besser da als 2015. Auf dem Schienenverkehrsmarkt sind wir gut positioniert, um von den anhaltend hohen Investitionen in die Transportinfrastruktur zu profitieren. Mit unserem starken Portfolio an Geschäftsflugzeugen sind wir bereit, die Marktführerschaft zu übernehmen, und die hohe Zahl unserer im Einsatz befindlichen Produkte bietet weitere Chancen für das Wachstum des Aftermarket- und Kundenservice-Geschäfts.

Wir bauen Bombardier zu einem Unternehmen mit großartigen Produkten, hohen Auftragsbeständen und einer effizienten Kostenstruktur auf - einem Unternehmen, das in der Lage ist, herausragende finanzielle Ergebnisse zu erzielen, mit hoch qualifizierten Mitarbeitern und enormen Chancen. Das Geschäftsjahr 2020 markiert den Endpunkt unseres Turnaround-Plans. Wir sind aber auch davon überzeugt, dass es den Beginn eines neuen, leistungsstarken Unternehmens bedeutet. Wir sind zuversichtlich, dass wir unsere Ziele für das Geschäftsjahr 2020 erfüllen werden, und wir freuen uns darauf, den Weg nach 2020 weiterzugehen und neue Werte zu schaffen.⁽⁵⁾

⁽¹⁾ GAAP-fremde Finanzkennzahl. Die Definition dieser Kennzahl ist im Abschnitt "GAAP-fremde Finanzkennzahlen" enthalten.

⁽²⁾ Im Geschäftsjahr 2018 betrugen der Cashflow aus betrieblicher Geschäftstätigkeit und die Nettozugänge zu den Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten USD 597 Mio. bzw. USD 415 Mio.

⁽³⁾ Umfasst Erlöse aus dem Verkauf der Downview-Anlage und der Vorauszahlung von Lizenzgebühren im Rahmen des "Authorized Training Provider"-Vertrags mit CAE.

⁽⁴⁾ Bezieht sich auf das EBITDA vor Sonderposten. Die Definition dieser Kennzahl ist im Abschnitt "GAAP-fremde Finanzkennzahlen" enthalten.

⁽⁵⁾ Zukunftsbezogene Aussage. Siehe hierzu die zukunftsbezogenen Annahmen, auf denen die Prognose basiert, sowie den Haftungsausschluss in Bezug auf zukunftsbezogene Aussagen im Berichtsteil "Überblick".

Zukunftsbezogene Aussagen

Die zukunftsbezogenen Aussagen⁽¹⁾ in diesem Teil des MD&A basieren auf und unterliegen den folgenden wesentlichen Annahmen:

Alle Segmente

- einer normalen Abwicklung und Auslieferung bzw. Umsetzung der aktuellen Festaufträge und Projekte im Auftragsbestand;
- der Fähigkeit, die Kundenbedürfnisse zu verstehen und ein Portfolio von Produkten und Dienstleistungen anzubieten, mit dem die Marktnachfrage gesteigert und wichtige strategische Aufträge gesichert werden können;
- der kontinuierlichen und planmäßigen Einführung und Umsetzung von zentralen Maßnahmen, um die Umwandlung von Umsatzerlösen in höhere Erträge und freie Cashflows⁽²⁾ zu verbessern, und zwar durch Senkung der Beschaffungskosten, bessere Kontrolle der Ausgaben und höhere Arbeitseffizienz;
- der Erfüllung der Ziele des Transformationsplans, und zwar durch Restrukturierungen und andere Maßnahmen, welche die direkte und indirekte Kostenstruktur betreffen und auf nachhaltige Kostensenkungen, operative Verbesserungen und eine Senkung des Working-Capital-Verbrauchs abzielen;
- der Fähigkeit, die globale Verteilung unserer Produktionsstandorte zu optimieren (Verlagerung in Niedriglohnländer und Wachstumsmärkte) und die Best Practices sowie die besten Technologien standortübergreifend einzusetzen;
- der Fähigkeit der Zulieferer, die Produktentwicklung und die Einhaltung der geplanten Produktionsmengen zu wirtschaftlich akzeptablen Bedingungen zeitgerecht zu unterstützen;
- der Fähigkeit, weitere Partnerschaften und Initiativen zur Risikoteilung zu finden und einzugehen;
- der Effektivität von Maßnahmen für einen disziplinierten Kapitaleinsatz bei neuen Programmen und Produkten, um die Umsatzerlöse zu steigern;
- der Fähigkeit, hoch qualifizierte Mitarbeiter, die die Produktentwicklungsstrategie umsetzen, zu gewinnen und zu binden;
- der Stabilität der globalen Wettbewerbs- und Wirtschaftsbedingungen;
- der Stabilität von Wechselkursen ausgehend von dem derzeitigen Niveau;
- der Fähigkeit, eine ausreichende Liquidität zu sichern, um den Strategieplan umzusetzen, die Kreditauflagen zu erfüllen, die langfristigen Finanzverbindlichkeiten zu tilgen, Bankkredite zu refinanzieren und Fälligkeiten ab dem Jahr 2020 neu zu verhandeln; und
- der Berücksichtigung der Leasingbilanzierung nach IFRS 16 ab dem 1. Januar 2019.

Aerospace-Segmente

- dem Abschluss des Verkaufs der Vermögenswerte des Q Series-Flugzeugprogramms bis zum zweiten Halbjahr 2019 und der Schulungsaktivitäten für Besatzung und Techniker im Segment Business Aircraft bis zum Ende des ersten Quartals 2019;
- der Anpassung der Produktionsraten an die Marktnachfrage;
- der Fähigkeit, Lernkurveneffekte zu nutzen, während die Produktion und die Auslieferung des Global 7500-Flugzeugs hochlaufen;
- der Fähigkeit, die Produktion und Auslieferung von neuen Programmen zu steigern, und den Zeitplan für die Inbetriebnahme der Global 5500-, Global 6500-, Global 8000- und CRJ550-Flugzeugprogramme einzuhalten;
- der Fähigkeit, kontinuierlich Kampagnen und Projekte zu gewinnen, basierend auf Marktprognosen⁽³⁾, woraus sich der angestrebte künftige Auftragseingang ergibt;
- der weiteren Einführung und Umsetzung von Wachstumsstrategien und dem anhaltenden Wachstum des Aftermarket-Geschäfts;
- der Senkung von Investitionen und Entwicklungsausgaben auf ein normales Niveau bis zum Zeitraum 2019-2020;
- der Realisierung der erwarteten Vorteile und Synergien aus der Partnerschaft mit Airbus innerhalb des geplanten Zeitrahmens;

- der Erfüllung der Verpflichtungen von Airbus gemäß dem Partnerschaftsvertrag und den kommerziellen Vereinbarungen sowie dem Nichtauftreten damit zusammenhängender unerwarteter Ineffizienzen oder Leistungsprobleme;
- der Stärke und Qualität der Reichweite und Präsenz von Airbus sowie seiner Vertriebs-, Marketing oder Supportnetzwerke, seiner Lieferkette, seiner Geschäftsaktivitäten und seiner Kundenbeziehungen;
- der Genauigkeit der Analysen und Annahmen, die unserem Business Case zugrunde liegen, einschließlich der geschätzten Cashflows und Umsatzerlöse während der erwarteten Laufzeit des Programms und darüber hinaus;
- der Genauigkeit unserer Einschätzung der erwarteten Wachstumstreiber und Branchentrends;
- der schrittweisen Verbesserung in Bezug auf Flugzeugpreise, Stückkosten und Auslieferungen während der Wachstumsphase; und
- unserer Fähigkeit, unseren bestehenden Finanzierungsplan für die CSALP fortzuführen und, falls erforderlich, alle Liquiditätsengpässe zu finanzieren, sowie der Angemessenheit der Liquiditätsplanung- und -steuerung sowie der Projektfinanzierung.

Transportation

- unserer Fähigkeit, Initiativen zur Verbesserung von Geschäftsmodellen erfolgreich umzusetzen;
 - unserer Fähigkeit, Working Capital, das aufgrund von Lieferproblemen, die gegen Ende des Geschäftsjahres 2018 bei einigen bestehenden Projekten aufgetreten sind, aufgebaut wurde, 2019 freizusetzen;
 - der Umsatzumwandlung und dem Auslaufen unserer bestehenden Projekte;
 - einem stabilen Niveau der Staatsausgaben;
 - der Realisierung künftiger Ausschreibungen und unserer Fähigkeit, sie zu gewinnen, basierend auf Marktprognosen⁽⁴⁾, woraus sich der geschätzte künftige Auftragseingang ergibt;
 - der erfolgreichen Einführung und Umsetzung von Wachstumsstrategien, einschließlich des Konzepts der Wertschöpfungskette, der Schaffung von Ökosystemen, der Standortspezialisierung, der Errichtung von Exzellenzzentren für Konstruktionsaktivitäten und der Veränderung des Umsatzmixes hin zu mehr Verträgen über Signaltechnik und Transportsysteme sowie Betriebs- und Wartungstätigkeiten.
- Eine Erläuterung der wesentlichen Risikofaktoren im Zusammenhang mit zukunftsbezogenen Informationen ist im Abschnitt "Risiken und Unsicherheiten" im Berichtsteil "Sonstiges" enthalten.

⁽¹⁾ Für den Haftungsausschluss in Bezug auf unsere zukunftsbezogenen Aussagen wird außerdem auf den Abschnitt "Ausblick und zukunftsbezogene Aussagen" verwiesen.

⁽²⁾ GAAP-fremde Kennzahl. Einzelheiten zur Definition dieser Kennzahl und zur Überleitung auf die am besten vergleichbaren Finanzkennzahlen nach IFRS sind im Abschnitt "GAAP-fremde Finanzkennzahlen" bzw. im Abschnitt "Ergebnisanalyse" enthalten.

⁽³⁾ Weitere Einzelheiten sind in den Erläuterungen zu den Marktindikatoren in den Abschnitten "Branche und Wirtschaftsumfeld" in den Berichtsteilen über die Aerospace-Segmente zu finden.

⁽⁴⁾ Weitere Einzelheiten sind in den Erläuterungen zu den Marktindikatoren im Abschnitt "Branche und Wirtschaftsumfeld" im Berichtsteil über das Transportation-Segment zu finden.

AUSBLICK UND ZUKUNFTSBEZOGENE AUSSAGEN

		Im Geschäftsbericht 2017 enthaltene Prognose für 2018 ⁽¹⁾	Aktualisierte Prognose für 2018 ⁽²⁾	Ergebnisse 2018	Prognose für 2019 ⁽³⁾ ⁽⁴⁾
		USD 17,0 Mrd. - USD 17,5 Mrd.	~ USD 16,5 Mrd.	USD 16,2 Mrd.	≥ USD 18,0 Mrd.
KONZERN	Umsatzerlöse				
	EBIT	entf.	entf.	USD 1,0 Mrd.	entf.

		Im Geschäftsbericht			
		2017 enthaltene Prognose für 2018 ⁽¹⁾	Aktualisierte Prognose für 2018 ⁽²⁾	Ergebnisse 2018	Prognose für 2019 ⁽³⁾ (⁴)
BUSINESS AIRCRAFT	EBITDA vor Sonderposten ⁽⁵⁾	USD 1,15 Mrd. - USD 1,25 Mrd.	USD 1,25 Mrd. - USD 1,35 Mrd.	USD 1,3 Mrd.	USD 1,65 Mrd. - USD 1,80 Mrd.
	EBIT vor Sonderposten ⁽⁵⁾	USD 800 Mio. - USD 900 Mio.	~ USD 1,0 Mrd.	USD 1,0 Mrd.	USD 1,15 Mrd. - USD 1,25 Mrd.
	Freier Cashflow ⁽⁵⁾	Breakeven ± USD 150 Mio.	Breakeven ± USD 150 Mio., einschließlich der Nettoerlöse von ~ USD 600 Mio. aus dem Verkauf der Downsvew-Anlage	USD 182 Mio.	Breakeven ± USD 250 Mio.
	Cashflow aus betrieblicher Geschäftstätigkeit	entf.	entf.	USD 597 Mio.	entf.
	Nettozugänge zu den Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	entf.	entf.	USD 415 Mio.	entf.
	Umsatzerlöse	≥ USD 5,0 Mrd.	Unverändert	USD 5,0 Mrd.	~ USD 6,25 Mrd.
	EBIT-Marge	entf.	entf.	8,6%	entf.
	EBIT-Marge vor Sonderposten ⁽⁵⁾	≥ 8,0 %	Unverändert	8,4%	~ 7,5 %
	Flugzeugauslieferungen (in Stück)	~ 135	Unverändert	137	150 - 155
	Umsatzerlöse	~ USD 2,7 Mrd.	~ USD 1,7 Mrd.	USD 1,8 Mrd.	~ USD 1,4 Mrd.
COMMERCIAL AIRCRAFT	EBIT	entf.	entf.	(USD 755 Mio.)	entf.
	EBIT vor Sonderposten ⁽⁵⁾	~ (USD 350 Mio.)	~ (USD 250 Mio.)	(USD 157 Mio.)	~ (USD 125 Mio.)
	Flugzeugauslieferungen (in Stück)	~ 75, davon ~ 40 C Series und ~ 35 CRJ und Q400	~ 35 CRJ und Q400	35 CRJ und Q400	~ 35 CRJ und Q400
AEROSTRUCTURES AND ENGINEERING SERVICES	Umsatzerlöse	~ USD 2,0 Mrd.	Unverändert	USD 2,0 Mrd.	USD 2,25 Mrd. - USD 2,50 Mrd. ⁽⁶⁾
	EBIT-Marge	entf.	entf.	7,5%	entf.
	EBIT-Marge vor Sonderposten ⁽⁵⁾	> 8,5 %	Unverändert	9,6%	7,5 % ⁽⁶⁾
TRANSPORTATION	Umsatzerlöse	~ USD 9,0 Mrd.	Unverändert	USD 8,9 Mrd.	~ USD 9,5 Mrd.
	EBIT-Marge	entf.	entf.	8,7%	entf.
	EBIT-Marge vor Sonderposten ⁽⁵⁾	> 8,5 %	Unverändert	8,4%	~ 9,0 %

⁽¹⁾ Einzelheiten hierzu sind in unserem Geschäftsbericht 2017 enthalten.

⁽²⁾ Nähere Informationen hierzu sind in unserem zweiten Quartalsbericht für den Zeitraum zum 30. Juni 2018 und unserem dritten Quartalsbericht für den Zeitraum zum 30. September 2018 zu finden.

⁽³⁾ Siehe hierzu den Haftungsausschluss in Bezug auf zukunftsbezogene Aussagen im Berichtsteil "Überblick" sowie die Annahmen, auf denen die Prognose basiert.

⁽⁴⁾ Unter der Annahme der weiteren Einbeziehung der Schulungsaktivitäten für Besatzung und Techniker im Segment Business Aircraft bis zum 31. März 2019 und des Q Series-Flugzeugprogramms bis zum 30. September 2019. Die Umsatzprognose für Aerostructures and Engineering Services basiert vor allem auf internen Aufträgen von Business Aircraft und Commercial Aircraft. Die Umsatzprognose für Transportation basiert auf der Annahme, dass die Wechselkurse konstant bleiben, d. h. 1,15 für die Umrechnung der Euro-Beträge in US-Dollar.

⁽⁵⁾ Rentabilitätsprognosen basieren auf dem EBITDA vor Sonderposten, dem EBIT vor Sonderposten oder der EBIT-Marge vor Sonderposten. Diese Kennzahlen sowie der (eingesetzte) freie Cashflow sind GAAP-fremde Kennzahlen. Einzelheiten zu den Definitionen dieser Kennzahlen und zur Überleitung auf die im Jahr 2018 jeweils am besten vergleichbaren Finanzkennzahlen nach IFRS sind im Abschnitt "GAAP-fremde Finanzkennzahlen" bzw. in den Abschnitten "Konzernergebnis" und "Liquidität und Kapitalausstattung" und in den Abschnitten "Ergebnisanalyse" in den jeweiligen Berichtsteilen der berichtspflichtigen Segmente enthalten.

⁽⁶⁾ Die Prognose für 2019 wurde gegenüber den ursprünglich veranschlagten Umsatzerlösen von ca. USD 2,0 Mrd. und der ursprünglich prognostizierten EBIT-Marge vor Sonderposten von 9,0 % geändert, um den Abschluss der Akquisition der Global 7500-Tragflügelproduktion und der damit verbundenen Vermögenswerte von der Triumph Group Inc. im ersten Quartal 2019 abzubilden.

Weitere Ziele für 2019 und 2020

		Schätzungen für 2019	Schätzungen für 2020
KONZERN	Umsatzerlöse aus dem Aftermarket-Geschäft	entf.	~ USD 4,0 Mrd.
	Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	> USD 3,0 Mrd.	> USD 3,5 Mrd.
	Liquidität ⁽¹⁾	> USD 4,0 Mrd.	> USD 4,5 Mrd.
	Nettozugänge zu den Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	~ USD 800 Mio.	entf.

⁽¹⁾ Definiert als verfügbare kurzfristige Finanzmittel.

Prognose für 2018

KONZERN⁽¹⁾

Im zweiten Quartal 2018 wurde die Prognose für die Konzernumsatzerlöse des Geschäftsjahres 2018 auf USD 16,5 Mrd. - USD 17,0 Mrd. geändert. Dies lag daran, dass die Umsatzerlöse der CSALP früher als erwartet, nämlich ab dem 1. Juli 2018, entkonsolidiert wurden. Auf der Ertragsseite führte die Entkonsolidierung der C Series-Verluste, abzüglich der ausgleichenden Eigenkapitalanpassung (equity pick-up), zu einer Erhöhung der Prognose für das EBITDA vor Sonderposten⁽²⁾ und das EBIT vor Sonderposten⁽²⁾ um USD 100 Mio. auf USD 1,25 Mrd. - USD 1,35 Mrd. bzw. USD 900 Mio. - USD 1,0 Mrd.

Im dritten Quartal 2018 wurde die Prognose für die Konzernumsatzerlöse auf ca. USD 16,5 Mrd. geändert. Dies entspricht dem unteren Ende der bisherigen Prognosebandbreite. Die im Geschäftsjahr erzielten Umsatzerlöse waren mit USD 16,2 Mrd. leicht niedriger als die geänderte Prognose. Die Prognose für das EBIT vor Sonderposten⁽²⁾ wurde ebenfalls geändert und lag mit ca. USD 1 Mrd. am oberen Ende der bisherigen Prognosebandbreite. Das EBIT vor Sonderposten⁽²⁾ und das EBITDA vor Sonderposten⁽²⁾ des Geschäftsjahres entsprachen mit USD 1,0 Mrd. bzw. USD 1,3 Mrd. der geänderten Prognose und waren damit ein Beleg für die gestiegene Ertragskraft des Unternehmens. Die Prognose für den freien Cashflow⁽²⁾ des Geschäftsjahres 2018 wurde ebenfalls im dritten Quartal geändert, um höhere Bestände an Working Capital im Segment Transportation, einschließlich der Auswirkungen von Lieferverzögerungen bei bestimmten Projekten und niedrigeren Baranzahlungen infolge der Zusammensetzung von Aufträgen sowie der Projektmeilensteine gegen Ende des Geschäftsjahres 2018, zu berücksichtigen. Die Prognose wurde auf Breakeven ± USD 150 Mio. geändert, einschließlich der Nettoerlöse von ca. USD 600 Mio. aus dem Verkauf der Downsview-Anlage. Der im Gesamtjahr 2018 generierte freie Cashflow⁽²⁾ lag mit USD 182 Mio. am oberen Ende der geänderten Prognose.

BUSINESS AIRCRAFT⁽¹⁾

Dank einer fokussierten und disziplinierten Auftragsabwicklung konnte das Segment Business Aircraft seine Prognosevorgaben für die Umsatzerlöse, das EBIT vor Sonderposten⁽²⁾ und die Flugzeugauslieferungen des Geschäftsjahres 2018 erfüllen.

COMMERCIAL AIRCRAFT⁽¹⁾

Im zweiten Quartal 2018 wurde die Gesamtjahresprognose für das Segment Commercial Aircraft geändert, um die Entkonsolidierung der CSALP-Ergebnisse ab dem dritten Quartal zu berücksichtigen. Stattdessen wurde eine Eigenkapitalanpassung entsprechend dem Anteil von Bombardier am Nettoergebnis der CSALP erfasst. Die Umsatzerlöse und Auslieferungen des Geschäftsjahres 2018 entsprachen der geänderten Prognose für das Gesamtjahr. Das EBIT vor Sonderposten⁽²⁾ übertraf die Prognosevorgabe. Dies lag hauptsächlich daran, dass die Performance der CSALP stärker ausgefallen ist als erwartet.

AEROSTRUCTURES AND ENGINEERING SERVICES⁽¹⁾

Die im Geschäftsjahr erzielten Umsatzerlöse entsprachen unserer Prognose, während das EBIT vor Sonderposten⁽²⁾ die Erwartungen um 110 BP übertraf. Letzteres ist zum Teil auf einen Einmaleffekt zurückzuführen, der sich aus dem Vergleich in Verbindung mit dem Abschluss der C Series-Partnerschaft ergab.

⁽¹⁾ Siehe hierzu den Haftungsausschluss in Bezug auf zukunftsbezogene Aussagen im Berichtsteil "Überblick" sowie die Annahmen, auf denen die Prognose basiert.

⁽²⁾ Rentabilitätsprognosen basieren auf dem EBITDA vor Sonderposten, dem EBIT vor Sonderposten oder der EBIT-Marge vor Sonderposten. Diese Kennzahlen sowie der (eingesetzte) freie Cashflow sind GAAP-fremde Kennzahlen. Einzelheiten zu den Definitionen dieser Kennzahlen und zur Überleitung auf die im Jahr 2018 jeweils am besten vergleichbaren Finanzkennzahlen nach IFRS sind im Abschnitt "GAAP-fremde Finanzkennzahlen" bzw. in den Abschnitten "Konzernergebnis" und "Liquidität und Kapitalausstattung" und in den Abschnitten "Ergebnisanalyse" in den jeweiligen Berichtsteilen der berichtspflichtigen Segmente enthalten.

TRANSPORTATION⁽¹⁾

Die im Geschäftsjahr 2018 erzielten Umsatzerlöse entsprachen unserer Prognose, wozu auch positive Wechselkursauswirkungen beigetragen haben. Die EBIT-Marge vor Sonderposten⁽²⁾ von 8,4 % für das Gesamtjahr erfüllte weitgehend die Prognose von 8,5 % oder mehr.

Unsere Strategie zur Erreichung unserer Prognose für 2019⁽¹⁾

Das erwartete Umsatzwachstum im Geschäftsjahr 2019 wird hauptsächlich durch die Inbetriebnahme des Global 7500-Flugzeugs, die kontinuierliche Abarbeitung des steigenden Auftragsbestands im Segment Transportation und den Ausbau des Aftermarket-Geschäfts (aufgrund der hohen Zahl an im Einsatz befindlichen Schienenfahrzeugen und Flugzeugen der Gesellschaft) stimuliert werden. Die Prognose geht außerdem vom Abschluss der kürzlich angekündigten Veräußerung von nicht zum Kerngeschäft zählenden Vermögenswerten sowie ihrer Entkonsolidierung beginnend im zweiten Quartal 2019 (Schulungsaktivitäten für Besatzung und Techniker im Segment Business Aircraft) und im vierten Quartal 2019 (Q Series-Flugzeugprogramm) aus.

Die Ertragskraft, die durch die Transformationsaktivitäten der letzten drei Jahre geschaffen wurde, und die Nutzung von Lernkurveneffekten bei dem Global 7500-Programm dürften zu Margenverbesserungen führen.

Die Prognose für den freien Cashflow⁽²⁾ des Geschäftsjahres 2019 wird auf Breakeven ± USD 250 Mio. festgesetzt. Bei dieser Prognose werden die folgenden Einmaleffekte berücksichtigt: Im Segment Transportation wird mit einer Freisetzung von Working Capital in einer Größenordnung von USD 300 Mio. - USD 400 Mio. gerechnet sowie mit einem Zahlungsmittelaufwand von USD 250 Mio. für Restrukturierungsmaßnahmen zur Unterstützung eines künftigen Ertragswachstums und einem Working-Capital-Bedarf von USD 250 Mio. für unvorhergesehene Ausgaben, der weitgehend zur Unterstützung des Produktionshochlaufs des Global 7500-Flugzeugprogramms eingesetzt wird.

⁽¹⁾ Siehe hierzu den Haftungsausschluss in Bezug auf zukunftsbezogene Aussagen im Berichtsteil "Überblick" sowie die Annahmen, auf denen die Prognose basiert.

⁽²⁾ Rentabilitätsprognosen basieren auf dem EBITDA vor Sonderposten, dem EBIT vor Sonderposten oder der EBIT-Marge vor Sonderposten. Diese Kennzahlen sowie der (eingesetzte) freie Cashflow sind GAAP-fremde Kennzahlen. Einzelheiten zu den Definitionen dieser Kennzahlen und zur Überleitung auf die im Jahr 2018 jeweils am besten vergleichbaren Finanzkennzahlen nach IFRS sind im Abschnitt "GAAP-fremde Finanzkennzahlen" bzw. in den Abschnitten "Konzernergebnis" und "Liquidität und Kapitalausstattung" und in den Abschnitten "Ergebnisanalyse" in den jeweiligen Berichtsteilen der berichtspflichtigen Segmente enthalten.

Dieser MD&A enthält zukunftsbezogene Aussagen, unter anderem Aussagen in Bezug auf unsere Zielsetzungen, Erwartungen und Ausblicke im Hinblick auf verschiedene Finanzkennzahlen und globale Kennzahlen sowie ihre Einflussfaktoren, unsere Zielgrößen, Zielvorstellungen und Prioritäten, unseren Markt und unsere Strategien, unsere Finanzlage, Marktposition, Fähigkeiten, Wettbewerbsvorteile, Kreditratings, Überzeugungen, Geschäftsaussichten, Pläne, Erwartungen, Schätzungen und Absichten sowie die gesamtwirtschaftlichen und geschäftlichen Aussichten und die branchenspezifischen Perspektiven und Trends, das Nachfragewachstum nach Produkten und Dienstleistungen, die Wachstumsstrategie, auch im Aftermarket-Geschäft für Geschäftsflugzeuge, die Produktentwicklung, die das künftige Design, die

Produkteigenschaften, die Kapazität und die Leistung umfasst, die erwartete oder geplante Indienststellung der Produkte sowie Dienstleistungen, Aufträge, Auslieferungen, die Erprobung, Vorlaufzeiten, Zertifizierungen und die allgemeine Projektumsetzung, unsere Wettbewerbsposition, Erwartungen hinsichtlich der Freisetzung von Working Capital bei bestehenden Projekten im Segment Transportation, Erwartungen hinsichtlich der Zusammensetzung von Umsatzerlösen und Auftragsbeständen, die erwarteten Auswirkungen von Rechts- und Verwaltungsvorschriften sowie von Gerichtsverfahren auf unseren Geschäftsverlauf und unsere Geschäftstätigkeit, die Stärke unserer Kapitalstruktur und unserer Bilanz, unsere Kreditwürdigkeit, die verfügbare Liquidität und Kapitalausstattung, den erwarteten Finanzbedarf und die kontinuierliche Prüfung von strategischen und finanziellen Alternativen, die Einführung von Produktivitätssteigerungen, betrieblichen Effizienzen und Restrukturierungsmaßnahmen sowie die damit verbundenen geschätzten Kosten, erwarteten Vorteile und zeitlichen Abläufe, die erwarteten Zielsetzungen und finanziellen Ziele unseres Transformationsplans sowie den Zeitrahmen für seine Umsetzung und entsprechende Fortschritte, einschließlich des erwarteten Übergangs des Unternehmens in den Zyklus von Wachstum und Cashflow-Generierung, die Erwartungen und Ziele in Bezug auf die Tilgung von Finanzverbindlichkeiten, die Erwartungen und den Zeitrahmen im Hinblick auf eine rechtzeitige Rückzahlung der CDPQ-Investition in BT Holdco, die mit unseren Programmen verbundenen Absichten und Zielsetzungen, einschließlich der Rückführung des CRJ Series-Programms in die Rentabilitätszone und der Prüfung von entsprechenden strategischen Optionen, die Finanzierung und Liquidität der C Series Aircraft Limited Partnership (CSALP), die erwarteten Auswirkungen und Vorteile unserer Partnerschaft mit Airbus und unserer Beteiligung an der CSALP sowie die Realisierung der erwarteten Vorteile unseres Erwerbs der Global 7500-Tragflügelproduktion und der damit verbundenen Vermögenswerte von der Triumph Group Inc. (Triumph). Im Hinblick auf die strategischen Maßnahmen und den geplanten Verkauf des Q Series-Flugzeugprogramms sowie der Schulungsaktivitäten für Besatzung und Techniker im Segment Business Aircraft (zusammen "die laufenden Transaktionen") enthält dieser MD&A ebenfalls zukunftsbezogene Aussagen, und zwar in Bezug auf die erwarteten Bedingungen und den Zeitrahmen für ihren Abschluss, die entsprechenden prognostizierten Erlöse und deren Verwendung und/oder Gegenleistung, die entsprechenden Kosten und Aufwendungen, die erwarteten Vorteile dieser Maßnahmen und Transaktionen sowie ihre erwartete Auswirkung auf unsere Prognosen und Ziele und die Tatsache, dass der Abschluss dieser Transaktionen vom Eintreten bestimmter Ereignisse abhängt, einschließlich des Erhalts der erforderlichen behördlichen Genehmigungen.

In die Zukunft gerichtete Aussagen sind in der Regel durch die Verwendung von zukunftsbezogenen Begriffen wie "könnten", "werden", "sollten", "können", "erwarten", "schätzen", beabsichtigen", "rechnen mit", "planen", "vorhersehen", "glauben", "fortsetzen", "beibehalten" oder "anpassen" bzw. Verneinungen oder Abwandlungen dieser Begriffe oder damit vergleichbaren Begriffen gekennzeichnet. Zukunftsbezogene Aussagen sollen Investoren und andere Personen dabei unterstützen, bestimmte zentrale Elemente unserer aktuellen Ziele, strategischen Prioritäten, Erwartungen und Pläne zu verstehen sowie ein besseres Verständnis unseres geschäftlichen und voraussichtlichen operativen Umfelds zu gewinnen. Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass diese Informationen für andere Zwecke ggf. nicht geeignet sind. Zukunftsbezogene Aussagen erfordern naturgemäß, dass das Management Annahmen trifft. Diese Annahmen sind mit beträchtlichen bekannten sowie unbekannten Risiken und Unsicherheiten behaftet, die dazu führen können, dass unsere in künftigen Perioden tatsächlich erzielten Ergebnisse wesentlich von den in den zukunftsbezogenen Aussagen prognostizierten Ergebnissen abweichen. Obwohl das Management der Ansicht ist, dass diese Annahmen auf Grundlage der derzeit verfügbaren Informationen angemessen und sachgerecht sind, besteht immer das Risiko, dass diese Annahmen nicht korrekt sind. Die Annahmen, die den in diesem MD&A getroffenen zukunftsbezogenen Aussagen bezüglich der laufenden Transaktionen zugrunde liegen, umfassen die folgenden wesentlichen Annahmen: die Erfüllung aller Abschlussbedingungen und die erfolgreiche Durchführung dieser strategischen Maßnahmen und Transaktionen innerhalb des geplanten Zeitrahmens, einschließlich des Erhalts der behördlichen Genehmigungen. Für weitere Informationen, auch zu anderen Annahmen, die den zukunftsbezogenen Aussagen dieses MD&A zugrunde liegen, wird auf die Abschnitte "Strategische Prioritäten" und "Ausblick und zukunftsbezogene Aussagen" in den jeweiligen Berichtsteilen der berichtspflichtigen Segmente verwiesen.

Zu den Faktoren, die wesentliche Abweichungen der tatsächlichen Ergebnisse von den in den zukunftsbezogenen Aussagen prognostizierten Ergebnissen bewirken können, zählen u. a. Risiken im Zusammenhang mit der allgemeinen Wirtschaftslage und unserem Geschäftsumfeld (beispielsweise Risiken im Hinblick auf den Brexit, die finanzielle Situation der Luftfahrtindustrie, der Geschäftsflugzeugkunden und der Schienenverkehrsbranche sowie Risiken aufgrund von handelspolitischen Vorschriften, verschärftem Wettbewerb, politischer Instabilität, Ereignissen höherer Gewalt oder dem globalen Klimawandel), Geschäftsrisiken (beispielsweise Risiken im Zusammenhang mit der Entwicklung neuer Produkte und Dienstleistungen, Risiken aus dem Aufbau neuer Geschäftsbereiche und der Vergabe neuer Verträge, Risiken in Bezug auf das Book-to-Bill-Verhältnis und den Auftragsbestand, Risiken in Bezug auf die Zertifizierung und Homologation von Produkten und Dienstleistungen, Risiken im Zusammenhang mit Festpreisverträgen und Verträgen mit fester Laufzeit sowie Produktion und Projektumsetzung, einschließlich Problemen im Zusammenhang mit bestehenden Projekten im Segment Transportation und der Freisetzung von Working Capital bei diesen Projekten, Risiken aus Cashflow- und Investitionsproblemen aufgrund von Schwankungen von Projektlebenszyklen und saisonalen Schwankungen, Risiken in Bezug auf unsere Fähigkeit, unsere Strategie, unseren Transformationsplan, Produktivitätssteigerungen, betriebliche Effizienzen und Restrukturierungsmaßnahmen erfolgreich einzuführen und umzusetzen, Risiken aufgrund der Zusammenarbeit mit anderen Unternehmen, Risiken im Zusammenhang mit unserer Partnerschaft mit Airbus und unserer Beteiligung an der CSALP, Risiken im

Zusammenhang mit unserer Fähigkeit, unseren Finanzierungsplan für die CSALP fortzuführen und, falls erforderlich, die Liquiditätsengpässe zu finanzieren, Risiken im Zusammenhang mit unserer Fähigkeit, die von uns erworbene Global 7500-Tragflügelproduktion von Triumph und die damit verbundenen Vermögenswerte erfolgreich zu integrieren, Risiken im Zusammenhang mit der Unangemessenheit der Liquiditätsplanung und -steuerung sowie der Projektfinanzierung, Risiken in Bezug auf Verluste aus Produktleistungsgarantien und Haftungsansprüchen, Risiken aus aufsichtsrechtlichen Verfahren und Gerichtsverfahren, Umwelt-, Gesundheits- und Sicherheitsrisiken, Risiken aus der Abhängigkeit von bestimmten Kunden, Verträgen und Zulieferern, Lieferkettenrisiken, Personalrisiken, Risiken aus der Abhängigkeit von Informationssystemen, Risiken aus der Abhängigkeit von Rechten des geistigen Eigentums und deren Schutz, Reputationsrisiken, Risiken im Zusammenhang mit dem Risikomanagement und steuerlichen Angelegenheiten und Risiken aufgrund eines unzureichenden Versicherungsschutzes), Finanzierungsrisiken (beispielsweise Risiken in Bezug auf Liquidität und Zugang zu den Kapitalmärkten, Risiken aus Altersversorgungsplänen, Ausfallrisiken, Risiken in Verbindung mit wesentlichen bestehenden Tilgungs- und Zinszahlungsverpflichtungen, Risiken im Zusammenhang mit bestimmten Kreditauflagen und Mindestbarbeständen, Risiken aus Finanzierungserleichterungen, die bestimmten Kunden eingeräumt wurden, und Risiken aus der Abhängigkeit des Konzerns von staatlicher Unterstützung) sowie Marktrisiken (beispielsweise Risiken aus Wechselkurs- und Zinsschwankungen sowie die Risiken von Restwerteinbußen, steigenden Preisen für das von dem Konzern verwendete Ausgangsmaterial und Schwankungen der Inflationsrate). Weitere Informationen sind im Abschnitt "Risiken und Unsicherheiten" im Berichtsteil "Sonstiges" enthalten. Zu den Faktoren, die - speziell in Bezug auf die erläuterten laufenden Transaktionen - wesentliche Abweichungen der tatsächlichen Ergebnisse von den in den zukunftsbezogenen Aussagen prognostizierten Ergebnissen bewirken können, zählen u. a. der Nichterhalt oder der verspätete Erhalt von behördlichen Genehmigungen oder die anderweitige Nichterfüllung der Bedingungen für den Abschluss dieser strategischen Maßnahmen und Transaktionen oder der verspätete Abschluss und die Unsicherheit bezüglich der für den Abschluss dieser strategischen Maßnahmen und Transaktionen erforderlichen Zeitdauer, der Umstand, dass Bombardier überhaupt keinen Zugang zu den damit verbundenen finanziellen Mitteln und Vorteilen hat bzw. nicht innerhalb des vorgesehenen Zeitrahmens oder dass alternative Finanzierungsquellen, die anstelle der geplanten Erlöse und Einsparungen aus diesen strategischen Maßnahmen und Transaktionen genutzt würden, nicht zu dem Zeitpunkt, zu dem sie benötigt werden, oder zu den gewünschten Bedingungen zur Verfügung stehen. Dementsprechend besteht keine Sicherheit darüber, dass die laufenden Transaktionen abgeschlossen werden oder dass die erwarteten Vorteile teilweise oder überhaupt realisiert werden. Außerdem besteht keine Sicherheit in Bezug auf den Abschluss, die Form oder den zeitlichen Rahmen eines Rückkaufs von Aktien der BT Holdco.

Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass die vorstehende Auflistung von Faktoren, die das Wachstum, die Ergebnisse und die Ertragskraft in künftigen Perioden beeinflussen können, nicht vollständig ist, und den Adressaten wird dringend geraten, sich nicht über Gebühr auf die zukunftsbezogenen Aussagen zu verlassen. Andere Risiken und Unsicherheiten, die uns derzeit nicht bekannt sind oder deren Auswirkungen wir derzeit als nicht wesentlich einschätzen, könnten ebenfalls wesentliche Abweichungen der tatsächlichen Ergebnisse von den in unseren zukunftsbezogenen Aussagen explizit oder implizit enthaltenen Ergebnissen bewirken. Die in diesem Bericht getroffenen zukunftsbezogenen Aussagen spiegeln die Erwartungen des Managements zum Datum dieses Berichts wider und können sich nach diesem Datum ändern. Sofern das geltende Wertpapierrecht keine anders lautenden Vorschriften enthält, weisen wir ausdrücklich jegliche Absicht oder Verpflichtung zur Aktualisierung oder Berichtigung von zukunftsbezogenen Aussagen von uns, unabhängig davon, ob dies infolge von neuen Erkenntnissen, künftigen Ereignissen oder aus einem anderen Grund angebracht wäre. Die in diesem MD&A enthaltenen zukunftsbezogenen Aussagen sind ausdrücklich durch diesen Hinweis eingeschränkt.

KONZERNERGEBNIS

Ertragslage	Vierte Quartale zum 31. Dezember		Geschäftsjahre zum 31. Dezember	
	2018	2017 angepasst ⁽¹⁾	2018	2017 angepasst ⁽¹⁾
Umsatzerlöse	\$ 4.303	\$ 4.611	\$ 16.236	\$ 16.199
Herstellungskosten des Umsatzes	3.637	4.056	13.958	14.204
Bruttogewinn	666	555	2.278	1.995
Vertriebs- und allgemeine Verwaltungskosten	292	331	1.156	1.194
Forschungs- und Entwicklungskosten	72	81	217	240
Anteil am Ergebnis von Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen	(7)	(36)	(66)	(175)
Sonstige Aufwendungen (Erträge)	23	40	(58)	11
EBIT vor Sonderposten ⁽²⁾	286	139	1.029	725

Ertragslage	Vierte Quartale zum 31. Dezember		Geschäftsjahre zum 31. Dezember	
	2018	2017 angepasst ⁽¹⁾	2018	2017 angepasst ⁽¹⁾
Sonderposten	(56)	66	28	426
EBIT	342	73	1.001	299
Finanzierungsaufwand	261	279	712	801
Finanzertrag	(33)	(21)	(106)	(56)
EBT	114	(185)	395	446
Ertragsteuern	59	3	77	79
Periodenergebnis	\$ 55	\$ (188)	\$ 318	\$ (525)
Davon entfallen auf:				
Anteilseigner der Bombardier Inc.	\$ 15	\$ (190)	\$ 232	\$ (494)
Nicht beherrschende Anteile	\$ 40	\$ 2	\$ 86	\$ (31)
Ergebnis je Aktie (in USD)				
Unverwässert	\$ 0,02	\$ (0,09)	\$ 0,10	\$ (0,24)
Verwässert	\$ 0,02	\$ (0,09)	\$ 0,09	\$ (0,24)
in % der Gesamtumsatzerlöse				
EBIT vor Sonderposten ⁽²⁾	6,6%	3,0%	6,3%	4,5%
EBIT	7,9%	1,6%	6,2%	1,8%

⁽¹⁾ Aufgrund der erstmaligen Anwendung von IFRS 15 "Erlöse aus Verträgen mit Kunden". Weitere Informationen über die Anpassung von Vergleichsperioden sind im Abschnitt "Neue Rechnungslegungsvorschriften" im Berichtsteil "Sonstiges" enthalten.

⁽²⁾ GAAP-fremde Finanzkennzahl. Die Definition dieser Kennzahl ist im Abschnitt "GAAP-fremde Finanzkennzahlen" enthalten.

Berechnung des verwässerten Ergebnisses je Aktie	Vierte Quartale zum 31. Dezember		Geschäftsjahre zum 31. Dezember	
	2018	2017 angepasst ⁽¹⁾	2018	2017 angepasst ⁽¹⁾
Auf die Anteilseigner der Bombardier Inc. entfallendes Periodenergebnis	\$ 15	\$ (190)	\$ 232	\$ (494)
Dividenden auf Vorzugsaktien vor Steuern	25	(8)	4	(27)
Auf die Stammaktionäre der Bombardier Inc. entfallendes Periodenergebnis	\$ 40	\$ (198)	\$ 236	\$ (521)
Gewichtete durchschnittliche Anzahl der Stammaktien (verwässert) (in Tausend Aktien)	2.477.954	2.194.868	2.501.047	2.195.379
Verwässertes Ergebnis je Aktie (in USD)	\$ 0,02	\$ (0,09)	\$ 0,09	\$ (0,24)
Berechnung des angepassten Ergebnisses je Aktie ⁽²⁾	Vierte Quartale zum 31. Dezember		Geschäftsjahre zum 31. Dezember	
	2018	2017 angepasst ⁽¹⁾	2018	2017 angepasst ⁽¹⁾
Angepasstes Periodenergebnis	\$ 149	\$ (28)	\$ 438	91
Auf nicht beherrschende Anteile entfallendes Periodenergebnis	(40)	(2)	(86)	31
Dividenden auf Vorzugsaktien vor Steuern	25	(8)	4	(27)
Auf die Anteilseigner der Bombardier Inc. entfallendes angepasstes Periodenergebnis	\$ 134	\$ (38)	\$ 356	\$ 95
Gewichtete durchschnittliche Anzahl der Stammaktien (angepasst und verwässert) (in Tausend Aktien)	2.477.954	2.194.868	2.501.047	2.264.722
Angepasstes Ergebnis je Aktie (in USD) ⁽²⁾	\$ 0,05	\$ (0,02)	\$ 0,14	\$ 0,04

(¹) Aufgrund der erstmaligen Anwendung von IFRS 15 "Erlöse aus Verträgen mit Kunden". Weitere Informationen über die Anpassung von Vergleichsperioden sind im Abschnitt "Neue Rechnungslegungsvorschriften" im Berichtsteil "Sonstiges" enthalten.

(²) Einzelheiten zu den Definitionen dieser Kennzahlen und zur Überleitung auf die jeweils am besten vergleichbaren Finanzkennzahlen nach IFRS sind im Abschnitt "GAAP-fremde Finanzkennzahlen" enthalten.

Sonstige GAAP-fremde Finanzkennzahl(¹)

	Vierte Quartale zum 31. Dezember		Geschäftsjahre zum 31. Dezember	
	2018	2017 angepasst(²)	2018	2017 angepasst(²)
EBITDA vor Sonderposten	\$ 370	\$ 228	\$ 1.304	\$ 1.046

(¹) Einzelheiten zu den Definitionen dieser Kennzahlen und zur Überleitung auf die jeweils am besten vergleichbaren Finanzkennzahlen nach IFRS sind im Abschnitt "GAAP-fremde Finanzkennzahlen" enthalten.

(²) Aufgrund der erstmaligen Anwendung von IFRS 15 "Erlöse aus Verträgen mit Kunden". Weitere Informationen über die Anpassung von Vergleichsperioden sind im Abschnitt "Neue Rechnungslegungsvorschriften" im Berichtsteil "Sonstiges" enthalten.

Überleitung der Segmentergebnisse auf die Konzernergebnisse

	Vierte Quartale zum 31. Dezember		Geschäftsjahre zum 31. Dezember	
	2018	2017 angepasst(¹)	2018	2017 angepasst(¹)
Umsatzerlöse				
Business Aircraft	\$ 1.494	\$ 1.448	\$ 4.994	\$ 4.933
Commercial Aircraft	421	651	1.756	2.317
Aerostructures and Engineering Services	622	426	1.953	1.616
Transportation	2.161	2.415	8.915	8.551
Konzernaufwendungen und Eliminierungen	(395)	(329)	(1.382)	(1.218)
	\$ 4.303	\$ 4.611	\$ 16.236	\$ 16.199
EBIT vor Sonderposten(²)				
Business Aircraft	\$ 122	\$ 120	\$ 420	\$ 419
Commercial Aircraft	(9)	(133)	(157)	(381)
Aerostructures and Engineering Services	48	20	188	88
Transportation	167	140	750	738
Konzernaufwendungen und Eliminierungen	(42)	(8)	(172)	(139)
	\$ 286	\$ 139	\$ 1.029	\$ 725
Sonderposten				
Business Aircraft	\$ (23)	\$ (9)	\$ (10)	\$ 25
Commercial Aircraft	9	5	598	8
Aerostructures and Engineering Services	48	13	42	7
Transportation	(69)	11	(24)	295
Konzernaufwendungen und Eliminierungen	(21)	46	(578)	91
	\$ (56)	\$ 66	\$ 28	\$ 426
EBIT				
Business Aircraft	\$ 145	\$ 129	\$ 430	\$ 394
Commercial Aircraft	(18)	(138)	(755)	(389)
Aerostructures and Engineering Services	-	7	146	81
Transportation	236	129	774	443
Konzernaufwendungen und Eliminierungen	(21)	(54)	406	(230)
	\$ 342	\$ 73	\$ 1.001	\$ 299

(¹) Aufgrund der erstmaligen Anwendung von IFRS 15 "Erlöse aus Verträgen mit Kunden". Weitere Informationen über die Anpassung von Vergleichsperioden sind im Abschnitt "Neue Rechnungslegungsvorschriften" im Berichtsteil "Sonstiges" enthalten.

(²) GAAP-fremde Finanzkennzahl. Die Definition dieser Kennzahl ist im Abschnitt "GAAP-fremde Finanzkennzahlen" enthalten.

Analyse der Konzernergebnisse

Ausführliche Analysen der Umsatzerlöse und des EBIT sind in den Abschnitten "Ergebnisanalyse" in den jeweiligen Berichtsteilen der berichtspflichtigen Segmente enthalten.

Sonderposten

In den Sonderposten sind solche Posten erfasst, die nicht in unsere gewöhnliche Geschäftstätigkeit fallen oder deren gesonderte Darstellung für das Verständnis unserer Periodenergebnisse relevant ist. Hierbei handelt es sich beispielsweise um die Auswirkungen von Restrukturierungsaufwendungen und signifikanten Wertminderungsaufwendungen sowie Auflösungen solcher Aufwendungen.

Es wurden die folgenden Sonderposten als Verluste (Gewinne) ausgewiesen:

	Verweis	Vierte Quartale zum 31. Dezember		Geschäftsjahre zum 31. Dezember	
		2018	2017	2018	2017
C Series-Transaktion mit Airbus	1	\$ 7	\$ -	\$ 616	\$ -
Gewinn aus dem Abgang von Sachanlagen	2	-	-	(561)	-
Gewinne aus dem Abgang von Sachanlagen im Rahmen von Sale-and-leaseback-Transaktionen	3	(66)	-	(66)	-
Restrukturierungsaufwendungen	4	23	37	41	285
Steuerrechtsstreit	5	(31)	-	(35)	11
Änderungen von Kredit- und Restwertgarantien	6	-	-	(34)	-
Erwerb von Rentenverpflichtungen	7	-	-	32	-
Verlust aus dem Verkauf von Forderungen aus langfristigen Aufträgen	8	31	-	31	-
Auflösung von Rückstellungen für die Einstellung des Learjet 85-Flugzeugprogramms	9	(28)	(17)	(29)	(28)
Pensionsausgleich	10	28	-	28	-
Wertminderung in Bezug auf unser Nichtkerngeschäft	11	-	-	17	43
Primove-Wertminderung und sonstige Kosten	12	-	46	4	91
Neuverhandlung einer Geschäftsvereinbarung	13	-	-	-	35
Verlust aus dem Rückkauf langfristiger Finanzverbindlichkeiten	14	-	23	-	23
Ertragsteuern		48	(6)	(23)	(15)
		\$ 12	\$ 83	\$ 21	\$ 445
Davon ausgewiesen unter:					
Sonderposten im EBIT		\$ (56)	\$ 66	\$ 28	\$ 426
Finanzierungsaufwand - Verlust aus dem Verkauf von Forderungen aus langfristigen Aufträgen	8	31	-	31	-

		Vierte Quartale zum 31. Dezember		Geschäftsjahre zum 31. Dezember	
	Verweis	2018	2017	2018	2017
Finanzierungsaufwand - Verlust aus dem Rückkauf langfristiger Finanzverbindlichkeiten	14	-	23	-	23
Finanzertrag - Zinsen im Zusammenhang mit einem Steuerrechtsstreit	5	(11)	-	(15)	11
Ertragsteuern		48	(6)	(23)	(15)
		\$ 12	\$ 83	\$ 21	\$ 445

- Der Erwerb von 50,01 % der Anteile an der CSALP (dem Unternehmen, das die C Series-Flugzeuge produziert und vertreibt) durch Airbus führte zu einem Aufwand vor Steuern von USD 616 Mio. (USD 552 Mio. nach Steuern). Der Aufwand vor Steuern berücksichtigt alle Elemente der Transaktion, einschließlich: (i) der Optionsscheine mit einem Fair Value von USD 270 Mio., die Bombardier am 1. Juli 2018 an Airbus ausgegeben hat, (ii) einer derivativen Verbindlichkeit von USD 310 Mio. im Zusammenhang mit der erwarteten außerbörslichen Rendite auf Anteile, die von der CSALP im Gegenzug für die von Bombardier übernommenen Finanzierungsverpflichtungen an Bombardier ausgegeben werden, und (iii) anderer Verpflichtungen von Bombardier gegenüber der CSALP, die im Wesentlichen Lieferkettenverpflichtungen für das Segment Aerostructures and Engineering Services umfassen. Nach dem Closing hat Airbus die C Series-Flugzeuge in A220 umbenannt. Weitere Informationen zu dieser Transaktion sind in Anhangsangabe 31 "Veräußerung eines Geschäftsbereichs" enthalten.
- Bezieht sich auf den Verkauf der Downsvue-Anlage an das Public Sector Pension Investment Board (PSP Investments).
- Der Konzern hat gemäß dem Transformationsplan zwei Anlagen des Segments Transportation verkauft und zurückgeleast.
- Entspricht im Geschäftsjahr 2018 Abfindungskosten von USD 43 Mio., die durch Gewinne aus Plankürzungen von USD 10 Mio. teilweise kompensiert wurden, sowie Wertminderungen von Sachanlagen in Höhe von USD 8 Mio., alle in Verbindung mit zuvor angekündigten Restrukturierungsmaßnahmen. Entspricht im Geschäftsjahr 2017 Abfindungskosten von USD 253 Mio., die durch Gewinne aus Plankürzungen von USD 6 Mio. teilweise kompensiert wurden, sowie Wertminderungen von Sachanlagen in Höhe von USD 38 Mio., alle in Verbindung mit zuvor angekündigten Restrukturierungsmaßnahmen.
- Entspricht einer Änderung der Schätzung, die für die Ermittlung der Rückstellung für einen Steuerrechtsstreit herangezogen wurde.
- Die Rückstellungen für Kredit- und Restwertgarantien wurden infolge einer Änderung der Annahmen zu dem mit einer Fluggesellschaft verbundenen Ausfallrisiko gemindert. Die Minderung der Rückstellungen wurde als Sonderposten behandelt, da die ursprünglichen Rückstellungen im Geschäftsjahr 2015 ebenfalls als Sonderposten erfasst wurden.
- Entspricht dem (zum überwiegenden Teil nicht zahlungswirksamen) Verlust aus der Abgeltung leistungsorientierter Pensionspläne in Ontario (Kanada), dem Vereinigten Königreich und den USA infolge des Erwerbs von Rentenverpflichtungen von Versicherungsunternehmen. Im Rahmen seiner bestehenden Risikominderungsstrategien hat der Konzern ein Projekt zur Übertragung (buy-out) von Rentenverpflichtungen und Anwartschaften für diejenigen Pläne gestartet, die nach der Übertragung voll kapitalgedeckt wären. Dies erfolgt vorbehaltlich der Erfüllung bestimmter Bedingungen sowie der einschlägigen Rentengesetze. Im Geschäftsjahr 2018 übertrug der Konzern auf konsolidierter Basis Rentenverpflichtungen für über 3.000 Rentenempfänger von leistungsorientierten Pensionsplänen. Die hierfür an die Versicherer entrichteten Prämien beliefen sich auf USD 516 Mio. (Auszahlung aus dem Planvermögen) und die betreffenden leistungsorientierten Verpflichtungen auf USD 484 Mio.
- Im Geschäftsjahr 2018 verkaufte der Konzern Forderungen aus langfristigen Aufträgen des Segments Transportation. Dies führte zu einem Verlust von USD 31 Mio., der als Finanzierungsaufwand erfasst wurde.
- Ausgehend von den laufenden Maßnahmen im Zusammenhang mit der Einstellung des Learjet 85-Flugzeugprogramms hat der Konzern 2018 die entsprechenden Rückstellungen um USD 29 Mio. (2017: USD 28 Mio.) gemindert. Die Minderung der Rückstellungen wird als Sonderposten behandelt, da die ursprünglichen Rückstellungen in den Geschäftsjahren 2014 und 2015 ebenfalls als Sonderposten erfasst wurden.
- Am 26. Oktober 2018 entschied der oberste Gerichtshof des Vereinigten Königreichs, dass Pensionspläne Ungleichheiten bei der garantierten Mindestrente zwischen Männern und Frauen für in bestimmten Perioden erdiente Leistungen ausgleichen müssen. Der Konzern untersuchte, wie sich diese Entscheidung auf seine Pensionspläne auswirken wird, und erfasste zum 31. Dezember 2018 eine zusätzliche Verpflichtung von USD 28 Mio. Dieser Einmaleffekt wurde im Geschäftsjahr 2018 erfolgswirksam gemäß IAS 19 "Leistungen an Arbeitnehmer" als nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand erfasst.
- Ein Wertminderungsaufwand in Bezug auf das Nichtkerngeschäft in Höhe von USD 17 Mio., der im Geschäftsjahr 2018 im Zusammenhang mit dem erwarteten Verkauf von Unternehmen im Rahmen des Transformationsplans des Segments Transportation erfasst wurde (2017: USD 43 Mio.).
- Nach einer Neubewertung des Werts der Primove-E-Mobilitätstechnologie und des Stands der bestehenden vertraglichen Verpflichtungen erfasste der Konzern im Geschäftsjahr 2018 eine zusätzliche Rückstellung für belastende Verträge in Höhe von USD 4 Mio. Im Geschäftsjahr 2017 erfasste der Konzern eine Abschreibung von

Vorräten in Höhe von USD 22 Mio., Wertminderungen von Sachanlagen in Höhe von USD 6 Mio. und eine Rückstellung für belastende Verträge in Höhe von USD 63 Mio. Primove bietet E-Mobilitätslösungen für mehrere Arten von elektronischen Schienen- und Straßenfahrzeugen.

13. Im Geschäftsjahr 2017 wurde eine Rückstellung gebildet, um den erwarteten Ausgang der Neuverhandlung einer Geschäftsvereinbarung mit einem Dritten zu berücksichtigen.

14. Entspricht im Geschäftsjahr 2017 dem Verlust im Zusammenhang mit dem Rückkauf der 2019 fälligen Senior Notes im Nennwert von USD 600 Mio.

Nettofinanzierungsaufwand

Der Nettofinanzierungsaufwand betrug USD 228 Mio. im vierten Quartal und USD 606 Mio. im Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2018 im Vergleich zu USD 258 Mio.⁽¹⁾ bzw. USD 745 Mio.⁽¹⁾ in den entsprechenden Zeiträumen im Vorjahr.

Der Rückgang um USD 30 Mio. im vierten Quartal hat im Wesentlichen folgende Ursachen:

- einen Verlust aus dem Rückkauf langfristiger Finanzverbindlichkeiten⁽²⁾ (USD 23 Mio.), der im Vorjahr als Sonderposten erfasst wurde;
 - eine als Sonderposten erfasste niedrigere Zinskomponente infolge einer Änderung der Schätzungen, die für die Ermittlung der Rückstellung für einen Steuerrechtsstreit herangezogen wurden (USD 11 Mio.); und
 - einen Anstieg der Zinserträge aus Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten (USD 6 Mio.).
- Dem steht Folgendes gegenüber:
- ein Verlust aus dem Verkauf von Forderungen aus langfristigen Aufträgen des Segments Transportation (USD 31 Mio.), der im Geschäftsjahr 2018 als Sonderposten erfasst wurde.

⁽¹⁾ Der Nettofinanzierungsaufwand für das vierte Quartal und das Geschäftsjahr 2017 wurde aufgrund der erstmaligen Anwendung von IFRS 15 "Erlöse aus Verträgen mit Kunden" angepasst. Weitere Informationen über die Anpassung von Vergleichsperioden sind im Abschnitt "Neue Rechnungslegungsvorschriften" im Berichtsteil "Sonstiges" und im Konzernabschluss in Anhangsangabe 10 "Finanzierungsaufwand und Finanzertrag" enthalten.

⁽²⁾ Entspricht im vierten Quartal und im Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2017 dem Verlust im Zusammenhang mit dem Rückkauf der 2019 fälligen Senior Notes im Nennwert von USD 600 Mio.

Der Rückgang um USD 139 Mio. im Geschäftsjahr hat im Wesentlichen folgende Ursachen:

- höhere in den Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten aktivierte Fremdkapitalkosten (USD 64 Mio.);
 - einen niedrigeren Nettoverlust aus bestimmten Finanzinstrumenten, die erfolgswirksam zum Fair Value bewertet werden (USD 49 Mio.);
 - eine als Sonderposten erfasste niedrigere Zinskomponente infolge einer Änderung der Schätzungen, die für die Ermittlung der Rückstellung für einen Steuerrechtsstreit herangezogen wurden (USD 26 Mio.);
 - einen Verlust aus dem Rückkauf langfristiger Finanzverbindlichkeiten⁽¹⁾ (USD 23 Mio.), der im Vorjahr als Sonderposten erfasst wurde;
 - einen Anstieg der Zinserträge aus Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten (USD 14 Mio.).
 - eine geringere Aufzinsung von Verpflichtungen aus Altersversorgungsleistungen (USD 13 Mio.); und
 - niedrigere Nettofinanzierungsaufwendungen aus Änderungen der Abzinsungssätze für Rückstellungen (USD 10 Mio.).
- Dem steht Folgendes gegenüber:
- höhere Zinsen für langfristige Finanzverbindlichkeiten, nach Berücksichtigung des Effekts von Sicherungsgeschäften (USD 52 Mio.); und
 - ein Verlust aus dem Verkauf von Forderungen aus langfristigen Aufträgen des Segments Transportation (USD 31 Mio.), der im Geschäftsjahr 2018 als Sonderposten erfasst wurde.

⁽¹⁾ Entspricht im vierten Quartal und im Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2017 dem Verlust im Zusammenhang mit dem Rückkauf der 2019 fälligen Senior Notes im Nennwert von USD 600 Mio.

Ertragsteuern

Die effektiven Ertragsteuersätze für das vierte Quartal und das Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2018 betrugen 51,8 % bzw. 19,5 % gegenüber einem gesetzlichen Ertragsteuersatz in Kanada von 26,7 %.

Der höhere effektive Ertragsteuersatz im vierten Quartal hat im Wesentlichen folgende Ursachen:

- die negative Auswirkung der Abschreibung latenter Steueransprüche; und
- die negative Auswirkung der nicht erfolgten Nettoerfassung von Steuererminderungen aus steuerlichen Verlusten und temporären Unterschieden.

Dem steht Folgendes gegenüber:

- die positive Auswirkung der permanenten Unterschiede.

Der niedrigere effektive Ertragsteuersatz im Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2018 hat im Wesentlichen folgende Ursachen:

- die positive Auswirkung der permanenten Unterschiede; und
- die positive Auswirkung der Nettoerfassung von zuvor nicht erfassten steuerlichen Verlusten und temporären Unterschieden.

Dem steht Folgendes gegenüber:

- die negative Auswirkung der Abschreibung latenter Steueransprüche.

Die effektiven Ertragsteuersätze für das vierte Quartal und das Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2017 betrugen (1,6) %⁽¹⁾ bzw. (17,7) %⁽¹⁾ gegenüber einem gesetzlichen Ertragsteuersatz in Kanada von 26,7 %.

Der negative effektive Ertragsteuersatz im vierten Quartal hat im Wesentlichen folgende Ursachen:

- die Auswirkungen von sicher zu erwartenden Änderungen des Steuersatzes, hauptsächlich in den USA; und
- permanente Unterschiede und Sonstiges.

Dem steht Folgendes gegenüber:

- die positive Auswirkung der Nettoerfassung von zuvor nicht erfassten steuerlichen Verlusten und temporären Unterschieden.

Der negative effektive Ertragsteuersatz im Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2017 hat im Wesentlichen folgende Ursachen:

- nicht erfasste Ertragsteuererminderungen aus steuerlichen Verlusten und temporären Unterschieden;
- die Auswirkungen von sicher zu erwartenden Änderungen des Steuersatzes, hauptsächlich in den USA; und
- permanente Unterschiede.

⁽¹⁾ Die effektiven Ertragsteuersätze für das vierte Quartal und das Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2017 wurden aufgrund der erstmaligen Anwendung von IFRS 15 "Erlöse aus Verträgen mit Kunden" angepasst. Weitere Informationen über die Anpassung von Vergleichsperioden sind im Abschnitt "Neue Rechnungslegungsvorschriften" im Berichtsteil "Sonstiges" enthalten.

VERMÖGENS- UND FINANZLAGE DES KONZERNS

Die Konzernvermögenswerte sind im Geschäftsjahr 2018 - negative Währungseffekte von USD 382 Mio. eingerechnet - um USD 42 Mio. gestiegen. Der Anstieg um USD 424 Mio. ohne Berücksichtigung der Währungseffekte hat im Wesentlichen folgende Ursachen:

- einen Anstieg der Anteile an Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen um USD 1,7 Mrd., was hauptsächlich darauf zurückzuführen ist, dass die Beteiligung des Konzerns an der CSALP nach der Equity-Methode bilanziert wurde;⁽¹⁾

- einen Anstieg der Bruttovorräte, hauptsächlich im Segment Business Aircraft, um USD 1,0 Mrd., teilweise ausgeglichen durch einen Rückgang in den Segmenten Transportation und Aerostructures and Engineering Services;

- einen Anstieg der im Rahmen von Flugzeugprogrammen verwendeten Werkzeuge um USD 935 Mio., hauptsächlich im Segment Business Aircraft. Einzelheiten hierzu sind in der Tabelle "Investitionen in die Produktentwicklung" im Berichtsteil "Business Aircraft" zu finden;

- einen Anstieg der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstigen Forderungen um USD 457 Mio., hauptsächlich im Segment Transportation;

- einen Anstieg der vertraglichen Vermögenswerte um USD 256 Mio., hauptsächlich im Segment Transportation; und

- einen Anstieg der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente um USD 186 Mio. Einzelheiten hierzu sind den Tabellen "Freier Cashflow" und "Veränderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente" zu entnehmen.

Dem steht Folgendes gegenüber:

- ein Rückgang der zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerte um USD 4,2 Mrd. aufgrund der Entkonsolidierung der CSALP.⁽¹⁾

Die Konzernverbindlichkeiten und das Konzerneigenkapital sind im Geschäftsjahr 2018 - Währungseffekte von USD 382 Mio. eingerechnet - um USD 42 Mio. gestiegen.

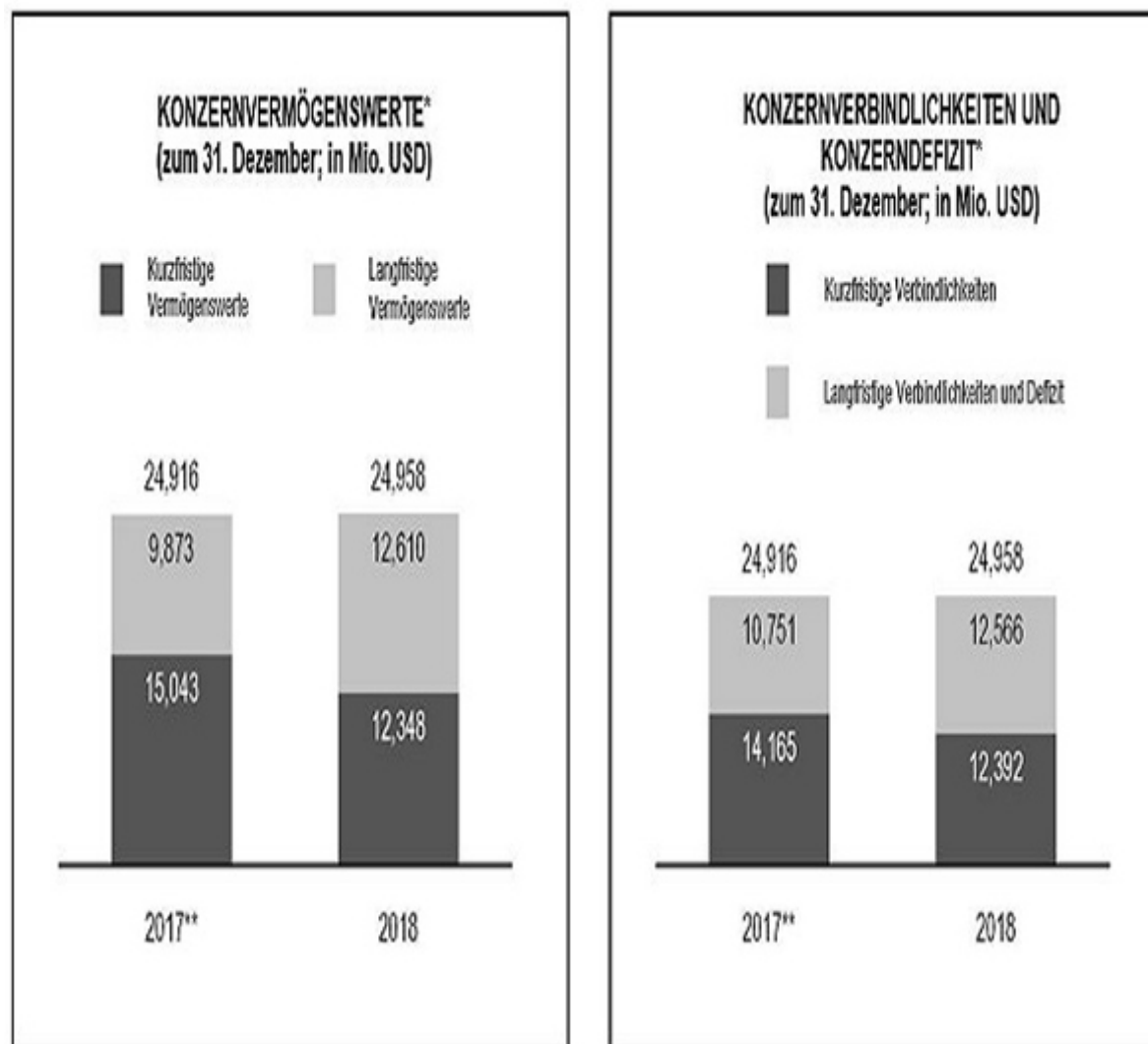
Der Anstieg um USD 424 Mio. ohne Berücksichtigung der Währungseffekte hat im Wesentlichen folgende Ursachen:

- einen Anstieg der vertraglichen Verbindlichkeiten um USD 1,2 Mrd., hauptsächlich im Segment Business Aircraft;

- einen Anstieg der sonstigen finanziellen Verbindlichkeiten um USD 846 Mio., hauptsächlich aufgrund von Änderungen des Fair Value von derivativen Finanzinstrumenten sowie einem Anstieg der rückzahlbaren staatlichen Finanzhilfen und der einmaligen Kosten der Zulieferer;
- einen Anstieg der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstigen Verbindlichkeiten um USD 779 Mio., hauptsächlich in den Segmenten Business Aircraft und Transportation; und
- einen Anstieg des Eigenkapitals um USD 621 Mio., hauptsächlich aufgrund eines Gesamtergebnisses von USD 417 Mio., der Ausgabe von Class-B-Aktien (nachrangiges Stimmrecht) in einem Nennwert von USD 475 Mio. und der Ausgabe von Optionsscheinen in einem Nennwert von USD 270 Mio., teilweise ausgeglichen durch eine Veränderung der nicht beherrschenden Anteile um USD 391 Mio.⁽¹⁾

Dem steht Folgendes gegenüber:

- ein Rückgang der Verbindlichkeiten, die in direktem Zusammenhang mit zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten stehen, um USD 2,7 Mrd. aufgrund der Entkonsolidierung der CSALP;⁽¹⁾
- ein Rückgang der sonstigen Verbindlichkeiten um USD 224 Mio., hauptsächlich im Segment Transportation; und
- ein Rückgang der Nettoverbindlichkeit aus Altersversorgungsleistungen um USD 215 Mio., hauptsächlich aufgrund der Neubewertung und Abgeltung leistungsorientierter Pensionspläne.



* Die in den vorstehenden Abbildungen dargestellten Konzernvermögenswerte und -verbindlichkeiten zum 31. Dezember 2017 enthalten Beträge von USD 4,2 Mrd. bzw. USD 2,5 Mrd. im Zusammenhang mit der CSALP, die unter den zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten ausgewiesen werden. Zum 1. Juli 2018 übernahm die Airbus SAS (Airbus), eine hundertprozentige Tochtergesellschaft der Airbus SE, die Beherrschung der CSALP. Da demzufolge der Konzern die CSALP nicht mehr beherrscht, wurde die Transaktion als Veräußerung der CSALP erfasst. Entsprechend wurden zum 1. Juli 2018 alle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten der CSALP aus der Konzernbilanz ausgebucht. Weitere Einzelheiten zu der Transaktion und ihrer bilanziellen Behandlung sind im Abschnitt "Strategische Partnerschaft" im Berichtsteil "Commercial Aircraft" sowie im Konzernabschluss in Anhangsangabe 31 "Veräußerung eines Geschäftsbereichs" enthalten.

** Weitere Informationen über die Anpassung von Vergleichsperioden sind im Abschnitt "Neue Rechnungslegungsvorschriften" im Berichtsteil "Sonstiges" enthalten.

(¹) Weitere Einzelheiten hierzu sind im Konzernabschluss in Anhangsangabe 31 "Veräußerung eines Geschäftsbereichs" enthalten.

LIQUIDITÄT UND KAPITALAUSSTATTUNG

Freier Cashflow^(1)

Freier Cashflow (eingesetzter freier Cashflow) ^(1)	Vierte Quartale zum 31. Dezember		Geschäftsjahre zum 31. Dezember	
	2018	2017 angepasst ^(2)	2018	2017 angepasst ^(2)
Periodenergebnis	\$ 55	\$ (188)	\$ 318	\$ (525)
Nicht zahlungswirksame Posten				
Abschreibungen	84	89	272	314
Aufwendungen aus der Wertminderung von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	-	6	11	51
Latente Ertragsteuern	(1)	(12)	(74)	35
Gewinne aus Abgängen von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	(61)	(8)	(636)	(38)
C Series-Transaktion mit Airbus	7	-	616	-
Anteil am Ergebnis von Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen	(7)	(36)	(66)	(175)
Anteilsbasierter Aufwand	(2)	13	65	45
Verlust aus dem Rückkauf langfristiger Finanzverbindlichkeiten	-	23	-	23
Verlust aus dem Verkauf von Forderungen aus langfristigen Aufträgen	31	-	31	-
Von Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen erhaltene Dividenden	23	25	72	55
Nettoveränderung der nicht zahlungswirksamen Posten	1.160	1.325	(12)	746
Cashflow aus betrieblicher Geschäftstätigkeit	1.289	1.237	597	531
Nettozugänge zu den Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	(248)	(365)	(415)	(1.317)
Freier Cashflow (eingesetzter freier Cashflow) ^(1)	\$ 1.041	\$ 872	\$ 182	\$ (786)

Cashflow aus betrieblicher Geschäftstätigkeit

Der Anstieg des Cashflows aus betrieblicher Geschäftstätigkeit um USD 52 Mio. im vierten Quartal hat im Wesentlichen die folgende Ursache:

- ein höheres Periodenergebnis vor nicht zahlungswirksamen Posten (USD 219 Mio.).

Dem steht Folgendes gegenüber:

- eine im Quartalsvergleich negative Abweichung der Nettoveränderung der nicht zahlungswirksamen Posten (USD 165 Mio.) (vgl. nachstehende Erläuterungen).

Der Anstieg des Cashflows aus betrieblicher Geschäftstätigkeit um USD 66 Mio. im Geschäftsjahr hat im Wesentlichen die folgende Ursache:

- ein höheres Periodenergebnis vor nicht zahlungswirksamen Posten (USD 807 Mio.).

Dem steht Folgendes gegenüber:

- eine im Jahresvergleich negative Abweichung der Nettoveränderung der nicht zahlungswirksamen Posten (USD 758 Mio.) (vgl. nachstehende Erläuterungen).

^(1) GAAP-fremde Finanzkennzahlen. Eine Definition dieser Kennzahlen ist im Abschnitt "GAAP-fremde Finanzkennzahlen" enthalten.

^(2) Aufgrund der erstmaligen Anwendung von IFRS 15 "Erlöse aus Verträgen mit Kunden". Weitere Informationen über die Anpassung von Vergleichsperioden sind im Abschnitt "Neue Rechnungslegungsvorschriften" im Berichtsteil "Sonstiges" enthalten.

Nettoveränderung der nicht zahlungswirksamen Posten

Der Zufluss von USD 1,2 Mrd. im vierten Quartal zum 31. Dezember 2018 hat im Wesentlichen folgende Ursachen:

- einen Anstieg der vertraglichen Verbindlichkeiten des Segments Business Aircraft aufgrund von erhaltenen Anzahlungen für neue und bestehende Aufträge sowie der Vorauszahlung von Lizenzgebühren (USD 115 Mio.) durch CAE im Rahmen eines erweiterten "Authorized Training Provider"-Vertrags;
- einen Anstieg der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstigen Verbindlichkeiten, hauptsächlich in den Segmenten Transportation und Business Aircraft;
- einen Rückgang der sonstigen finanziellen Vermögenswerte des Segments Transportation, hauptsächlich aufgrund des Verkaufs von Forderungen aus langfristigen Aufträgen, der zu einem Erlös von USD 133 Mio. führte;
- einen Rückgang der vertraglichen Vermögenswerte des Segments Transportation infolge von Auslieferungen; und
- einen Rückgang der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstigen Forderungen in den Segmenten Aerostructures and Engineering Services und Commercial Aircraft, teilweise ausgeglichen durch einen Anstieg im Segment Transportation.

Dem steht Folgendes gegenüber:

- ein Anstieg der Vorräte im Segment Business Aircraft aufgrund des Produktionshochlaufs, teilweise ausgeglichen durch einen Rückgang im Segment Aerostructures and Engineering Services.

Der Zufluss von USD 1,3 Mrd. im vierten Quartal zum 31. Dezember 2017 hatte im Wesentlichen folgende Ursachen:

- einen Anstieg der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstigen Verbindlichkeiten, hauptsächlich in den Segmenten Transportation und Business Aircraft;
- einen Rückgang der vertraglichen Vermögenswerte im Segment Transportation aufgrund von Auslieferungen, teilweise ausgeglichen durch Produktionssteigerungen;
- eine Zunahme der vertraglichen Verbindlichkeiten aus Neubestellungen und bestehenden Aufträgen im Segment Transportation;
- einen Anstieg der sonstigen Verbindlichkeiten im Segment Transportation, vor allem in Bezug auf Umsatzsteuer; und
- einen Rückgang der Vorräte für Flugzeugprogramme, hauptsächlich im Segment Business Aircraft, teilweise ausgeglichen durch einen Anstieg im Segment Aerostructures and Engineering Services, der in erster Linie durch den Produktionshochlauf bei den Global 7500-Flugzeugen bedingt war.

Dem steht Folgendes gegenüber:

- ein Rückgang der vertraglichen Verbindlichkeiten des Segments Business Aircraft, teilweise ausgeglichen durch einen Anstieg im Segment Commercial Aircraft.

Der Abfluss von USD 12 Mio. im Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2018 hat im Wesentlichen folgende Ursachen:

- einen Anstieg der Vorräte im Segment Business Aircraft aufgrund von Produktionssteigerungen;
- einen Anstieg der vertraglichen Vermögenswerte aufgrund des Produktionshochlaufs vor den Auslieferungen im Segment Transportation;
- einen Rückgang der Rückstellungen, hauptsächlich im Segment Transportation;
- einen Rückgang der sonstigen Verbindlichkeiten des Segments Transportation, hauptsächlich im Zusammenhang mit einem Rückgang der Rückstellungen für belastende Verträge und der Steuerverbindlichkeiten; und
- einen Anstieg der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstigen Forderungen im Segment Transportation.

Dem steht Folgendes gegenüber:

- ein Anstieg der vertraglichen Verbindlichkeiten in den Segmenten Business Aircraft, Transportation und Commercial Aircraft aufgrund von erhaltenen Anzahlungen für neue und bestehende Aufträge sowie der Vorauszahlung von Lizenzgebühren (USD 115 Mio.) durch CAE im Rahmen eines erweiterten "Authorized Training Provider"-Vertrags;
- ein Anstieg der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstigen Verbindlichkeiten in den Segmenten Business Aircraft, Transportation, Commercial Aircraft und Aerostructures and Engineering Services; und
- ein Rückgang der sonstigen finanziellen Vermögenswerte des Segments Transportation, hauptsächlich aufgrund des Verkaufs von Forderungen aus langfristigen Aufträgen, der zu einem Erlös von USD 133 Mio. führte.

Der Zufluss von USD 746 Mio. im Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2017 hatte im Wesentlichen folgende Ursachen:

- einen Anstieg der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstigen Verbindlichkeiten, hauptsächlich in den Segmenten Transportation und Business Aircraft;
- eine Zunahme der vertraglichen Verbindlichkeiten aus Neubestellungen und bestehenden Aufträgen im Segment Transportation;
- einen Rückgang der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstigen Forderungen im Segment Transportation; und
- einen Anstieg der sonstigen Verbindlichkeiten im Segment Transportation, vor allem in Bezug auf Umsatzsteuer.

Dem steht Folgendes gegenüber:

- ein Anstieg der vertraglichen Vermögenswerte aufgrund des Produktionshochlaufs vor den Auslieferungen im Segment Transportation;
- ein Rückgang der vertraglichen Verbindlichkeiten des Segments Business Aircraft; und
- ein Anstieg der Vorräte für Flugzeugprogramme, hauptsächlich im Segment Commercial Aircraft, insbesondere aufgrund des Produktionshochlaufs bei dem C Series-Flugzeugprogramm, und im Segment Aerostructures and Engineering Services, aufgrund des Produktionshochlaufs bei den Global 7500- und C Series-Flugzeugen, teilweise ausgeglichen durch einen Rückgang der Vorräte im Segment Business Aircraft.

Nettozugänge zu den Sachanlagen und immateriellen

Vermögenswerten

	Vierte Quartale zum 31. Dezember		Geschäftsjahre zum 31. Dezember	
	2018	2017	2018	2017
Zugänge zu den Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	\$ (334)	\$ (378)	\$ (1.164)	\$ (1.389)
Erlöse aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	86	13	749	72
Nettozugänge zu den Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	\$ (248)	\$ (365)	\$ (415)	\$ (1.317)

Der Rückgang der Nettozugänge zu den Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten um USD 117 Mio. im vierten Quartal hat im Wesentlichen folgende Ursachen:

- einen Rückgang der Zugänge zu den immateriellen Vermögenswerten, hauptsächlich aufgrund von geringeren Investitionen in im Rahmen von Flugzeugprogrammen verwendete Werkzeuge; und
- einen Anstieg der Erlöse aus dem Abgang von Sachanlagen aufgrund des Verkaufs und Rückleasings von zwei Anlagen im Segment Transportation für einen Betrag von USD 77 Mio.

Der Rückgang der Nettozugänge zu den Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten um USD 902 Mio. im Geschäftsjahr hat im Wesentlichen folgende Ursachen:

- einen Rückgang der Zugänge zu den immateriellen Vermögenswerten, hauptsächlich aufgrund von geringeren Investitionen in im Rahmen von Flugzeugprogrammen verwendete Werkzeuge; und
- einen Anstieg der Erlöse aus dem Abgang von Sachanlagen aufgrund des Verkaufs der Downsvie-Anlage an das Public Sector Pension Investment Board (PSP Investments) für einen Betrag von ca. USD 600 Mio. und des Verkaufs und Rückleasings von zwei Anlagen im Segment Transportation für einen Betrag von USD 77 Mio.

Verfügbare kurzfristige Finanzmittel

Wir überwachen kontinuierlich unseren Bestand an liquiden Mitteln, einschließlich der verfügbaren kurzfristigen Finanzmittel und der Cashflows aus betrieblicher Geschäftstätigkeit, damit der erwartete Liquiditätsbedarf (einschließlich der Förderung von Maßnahmen zur Produktentwicklung) erfüllt und die finanzielle Flexibilität gesichert werden kann. Bei der Beurteilung unseres Liquiditätsbedarfs berücksichtigen wir die historische Volatilität und die saisonalen Anforderungen, das Fälligkeitsprofil der langfristigen Finanzverbindlichkeiten, die Finanzierung der Produktentwicklungsprogramme, die Höhe von Kundenanzahlungen, den Working-Capital-Bedarf, das wirtschaftliche Umfeld und den Zugang zu Kapitalmärkten. Wir verwenden Szenarioanalysen für Stresstests der Cashflowprognosen.

Veränderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	Vierte Quartale zum 31. Dezember		Geschäftsjahre zum 31. Dezember	
	2018	2017	2018	2017
Stand zu Beginn der Periode/des Geschäftsjahres	\$ 2.318	\$ 1.835	\$ 3.057	\$ 3.384
Cashflow aus betrieblicher Geschäftstätigkeit	1.289	1.237	597	531
Nettozugänge zu den Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	(248)	(365)	(415)	(1.317)
Veräußerungen aus dem Wertpapierbestand	133	-	133	-
Nettoerlöse aus der Ausgabe von Aktien	2	-	506	-
Investitionen in stimmrechtslose Anteile an der CSALP	(140)	-	(225)	-
An Inhaber nicht beherrschender Anteile gezahlte Dividenden	(22)	(36)	(93)	(89)

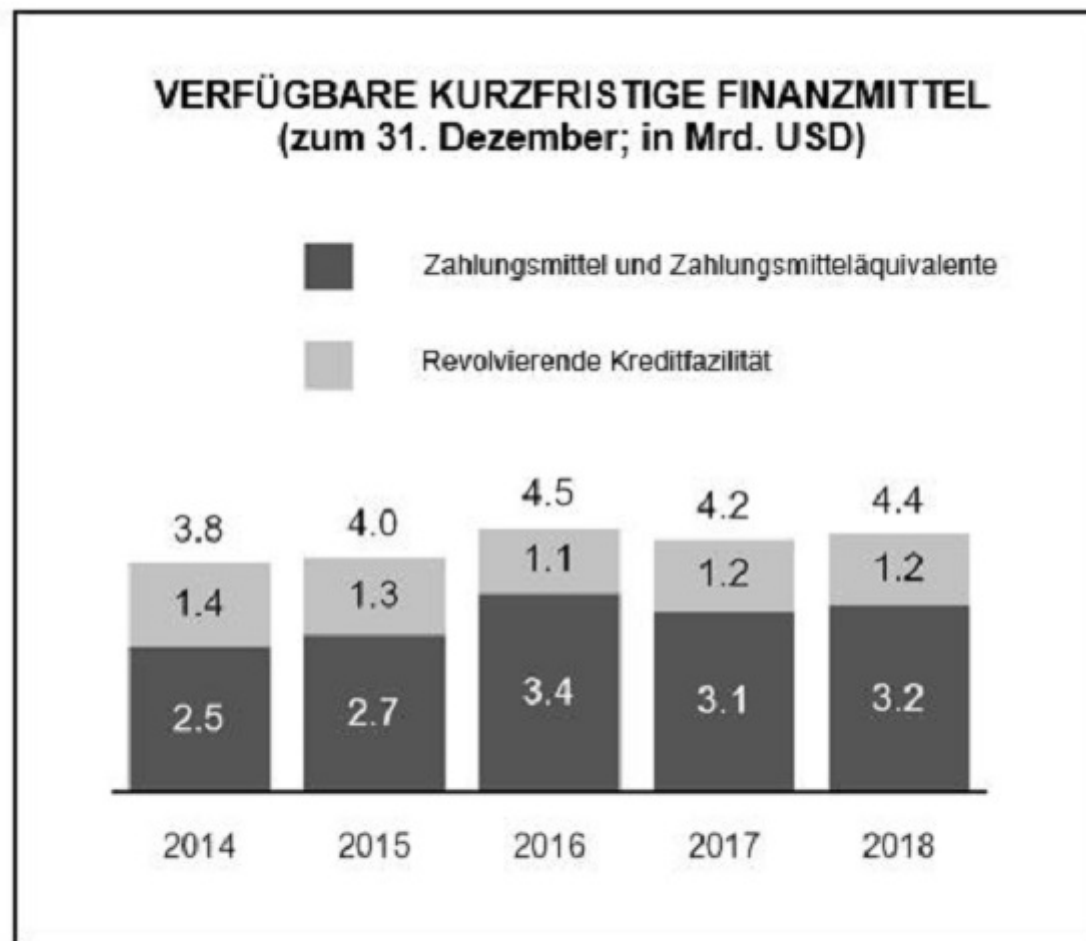
Veränderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	Vierte Quartale zum 31. Dezember		Geschäftsjahre zum 31. Dezember	
	2018	2017	2018	2017
Einfluss von Wechselkursänderungen auf die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	(24)	(13)	13	34
Mittelabflüsse in Verbindung mit der Veräußerung eines Geschäftsbereichs	(11)	-	(36)	-
Auf Vorzugsaktien gezahlte Dividenden	(5)	(3)	(20)	(18)
Tilgung langfristiger Finanzverbindlichkeiten	(4)	(627)	(15)	(651)
Nettoerlöse aus der Aufnahme langfristiger Finanzverbindlichkeiten	-	988	-	988
Nettoveränderung der kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten	-	(167)	-	-
Entkonsolidierung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente der CSALP	-	-	(151)	-
Rückwerb von Class-B-Aktien, welche im Rahmen der PSU- und RSU-Pläne treuhänderisch verwaltet werden	-	-	(97)	-
Sonstiges	(101)	208	(67)	195
Stand am Ende der Periode/des Geschäftsjahres	\$ 3.187	\$ 3.057	\$ 3.187	\$ 3.057
In zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte umgegliedert ^(1)	-	69	-	69
Stand am Ende der Periode/des Geschäftsjahres	\$ 3.187	\$ 2.988	\$ 3.187	\$ 2.988

^(1) Einschließlich der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente des C Series-Flugzeugprogramms, die zum 31. Dezember 2017 in Höhe von USD 69 Mio. unter den zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten ausgewiesen wurden. Weitere Einzelheiten zu der Transaktion und ihrer bilanziellen Behandlung sind im Abschnitt "Strategische Partnerschaft" im Berichtsteil "Commercial Aircraft" sowie im Konzernabschluss in Anhangsangabe 16 "Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente" und Anhangsangabe 31 "Veräußerung eines Geschäftsbereichs" enthalten.

	31. Dezember 2018	Zum 31. Dezember 2017
Verfügbare kurzfristige Finanzmittel		
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	\$ 3.187	\$ 3.057 ^(1)
Verfügbare revolvingende Kreditfazilitäten	1.186	1.168
Verfügbare kurzfristige Finanzmittel	\$ 4.373	\$ 4.225

^(1) Einschließlich der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente des C Series-Flugzeugprogramms, die zum 31. Dezember 2017 in Höhe von USD 69 Mio. unter den zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten ausgewiesen wurden. Weitere Einzelheiten zu der Transaktion und ihrer bilanziellen Behandlung sind im Abschnitt "Strategische Partnerschaft" im Berichtsteil "Commercial Aircraft" sowie im Konzernabschluss in Anhangsangabe 16 "Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente" und Anhangsangabe 31 "Veräußerung eines Geschäftsbereichs" enthalten.

Unsere verfügbaren kurzfristigen Finanzmittel umfassen Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente und die im Rahmen unserer beiden unbesicherten revolvingenden Kreditfazilitäten verfügbaren Beträge. Diese Fazilitäten stehen für Barinanspruchnahmen zur Finanzierung der allgemeinen Bedürfnisse des Konzerns zur Verfügung. Sie enthalten die gleichen finanziellen Auflagen wie unsere Akkreditivfazilitäten. Weitere Informationen hierzu sind im Abschnitt "Kreditauflagen" enthalten.



Aufgrund von Rundungsdifferenzen kommt es bei einigen Endbeträgen zu Abweichungen.

Im März 2018 verlängerten wir die Fälligkeitstermine der unbesicherten revolvierenden Kreditfazilität von Transportation über EUR 640 Mio. und der unbesicherten revolvierenden Kreditfazilität über USD 400 Mio.⁽¹⁾ bis Mai 2021 bzw. Juni 2021. Außerdem wurde die unbesicherte revolvierende Kreditfazilität von Transportation über EUR 640 Mio. auf EUR 722 Mio. erhöht. Im Oktober 2018 wurde sie wieder auf EUR 689 Mio. gesenkt. Im Juni 2018 wurde die unbesicherte revolvierende Kreditfazilität von USD 400 Mio.⁽¹⁾ auf USD 397 Mio. reduziert. Diese Fazilitäten wurden bis zum 31. Dezember 2018 nicht in Anspruch genommen.

⁽¹⁾ Für andere Konzernsegmente als Transportation verfügbar.

Akkreditivfazilitäten

Akkreditivfazilitäten sind auf die Eröffnung von Akkreditiven beschränkt. Da diese Fazilitäten nicht finanzierte Zusagen seitens der Banken darstellen, sind sie für den Konzern in der Regel zu einem günstigeren Preis erhältlich als Kreditfazilitäten, die für Barinanspruchnahmen zur Verfügung stehen. Akkreditive werden üblicherweise zur Absicherung von Leistungsverpflichtungen und Kundenanzahlungen eröffnet.

	Kreditrahmen	Eröffnete Akkreditive	Verfügbarer Betrag	Laufzeitende
31. Dezember 2018				
Fazilität zugunsten von Transportation	\$ 4.511	\$ 4.024	\$ 487	2022
Fazilität zugunsten des Konzerns ausgenommen Transportation	361	188	173	2021
	\$ 4.872	\$ 4.212	\$ 660	
31. Dezember 2017				
Fazilität zugunsten von Transportation	\$ 4.270	\$ 4.013	\$ 257	2021
Fazilität zugunsten des Konzerns ausgenommen Transportation	400	169	231	2020
	\$ 4.670	\$ 4.182	\$ 488	

2018 wurde der im Rahmen der Fazilität von Transportation zur Verfügung stehende Betrag von EUR 3,56 Mrd. (USD 4,3 Mrd.) zum 31. Dezember 2017 auf EUR 3,94 Mrd. (USD 4,51 Mrd.) erhöht. Außerdem wurde die Akkreditivfazilität über USD 400 Mio., über die der Konzern (ausgenommen das Segment Transportation) verfügen kann, auf USD 361 Mio. reduziert. Im Januar 2019 wurde der im Rahmen der Akkreditivfazilität von Transportation zur Verfügung stehende Betrag auf EUR 3,96 Mrd. (USD 4,53 Mrd.) erhöht.

Zum 31. Dezember 2018 bestanden neben den oben aufgeführten Akkreditiven weitere Akkreditive in Höhe von USD 3,51 Mrd. im Rahmen verschiedener bilateraler Vereinbarungen sowie von USD 362 Mio. im Rahmen der PSG-Fazilität (31. Dezember 2017: USD 3,0 Mrd. bzw. USD 377 Mio.).

Im Rahmen der Geschäftstätigkeit von Transportation nutzen wir außerdem verschiedene bilaterale Garantiefazilitäten, die wir mit Versicherungsgesellschaften vereinbart haben. Zum 31. Dezember 2018 waren im Rahmen dieser Finanzierungsvereinbarungen USD 3,7 Mrd. in Anspruch genommen worden (31. Dezember 2017: USD 3,4 Mrd.; 1. Januar 2017: USD 2,9 Mrd.).

Weitere Informationen hierzu sind in Anhangsangabe 35 "Kreditfazilitäten" enthalten.

Kreditauflagen

Im Rahmen der Akkreditivfazilitäten (ausgenommen die PSG-Fazilität) sowie der zwei unbesicherten revolvingierenden Kreditfazilitäten ist der Konzern durch Kreditauflagen zur Einhaltung einer Reihe von Finanzkennzahlen verpflichtet, welche vierteljährlich überprüft werden.

Die Kreditauflagen für die Akkreditivfazilität über USD 361 Mio. und die unbesicherte revolvingierende Kreditfazilität über USD 397 Mio., über die der Konzern (ausgenommen das Segment Transportation) verfügen kann, schreiben einen Mindestwert für das Verhältnis des EBITDA zu den Fixkosten sowie einen Höchstwert für die Bruttoverschuldung und einen Mindestwert für das EBITDA vor, wobei alle Kennzahlen auf bereinigter Konzernebene (d. h. ohne Transportation) ermittelt werden.

Die Kreditauflagen für die Akkreditivfazilität und die revolvingierenden Kreditfazilitäten zugunsten von Transportation schreiben einen Mindestbestand an Eigenkapital sowie einen Höchstwert für das Verhältnis des Fremdkapitals zum EBITDA vor, wobei diese Kennzahlen auf Grundlage gesonderter Finanzdaten für das Segment ermittelt werden.

Diese Begriffe und Kennzahlen sind in den entsprechenden Verträgen definiert und stimmen nicht mit den in Anhangsangabe 36 "Kapitalmanagement" erläuterten globalen Finanzkennzahlen des Konzerns oder den im MD&A verwendeten Begriffen überein. Darüber hinaus muss der Konzern dafür Sorge tragen, dass die Liquidität des Segments Transportation nicht unter einen Grenzwert von EUR 750 Mio. (USD 859 Mio.) fällt. Die Kreditauflagen für die Akkreditivfazilität (USD 361 Mio.) und die unbesicherten revolvingierenden Kreditfazilitäten (USD 397 Mio.), über die der Konzern (ausgenommen das Segment Transportation) verfügen kann, schreiben eine Liquidität von USD 600 Mio. bis USD 850 Mio. zum Ende eines jeden Quartals vor. Die vorgeschriebene Liquiditätsuntergrenze umfasst per Definition nicht nur die in der Konzernbilanz ausgewiesenen Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente.

Die Auflagen dieser Kreditfazilitäten waren in allen Quartalen sowie zum 31. Dezember 2018 und 2017 und zum 1. Januar 2017 vollständig erfüllt.

Der Konzern überwacht diese Kennzahlen regelmäßig, um zu gewährleisten, dass alle finanziellen Auflagen eingehalten werden. Darüber hinaus hat er Kontrollen eingerichtet, um zu prüfen, ob die vertraglichen Auflagen erfüllt sind.

Der Konzern steht derzeit in Verhandlungen über die jährlichen Verlängerungen aller seiner wichtigsten Bankkredite sowie über bestimmte andere Änderungen, darunter Änderungen seiner Kreditauflagen und andere technische Änderungen. Diese Änderungen unterliegen vorherrschenden Marktbedingungen und anderen Bedingungen, auf

die der Konzern keinen Einfluss hat, und er kann nicht gewährleisten, dass er in der Lage sein wird, diese Änderungen zu wirtschaftlich vertretbaren Konditionen oder überhaupt erfolgreich auszuhandeln. Allerdings dürften die Geschäftstätigkeit des Konzerns, seine Vermögens-, Finanz- und Ertragslage sowie seine Cashflows nicht wesentlich beeinträchtigt werden, wenn es ihm nicht gelingen sollte, diese Änderungen erfolgreich auszuhandeln.

Künftiger Liquiditätsbedarf

Unsere Aerospace-Segmente benötigen Kapital, um branchenführende Produkte zu entwickeln und strategische Chancen zu nutzen. Auf diese Weise können die Wettbewerbsfähigkeit verbessert und Wachstumsstrategien umgesetzt werden. Wir nutzen vorteilhafte Bedingungen an den Kapitalmärkten aus, um die Laufzeiten von Finanzverbindlichkeiten zu verlängern, die Finanzierungskosten zu senken und unsere Kapitalausstattung stärker zu diversifizieren.

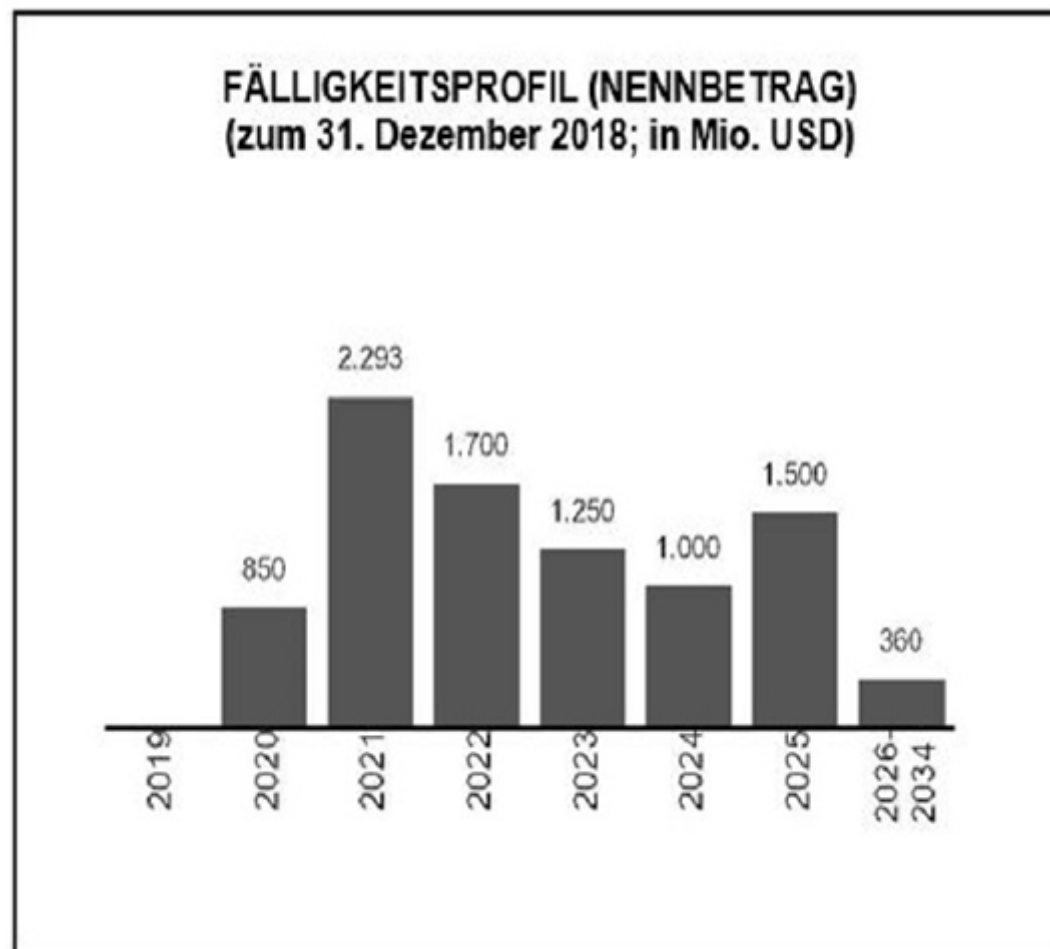
Wir steuern unsere Verbindlichkeiten kontinuierlich unter Berücksichtigung der erwarteten freien Cashflows⁽¹⁾, der Tilgung von Finanzverbindlichkeiten sowie anderer bedeutender Kapitalaufwendungen, die in der Zukunft voraussichtlich anfallen werden. Wir verfügen über einen Finanzierungsplan, mit dem wir uns ein flexibles und starkes finanzielles Profil verschaffen wollen. Dabei beabsichtigen wir, die Kapitalmärkte je nach Marktlage für die Emission von Eigenkapitaltiteln sowie neuen langfristigen Fremdkapitaltiteln zu nutzen.

Nach dem Abschluss einer Vereinbarung mit einem Konsortium aus Underwritern am 23. März 2018 gaben wir 168.000.000 Class-B-Aktien (nachrangiges Stimmrecht) zu einem Kaufpreis von CAD 3,80 aus. Der Bruttoerlös aus dieser Transaktion belief sich auf insgesamt CAD 638 Mio. (ca. USD 500 Mio.). Der Nettoerlös von USD 475 Mio. floss in unser Working Capital ein.

⁽¹⁾ GAAP-fremde Finanzkennzahl. Die Definition dieser Kennzahl ist im Abschnitt "GAAP-fremde Finanzkennzahlen" enthalten.

Wir überprüfen laufend Möglichkeiten, unsere Kapitalstruktur zu stärken, beispielsweise durch die Verbesserung der Verschuldungskennzahlen, die Refinanzierung fälliger Finanzverbindlichkeiten und die Senkung der Finanzierungskosten durch die Diversifizierung unserer Kapitalquellen. Während bis zum Jahr 2020 keine wesentlichen Finanzverbindlichkeiten fällig werden, hat Bombardier die Option, ab Februar 2019 die Investition der CDPQ in BT Holdco zurückzukaufen. Der Rückkauf ist gegen Zahlung einer Mindestrendite von 15 % möglich. Angesichts der Kosten dieses Finanzinstruments können wir zu gegebener Zeit die CDPQ-Aktien zurückkaufen, wenn wir eine Bilanz mit einer angemessenen Eigenkapitalausstattung gewährleisten können. Es besteht keine Sicherheit in Bezug auf den Abschluss, die Form oder den zeitlichen Rahmen dieses Rückkaufs von Aktien.

Die gewichtete durchschnittliche Laufzeit der langfristigen Finanzverbindlichkeiten betrug zum 31. Dezember 2018 4,3 Jahre. Verbindlichkeiten in nennenswerter Höhe werden erst wieder im Jahr 2020 fällig.



					31. Dezember 2018
Voraussichtlicher Zeitpunkt des künftigen Liquiditätsbedarfs	Gesamt	Bis 1 Jahr	1 bis 3 Jahre	3 bis 5 Jahre	Folgejahre
Langfristige Finanzverbindlichkeiten ⁽¹⁾	\$ 9.022	\$ 9	\$ 3.185	\$ 2.950	\$ 2.878
Zinszahlungen	2.758	635	1.143	592	388
Operating-Leasingverpflichtungen	875	167	225	127	356
Kaufverpflichtungen ⁽²⁾	13.385	9.237	3.793	331	24
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten	4.634	4.631	2	-	1
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	1.825	343	283	246	953
Derivative finanzielle Verbindlichkeiten	1.036	628	408	-	-
	\$				
	33.535	\$ 15.650	\$ 9.039	\$ 4.246	\$ 4.600

(¹) Enthält ausschließlich Tilgungszahlungen.

(²) Kaufverpflichtungen stellen Verträge über den Kauf von Waren oder Dienstleistungen im Rahmen der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit dar, die rechtlich bindend sind und alle wesentlichen Bedingungen enthalten, einschließlich der zu erwerbenden Fest- oder Mindestmengen, der zu entrichtenden festen, minimalen, variablen oder an einen Index gebundenen Preise sowie des Zeitpunkts der Transaktion. Diese Verträge sind grundsätzlich kündbar, was jedoch eine hohe Vertragsstrafe nach sich zieht. Kaufverpflichtungen werden grundsätzlich mit den Umsatzerlösen aus der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit abgestimmt.

Die vorstehende Tabelle zeigt den voraussichtlichen Zeitpunkt des vertraglich festgeschriebenen Liquiditätsbedarfs. Andere Zahlungen, die von künftigen Ereignissen abhängig sind, z. B. Zahlungen im Zusammenhang mit Kredit- und Restwertgarantien, die im Rahmen von Flugzeugverkäufen geleistet wurden, sowie Produktgarantien wurden in der Tabelle nicht berücksichtigt, weil ihre Abhängigkeit von künftigen Ereignissen eine Unsicherheit hinsichtlich der Höhe und des Zahlungszeitpunkts mit sich bringt. Die erforderlichen Einzahlungen in Pensionspläne sind ebenfalls nicht in die obenstehende Tabelle eingeflossen, da die Zahlungen von periodischen versicherungsmathematischen Bewertungen zum Zwecke der Ermittlung des Finanzierungsbedarfs abhängen. Die Einzahlungen in Altersversorgungspläne werden für das Jahr 2019 auf rund USD 369 Mio. geschätzt. Nähere Informationen hierzu sind im Abschnitt "Altersversorgungsleistungen" zu finden. Die in der Tabelle enthaltenen Beträge stellen die nicht abgezinsten Zahlungen vor Berücksichtigung des Effekts der ggf. zu ihrer Absicherung eingesetzten Sicherungsgeschäfte dar.

Aufgrund unserer verfügbaren kurzfristigen Finanzmittel von USD 4,4 Mrd. sind wir der Auffassung, dass unsere Liquidität ausreichend ist, um unseren Plan kurzfristig umzusetzen. Wir gehen derzeit davon aus, dass diese Finanzmittel ausreichend sein werden, um neue Produkte zu entwickeln, mit denen unsere Wettbewerbsfähigkeit verbessert und unser Wachstum gefördert werden können, und um unseren derzeit erwarteten Finanzbedarf in absehbarer Zukunft decken zu können und vom Board of Directors gegebenenfalls gebilligte Dividenden auf Vorzugsaktien auszuschütten.

Kreditwürdigkeit

Wir überprüfen und steuern unsere Kreditwürdigkeit mithilfe der globalen Kennzahlen, die im Abschnitt "Kapitalstruktur" beschrieben sind. Wir überwachen kontinuierlich unsere Kapitalstruktur, um sicherzustellen, dass wir über ausreichend Liquidität zur Finanzierung unserer Produktentwicklungsprogramme verfügen. Unser Ziel ist es, unsere globalen Kennzahlen und Bonitätseinstufungen zu verbessern. Außerdem sind wir bestrebt, unsere Leverage-Kennzahlen zu verbessern. Hierzu planen wir eine schrittweise Reduzierung der bilanziellen Verschuldung durch die strategische Tilgung langfristiger Finanzverbindlichkeiten bei gleichzeitiger aktiver Steuerung der Konzernliquidität, der gewichteten durchschnittlichen Kapitalkosten und der Laufzeitstruktur.

Bonitätseinstufungen	Investment-Grade-Rating	Rating der Bombardier	
		Inc. 13. Februar 2019	31. Dezember 2017
Fitch Ratings Ltd.	BBB-	B-	B
Moody's Investors Service, Inc.	Baa3	B3	B3
Standard & Poor's Rating Services	BBB-	B-	B-

Langfristig setzen wir auf eine Verbesserung unserer Bonitätseinstufungen, da wir auf einem guten Weg sind, die Rentabilitätsziele zu erreichen, und unsere Investitionen in die Produktentwicklung sich wieder normalisieren.

KAPITALSTRUKTUR

Wir analysieren unsere Kapitalstruktur anhand von globalen Kennzahlen, die auf einer umfassenden wirtschaftlichen Betrachtung des Konzerns basieren, und beurteilen so die Kreditwürdigkeit des Konzerns. Diese globalen Kennzahlen werden mit dem Ziel gesteuert und überwacht, eine gute Bonitätseinstufung (Investment Grade) zu erreichen.

Überleitungen dieser Kennzahlen auf die am besten vergleichbaren IFRS-Kennzahlen sind im Abschnitt "GAAP-fremde Finanzkennzahlen" enthalten. Im angepassten EBIT und im angepassten EBITDA sind Sonderposten, wie Restrukturierungsaufwendungen, Wertminderungen und Wertaufholungen in wesentlicher Höhe sowie sonstige außergewöhnliche Posten in wesentlicher Höhe nicht berücksichtigt, da wir der Auffassung sind, dass diese Posten nicht repräsentativ für unsere gewöhnliche Geschäftstätigkeit sind.

Unsere Ziele hinsichtlich der globalen Kennzahlen lauten wie folgt:

- Verhältnis zwischen angepasstem EBIT und angepasstem Zinsergebnis höher als 5,0; und
- Verhältnis zwischen angepasstem Fremdkapital und angepasstem EBITDA unter 2,5.

	Geschäftsjahre zum 31.	
	Dezember 2018	2017 angepasst ⁽¹⁾
Zinsdeckungsverhältnis		
Angepasstes EBIT ⁽²⁾	\$ 1.107	\$ 823
Angepasstes Zinsergebnis ⁽²⁾	\$ 720	\$ 631
Verhältnis zwischen angepasstem EBIT und angepasstem Zinsergebnis	1,5	1,3

⁽¹⁾ Aufgrund der erstmaligen Anwendung von IFRS 15 "Erlöse aus Verträgen mit Kunden". Weitere Informationen über die Anpassung von Vergleichsperioden sind im Abschnitt "Neue Rechnungslegungsvorschriften" im Berichtsteil "Sonstiges" enthalten.

⁽²⁾ GAAP-fremde Finanzkennzahlen. Einzelheiten zu den Definitionen dieser Kennzahlen und zur Überleitung auf die jeweils am besten vergleichbaren Finanzkennzahlen nach IFRS sind im Abschnitt "GAAP-fremde Finanzkennzahlen" enthalten. Das EBIT der Geschäftsjahre 2018 und 2017 beläuft sich auf USD 1.001 Mio. bzw. USD 299 Mio.; die in den Geschäftsjahren 2018 und 2017 gezahlten Zinsen betragen, wie aus der Konzern-Kapitalflussrechnung hervorgeht, USD 674 Mio. bzw. USD 594 Mio.

	Zum und für die Geschäftsjahre zum 31.	
	Dezember 2018	2017 angepasst ⁽¹⁾
Verschuldungsgrad		
Angepasstes Fremdkapital ⁽²⁾	\$ 9.549	\$ 9.631
Angepasstes EBITDA ⁽²⁾	\$ 1.449	\$ 1.215
Verhältnis zwischen angepasstem Fremdkapital und angepasstem EBITDA	6,6	7,9

⁽¹⁾ Aufgrund der erstmaligen Anwendung von IFRS 15 "Erlöse aus Verträgen mit Kunden". Weitere Informationen über die Anpassung von Vergleichsperioden sind im Abschnitt "Neue Rechnungslegungsvorschriften" im Berichtsteil "Sonstiges" enthalten.

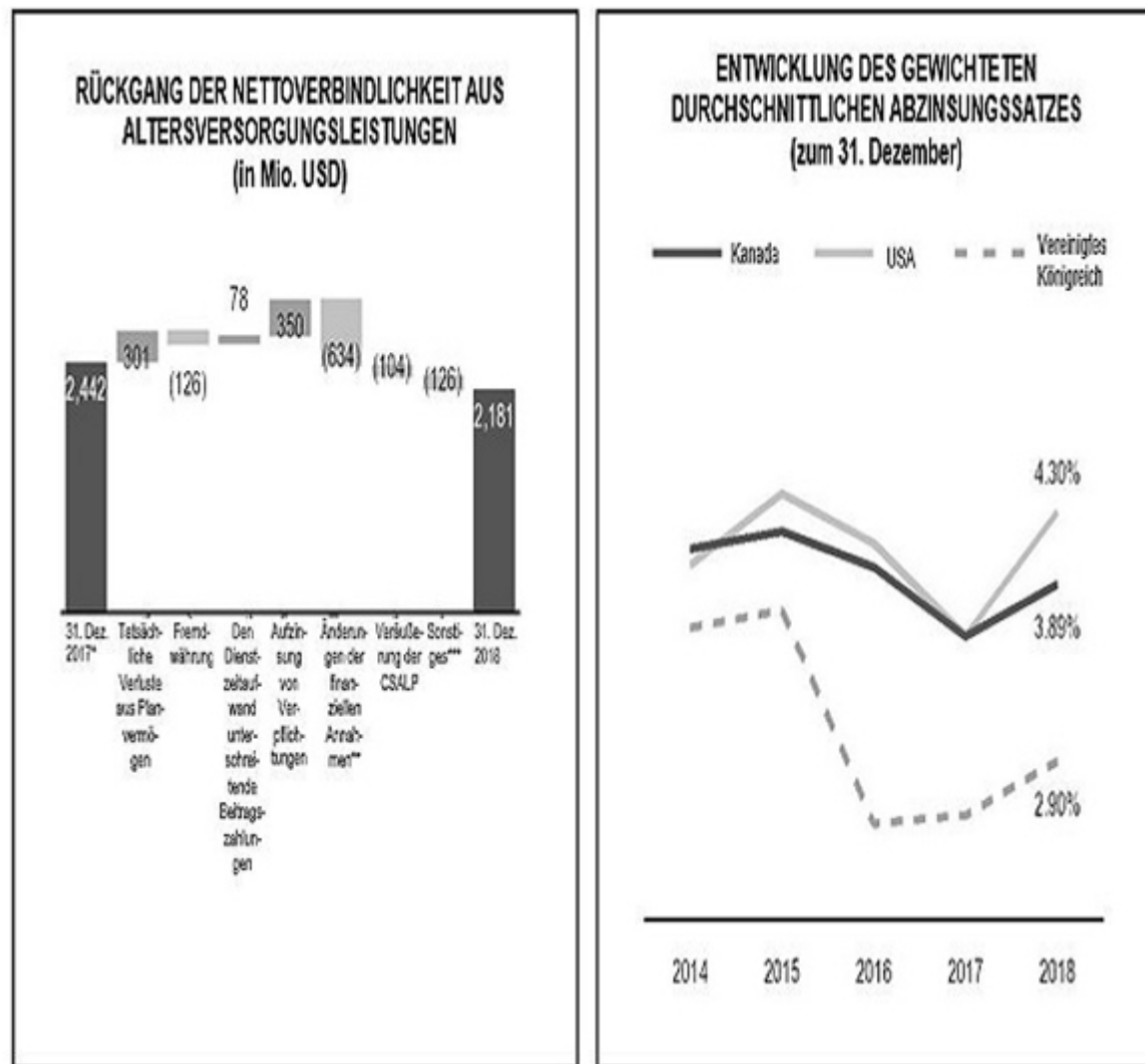
⁽²⁾ GAAP-fremde Finanzkennzahlen. Einzelheiten zu den Definitionen dieser Kennzahlen und zur Überleitung auf die jeweils am besten vergleichbaren Finanzkennzahlen nach IFRS sind im Abschnitt "GAAP-fremde Finanzkennzahlen" enthalten. Die langfristigen Finanzverbindlichkeiten zum 31. Dezember 2018 und 2017 betragen USD 9.102 Mio. bzw. USD 9.218 Mio.; das EBIT der Geschäftsjahre 2018 und 2017 beläuft sich auf USD 1.001 Mio. bzw. USD 299 Mio. Die globalen Kennzahlen stimmen nicht mit den für Kreditaufgaben erforderlichen Berechnungen überein. Sie stellen jedoch unsere wichtigsten geschäftlichen Kennzahlen dar und werden für die Analyse unserer Kapitalstruktur herangezogen. Wir überwachen die in unseren Kreditaufgaben vorgeschriebenen Kennzahlen regelmäßig, um ihre vollständige Einhaltung sicherzustellen.

Zusätzlich zu den vorstehend erläuterten globalen Kennzahlen überwachen wir unsere Nettoverbindlichkeit aus Altersversorgungsleistungen separat. Diese belief sich zum 31. Dezember 2018 auf USD 2,2 Mrd. (31. Dezember 2017: USD 2,4 Mrd.). Die Bewertung dieser Verbindlichkeit hängt von einer Reihe bedeutender langfristiger Annahmen ab. Hierzu zählen Abzinsungssätze, künftige Gehaltssteigerungen, Inflationsraten und Sterblichkeitsraten. Aufgrund von Veränderungen der Abzinsungssätze schwankte diese Verbindlichkeit in den vergangenen Jahren besonders stark. Verstärkt werden die Schwankungen noch durch den langfristigen Charakter der Verpflichtung. Wir überwachen sorgfältig die Auswirkungen der Nettoverbindlichkeit aus Altersversorgungsleistungen auf unsere künftigen Cashflows und haben in den vergangenen Jahren umfassende Maßnahmen zur Risikominderung eingeführt, um die wesentlichen Risiken aus den Altersversorgungsplänen schrittweise zu reduzieren. Einzelheiten hierzu sind im Abschnitt "Altersversorgungsleistungen" enthalten.

ALTERSVERSORGUNGSLEISTUNGEN

Bombardier unterhält im In- und Ausland verschiedene leistungsorientierte Altersversorgungspläne, die teilweise kapitalunterlegt sind, sowie sonstige nicht kapitalunterlegte leistungsorientierte Pläne. Bei kapitalunterlegten Pensionsplänen wird ein separater Teil des Planvermögens (segregated plan assets) in Trusts investiert. Nicht kapitalunterlegte Pläne sind Pläne, bei denen es kein derartiges Planvermögen gibt, da dies nicht zulässig ist oder nicht der lokalen Praxis entspricht. Pensionspläne werden in leistungsorientierte oder beitragsorientierte Pläne unterteilt. Bei leistungsorientierten Plänen ist die Höhe der Leistungen, die ein Mitarbeiter nach Rentenanstritt erhält, festgelegt, bei beitragsorientierten Plänen dagegen die Bemessung der Beitragszahlungen. Bei beitragsorientierten Pensionsplänen kommt es demzufolge weder zu einer Unter- noch zu einer Überdeckung. Hybride Pläne sind eine Kombination aus leistungs- und beitragsorientierten Plänen. In Kanada und den USA treten seit dem 1. September 2013 alle neuen Mitarbeiter, die keine Gewerkschaftsmitglieder sind, beitragsorientierten Plänen bei (die Möglichkeit, einem leistungsorientierten oder hybriden Plan beizutreten, besteht nicht mehr). Im Vereinigten Königreich nehmen alle leistungsorientierten Pläne keine

neuen Teilnehmer auf. Mitarbeiter, die an einem für neue Teilnehmer gesperrten leistungsorientierten oder hybriden Plan teilnehmen, sammeln weiterhin Dienstjahre im Rahmen ihres ursprünglichen Plans an. Infolge dieser Änderungen sind die Einzahlungen in beitragsorientierte Pläne in den letzten Jahren gestiegen.



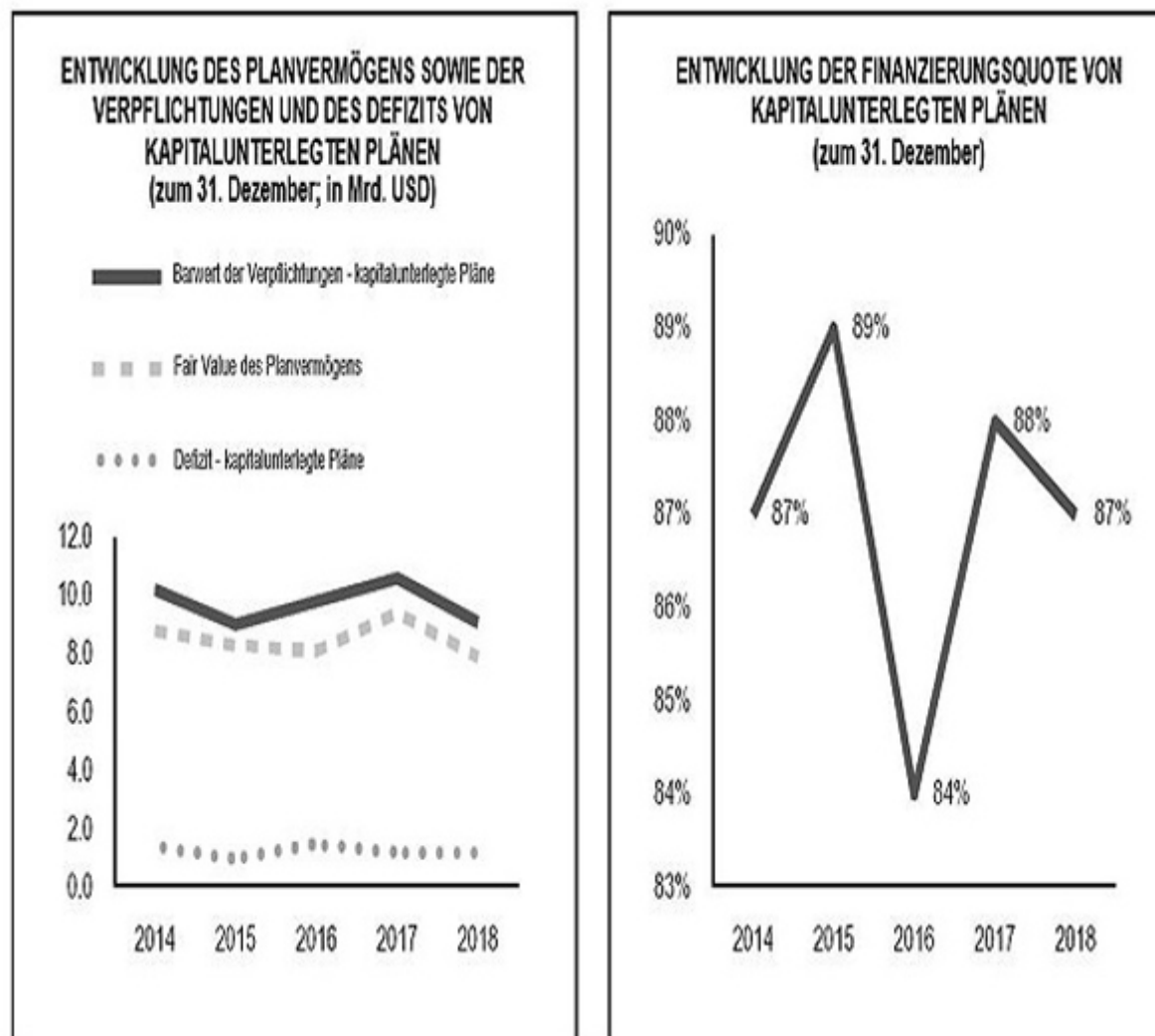
* Enthält eine Nettoverbindlichkeit aus Altersversorgungsleistungen im Zusammenhang mit dem C Series-Flugzeugprogramm in Höhe von USD 99 Mio., die in die Verbindlichkeiten, die in direktem Zusammenhang mit zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten stehen, umgegliedert wurde.

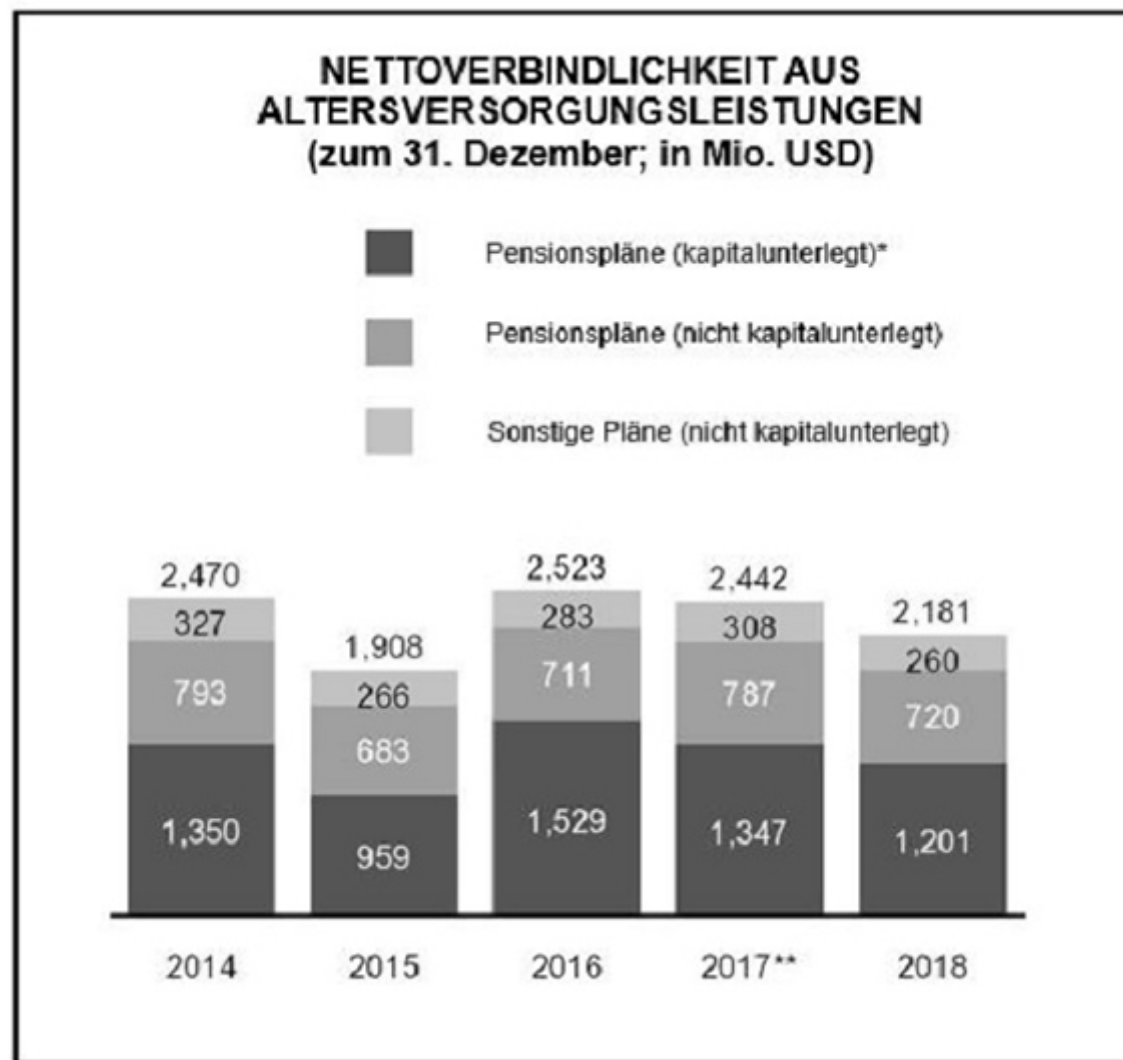
** Umfasst hauptsächlich Änderungen der Abzinsungssätze.

*** Der Posten "Sonstiges" umfasst hauptsächlich Änderungen der anderen versicherungsmathematischen Annahmen, erfahrungsbedingte Anpassungen und die Auswirkung der Vermögenswertbegrenzung (asset ceiling).

Der Wert des Planvermögens hängt in starkem Maße von der Wertentwicklung der Pensionsfonds und der Höhe der Einzahlungen ab. Die Performance der Finanzmärkte ist ein zentraler Faktor für die Bestimmung der Wertentwicklung der Fonds, da sich das Planvermögen im Wesentlichen aus öffentlich gehandelten Eigenkapitaltiteln und festverzinslichen Wertpapieren zusammensetzt. Nach IFRS ist der Überschuss (das Defizit) des tatsächlichen Ertrags aus dem Planvermögen gegenüber dem geschätzten

Ertrag als versicherungsmathematischer Gewinn oder Verlust im sonstigen Ergebnis zu erfassen. Der geschätzte Ertrag aus dem Planvermögen muss auf Grundlage des Abzinsungssatzes berechnet werden, der für die Bewertung der Nettoverbindlichkeit aus Altersversorgungsleistungen herangezogen wird. Dieser Abzinsungssatz wird mithilfe der Renditen von erstrangigen Unternehmensanleihen bestimmt. Da der tatsächliche Verlust aus dem Planvermögen (USD 301 Mio.) niedriger war als der erwartete Ertrag, wurde im Geschäftsjahr 2018 ein versicherungsmathematischer Verlust von USD 586 Mio. erfasst.





* Enthält die Verbindlichkeit aus Mindestdotierungsvorschriften und ggf. die Auswirkung des Asset Ceiling Tests.

** Enthält eine Nettoverbindlichkeit aus Altersversorgungsleistungen im Zusammenhang mit dem C Series-Flugzeugprogramm in Höhe von USD 99 Mio., die in die Verbindlichkeiten, die in direktem Zusammenhang mit zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten stehen, umgegliedert wurde.



F: Forecast (Prognose)

Die Einzahlungen in leistungsorientierte Pensionspläne betrugen im Geschäftsjahr 2018 USD 230 Mio. gegenüber USD 269 Mio. im Vorjahr. Für das Jahr 2019 wird mit Einzahlungen in leistungsorientierte Pensionspläne in Höhe von USD 277 Mio. gerechnet. Die künftige Höhe der Einzahlungen hängt von der Entwicklung der Marktzinsen und dem tatsächlichen Ertrag aus dem Planvermögen ab.

2018 wurden insgesamt USD 91 Mio. in beitragsorientierte Pläne eingezahlt. Für das Jahr 2019 wird mit entsprechenden Einzahlungen in Höhe von USD 92 Mio. gerechnet.

Investitionspolitik

Die Investitionspolitik wurde mit dem Ziel festgelegt, eine langfristige Anlagerendite zu erzielen. Zusammen mit den Planeinzahlungen soll damit sichergestellt werden, dass die Pläne über genügend Vermögen verfügen, um die zugesagten Leistungen auszuführen, und gleichzeitig ein Risikoniveau gehalten wird, das im Hinblick auf die Risikotoleranz der Planteilnehmer akzeptabel ist. Die Risikomanagementmaßnahmen des Konzerns werden im nachfolgenden Abschnitt näher erläutert.

Die angestrebte Portfoliostruktur wird auf Grundlage der erwarteten Wirtschafts- und Marktbedingungen, des Fälligkeitsprofils der Planverpflichtungen, des Finanzierungsstatus der jeweiligen Pläne und der Risikotoleranz der Planteilnehmer festgelegt.

Die Anlagestrategie der Pläne besteht darin, in großem Umfang in festverzinsliche Wertpapiere und Eigenkapitaltitel zu investieren und einen kleineren Teil des jeweiligen Fondsvermögens für Vermögenswerte mit realer Rendite (börsennotierte globale Infrastruktur- und Immobilienwerte) aufzuwenden.

Zum 31. Dezember 2018 sah die durchschnittliche angestrebte Portfoliostruktur folgendermaßen aus:

- Anlage zu 49 %, 57 % bzw. 50 % in festverzinslichen Wertpapieren bei kanadischen, britischen und US-amerikanischen Plänen;
- Anlage zu 41 %, 31 % bzw. 50 % in Eigenkapitaltiteln bei kanadischen, britischen und US-amerikanischen Plänen; und
- Anlage zu 10 % bzw. 12 % in Vermögenswerten mit realer Rendite bei kanadischen und britischen Plänen.

Um Zinsrisiken zu minimieren, werden für die Pensionspläne außerdem Overlay-Portfolios zur Absicherung gegen das Zinsänderungsrisiko (bestehend aus langfristigen Zinsswaps und langfristigen Anleihe-Futures) eingeführt, sobald die Marktbedingungen günstig und die Voraussetzungen der Pläne erfüllt sind.

Die Planverwalter haben darüber hinaus dynamische Strategien für das Risikomanagement eingeführt. Dies dürfte zur Folge haben, dass die Portfoliostruktur in Zukunft konservativer wird. Außerdem dürften Overlay-Portfolios zur Absicherung gegen das Zinsänderungsrisiko mit zunehmenden Verbesserungen des Finanzierungsstatus von Plänen und der Marktbedingungen sowie des Fortschritts von Plänen mehr und mehr zum Standard werden.

Nach Maßgabe bestimmter Rentengesetze und vorbehaltlich der Erfüllung bestimmter Bedingungen würde eine Übertragung von Rentenverpflichtungen auf Versicherungsgesellschaften den Konzern und die Verwalter von ihren jeweiligen Verpflichtungen entbinden. Dementsprechend wurden im Geschäftsjahr 2018 Rentenverpflichtungen für Teilnehmer an sieben in Ontario, dem Vereinigten Königreich und den USA registrierten Pensionsplänen übertragen. Die Übertragung von Rentenverpflichtungen aus anderen Plänen wird in den kommenden Jahren in Betracht gezogen, sobald diese Pläne nach der Übertragung voll kapitalgedeckt wären.

Die Abteilung für Pension Asset Management überwacht die Risikominderungsfaktoren auf täglicher Basis, um die rechtzeitige und effiziente Umsetzung dieser Strategien sicherzustellen. Der Konzern und die Planverwalter analysieren regelmäßig die Vermögenswerte und Verbindlichkeiten der Pläne, um herauszufinden, ob die Investitionspolitik und die Strategien zur Risikominderung sachgerecht sind.

Risikomanagementmaßnahmen

Bei den Pensionsplänen des Konzerns bestehen diverse Risiken beispielsweise in Bezug auf Eigenkapital, Zinsen, Inflation, Wechselkurse, Liquidität und Langlebigkeit. Es wurden mehrere Strategien und Richtlinien für das Risikomanagement eingeführt, um die Auswirkungen, die diese Risiken auf den Finanzierungsstatus leistungsorientierter Pläne und die künftige Höhe der Planeinzahlungen durch den Konzern haben könnten, zu minimieren. Im Folgenden werden die größten Risiken und die Maßnahmen für deren Minderung ausführlicher beschrieben.

Eigenkapitalrisiko

Das Eigenkapitalrisiko entsteht durch Schwankungen der Preise von Eigenkapitaltiteln. Dieses Risiko wird durch die Streuung von Portfolios über Regionen, Branchen und Anlagestrategien gesteuert.

Zinsrisiko

Das Zinsrisiko entsteht durch Schwankungen des Fair Value von Planvermögen und -verbindlichkeiten infolge der Änderungen von Zinssätzen. Dieses Risiko wird durch Reduzierung der Diskrepanz zwischen den Laufzeiten von Planvermögen und Planverpflichtungen gesteuert. Hierzu wird ein Teil des Portfolios in langfristige festverzinsliche Wertpapiere und Overlay-Portfolios zur Absicherung gegen das Zinsrisiko investiert.

Inflationsrisiko

Das Inflationsrisiko besteht darin, dass inflationsindexierte Planleistungen infolge von Änderungen der Inflationsraten massiv steigen. Um dieses Risiko zu steuern, wurde die Leistungsindexierung bei bestimmten Plänen nach oben begrenzt und ein Teil des Planvermögens wurde in festverzinsliche Wertpapiere und Vermögenswerte mit realer Rendite investiert.

Wechselkursrisiko

Das Wechselkursrisiko entsteht durch Schwankungen des Fair Value von Planvermögen, das auf eine andere Währung lautet als die Planverbindlichkeiten. Dieses Risiko wird durch Strategien zur Absicherung gegen das Fremdwährungsrisiko gemäß den Anlagerichtlinien des jeweiligen Plans abgesichert.

Liquiditätsrisiko

Das Liquiditätsrisiko entsteht dadurch, dass Vermögenswerte vorhanden sind, die nicht jederzeit in Zahlungsmittel umgewandelt werden können, wenn sie für die Auszahlung von Leistungen oder den Ausgleich von Portfolios benötigt werden. Dieses Risiko wird durch Investitionen in Schatzwechsel, Staatsanleihen und Aktien-Futures und den Verzicht auf Anlagen in privat platzierte Vermögenswerte und Hedgefonds gesteuert.

Langlebigkeitsrisiko

Das Langlebigkeitsrisiko besteht darin, dass aufgrund einer steigenden Lebenserwartung Leistungen länger als erwartet ausgezahlt werden müssen. Dieses Risiko wird dadurch gesteuert, dass zur Bestimmung der Höhe der Planeinzahlungen die aktuellsten Sterbe- und Sterblichkeitsverbesserungstabellen verwendet werden. Bei der Übertragung von Rentenverpflichtungen auf Versicherungsgesellschaften werden auch alle vorstehend erläuterten Risiken für die erworbenen Rentenverpflichtungen auf die Versicherungsgesellschaften übertragen.

Aufwendungen für Altersversorgungsleistungen	Pensionsleistungen	Sonstige Leistungen	2018 Gesamt
Leistungsorientierte Pensionspläne	\$ 357	\$ 16	\$ 373
Beitragsorientierte Pensionspläne	91	-	91
Aufwendungen für Altersversorgungsleistungen, gesamt	\$ 448	\$ 16	\$ 464
Im Zusammenhang mit:			
Kapitalunterlegten leistungsorientierten Pensionsplänen	\$ 321	entf.	\$ 321
Nicht kapitalunterlegten leistungsorientierten Pensionsplänen	\$ 36	\$ 16	\$ 52
Beitragsorientierte Pensionspläne	\$ 91	entf.	\$ 91
Folgendermaßen erfasst:			
EBIT-Aufwand oder aktivierte Kosten	\$ 393	\$ 6	\$ 399
Finanzierungsaufwand	\$ 55	\$ 10	\$ 65
	Pensionsleistungen	Sonstige Leistungen	2017 Gesamt
Leistungsorientierte Pensionspläne	\$ 320	\$ 18	\$ 338
Beitragsorientierte Pensionspläne	86	-	86
Aufwendungen für Altersversorgungsleistungen, gesamt	\$ 406	\$ 18	\$ 424
Im Zusammenhang mit:			
Kapitalunterlegten leistungsorientierten Pensionsplänen	\$ 282	entf.	\$ 282
Nicht kapitalunterlegten leistungsorientierten Pensionsplänen	\$ 38	\$ 18	\$ 56
Beitragsorientierte Pensionspläne	\$ 86	entf.	\$ 86
Folgendermaßen erfasst:			
EBIT-Aufwand oder aktivierte Kosten	\$ 339	\$ 7	\$ 346

	Pensionsleistungen	Sonstige Leistungen	2017 Gesamt
Finanzierungsaufwand	\$ 67	\$ 11	\$ 78
entf.: entfällt			
Die Aufwendungen für leistungsorientierte Altersversorgungspläne im Geschäftsjahr 2019 werden auf USD 318 Mio. geschätzt. Davon entfallen USD 249 Mio. auf EBIT-Aufwand oder aktivierte Kosten und USD 69 Mio. auf den Nettofinanzierungsaufwand.			

Sensitivitätsanalyse

Die Nettoverbindlichkeit aus Altersversorgungsleistungen hängt stark von Abzinsungssätzen, erwarteten Inflationsraten, erwarteten Gehaltssteigerungen, Annahmen über die Lebenserwartung und dem tatsächlichen Ertrag aus dem Planvermögen ab. Die Abzinsungssätze entsprechen den marktüblichen Zinsen auf erstrangige festverzinsliche Unternehmensanlagen zum Ende des Berichtszeitraums, die mit der Währung und der erwarteten Laufzeit der Verpflichtungen aus Altersversorgungsleistungen übereinstimmen. Abzinsungssätze hängen demnach von Marktbedingungen ab.

Eine Erhöhung einer der folgenden gewichteten durchschnittlichen versicherungsmathematischen Annahmen um 0,25 Prozentpunkte hätte die folgenden Auswirkungen (alle anderen versicherungsmathematischen Annahmen bleiben unverändert):

	Aufwendungen für Altersversorgungsleistungen für das Geschäftsjahr 2019 (Prognose)	Nettoverbindlichkeit aus Altersversorgungsleistungen zum 31. Dezember 2018
Erhöhung (Verminderung)		
Abzinsungssatz	\$ (27)	\$ (453)
Inflationsrate	\$ 5	\$ 112
Langfristige Gehaltssteigerungen	\$ 7	\$ 73
Eine Erhöhung der Lebenserwartung aller Teilnehmer an leistungsorientierten Plänen um ein Jahr hätte folgende Auswirkungen auf die in wichtigen Ländern bestehenden Pläne:		

	Aufwendungen für Altersversorgungsleistungen für das Geschäftsjahr 2019 (Prognose)	Nettoverbindlichkeit aus Altersversorgungsleistungen zum 31. Dezember 2018
Erhöhung		
Kanada	\$ 7	\$ 105
Vereinigtes Königreich	\$ 5	\$ 116
USA	\$ 2	\$ 31

Weitere Informationen zu den verwendeten Annahmen sind in Anhangsangabe 25 "Altersversorgungsleistungen" enthalten.

RISIKOMANAGEMENT

Ein aktives Risikomanagement hat bei uns seit vielen Jahren höchste Bedeutung und ist ein zentrales Element unserer Unternehmensstrategie. Zur Erreichung unserer Risikomanagementziele haben wir das Risikomanagement in den operativen Zuständigkeitsbereich des Managements aufgenommen und zu einem grundlegenden Bestandteil der Governance-, Planungs-, Entscheidungs-, Organisations- und Verantwortlichkeitsstruktur des Konzerns gemacht.

Das Risikomanagement umfasst für jedes Risiko oder jede Risikokategorie bestimmte Aktivitäten, die kontinuierlich durchgeführt werden. Die Risikobeurteilung, einschließlich der Identifikation, Analyse und Bewertung von Risiken, stellt sicher, dass jedes Risiko im Hinblick auf seine Konsequenzen, die Wahrscheinlichkeit seines Eintretens sowie die Angemessenheit bestehender Kontrollsysteme untersucht wird. Jedes berichtspflichtige Segment ist für die Einrichtung der Strukturen, Prozesse und Tools verantwortlich, die für eine ordnungsgemäße Identifikation von Risiken benötigt werden. Sobald die Risiken identifiziert, analysiert und bewertet sind, legen die für die Risikominderung zuständigen Mitarbeiter die Maßnahmen fest, die vom Management umzusetzen sind. Jedes berichtspflichtige Segment hat

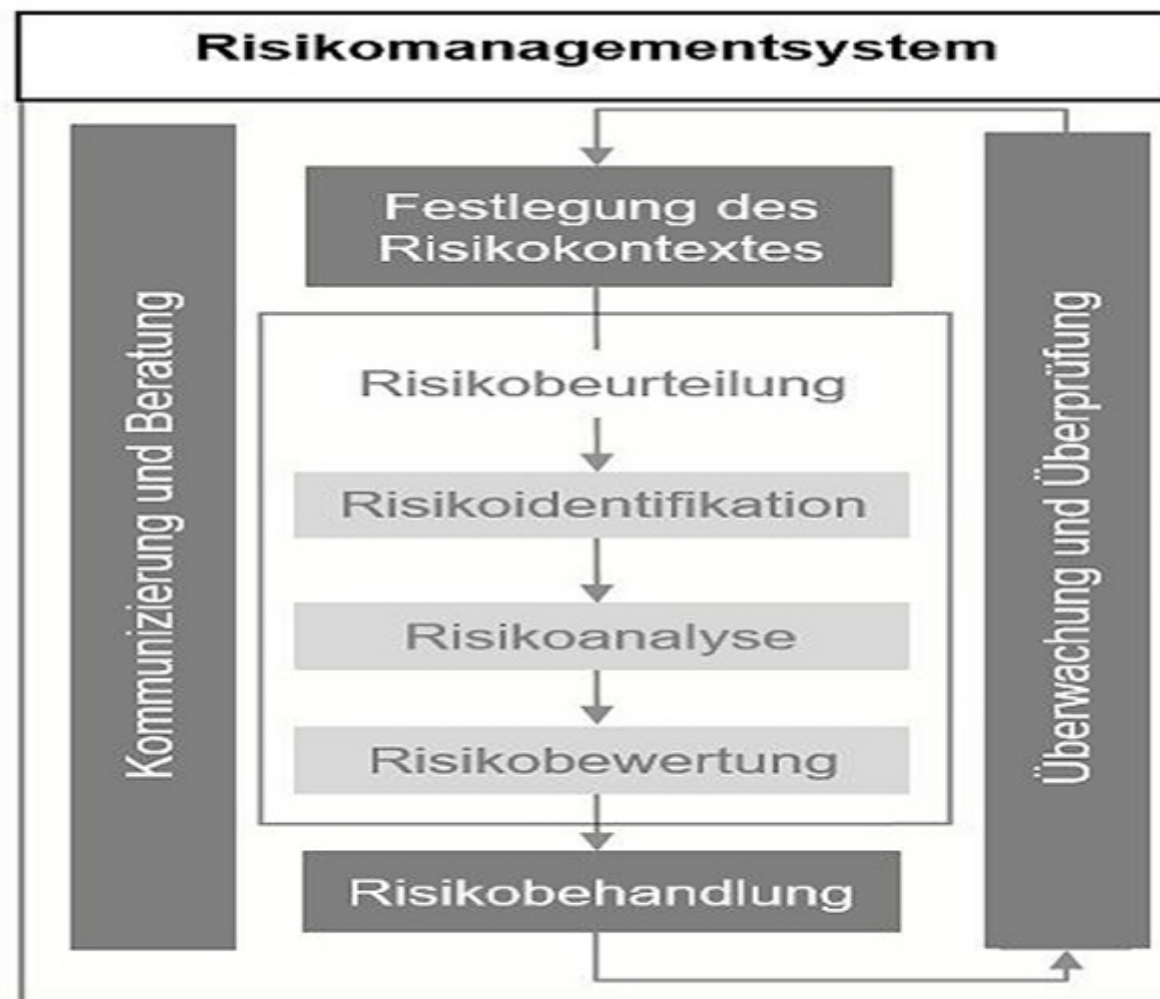
Risikomanagementprozesse implementiert, die in das Governance-System und die Maßnahmen zur Erreichung der Ziele unserer Risikomanagementrichtlinien integriert sind.

Außerdem unterzieht das Corporate Audit Services and Risk Assessment (CASRA) Team unsere größten Risiken jährlich einer Beurteilung. Das oberste Management überprüft diese Risikobeurteilung und entwickelt Maßnahmenpläne für die identifizierten Risiken.

Die Verantwortung für die Überprüfung der Risiken des Konzerns trägt das Board of Directors⁽¹⁾. Diese Pflicht des Board wird vom Finance and Risk Management Committee, bestehend aus unabhängigen Directors, wahrgenommen. Es überprüft die wesentlichen geschäftlichen Risiken des Konzerns und die Maßnahmen des Managements zur Überwachung, Kontrolle und Steuerung dieser Risiken, einschließlich der Angemessenheit von Richtlinien, Verfahren und Kontrollen, die das Management für die Beurteilung und Steuerung dieser Risiken entwickelt hat. Zusätzlich zu der jährlichen CASRA-Prüfung der größten Risiken hat jedes berichtspflichtige Segment in Zusammenarbeit mit dem CASRA-Team einen jährlichen Überprüfungsprozess eingeführt, an dessen Ende die Entwicklung standardisierter Heat Maps steht.

Ein Schwerpunkt unseres Risikomanagements liegt auf der Produktentwicklung, da diese zwar die größten Chancen bietet, Werte zu schaffen, gleichzeitig aber auch die für uns größten Risiken birgt. In Anbetracht der Langfristigkeit von Produktentwicklungsmaßnahmen sowie des Umfangs der erforderlichen personellen und finanziellen Ressourcen folgen wir einem streng definierten Produktentwicklungsprozess, der so konzipiert ist, dass die frühzeitige Identifizierung und effiziente Minderung möglicher Risiken sichergestellt wird. Kern dieses Prozesses ist unser Bombardier Engineering System, das bei allen Programmen während des Produktentwicklungszyklus zur Anwendung kommt. Der Prozess wird regelmäßig optimiert und um die aus unseren eigenen Programmen und den Programmen anderer Branchenvertreter gewonnenen Erkenntnisse ergänzt. Bestimmte Meilensteine müssen erreicht werden, bevor ein Produkt in die nächste Entwicklungsstufe vorrückt. Die Meilensteine umfassen abschließende Reviews unter Beteiligung unterschiedlicher Managementebenen und führender Experten, in denen die technische Machbarkeit, Kundenakzeptanz und finanzielle Rentabilität überprüft und belegt werden müssen.

⁽¹⁾ Weitere Informationen über die Mitglieder des Board of Directors und die Board-Ausschüsse sind im Abschnitt "Informationen für Investoren" nach dem Anhang zum Konzernabschluss enthalten.



Quelle: International Organization for Standardization (ISO) 31000:2009

Wir wenden Erkenntnisse, die wir bei einem Programm gewinnen, immer auch auf die anderen Programme an. Dies erfolgt durch die Weitergabe von Ideen und Erfahrungen zwischen unseren unterschiedlichen Funktionskomitees, durch regelmäßige Peer Reviews sowie die Nutzung von Know-how über alle Plattformen hinweg, um Anpassungen und gemeinsame Konzepte zu fördern, Best Practices zu entwickeln und das Wissen und die Erfahrung unserer Mitarbeiter optimal einzusetzen. Der Review liefert die Bestätigung über die Verfügbarkeit der personellen und finanziellen Ressourcen, den Reifegrad und die Produktionsbereitschaft neuer Technologien sowie die allgemeine Qualität des Business Case.

Wir haben zudem Offenlegungskontrollen und -verfahren entwickelt. Damit ist mit hinreichender Sicherheit gewährleistet, dass alle wesentlichen Informationen über den Konzern ordnungsgemäß kommuniziert werden und dass Informationen, die in den Pflichtmitteilungen des Konzerns enthalten sein müssen, innerhalb der durch die Wertpapiergesetzgebung vorgegebenen Zeitspanne erfasst, verarbeitet, zusammengefasst und veröffentlicht werden. Weitere Informationen hierzu sind im Abschnitt "Kontrollen und Verfahren" im Berichtsteil "Sonstiges" zu finden.

Die größten Finanz- und Marktrisiken und entsprechende Strategien zur Risikominderung

Bei unserer Geschäftstätigkeit können zahlreiche finanzielle und marktspezifische Risiken auftreten. Im Folgenden werden unsere größten Risiken und die Strategien zur Minderung dieser Risiken ausführlicher beschrieben. Marktrisiken im Zusammenhang mit den Altersversorgungsplänen werden im Abschnitt "Altersversorgungsleistungen" erläutert.

Wechselkursrisiken

Die Steuerung unserer zentralen Wechselkursrisiken erfolgt in Einklang mit der Richtlinie für das Wechselkursrisikomanagement. Dabei wird das Ziel verfolgt, die Auswirkungen von Wechselkursschwankungen zu minimieren. Die Richtlinie verlangt, dass das Management jedes berichtspflichtigen Segments alle tatsächlichen und potenziellen Wechselkursrisiken, die sich aus der jeweiligen Geschäftstätigkeit ergeben können, identifiziert. Die erkannten Risiken sind der in der Konzernzentrale angesiedelten zentralen Finanzabteilung zu melden, die wiederum gehalten ist, entsprechend den Vorgaben der Richtlinie Sicherungsgeschäfte abzuschließen. Um die Auswirkungen von Wechselkursschwankungen auf die Bilanz zu steuern, führt die zentrale Finanzabteilung darüber hinaus eine Abstimmung von Vermögenswerten und Verbindlichkeiten durch. Dabei werden im Wesentlichen langfristige Finanzverbindlichkeiten in Fremdwährung durch langfristige Vermögenswerte in derselben Währung ausgeglichen.

Steuerung von Wechselkursrisiken

Zuständigkeit	Abgesicherte Risiken	Absicherungsmethode ^(1)	Strategien zur Risikominderung
BERICHTSPFLICHTIGER AEROSPACE- SEGMENTE	Künftige Mittelabflüsse, die auf eine andere Währung lauten als die funktionale Währung der Gesellschaft, bei der die Abflüsse entstanden sind (hauptsächlich kanadischer Dollar und Pfund Sterling).	Während der ersten drei Monate Absicherung von 85 % der identifizierten Risiken, von 75 % während der darauf folgenden 15 Monate und von bis zu 50 % während der darauf folgenden sechs Monate.	Einsatz von Devisentermingeschäften, bei denen insbesondere US-Dollar verkauft und kanadische Dollar sowie Pfund Sterling angekauft werden.
	Künftige Mittelzuflüsse und abflüsse, die auf eine andere Währung lauten als die funktionale Währung der Gesellschaft, bei der die Zu- und Abflüsse entstanden sind.	Absicherung von 100 % der identifizierten Risiken zum Zeitpunkt des Auftragseingangs.	Einsatz von Devisentermingeschäften, bei denen hauptsächlich kanadische Dollar, Euro, US-Dollar, Schweizer Franken, schwedische Kronen und andere westeuropäische Währungen verkauft oder angekauft werden.
TRANSPORTATION	Künftige Mittelabflüsse mit Ausnahme von Zinszahlungen, die auf eine andere Währung lauten als die funktionale Währung der Gesellschaft, bei der die Abflüsse entstanden sind (hauptsächlich kanadischer Dollar).	Während der ersten 18 Monate Absicherung von 85 % der identifizierten Risiken und von bis zu 75 % während der darauf folgenden sechs Monate.	Einsatz von Devisentermingeschäften, bei denen insbesondere US-Dollar verkauft und kanadische Dollar angekauft werden.
KONZERNZENTRALE	Zinsabflüsse in anderen Währungen als dem US-Dollar (d. h. Euro und kanadischer Dollar).	Absicherung von 100 % der identifizierten Risiken, es sei denn, das Risiko wird als wirtschaftliches Sicherungsgeschäft zur Absicherung gegen das Risiko erfasst, das aus der Umrechnung von Abschlüssen in Fremdwährung in US-Dollar entsteht.	Einsatz von Devisentermingeschäften, bei denen insbesondere US-Dollar verkauft und Euro sowie kanadische Dollar angekauft werden.

Zuständigkeit	Abgesicherte Risiken	Absicherungsmethode ⁽¹⁾	Strategien zur Risikominderung
	Bilanzrisiken, einschließlich langfristiger Finanzverbindlichkeiten und Nettoinvestitionen in ausländische Geschäftsbetriebe mit anderen funktionalen Währungen als dem US-Dollar.	Absicherung von 100 % der identifizierten Risiken, die das Ergebnis des Konzerns gefährden können.	Verfahren zur Steuerung von Vermögenswerten und Verbindlichkeiten. Designation von langfristigen Finanzverbindlichkeiten als Sicherungsgeschäfte zur Absicherung unserer Nettoinvestitionen in ausländische Geschäftsbetriebe mit anderen funktionalen Währungen als dem US-Dollar.

⁽¹⁾ Abweichungen von der Verfahrensrichtlinie sind zulässig, sofern sie genehmigt worden sind und im Voraus festgelegte Risikohöchstgrenzen eingehalten werden.

Berichtspflichtige Aerospace-Segmente

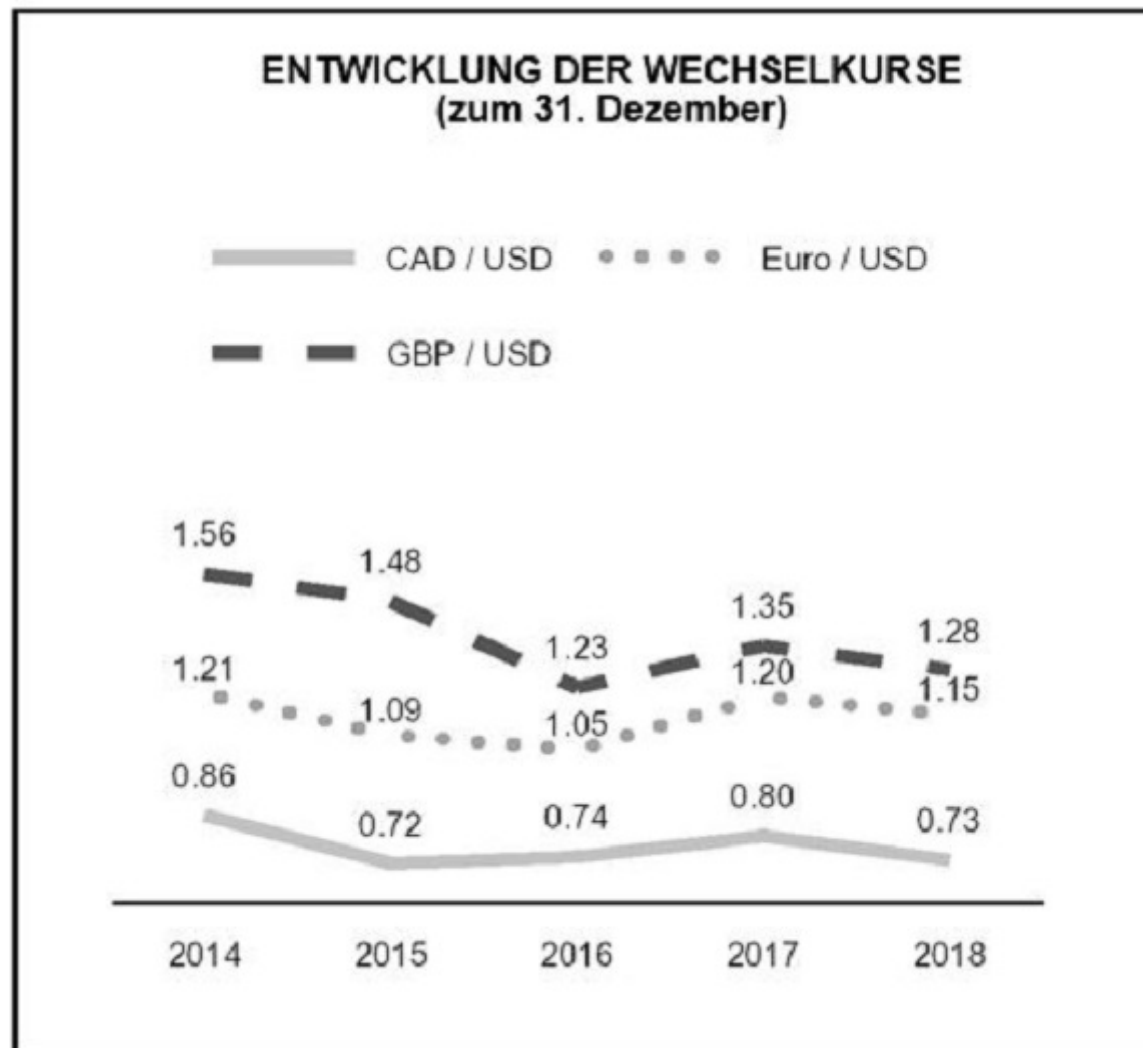
Zum 31. Dezember 2018 stellte sich der abgesicherte Teil der wesentlichen auf Fremdwährungen lautenden Kosten der berichtspflichtigen Aerospace-Segmente für die Geschäftsjahre zum 31. Dezember 2019 und 2020 wie folgt dar:

Im Geschäftsjahr	Kanadischer Dollar		Pfund Sterling	
	2019	2020	2019	2020
Auf Fremdwährungen lautende erwartete Kosten von Business Aircraft	\$ 1.417	\$ 949	-	-
Auf Fremdwährungen lautende erwartete Kosten von Commercial Aircraft	\$ 307	\$ 231	-	-
Auf Fremdwährungen lautende erwartete Kosten von Aerostructures and Engineering Services	\$ 281	\$ 188	£ 228	£ 158
Abgesicherter Teil der auf Fremdwährungen lautenden erwarteten Kosten	82%	57%	87%	58%
Gewichtete durchschnittliche Hedge-Kurse - Fremdwährung/USD	0,7858	0,7763	1,3767	1,3297

Sensitivitätsanalyse

Eine Veränderung des Werts des kanadischen Dollar gegenüber dem US-Dollar um einen US-Cent würde vor Berücksichtigung der Auswirkungen der Devisenterminkontrakte zu einer Änderung der erwarteten Kosten von Business Aircraft, Commercial Aircraft und Aerostructures and Engineering Services für das Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2019 um etwa USD 17 Mio., USD 4 Mio. bzw. USD 3 Mio. führen (nach Einbezug des Effekts der eingesetzten Devisenterminkontrakte Änderung um USD 3 Mio., weniger als USD 1 Mio. bzw. weniger als USD 1 Mio.).

Eine Veränderung des Werts des Pfund Sterling gegenüber dem US-Dollar um einen US-Cent würde vor Berücksichtigung der Auswirkungen der Devisenterminkontrakte zu einer Änderung der erwarteten Kosten von Aerostructures and Engineering Services für das Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2019 um etwa USD 3 Mio. führen (nach Einbezug des Effekts der eingesetzten Devisenterminkontrakte Änderung um weniger als USD 1 Mio.).



Transportation und Konzernzentrale

Die Fremdwährungsrisiken des Segments Transportation aus seinen langfristigen Verträgen verteilen sich auf mehrere Jahre. Diese Risiken werden in der Regel zum Zeitpunkt des Auftragseingangs für jeden einzelnen Auftrag vollständig abgesichert, und zwar für einen Zeitraum, der häufig kürzer ist als der Zeitraum, in dem ein Cashflow-Risiko für Transportation besteht. Bei Fälligkeit der Sicherungsgeschäfte verfolgt Transportation eine Verlängerungsstrategie, d. h., es werden so lange neue Sicherungsgeschäfte abgeschlossen, bis das Cashflow-Risiko nicht mehr besteht. Im Hinblick auf die Ergebnisse von Transportation besteht daher kein signifikantes Risiko von Gewinnen und Verlusten aus Fremdwährungstransaktionen; vorübergehend bestehen jedoch weiterhin ein Risiko aus der Fremdwährungsumrechnung und ein

Cashflow-Risiko. Auf kumulierter Basis werden die Mittelabflüsse oder -zuflüsse bei Verlängerung dieser Sicherungsgeschäfte durch entgegengesetzte Mittelzuflüsse oder -abflüsse ausgeglichen, wenn das Cashflow-Risiko eintritt.

Die identifizierten Cashflow-Risiken der Konzernzentrale sind nicht wesentlich und entstehen hauptsächlich aus Aufwendungen in kanadischen Dollar. Das Bilanzrisiko der Konzernzentrale resultiert in erster Linie aus Investitionen in ausländische Geschäftsbetriebe und aus langfristigen Finanzverbindlichkeiten. Trotz unserer Strategien zur Risikominderung können Wechselkursschwankungen angesichts des Umfangs unserer Investitionen in ausländische Geschäftsbetriebe mit anderen funktionalen Währungen als dem US-Dollar, insbesondere dem Euro, erhebliche Auswirkungen auf das Eigenkapital haben.

Sensitivitätsanalyse

Bei Investitionen in ausländische Geschäftsbetriebe, die Wechselkursschwankungen unterliegen, würde sich aus einer Fluktuation der entsprechenden Währungen zum 31. Dezember 2018 um 1 % eine Auswirkung von USD 24 Mio. auf das Eigenkapital vor der Auswirkung von Ertragsteuern ergeben.

Ausfallrisiken

Die wirksame Überwachung und Kontrolle von Ausfallrisiken ist wesentlicher Bestandteil unseres Risikomanagements. Ausfallrisiken werden unter Einsatz verschiedener Systeme und Verfahren, die abhängig von der jeweiligen Risikosituation ausgewählt werden, laufend überwacht.

Steuerung von Ausfallrisiken

Zuständigkeit	Größte Risiken	Vom Management angestoßene Maßnahmen zur Risikominderung Ausfallrisiken aus der Treasury-Tätigkeit werden gemäß der Konzernrichtlinie für das Wechselkursrisikomanagement und der Konzernrichtlinie für Finanzinvestitionen von einer zentralen Finanzabteilung gesteuert. Die Richtlinien sehen eine Minimierung der sich aus den Treasury-Aktivitäten ergebenden Ausfallrisiken durch die Beschränkung der von uns getätigten Transaktionen auf Finanzinstitute und Geldmarktfonds mit hoher Bonität vor, für die jeweils eine Obergrenze für das Kontrahentenausfallrisiko festgelegt worden ist.
KONZERN-ZENTRALE	Ausfallrisiken bestehen im Rahmen unserer gewöhnlichen Treasury-Tätigkeit in Verbindung mit derivativen Finanzinstrumenten und Investitionsinstrumenten.	

Zuständigkeit

Größte Risiken

ALLE BERICHTS-PFLICHTIGEN SEGMENTE

COMMERCIAL AIRCRAFT

Es bestehen Ausfallrisiken im Hinblick auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, die aus der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit sowie aus der Kreditgewährung resultieren. Letztere bezieht sich insbesondere auf Darlehen, Leasingforderungen und Anteile an Finanzierungsarrangements gegenüber Kunden im Zusammenhang mit dem Verkauf von Verkehrsflugzeugen.

Im Zusammenhang mit dem Verkauf bestimmter Produkte, hauptsächlich Verkehrsflugzeuge, leisten wir unter bestimmten Umständen Kreditgarantien in Form von garantierten Leasingzahlungen und Tilgungsgarantien. Die mit einem Ausfallrisiko behafteten Finanzdienstleistungen werden fast ausschließlich für Regionalfluggesellschaften erbracht.

Vom Management angestoßene Maßnahmen zur Risikominderung
Die mit der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit und der Darlehensgewährung verbundenen Ausfallrisiken werden gemäß den Richtlinien der Konzernzentrale von jedem berichtspflichtigen Segment gesteuert und kontrolliert. Für alle Kunden werden von internen Kreditsachverständigen Bonitätseinstufungen vorgenommen und Kreditlimits festgelegt, wobei neben unseren Erfahrungen mit dem jeweiligen Kunden auch Daten von externen Rating-Agenturen sowie anerkannte Rating-Verfahren herangezogen werden. Die Ausfallrisiken und Kreditlimits werden basierend auf Veränderungen der Finanzsituation und des Zahlungsverhaltens der Kunden dynamisch überprüft. Es wird im Wesentlichen anhand dieser Bonitätsratings und Kreditlimits entschieden, zu welchen Bedingungen

Kunden Kredite oder Finanzierungen gewährt werden. Dies umfasst auch die Einforderung von Sicherheiten zur Begrenzung des Risikos. Durch konkrete Regelungen ist gewährleistet, dass Ausfallrisiken aus umfangreichen Geschäften auf der richtigen Managementebene untersucht und genehmigt werden, bevor der Kunde Finanzierungs- oder Kreditangebote erhält.

Im Rahmen von Kreditgarantien werden vertraglich begrenzte Zahlungen an die garantiebegünstigte Partei geleistet, um Verluste aus der Verletzung von Kreditbedingungen abzuschwächen. Der Garantiefall tritt üblicherweise dann ein, wenn Kunden ihre Verpflichtungen während der Laufzeit der Finanzierungsvereinbarungen nicht erfüllen. Bei Verletzung der Kreditbedingungen agieren wir in der Regel als Vertreter der Garantiebegünstigten und erbringen für diese Dienstleistungen im Zusammenhang mit der Wiederinbesitznahme, der Instandsetzung und der Weitervermarktung der zugrunde liegenden Vermögenswerte.

Zuständigkeit

Größte Risiken

Vom Management angestoßene Maßnahmen zur Risikominderung
Dieses Risiko aus Kreditgarantien wird zum Teil durch den erwarteten Nettoertrag aus dem geschätzten Wert der Flugzeuge sowie andere, dem Konzern zur Absicherung des Ausfallrisikos aus diesen Garantien zur Verfügung stehende Vermögenswerte gemindert. Darüber hinaus würden die Verbindlichkeiten aus subventionierten Leasinggebühren im Falle eines Kreditausfalls bei bestimmten Kunden erlöschen.

Liquiditätsrisiken

Das Management des Liquiditätsrisikos erfordert eine laufende Überwachung der erwarteten Zahlungsmittelzuflüsse und -abflüsse, die in Form von detaillierten Prognosen der Cashflows und der Liquiditätssituation sowie durch langfristige operative und strategische Pläne erfolgt. Die Angemessenheit der Liquiditätsausstattung wird unter Berücksichtigung der historischen Volatilität, des wirtschaftlichen Umfelds, der saisonalen Anforderungen, des Fälligkeitsprofils von Verbindlichkeiten, des Zugangs zu Kapitalmärkten, der Höhe der Kundenanzahlungen, des Working-Capital-Bedarfs, der Finanzierung der Produktentwicklung und der sonstigen finanziellen Verpflichtungen kontinuierlich überprüft. Wir haben bestimmte Maßnahmen zur Finanzierung des Working Capitals ergriffen. Dazu gehören beispielsweise der Verkauf von Forderungen, Vereinbarungen über Anzahlungen von Dritten, die Aushandlung von verlängerten Zahlungsfristen mit einigen Lieferanten sowie Sale-and-leaseback-Transaktionen (Einzelheiten hierzu sind im Konzernabschluss in Anhangsangabe 37 "Finanzrisikomanagement" enthalten). Wir loten kontinuierlich aus, ob sich Finanzierungsalternativen bieten, die uns die Optimierung unserer Kapitalstruktur ermöglichen und eine hinreichende finanzielle Flexibilität gewährleisten.

Zinsrisiken

Unsere künftigen Cashflows unterliegen Risiken aufgrund von Zinsänderungen. Diese ergeben sich hauptsächlich aus variabel verzinslichen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten, einschließlich festverzinslicher langfristiger Finanzverbindlichkeiten, die künstlich in variabel verzinslich umgewandelt worden sind. Eine Änderung der Referenzzinssätze (Libor, Euribor, Banker's Acceptance) kann sich bei diesen Posten auf die Höhe der Cashflows auswirken. Die in der Konzernzentrale angesiedelte zentrale Finanzabteilung steuert diese Risiken im Rahmen des übergreifenden Risikomanagements.

Darüber hinaus können uns aus bestimmten Vermögenswerten und Verbindlichkeiten Gewinne und Verluste durch Zinsänderungen entstehen. Dies gilt insbesondere für zum Fair Value bewertete Finanzinstrumente sowie für Kredit- und Restwertgarantien. Die zum Fair Value bewerteten Finanzinstrumente bestehen aus bestimmten Darlehen und Leasingforderungen in Verbindung mit Flugzeugen, dem Wertpapierbestand, Anteilen an Finanzierungsarrangements, subventionierten Leasinggebühren und derivativen Finanzinstrumenten.

Sensitivitätsanalyse

Bei einem Anstieg der Zinssätze um 100 Basispunkte, der sich auf die Bewertung von zum Fair Value bewerteten Finanzinstrumenten sowie von Kredit- und Restwertgarantien auswirken würde, (jedoch ohne Berücksichtigung der Nettoverbindlichkeiten aus Altersversorgungsleistungen) würde sich das EBIT für das Geschäftsjahr 2018 um USD 29 Mio. verringern.

GAAP-FREMDE FINANZKENNZAHLEN

Dieser MD&A basiert auf den in Übereinstimmung mit IFRS ausgewiesenen Ergebnissen sowie auf den folgenden GAAP-fremden Finanzkennzahlen:
GAAP-fremde Finanzkennzahlen

EBIT vor Sonderposten	EBIT ohne Berücksichtigung der Auswirkungen von Restrukturierungsaufwendungen, Wertminderungen und Wertaufholungen in wesentlicher Höhe sowie sonstiger außergewöhnlicher Posten in wesentlicher Höhe.
EBITDA vor Sonderposten	EBIT vor Sonderposten sowie Abschreibungen und Wertminderungen von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten.
Angepasstes Periodenergebnis	Periodenergebnis ohne Berücksichtigung von Sonderposten, der Aufzinsung von Nettoverpflichtungen aus Altersversorgungsleistungen, bestimmten Nettogewinnen und -verlusten aus Änderungen bei der Bewertung von Rückstellungen und von erfolgswirksam zum Fair Value bewerteten Finanzinstrumenten sowie den entsprechenden steuerlichen Auswirkungen dieser Posten.
Angepasstes Ergebnis je Aktie	Das berechnete Ergebnis je Aktie ausgehend von dem auf die Anteilseigner der Bombardier Inc. entfallenden angepassten Periodenergebnis unter Anwendung der "Treasury-Stock-Methode" ermittelt, wobei die Ausübung aller verwässernden Elemente unterstellt wird.
Freier Cashflow (eingesetzter freier Cashflow)	Cashflow aus betrieblicher Geschäftstätigkeit ohne Nettozugänge zu den Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten.
Angepasstes Fremdkapital	Langfristige Finanzverbindlichkeiten gemäß Ausweis in der Konzernbilanz angepasst an die Fair-Value-Änderung von derivativen Finanzinstrumenten (oder erfüllten derivativen Finanzinstrumenten), die Teil einer entsprechenden Sicherungsbeziehung sind, zuzüglich kurzfristiger Finanzverbindlichkeiten, Sale-and-leaseback-Verpflichtungen und des Nettobarwerts von Operating-Leasingverpflichtungen.
Angepasstes EBIT	EBIT vor Sonderposten zuzüglich Zinskorrektur für Operating-Leasingverhältnisse und erhaltene Zinsen (gemäß den ergänzenden Informationen aus der Konzern-Kapitalflussrechnung, ggf. bereinigt um die Erfüllung von derivativen Finanzinstrumenten zur Absicherung des Fair Value vor dem Ende ihrer vertraglich festgelegten Laufzeit).
Angepasstes EBITDA	Angepasstes EBIT zuzüglich Abschreibungen und Wertminderungen von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten und einer Abschreibungskorrektur in Bezug auf Operating-Leasingverhältnisse.
Angepasstes Zinsergebnis	Gezahlte Zinsen gemäß den ergänzenden Informationen aus der Konzern-Kapitalflussrechnung, zuzüglich eines Aufzinsungsaufwands bei Sale-and-leaseback-Verpflichtungen sowie einer Zinskorrektur für Operating-Leasingverhältnisse.
GAAP-fremde Finanzkennzahlen leiten sich zwar hauptsächlich aus dem Konzernabschluss ab, haben jedoch keine von den IFRS vorgeschriebenen standardisierten Bedeutungen. Die Nichtberücksichtigung bestimmter Posten in den GAAP-fremden Kennzahlen bedeutet nicht zwangsläufig, dass es sich dabei um einmalige Posten handelt. Andere Unternehmen unserer Branche definieren die oben aufgeführten Kennzahlen möglicherweise anders als wir. Aufgrund dieser unterschiedlichen Definition von ähnlich bezeichneten GAAP-fremden Finanzkennzahlen kann es daher schwierig sein, die Performance dieser Unternehmen mit unserer zu vergleichen.	

EBIT vor Sonderposten, EBITDA vor Sonderposten, angepasstes Periodenergebnis und angepasstes Ergebnis je Aktie

Das Management nutzt die Kennzahlen EBIT vor Sonderposten, EBITDA vor Sonderposten, angepasstes Periodenergebnis und angepasstes Ergebnis je Aktie, um die Unternehmensperformance zu beurteilen. Das Management ist davon überzeugt, dass diese GAAP-fremden Ertragskennzahlen den Adressaten unseres Geschäftsberichts zusätzlich zu den IFRS-Kennzahlen ein besseres Verständnis unserer Ergebnisse und sonstigen Entwicklungen bei uns ermöglichen und für mehr Transparenz und Klarheit

im Hinblick auf die wesentlichen Ergebnisse unseres Unternehmens sorgen. EBIT vor Sonderposten, EBITDA vor Sonderposten, angepasstes Periodenergebnis und angepasstes Ergebnis je Aktie sind um Posten bereinigt, die nicht unsere gewöhnliche Geschäftstätigkeit abbilden oder deren Nichtangabe das Verständnis unserer Periodenergebnisse erleichtert. Daher analysiert ein wesentlicher Teil der Adressaten des MD&A unsere Ergebnisse auf der Grundlage dieser Finanzkennzahlen. Das Management ist davon überzeugt, dass diese Kennzahlen den Adressaten des MD&A dabei helfen, die Ergebnisse besser zu analysieren, und die Vergleichbarkeit unserer Ergebnisse zwischen den Perioden sowie mit anderen Unternehmen verbessern.

Freier Cashflow (eingesetzter freier Cashflow)

Der freie Cashflow (free cashflow) ist definiert als Cashflow aus betrieblicher Geschäftstätigkeit ohne Nettozugänge zu den Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten. Das Management ist davon überzeugt, dass diese GAAP-fremde Cashflow-Kennzahl Investoren wichtige Informationen über den vom Unternehmen generierten Cashflow vermittelt. Der freie Cashflow steht für Auszahlungen an Anteilseigner, die Rückzahlung von Finanzverbindlichkeiten und die Finanzierung von Akquisitionen zur Verfügung, nachdem die erforderlichen Investitionen zur Unterstützung der laufenden Geschäftsaktivitäten und der langfristigen Wertschöpfung getätigt wurden. Diese GAAP-fremde Cashflow-Kennzahl entspricht nicht dem verbleibenden Cashflow (residual cash flow), der für nicht verpflichtend erforderliche Ausgaben (discretionary expenditures) zur Verfügung steht, da der verbleibende Cashflow bestimmte verpflichtende Ausgaben (mandatory expenditures) wie die Rückzahlung fälliger Finanzverbindlichkeiten nicht berücksichtigt. Das Management nutzt den freien Cashflow als Kennzahl für die Beurteilung der Unternehmensperformance und der Liquiditätsschöpfung insgesamt.

Angepasstes Fremdkapital, angepasstes EBIT, angepasstes EBITDA und angepasstes Zinsergebnis

Wir überwachen unserer Kapitalstruktur anhand globaler Kennzahlen, die auf dem angepassten Fremdkapital, dem angepassten EBIT, dem angepassten EBITDA und dem angepassten Zinsergebnis basieren. Weitere Informationen hierzu sind im Abschnitt "Kapitalstruktur" enthalten.

Überleitungen von GAAP-fremden Finanzkennzahlen auf die jeweils am besten vergleichbaren Finanzkennzahlen nach IFRS erfolgen in den nachstehenden Tabellen.

Nicht dargestellt werden folgende Überleitungen:

- EBIT vor Sonderposten auf EBIT - siehe die Tabellen "Ertragslage" in den jeweiligen Berichtsteilen der berichtspflichtigen Segmente sowie den Abschnitt "Konzernergebnis"; und

- eingesetzter freier Cashflow vor Nettozinsen und erhaltenen oder gezahlten Ertragsteuern und eingesetzter freier Cashflow auf Cashflow aus betrieblicher Geschäftstätigkeit - siehe die Tabelle "Eingesetzter freier Cashflow" im Abschnitt "Liquidität und Kapitalausstattung".

Überleitung des EBITDA vor Sonderposten auf das EBIT

	Vierte Quartale zum 31. Dezember		Geschäftsjahre zum 31. Dezember	
	2018	2017 angepasst ⁽¹⁾	2018	2017 angepasst ⁽¹⁾
EBIT	\$ 342	\$ 73	\$ 1.001	\$ 299
Abschreibungen	84	89	272	314
Aufwendungen aus der Wertminderung von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten ⁽²⁾	-	6	11	51
Sonderposten ohne Aufwendungen aus der Wertminderung von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten ⁽²⁾	(56)	60	20	382
EBITDA vor Sonderposten	\$ 370	\$ 228	\$ 1.304	\$ 1.046

⁽¹⁾ Aufgrund der erstmaligen Anwendung von IFRS 15 "Erlöse aus Verträgen mit Kunden". Weitere Informationen über die Anpassung von Vergleichsperioden sind im Abschnitt "Neue Rechnungslegungsvorschriften" im Berichtsteil "Sonstiges" enthalten.

⁽²⁾ Einzelheiten zu den Sonderposten sind im Abschnitt "Konzernergebnis" enthalten.

Überleitung des angepassten Periodenergebnisses auf das Periodenergebnis und Berechnung des angepassten Ergebnisses je Aktie

	Vierte Quartale zum 31. Dezember		
	2018	(je Aktie)	2017 (je Aktie)

Überleitung des angepassten Periodenergebnisses auf das
Periodenergebnis und Berechnung des angepassten Ergebnisses je
Aktie

	2018	Vierte Quartale zum 31. Dezember (je Aktie)	2017	(je Aktie) angepasst ^(1)
Periodenergebnis	\$ 55		\$ (188)	
Anpassungen des EBIT i. V. m. Sonderposten ^(2)	(56)	\$ (0,02)	66	\$ 0,03
Anpassungen des Nettofinanzierungsaufwands i. V. m.:				
Verlust aus dem Rückkauf langfristiger Finanzverbindlichkeiten ^(2)	-	0,00	23	0,01
Verlust aus dem Verkauf von Forderungen aus langfristigen Aufträgen ^(2)	31	0,01	-	0,00
Aufzinsung von Nettoverpflichtungen aus Altersversorgungsleistungen	15	0,00	19	0,01
Nettoveränderung der Rückstellungen aufgrund von Zinsänderungen und Nettoverlusten aus bestimmten Finanzinstrumenten	67	0,02	57	0,02
Zinsanteil von Gewinnen im Zusammenhang mit Sonderposten ^(2)	(11)	0,00	-	0,00
Steuerliche Auswirkungen von Sonderposten ^(2) und sonstigen Ausgleichsposten	48	0,02	(5)	0,00
Angepasstes Periodenergebnis	149		(28)	
Auf nicht beherrschende Anteile entfallendes Periodenergebnis	(40)		(2)	
Dividenden auf Vorzugsaktien vor Steuern	25		(8)	
Auf die Anteilseigner der Bombardier Inc. entfallendes angepasstes Periodenergebnis	\$ 134		\$ (38)	
Gewichtete durchschnittliche Anzahl der Stammaktien (angepasst und verwässert) (in Tausend)		2.477.954		2.194.868
Angepasstes Ergebnis je Aktie		\$ 0,05		\$ (0,02)

Überleitung des angepassten Ergebnisses je Aktie auf das verwässerte Ergebnis je Aktie (in USD)

	Vierte Quartale zum 31. Dezember 2018	2017 angepasst ^(1)
Verwässertes Ergebnis je Aktie	\$ 0,02	\$ (0,09)
Auswirkungen von Sonderposten ^(2) und sonstigen Ausgleichsposten	0,03	0,07
Angepasstes Ergebnis je Aktie	\$ 0,05	\$ (0,02)

Überleitung des angepassten Periodenergebnisses auf das
Periodenergebnis und Berechnung des angepassten Ergebnisses je
Aktie

	2018	Vierte Quartale zum 31. Dezember (je Aktie)	2017	(je Aktie) angepasst ^(1)
Periodenergebnis	\$ 318		\$ (525)	
Anpassungen des EBIT i. V. m. Sonderposten ^(2)	28	\$ 0,01	426	\$ 0,19
Anpassungen des Nettofinanzierungsaufwands i. V. m.:				
Verlust aus dem Rückkauf langfristiger Finanzverbindlichkeiten ^(2)	-	-	23	0,01
Verlust aus dem Verkauf von Forderungen aus langfristigen Aufträgen ^(2)	31	0,01	-	-

Überleitung des angepassten Periodenergebnisses auf das
Periodenergebnis und Berechnung des angepassten Ergebnisses je
Aktie

	Vierte Quartale zum 31. Dezember	
	2018	2017
	(je Aktie)	(je Aktie) angepasst ^(1)
Aufzinsung von Nettoverpflichtungen aus Altersversorgungsleistungen	65	78
Nettoveränderung der Rückstellungen aufgrund von Zinsänderungen und Nettoverlusten (-gewinnen) aus bestimmten Finanzinstrumenten	36	95
Zinsanteil von Gewinnen im Zusammenhang mit Sonderposten ^(2)	(15)	11
Steuerliche Auswirkungen von Sonderposten ^(2) und sonstigen Ausgleichsposten	(25)	(17)
Angepasstes Periodenergebnis	438	91
Auf nicht beherrschende Anteile entfallendes Periodenergebnis	(86)	31
Dividenden auf Vorzugsaktien vor Steuern	4	(27)
Auf die Anteilseigner der Bombardier Inc. entfallendes angepasstes Periodenergebnis	\$ 356	\$ 95
Gewichtete durchschnittliche Anzahl der Stammaktien (angepasst und verwässert) (in Tausend)	2.501.047	2.264.722
Angepasstes Ergebnis je Aktie	\$ 0,14	\$ 0,04

^(1) Aufgrund der erstmaligen Anwendung von IFRS 15 "Erlöse aus Verträgen mit Kunden". Weitere Informationen über die Anpassung von Vergleichsperioden sind im
Abschnitt "Neue Rechnungslegungsvorschriften" im Berichtsteil "Sonstiges" enthalten.

^(2) Einzelheiten zu den Sonderposten sind im Abschnitt "Konzernergebnis" enthalten.

	Geschäftsjahre zum 31.	
	Dezember 2018	2017 angepasst ^(1)
Überleitung des angepassten Ergebnisses je Aktie auf das verwässerte Ergebnis je Aktie (in USD)		
Verwässertes Ergebnis je Aktie	\$ 0,09	\$ (0,24)
Auswirkungen von Sonderposten ^(2) und sonstigen Ausgleichsposten	0,05	0,28
Angepasstes Ergebnis je Aktie	\$ 0,14	\$ 0,04
Überleitung des angepassten Fremdkapitals auf die langfristigen Finanzverbindlichkeiten	Zum 31. Dezember 2018	2017
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	\$ 9.102	\$ 9.218
Anpassung um den Fair Value von derivativen Finanzinstrumenten (oder erfüllten derivativen Finanzinstrumenten), die Teil einer entsprechenden Sicherungsbeziehung sind	(153)	(222)
Langfristige Finanzverbindlichkeiten, netto	8.949	8.996
Operating-Leasingverpflichtungen ^(3) (⁴)	600	635
Angepasstes Fremdkapital	\$ 9.549	\$ 9.631
Überleitung des angepassten EBITDA und des angepassten EBIT auf das EBIT	Geschäftsjahre zum 31.	
EBIT	Dezember 2018	2017 angepasst ^(1)
Sonderposten ^(2)	\$ 1.001	\$ 299
Erhaltene Zinsen	28	426
Anpassung der Zinsen auf Operating-Leasingverhältnisse ⁽⁴⁾ (⁵)	32	61
Angepasstes EBIT	46	37
	1.107	823

	Geschäftsjahre zum 31. Dezember 2018	2017 angepasst ⁽¹⁾
Überleitung des angepassten EBITDA und des angepassten EBIT auf das EBIT		
Abschreibungen	272	314
Aufwendungen aus der Wertminderung von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten ⁽⁶⁾	3	7
Anpassung für Abschreibungen auf Operating-Leasingverhältnisse ⁽⁷⁾	67	71
Angepasstes EBITDA	\$ 1.449	\$ 1.215
	Geschäftsjahre zum 31. Dezember 2018	2017
Überleitung des angepassten Zinsergebnisses auf die gezahlten Zinsen		
Gezahlte Zinsen	\$ 674	\$ 594
Anpassung der Zinsen auf Operating-Leasingverhältnisse ⁽⁴⁾⁽⁵⁾	46	37
Angepasstes Zinsergebnis	\$ 720	\$ 631

⁽¹⁾ Aufgrund der erstmaligen Anwendung von IFRS 15 "Erlöse aus Verträgen mit Kunden". Weitere Informationen über die Anpassung von Vergleichsperioden sind im Abschnitt "Neue Rechnungslegungsvorschriften" im Berichtsteil "Sonstiges" enthalten.

⁽²⁾ Einzelheiten zu den Sonderposten sind im Abschnitt "Konzernergebnis" enthalten.

⁽³⁾ Abgezinst unter Verwendung des durchschnittlichen Spreads für US Treasury Notes mit fünfjähriger Laufzeit sowie des durchschnittlichen Kreditspreads unter Berücksichtigung unserer Bonitätseinstufung für den entsprechenden Berichtszeitraum.

⁽⁴⁾ Bei den Berechnungen ist IFRS 16 "Leasingverhältnisse" nicht berücksichtigt, da dieser Bilanzierungsstandard vom Konzern erstmalig zum 1. Januar 2019 angewandt wird. Weitere Informationen zu IFRS 16 sind im Abschnitt "Künftige Änderungen der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden" im Berichtsteil "Sonstiges" enthalten.

⁽⁵⁾ Bezeichnet den Zinsaufwand für ein Schuldinstrument in Höhe der Operating-Leasingverpflichtungen, enthalten im angepassten Fremdkapital und verzinst unter Verwendung des durchschnittlichen 5-Jahres-USD-Swapsatzes zuzüglich des durchschnittlichen CDS-Spreads für den entsprechenden Zeitraum unter Berücksichtigung unserer Bonitätseinstufung.

⁽⁶⁾ Ohne als Sonderposten erfasste Kosten.

⁽⁷⁾ Bezeichnet eine lineare Abschreibung des Betrags, der in den bereinigten Finanzverbindlichkeiten für Operating-Leasingverhältnisse enthalten ist, basierend auf einer Abschreibungsdauer von neun Jahren.

BUSINESS AIRCRAFT

ZENTRALE LEISTUNGSKENNZAHLEN UND MESSGRÖSSEN

Die nachfolgende Tabelle zeigt eine Zusammenfassung der wichtigsten Leistungskennzahlen und der entsprechenden Messgrößen.

ZENTRALE LEISTUNGSKENNZAHLEN UND ZUGEHÖRIGE MESSGRÖSSEN

WACHSTUM UND WETTBEWERBSPOSITION

- Auftragsbestand als Kennzahl der künftigen Umsatzerlöse.
- Book-to-Bill-Verhältnis⁽¹⁾ als Indikator für künftige Umsatzerlöse
- Umsatzerlöse und Auslieferungszahlen als Kennzahlen des Wachstums.
- Marktanteil (in Bezug auf Umsatzerlöse und ausgelieferte Stückzahlen) als Kennzahl unserer Wettbewerbsposition.

RENTABILITÄT

EBIT, EBIT-Marge, EBIT vor Sonderposten⁽²⁾ und EBIT-Marge vor Sonderposten⁽²⁾ als Kennzahlen der Performance.

LIQUIDITÄT

Freier Cashflow⁽²⁾ als Kennzahl der Liquiditätsschöpfung.

KUNDENZUFRIEDENHEIT

- Pünktlichkeit der Flugzeugauslieferung als Maß für unser Kundenengagement.
- Dispatch Reliability der Flugzeugflotte als Maß für die Zuverlässigkeit unserer Produkte.

- Regionale Verfügbarkeit von Ersatzteilen und technischem Know-how zur zeitgerechten Erfüllung der Anfragen von Kunden als Maß für die Erfüllung der Kundenbedürfnisse während der gesamten Lebensdauer eines Flugzeugs.
- Pünktliche Wiederaufnahme des Flugdienstes und hohe Arbeitsqualität in den Bombardier-eigenen Wartungszentren als Maß für die Effizienz.
- Erreichung von Meilensteinen bei der Programmentwicklung als Messgröße der tadellosen Auftragsabwicklung.

AUFTRAGSABWICKLUNG

⁽¹⁾ Definiert als das Verhältnis zwischen Nettoauftragseingang und Flugzeugauslieferungen (in Stückzahlen).

⁽²⁾ GAAP-fremde Finanzkennzahlen. Die Definitionen dieser Kennzahlen sind im Berichtsteil "Überblick" im Abschnitt "GAAP-fremde Finanzkennzahlen" enthalten.

ÜBERBLICK

Konzentration auf Produktionshochlauf bei dem Global 7500-Flugzeug und Wachstum des Aftermarket-Geschäfts

ERGEBNISSE Für die Geschäftsjahre zum 31. Dezember	2018	2017 angepasst ⁽¹⁾	Veränderung
Umsatzerlöse	\$ 4.994	\$ 4.933	1%
Flugzeugauslieferungen (in Stück)	137	138	(1)
EBIT	\$ 430	\$ 394	9%
EBIT-Marge	8,6%	8,0%	60 BP
EBIT vor Sonderposten ⁽²⁾	\$ 420	\$ 419	0%
EBIT-Marge vor Sonderposten ⁽²⁾	8,4%	8,5%	(10) BP
EBITDA vor Sonderposten ⁽²⁾	\$ 531	\$ 516	3%
EBITDA-Marge vor Sonderposten ⁽²⁾	10,6%	10,5%	10 BP
Nettozugänge zu den Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	\$ 866	\$ 1.075	(19)%
Zum 31. Dezember	2018	2017 angepasst ⁽¹⁾	Veränderung
Auftragsbestand (in Mrd. USD)	\$ 14,3	\$ 13,8	4%

⁽¹⁾ Aufgrund der erstmaligen Anwendung von IFRS 15 "Erlöse aus Verträgen mit Kunden". Weitere Informationen über die Anpassung von Vergleichsperioden sind im Abschnitt "Neue Rechnungslegungsvorschriften" im Berichtsteil "Sonstiges" enthalten. Im Zusammenhang mit Anpassungen bei bestimmten langfristigen Dienstleistungsaufträgen wurden die Zahlen für den Auftragsbestand zum 31. Dezember 2017 und zum 31. März 2018 auf USD 13,8 Mrd. bzw. USD 13,9 Mrd. korrigiert.

⁽²⁾ GAAP-fremde Finanzkennzahlen. Einzelheiten zu den Definitionen dieser Kennzahlen und zur Überleitung auf die jeweils am besten vergleichbaren Finanzkennzahlen nach IFRS sind im Abschnitt "GAAP-fremde Finanzkennzahlen" im Berichtsteil "Überblick" bzw. im Abschnitt "Ergebnisanalyse" enthalten.

WICHTIGSTE ENTWICKLUNGEN UND EREIGNISSE

- Das Segment Business Aircraft erreichte im Dezember 2018 einen historischen Meilenstein, da das Global 7500-Flugzeug, das Branchenaushängeschild mit den größten Abmessungen und der größten Reichweite, planmäßig in Betrieb genommen wurde. Dank eines hohen Auftragsbestands und einer unübertroffenen Leistungsfähigkeit in seiner Kategorie dürfte das Global 7500-Flugzeug in den kommenden Jahren zum entscheidenden Wachstumstreiber für das Segment Business Aircraft werden.
- Die Umsatzerlöse, das EBIT vor Sonderposten⁽¹⁾ und die Auslieferungen entsprachen unserer Prognose für das Geschäftsjahr 2018.
- Mit 137 ausgelieferten Flugzeugen (42 Global-, 83 Challenger- und 12 Learjet-Maschinen) war das Segment im Geschäftsjahr 2018 branchenweit führend.
- Aus der weiteren Umsetzung der Strategie für das Aftermarket-Geschäft ergab sich im Jahresvergleich ein Anstieg der Umsatzerlöse um 14,3 %. Außerdem wurde mit dem Spatenstich für ein neues Servicezentrum in Miami, Florida, die Erweiterung unseres Netzes von Servicezentren angekündigt. Von diesem Zentrum aus sollen Kunden in den USA und Lateinamerika betreut werden.

- Während des Geschäftsjahres präsentierte das Segment Business Aircraft die neuen Global 5500- und Global 6500-Flugzeuge, die mit komplett neuen Rolls-Royce-Triebwerken und optimierten Tragflügeln ausgestattet sind und damit eine größere Reichweite und bessere Treibstoffeffizienz aufweisen. Da sich die Flugtests in einem fortgeschrittenen Stadium befinden, ist damit zu rechnen, dass diese leistungsmäßig führenden Flugzeugtypen Ende 2019 den Flugdienst aufnehmen werden.^{(2) (3)}

^(1) GAAP-fremde Finanzkennzahlen. Einzelheiten zu den Definitionen dieser Kennzahlen und zur Überleitung auf die jeweils am besten vergleichbaren Finanzkennzahlen nach IFRS sind im Abschnitt "GAAP-fremde Finanzkennzahlen" im Berichtsteil "Überblick" bzw. im Abschnitt "Ergebnisanalyse" enthalten.

^(2) Befindet sich derzeit in Entwicklung. Siehe hierzu den Haftungsausschluss in Bezug auf die Global 5500-, Global 6500-, Global 8000- und CRJ550-Flugzeugprogramme am Ende dieses MD&A.

^(3) Zukunftsbezogene Aussage. Siehe hierzu die zukunftsbezogenen Annahmen, auf denen die Prognose basiert, sowie den Haftungsausschluss in Bezug auf zukunftsbezogene Aussagen im Berichtsteil "Überblick".

AUSBLICK UND ZUKUNFTSBEZOGENE AUSSAGEN

	Im Geschäftsbericht 2017 enthaltene Prognose für 2018 ^(1)	Aktualisierte Prognose für 2018 ^(2)	Ergebnisse 2018	Prognose für 2019 ^{(3) (4)}
Umsatzerlöse	≥ USD 5,0 Mrd.	Unverändert	USD 5,0 Mrd.	~ USD 6,25 Mrd.
EBIT-Marge	entf.	entf.	8,6%	entf.
EBIT-Marge vor Sonderposten ⁽⁵⁾	≥ 8,0 %	Unverändert	8,4%	~ 7,5 %
Flugzeugauslieferungen (in Stück)	~ 135	Unverändert	137	150 - 155

Prognose für 2018

Dank einer fokussierten und disziplinierten Auftragsabwicklung konnte das Segment Business Aircraft seine Prognosevorgaben für die Umsatzerlöse, das EBIT vor Sonderposten⁽⁵⁾ und die Flugzeugauslieferungen des Geschäftsjahres 2018 erfüllen.

Unsere Strategie zur Erreichung unserer Prognose für 2019^(3)

Nach der erfolgreichen Inbetriebnahme des Global 7500-Flugzeugs im Dezember 2018 dürfte das Geschäftsjahr 2019 den Beginn einer entscheidenden Wachstumsphase für das Segment Business Aircraft markieren. Die Umsatzerlöse werden voraussichtlich um ca. 25 % steigen, hauptsächlich aufgrund der Auslieferung von 15 bis 20 Global 7500-Flugzeugen und des anhaltenden Wachstums des Aftermarket-Geschäfts. Die Nutzung von Lernkurveneffekten mit steigender Produktion dieses Aushängeschilds wird für die Erreichung unserer Rentabilitätsziele für 2019 und die Entfaltung des vollen Potenzials unserer Geschäftsflugzeuge entscheidend sein.

^(1) Einzelheiten hierzu sind in unserem Geschäftsbericht 2017 enthalten.

^(2) Nähere Informationen hierzu sind in unserem zweiten Quartalsbericht für den Zeitraum zum 30. Juni 2018 zu finden.

^(3) Informationen zu den Annahmen, auf denen die Prognose basiert, sind dem nachfolgenden Abschnitt "Zukunftsbezogene Aussagen" zu entnehmen. Siehe hierzu auch den Haftungsausschluss in Bezug auf zukunftsbezogene Aussagen im Berichtsteil "Überblick".

⁽⁴⁾ Unter der Annahme der weiteren Einbeziehung der Schulungsaktivitäten für Besatzung und Techniker im Segment Business Aircraft bis zum 31. März 2019.

⁽⁵⁾ Rentabilitätsprognosen basieren auf der EBIT-Marge vor Sonderposten. Einzelheiten zur Definition dieser Kennzahl und zur Überleitung auf die am besten vergleichbaren Finanzkennzahlen nach IFRS sind im Abschnitt "GAAP-fremde Finanzkennzahlen" im Berichtsteil "Überblick" bzw. im Abschnitt "Ergebnisanalyse" enthalten.

Zukunftsbezogene Aussagen

Die zukunftsbezogenen Aussagen^(1) in diesem Teil des MD&A basieren auf und unterliegen den folgenden wesentlichen Annahmen:

- einer normalen Abwicklung und Auslieferung bzw. Umsetzung der aktuellen Festaufträge und Projekte im Auftragsbestand;
- der Fähigkeit, die Kundenbedürfnisse zu verstehen und ein Portfolio von Produkten und Dienstleistungen anzubieten, mit dem die Marktnachfrage gesteigert und wichtige strategische Aufträge gesichert werden können;
- der kontinuierlichen und planmäßigen Einführung und Umsetzung von zentralen Maßnahmen, um die Umwandlung von Umsatzerlösen in höhere Erträge und freie Cashflows⁽²⁾ zu verbessern, und zwar durch Senkung der Beschaffungskosten, bessere Kontrolle der Ausgaben und höhere Arbeitseffizienz;
- der Erfüllung der Ziele des Transformationsplans, und zwar durch Restrukturierungen und andere Maßnahmen, welche die direkte und indirekte Kostenstruktur betreffen und auf nachhaltige Kostensenkungen, operative Verbesserungen und eine Senkung des Working-Capital-Verbrauchs abzielen;
- der Fähigkeit, die globale Verteilung unserer Produktionsstandorte zu optimieren (Verlagerung in Niedriglohnländer und Wachstumsmärkte) und die Best Practices sowie die besten Technologien standortübergreifend einzusetzen;
- der Fähigkeit der Zulieferer, die Produktentwicklung und die Einhaltung der geplanten Produktionsmengen zu wirtschaftlich akzeptablen Bedingungen zeitgerecht zu unterstützen;
- der Fähigkeit, weitere Partnerschaften und Initiativen zur Risikoteilung zu finden und einzugehen;
- der Effektivität von Maßnahmen für einen disziplinierten Kapitaleinsatz bei neuen Programmen und Produkten, um die Umsatzerlöse zu steigern;
- der Fähigkeit, hoch qualifizierte Mitarbeiter, die die Produktentwicklungsstrategie umsetzen, zu gewinnen und zu binden;
- der Stabilität der globalen Wettbewerbs- und Wirtschaftsbedingungen;
- der Stabilität von Wechselkursen ausgehend von dem derzeitigen Niveau;
- der Fähigkeit, eine ausreichende Liquidität zu sichern, um den Strategieplan umzusetzen, die Kreditauflagen zu erfüllen, die langfristigen Finanzverbindlichkeiten zu tilgen, Bankkredite zu refinanzieren und Fälligkeiten ab dem Jahr 2020 neu zu verhandeln;
- der Berücksichtigung der Leasingbilanzierung nach IFRS 16 ab dem 1. Januar 2019;
- dem Abschluss des Verkaufs der Schulungsaktivitäten für Besatzung und Techniker im Segment Business Aircraft bis zum Ende des ersten Quartals 2019;
- der Anpassung der Produktionsraten an die Marktnachfrage;
- der Fähigkeit, Lernkurveneffekte zu nutzen, während die Produktion und die Auslieferung des Global 7500-Flugzeugs hochlaufen;
- der Fähigkeit, die Produktion und Auslieferung von neuen Programmen zu steigern, und den Zeitplan für die Inbetriebnahme der Global 5500-, Global 6500-, und Global 8000-Flugzeugprogramme einzuhalten;
- der Fähigkeit, kontinuierlich Kampagnen und Projekte zu gewinnen, basierend auf Marktprognosen⁽³⁾, woraus sich der angestrebte künftige Auftragseingang ergibt;
- der weiteren Einführung und Umsetzung von Wachstumsstrategien und dem anhaltenden Wachstum des Aftermarket-Geschäfts;
- der Senkung von Investitionen und Entwicklungsausgaben auf ein normales Niveau bis zum Zeitraum 2019-2020;
- der Genauigkeit der Analysen und Annahmen, die unserem Business Case zugrunde liegen, einschließlich der geschätzten Cashflows und Umsatzerlöse während der erwarteten Laufzeit des Programms und darüber hinaus; und
- der Genauigkeit unserer Einschätzung der erwarteten Wachstumstreiber und Branchentrends.

⁽¹⁾ Siehe hierzu auch den Abschnitt "Ausblick und zukunftsbezogene Aussagen" im Berichtsteil "Überblick".

⁽²⁾ GAAP-fremde Kennzahl. Einzelheiten zur Definition dieser Kennzahl und zur Überleitung auf die am besten vergleichbaren Finanzkennzahlen nach IFRS sind im Abschnitt "GAAP-fremde Finanzkennzahlen" bzw. im Abschnitt "Ergebnisanalyse" enthalten.

⁽³⁾ Die Nachfrageprognose basiert auf der Analyse der wesentlichen Marktindikatoren. Hierzu zählen u. a. Wachstum des realen BIP, Branchenzuversicht, Rentabilität bei unserem Kundenstamm, Bestand an gebrauchten Businessjets, Flugzeugauslastung, Flugzeugauslieferungen und Abrechnungen, bestehende Gesamtflotte an im Betrieb befindlichen Flugzeugen und Durchschnittsalter der Flotte. Weitere Einzelheiten sind in den Erläuterungen zu den Marktindikatoren im Abschnitt "Branche und Wirtschaftsumfeld" zu finden.

UNTERNEHMENSPROFIL

Für Wachstum gerüstetes starkes Portfolio

Wir entwerfen, entwickeln, produzieren und vermarkten mit handwerklicher Perfektion Geschäftsflugzeuge in drei branchenführenden Baureihen (Learjet, Challenger und Global) und bieten entsprechende Aftermarket-Leistungen an. Unser Portfolio umfasst Geschäftsflugzeuge in den Kategorien Light bis Large.

Für seine mehr als 4.800 Flugzeuge, die weltweit im Einsatz sind, hat das Segment Business Aircraft ein Netz aus Dienstleistungs- und Kundendienststätten aufgebaut, darunter eigene Servicezentren in den USA, Europa und Asien, regionale Kundendienststellen (Regional Support Offices - RSO), mobile Reparatur-Lkw sowie Ersatzteileinrichtungen, einschließlich Lager, Verteilungszentren und Reparaturbetrieben auf der ganzen Welt, mit denen eine erstklassige Ersatzteilverfügbarkeit gewährleistet wird.

MARKTSEGMENT: GESCHÄFTSFLUGZEUGE

LIGHT BUSINESS JETS

Modelle: Learjet 70 und Learjet 75

Marktkategorie: Light Business Jets

Wichtigste Merkmale⁽¹⁾: Die legendäre Learjet-Reihe, von der bislang mehr als 3.000 Flugzeuge ausgeliefert wurden, setzt weiterhin Maßstäbe, indem Merkmale von großen Flugzeugen in eine kleine Flugzeugplattform integriert werden. Die Kabinen der Learjet-Flugzeuge sind mit durchgehend flachem Boden ausgestattet, was für Bequemlichkeit und höchsten Komfort sorgt. Der Learjet 75 zeichnet sich außerdem dadurch aus, dass er als einziger Businessjet seiner Klasse über eine Doppel-Club-Konfiguration mit acht Sitzen, eine vordere Schiebetür und eine Mach 0,81-Performance verfügt.

MID-SIZE BUSINESS JETS

Modelle: Challenger 350 und Challenger 650

Marktkategorie: Medium Business Jets

Wichtigste Merkmale⁽¹⁾: Die Challenger-Reihe ist Ausdruck meisterlicher Handwerkskunst und Funktionalität, sorgt für Produktivitätssteigerungen und verfügt über die komfortabelsten Kabinen in ihrer Kategorie. Jedes Flugzeug zeichnet sich durch niedrige Betriebskosten, hohe Zuverlässigkeit und - dank branchenführender Konnektivität, einem immersiven Soundsystem und einem Kabinenmanagementsystem, das all dies problemlos verbindet - ein ultimatives Flugerlebnis aus. Die Challenger 300-Reihe ist seit 10 Jahren der am häufigsten ausgelieferte Businessjet in der Medium-Kategorie. Die Challenger 600-Reihe ist der am häufigsten ausgelieferte Businessjet seiner Kategorie.

⁽¹⁾ Unter bestimmten Betriebsbedingungen und im Vergleich mit den derzeit im Flugdienst befindlichen Flugzeugen.

LARGE BUSINESS JETS

Modelle: Global 5000, Global 5500⁽¹⁾, Global 6000, Global 6500⁽¹⁾, Global 7500 und Global 8000⁽¹⁾

Marktkategorie: Large Business Jets

Wichtigste Merkmale⁽²⁾: Unser Aushängeschild, die Global-Flugzeugreihe, wurde mit handwerklicher Perfektion konstruiert, um einen nachhaltigen Eindruck zu hinterlassen, und deckt die Kategorie der großen Flugzeuge mit vier Modellen ab. Diese Modelle bieten Flugkomfort, eine intelligent gestaltete Inneneinrichtung mit der neuen Premier-Kabine, die Luxus und Produktivität vereint, sowie die weltweit schnellste Internetverbindung an Bord zusammen mit umfangreichen Kabinenmanagementsystemen, mit denen die Passagiere jederzeit Unterhaltung genießen können und vernetzt sind. Die Global 5000- und Global 6000-Flugzeuge sind die am häufigsten ausgelieferten Flugzeuge in der Large-Kategorie. Bombardier hat außerdem die Global 5500- und Global 6500-Flugzeuge auf den Markt gebracht. Diese beiden Modelle sind in ihren jeweiligen Segmenten bei Reichweite und Größe führend und sollen im Geschäftsjahr 2019 den Flugdienst aufnehmen.

Das richtungsweisende Global 7500-Flugzeug erweitert die Modellreihe mit einer echten Vier-Zonen-Kabine, einem separaten Ruhebereich für das Bordpersonal und der größten Reichweite, mit der Non-Stop-Verbindungen zwischen praktisch allen wichtigen Städten weltweit ermöglicht werden. Das Global 7500-Flugzeug wurde im Dezember 2018 in Betrieb genommen.

⁽¹⁾ Befindet sich derzeit in Entwicklung. Siehe hierzu den Haftungsausschluss in Bezug auf die Global 5500-, Global 6500-, Global 8000- und CRJ550-Flugzeugprogramme am Ende dieses MD&A.

⁽²⁾ Unter bestimmten Betriebsbedingungen und im Vergleich mit den derzeit im Flugdienst befindlichen Flugzeugen.

MARKTSEGMENT: KUNDENSERVICE**WARTUNG: WERTSCHÖPFUNG WÄHREND DES GESAMTEN LEBENSZYKLUS**

Leistungsportfolio: Umfangreiche weltweite Kapazitäten zur optimalen Durchführung von geplanten Wartungen und Erbringung wertschöpfender Leistungen, einschließlich Modernisierung und Modifikation von Geschäftsflugzeugen und Reparatur- und Überholungsleistungen für Komponenten. Dank unserer Erfahrung als Original Equipment Manufacturer (OEM) kann eine Vielzahl von Leistungen intern sowie über die Abstellung von mobilen Reparaturteams für die Flugzeuge von Kunden durchgeführt werden.

Wichtigste Merkmale: Weltweite Dienstleistungen und Kundendienst durch eigene Servicezentren, Wartungsstationen, 30 eigene mobile Einsatzfahrzeuge, zwei Flugzeuge und ein Netz an autorisierten Servicezentren.

HERAUSRAGENDER ERSATZTEILSUPPORT UND SMART SERVICES

Leistungsportfolio: Bereitstellung von Ersatzteilen, die vom Hersteller zugelassen und mit einer branchenweit führenden 2-Jahres-Garantie versehen sind, Reparatur kundeneigener Teile und ein wachsendes Portfolio an innovativen Ersatzteil- und Wartungsprogrammen auf der Basis "Kosten pro Flugstunde", das für Learjet-, Challenger- und Global-Flugzeuge angeboten wird. Zu den Programmen gehört auch das neueste Smart Services-Angebot, das so zugeschnitten werden kann, dass es die Überholung von Fahrwerken und ungeplante Wartungsleistungen umfasst.

Wichtigste Merkmale: Rund um die Uhr Ersatzteilsupport durch weltweite Ersatzteillager rund um drei große Verteilungszentren in Chicago, Frankfurt und Singapur sowie sieben regionale Lager. Ein ausgeklügeltes Vorratsmanagementsystem stellt die weltweite Verfügbarkeit von Ersatzteilen durch das Netz aus Lagern und Verteilungszentren sowie die eigenen Servicezentren sicher. Reparaturbetriebe in Nordamerika und Europa bieten Reparaturen von kundeneigenen Teilen an. Es wird uneingeschränkter Zugang zu zwei Parts Express-Flugzeugen gewährt, um Ersatzteile für Aircraft-on-Ground-Anforderungen bereitzustellen. Vom Austausch und der Reparatur von Flugzeugzellenkomponenten, einschließlich Cockpit-Avioniksystemen, bietet Smart Services eine exakte Budgetplanung und weltweite Verfügbarkeit von Ersatzteilen.

KUNDENDIENST RUND UM DIE UHR

Leistungsportfolio: Umfangreiches Portfolio an Kundendienstleistungen für Geschäftsflugzeugkunden, darunter rund um die Uhr geöffnete Kundendienstzentren, Engineeringleistungen, ein Netz von Service-Mitarbeitern im Außendienst, Lkw für die Kundendienstteams, regionale Kundendienststellen, technische Publikationen und Unterstützung bei der Inbetriebnahme.

Wichtigste Merkmale: Bereitstellung einer persönlichen Anlaufstelle für die Betreiber, die rund um die Uhr und an 365 Tagen im Jahr bei allen wichtigen Fragen und Aircraft-on-Ground-Problemen zur Verfügung steht, sowie Unterstützung aller Kunden von der Inbetriebnahme bis zum Eigentum der Flugzeuge durch Einsatz eines globalen Supportnetzes von strategisch verteilten Teams.

Mit mehr als 100 Standorten weltweit sind wir in der Lage, Ihre aktuellen und künftigen Anforderungen zu erfüllen.



SCHULUNGEN

Leistungsportfolio: Umfassende Palette an Schulungsangeboten für Besatzung und Techniker von Geschäftsflugzeugen in zwei Einrichtungen und über ein weltweites Netz an strategischen Partnern. Außerdem bieten wir technische Schulungen direkt an den Standorten der Kunden.

Am 7. November 2018 unterzeichnete der Konzern einen endgültigen Vertrag über den Verkauf der Schulungsaktivitäten für Besatzung und Techniker im Segment Business Aircraft, die bislang hauptsächlich in Schulungszentren in Montréal, Québec, und Dallas, Texas, durchgeführt wurden. Die Transaktion wird voraussichtlich bis zum Ende des ersten Quartals 2019 abgeschlossen sein.⁽¹⁾

⁽¹⁾ Weitere Einzelheiten zu der Transaktion sind im Abschnitt "Neuausrichtung des Portfolios" im Berichtsteil "Business Aircraft" enthalten.

BRANCHE UND WIRTSCHAFTSUMFELD**Zu Beginn des Jahres 2019 gesundes Gleichgewicht auf dem Geschäftsflugzeugmarkt**

2018 zeigte der Geschäftsflugzeugmarkt Anzeichen für Stabilität, da sich Indikatoren wie der Index für die Branchenzuversicht, die Unternehmensgewinne in den USA und der Bestand an gebrauchten Businessjets im Vergleich zum Vorjahr positiv entwickelten.

Das weltweite BIP-Wachstum betrug 2018 unverändert zum Vorjahr 3,0 %.⁽¹⁾ Die Gründe für das anhaltende Wachstum waren die starke US-Wirtschaft und weiterhin beeindruckende Wachstumsraten in den Schwellenländern. Die Branchenzuversicht, ermittelt anhand des Barclays Business Jet Indicator, lag 2018 bei durchschnittlich 67 Punkten (2017: 51), was über der Schwelle der Marktstabilität liegt.⁽²⁾ In den USA dürften die prognostizierten Unternehmensgewinne 2018 auf beachtliche USD 2,3 Bio. ansteigen. Dies liegt in erster Linie an Steuersenkungen, die Ende 2017 in den USA eingeführt wurden.⁽³⁾ Der Bestand an Gebrauchtflugzeugen, ausgedrückt in Prozent der Gesamtflotte, ist auf ein nach wie vor solides Niveau von 8,7 % zurückgegangen. Die anhaltende Verbesserung dieser Indikatoren dürfte dazu beitragen, bessere Bedingungen für die künftige Nachfrage zu schaffen. Schließlich hat die Branche 2018 insgesamt schätzungsweise 514 Flugzeuge⁽⁴⁾ ausgeliefert. Dies bedeutet im Jahresvergleich zwar einen Anstieg um 2 %, lag aber weiterhin am unteren Ende der Bandbreite an jährlichen Auslieferungen in den letzten zehn Jahren.

Es werden die folgenden zentralen Indikatoren genutzt, um die Situation des Geschäftsflugzeugmarktes kurzfristig zu überwachen:

INDIKATOR	GEGENWÄRTIGE SITUATION	TREND
BRANCHENZUVERSICHT	Ausgehend von dem im Dezember 2018 veröffentlichten aktuellen Barclays Business Jet Indicator lag die Kennzahl für die Branchenzuversicht 2018 bei durchschnittlich 67 Punkten ⁽²⁾ und damit über der Schwelle der Marktstabilität.	▲
UNTERNEHMENSGEWINNE	In den USA dürften die prognostizierten Unternehmensgewinne 2018 im Jahresvergleich um 10,4 % auf USD 2,3 Bio. ansteigen. ⁽³⁾	▲
BESTAND AN GEBRAUCHTEN BUSINESSJETS	Die Gesamtzahl der zum Verkauf verfügbaren Gebrauchtflugzeuge, ausgedrückt als Prozentsatz der gesamten weltweiten Flotte, ist im letzten Jahr auf ein gesundes Niveau von 8,7 % zurückgegangen, den niedrigsten Wert seit mehr als zehn Jahren. Die Bestände an Gebrauchtflugzeugen sind während des vergangenen Jahres in jeder der Kategorien Light, Medium und Large zurückgegangen.	▲
FLUGZEUGNUTZUNGSRATEN	In den USA ist die Nutzungsrate von Geschäftsflugzeugen im Jahr 2018 gegenüber dem Vorjahr um 2,0 % gesunken. In Europa ist die Nutzungsrate von Geschäftsflugzeugen im Jahr 2018 gegenüber dem Vorjahr um 2,1 % gesunken.	▼
FLUGZEUGAUSLIEFERUNGEN UND ABRECHNUNGEN	In den Marktkategorien für Geschäftsflugzeuge, in denen wir vertreten sind, rechnen wir mit einem Anstieg der Flugzeugauslieferungen um 2 % und der Gesamtabrechnungen um 1 % im Jahr 2018 gegenüber dem Vorjahr. ⁽⁴⁾	▲

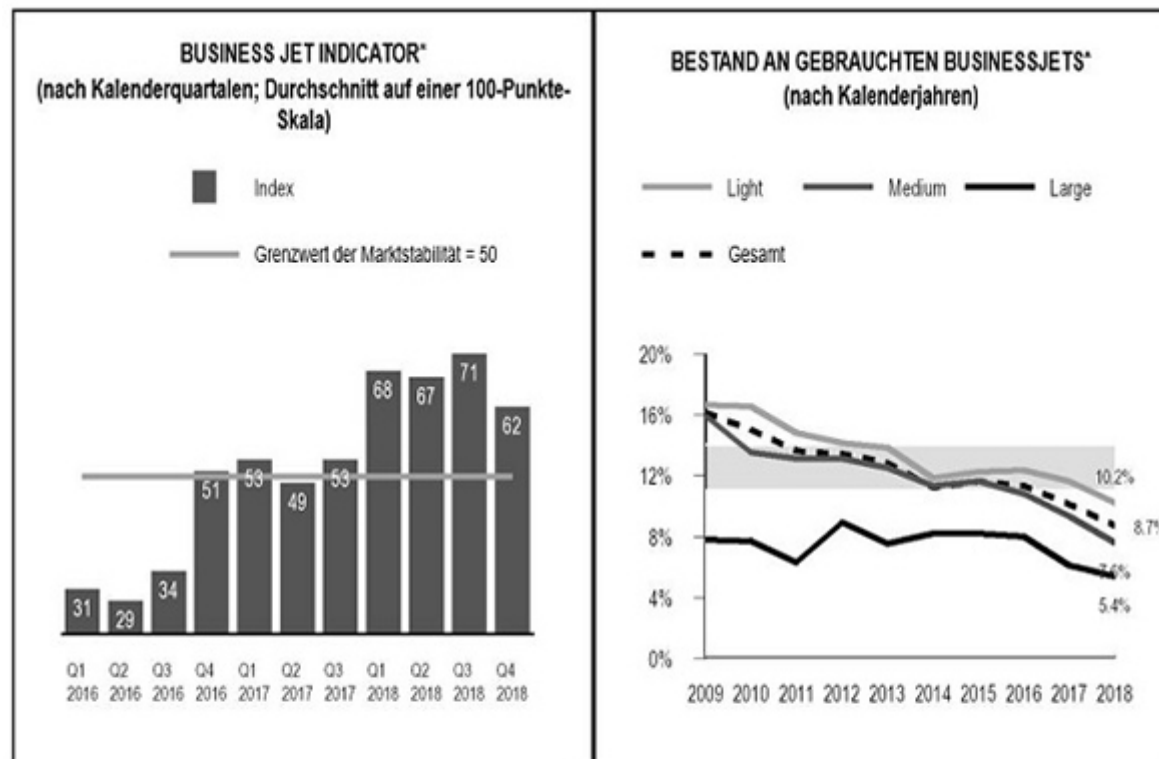
▲ ► ▼ Steht für eine positive, neutrale oder negative Entwicklung in den Marktkategorien, in denen wir vertreten sind, auf Basis des aktuellen Wirtschaftsumfelds.

⁽¹⁾ Gemäß der Oxford Economics Global Economic Databank vom 22. Januar 2019.

⁽²⁾ Gemäß der Barclays Business Jet Survey vom 6. Dezember 2018, Daten für 2017 von UBS.

⁽³⁾ Gemäß dem US-amerikanischen Bureau of Economic Analysis News Release vom 21. Dezember 2018.

⁽⁴⁾ Basierend auf unseren Schätzungen und öffentlich zugänglichen Daten einiger Wettbewerber.



Quelle: Barclays ab dem Beginn 2018, zuvor UBS

* Der Business Jet Indicator ist eine Kennzahl für die Zuversicht der Branchenangehörigen. Er wird auf der Grundlage von Befragungen erstellt, die regelmäßig unter Maklern, Händlern, Herstellern, Anbietern von Teileigentumsprogrammen, Kapitalgebern etc. durchgeführt werden.

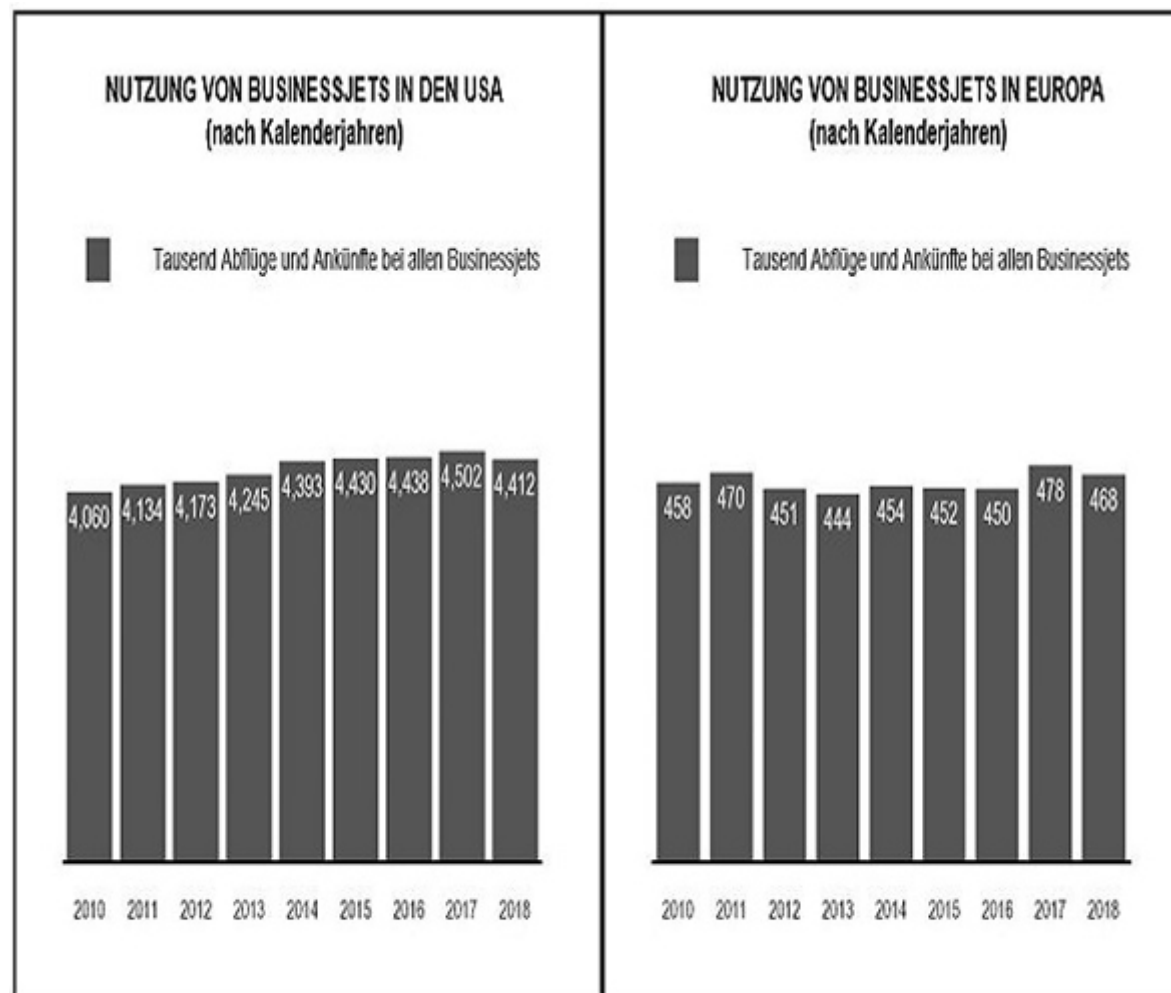
Die Methoden zur Berechnung des Business Jet Indicator können sich infolge einer Änderung der Datenquellen unterscheiden.

Für das vierte Quartal 2017 hat UBS keine Befragung durchgeführt.

Quellen: JETNET und Ascend Online

* In % der Gesamtflotte an Businessjets mit Ausnahme von Jets der Kategorie „Very Light“.

Der schattierte Bereich zeigt die Bandbreite (zwischen 11 % und 14 %), die wir im Hinblick auf den Gesamtbestand an zur Veräußerung verfügbaren gebrauchten Businessjets als üblich ansehen.



Quelle: Internetseite der US-amerikanischen Federal Aviation Administration (FAA)

Quelle: Eurocontrol

Kurzfristige Aussichten

Trotz der Volatilität, die Ende 2018 auf den globalen Finanzmärkten herrschte, wird das weltweite BIP 2019 voraussichtlich um 2,7 % wachsen. Dies entspricht der Entwicklung in den letzten Jahren. Die Konjunktur in den USA und China dürfte sich etwas verlangsamen. Dabei kommen in den USA die nachlassenden Auswirkungen der kürzlich durchgeführten Steuersenkungen und in China der Übergang von einer industrie- zu einer konsumgeprägten Wirtschaft zum Tragen. Das BIP-Wachstum in den USA und China wird auf 2,5 % bzw. 6,1 % geschätzt.⁽¹⁾

⁽¹⁾ Gemäß der Oxford Economics Databank vom 22. Januar 2019.

Aufgrund dieser Konjunkturaussichten in Kombination mit der Entwicklung neuer Flugzeugmodelle und Technologien rechnen wir mit einer weiteren Stabilisierung des Marktes für Geschäftsflugzeuge.

Langfristige Aussichten

Auf längere Sicht sind alle Nachfragetreiber gut ausgerichtet. Das Vermögenswachstum und der anhaltende Aufschwung in Entwicklungsländern dürften unseren Kundenstamm erweitern. Die Außerbetriebnahme älterer Flugzeugmodelle in Verbindung mit der Einführung neuer Modelle wird dazu beitragen, die Bedürfnisse von Neukunden zu erfüllen. Die Entwicklung neuer Eigentumsmodelle wie Teileigentums- und Charterprogramme wird den Zugang zum Markt für Geschäftsflugzeuge weiter erleichtern.

Der Markt für Geschäftsflugzeuge ist für Wachstum gerüstet und mit dem umfangreichsten Produktportfolio der gesamten Branche sehen wir uns auf diesem Markt gut positioniert.

Kundenservice

Das weltweite Kundenservice-Netz des Segments Business Aircraft umfasst eigene Servicezentren, Verteilungszentren, Ersatzteillager, Wartungszentren, regionale Kundendienststellen, Kundendienstzentren, mobile Kundendienstteams, Schulungszentren sowie autorisierte Serviceeinrichtungen und Schulungsanbieter.

Die Nachfrage nach Dienstleistungen und Kundendienst hängt von der Größe der Flotte an Bombardier-Geschäftsflugzeugen, der Anzahl der Betriebsstunden dieser Flotte und dem Durchschnittsalter der Flotte ab. Aufbauend auf der hohen Zahl im Einsatz befindlicher Flugzeuge von Business Aircraft werden wir uns weiter auf diese margaenstarken Aktivitäten konzentrieren.

Marktindikatoren

INDIKATOR	GEGENWÄRTIGE SITUATION	TREND
BESTEHENDE GESAMTFLOTTE	Die bestehende Gesamtflotte an Bombardier-Geschäftsflugzeugen ist gegenüber dem Vorjahr um rund 1 % auf mehr als 4.800 im Geschäftsjahr 2018 gestiegen. ⁽¹⁾	▲
DURCHSCHNITTliche JÄHRLICHE FLUGSTUNDEN	Ausgehend von unseren Schätzungen sind die durchschnittlichen jährlichen Flugstunden der Bombardier-Geschäftsflugzeuge 2018 gegenüber dem Vorjahr um 0,6 % gestiegen.	▲
DURCHSCHNITTsalter DER FLOTTE	Üblicherweise steigen die direkten Wartungskosten mit zunehmendem Alter eines Flugzeugs an. Daher wird sich das Durchschnittsalter der Bombardier-Flotte auf die Größe des Wartungsmarktes auswirken. Das Durchschnittsalter der Flotte an Bombardier-Geschäftsflugzeugen ist 2018 gegenüber dem Vorjahr um 2,6 % gestiegen. ⁽¹⁾	▲

▲ ► ▼ Steht für eine positive, neutrale oder negative Entwicklung in den Marktkategorien, in denen wir vertreten sind, auf Basis des aktuellen Wirtschaftsumfelds.

⁽¹⁾ Basierend auf Daten aus der Ascend-Flottendatenbank von FlightGlobal.

Kurzfristige Aussichten

Ausgehend von den oben aufgeführten Marktindikatoren wird die Nachfrage nach Ersatzteil- und Serviceprogrammen voraussichtlich steigen. Wir werden weiterhin aktiv nach strategischen Standorten für Expansionen suchen, um damit eine noch größere Kundennähe, eine weitere Verbesserung der Reaktionszeiten und den Aufbau engerer Beziehungen auf der ganzen Welt zu ermöglichen.

In der Vergangenheit entfiel der größte Anteil an der Geschäftsflugzeugflotte auf die USA. Der zunehmende Wohlstand und die wirtschaftliche Entwicklung in nicht-traditionellen Märkten sorgen jedoch für eine Erhöhung der Anteile der Geschäftsflugzeugflotte außerhalb der USA. Diese Entwicklung der Nachfrage hat Einfluss auf die geografische Verteilung unseres Support-Netzwerks. Die Strategie für nicht-traditionelle Märkte besteht darin, unsere lokale Kundenservice-Präsenz auszubauen und Dritte einzubinden, um die ganze Bandbreite an Leistungen anbieten zu können.

Langfristige Aussichten

Die anhaltende Erweiterung der in Betrieb befindlichen Flotte dürfte die Nachfrage nach Kundenservice-Leistungen stimulieren. Die traditionellen Märkte wie Nordamerika und Europa sollten in puncto Marktgröße weiterhin dominieren. Aufgrund des Ausbaus der Geschäftsflugzeugflotten in den nicht-traditionellen Märkten dürften sich jedoch in diesen Ländern neue Chancen für Aftermarket-Leistungen ergeben.

ERGEBNISANALYSE

Ertragslage	Vierte Quartale zum 31. Dezember		Geschäftsjahre zum 31. Dezember	
	2018	2017 angepasst ⁽¹⁾	2018	2017 angepasst ⁽¹⁾
Umsatzerlöse				
Produktionstätigkeit und Sonstige ⁽²⁾	\$ 1.177	\$ 1.171	\$ 3.794	\$ 3.883
Dienstleistungen ⁽³⁾	317	277	1.200	1.050
Umsatzerlöse, gesamt	\$ 1.494	\$ 1.448	\$ 4.994	\$ 4.933
EBITDA vor Sonderposten ⁽⁴⁾	\$ 162	\$ 151	\$ 531	\$ 516
Abschreibungen	40	31	111	97
EBIT vor Sonderposten ⁽⁴⁾	122	120	420	419
Sonderposten	(23)	(9)	(10)	25
EBIT	\$ 145	\$ 129	\$ 430	\$ 394
EBIT-Marge vor Sonderposten ⁽⁴⁾	8,2%	8,3%	8,4%	8,5%
EBIT-Marge	9,7%	8,9%	8,6%	8,0%

⁽¹⁾ Aufgrund der erstmaligen Anwendung von IFRS 15 "Erlöse aus Verträgen mit Kunden". Weitere Informationen über die Anpassung von Vergleichsperioden sind im Abschnitt "Neue Rechnungslegungsvorschriften" im Berichtsteil "Sonstiges" enthalten.

⁽²⁾ Umfasst hauptsächlich Umsatzerlöse aus dem Verkauf von neuen Flugzeugen, Spezialflugzeuglösungen und Gebrauchtflugzeugen.

⁽³⁾ Umfasst Umsatzerlöse aus Aftermarket-Leistungen einschließlich Ersatzteilen, Smart Services, Servicezentren, Schulungen und technische Publikationen.

⁽⁴⁾ GAAP-fremde Finanzkennzahlen. Die Definitionen dieser Kennzahlen sind im Berichtsteil "Überblick" im Abschnitt "GAAP-fremde Finanzkennzahlen" enthalten.

Umsatzerlöse

Der Anstieg der Umsatzerlöse aus der Produktionstätigkeit und der sonstigen Umsatzerlöse um USD 6 Mio. im vierten Quartal ist hauptsächlich auf höhere Umsatzerlöse aus dem Verkauf von Spezialflugzeuglösungen zurückzuführen, teilweise ausgeglichen durch einen Rückgang der Zahl der Auslieferungen.

Der Anstieg der Umsatzerlöse aus Dienstleistungen um USD 40 Mio. im vierten Quartal ist in erster Linie durch eine Zunahme der Aktivitäten in Servicezentren sowie einen höheren Absatz von Ersatzteilen bedingt.

Der Rückgang der Umsatzerlöse aus der Produktionstätigkeit und der sonstigen Umsatzerlöse um USD 89 Mio. im Geschäftsjahr wurde im Wesentlichen durch niedrigere Umsatzerlöse aus dem Verkauf von Gebrauchtflugzeugen verursacht, die wiederum aus einem niedrigeren Bestand an Gebrauchtflugzeugen und einer ungünstigen Zusammensetzung der Flugzeugauslieferungen resultierten. Demgegenüber standen jedoch höhere Umsatzerlöse aus dem Verkauf von Spezialflugzeuglösungen.

Der Anstieg der Umsatzerlöse aus Dienstleistungen um USD 150 Mio. im Geschäftsjahr hat hauptsächlich zwei Ursachen: einen höheren Absatz von Ersatzteilen und die Zunahme der Aktivitäten in Servicezentren.

Sonderposten

In den Sonderposten sind solche Posten erfasst, die nicht in unsere gewöhnliche Geschäftstätigkeit fallen oder deren gesonderte Darstellung für das Verständnis unserer Periodenergebnisse relevant ist. Hierbei handelt es sich beispielsweise um die Auswirkungen von Restrukturierungsaufwendungen und signifikanten Wertminderungsaufwendungen sowie Auflösungen solcher Aufwendungen.

Im EBIT wurden die folgenden Sonderposten als Verluste (Gewinne) ausgewiesen:

	Verweis	Vierte Quartale zum 31. Dezember		Geschäftsjahre zum 31. Dezember	
		2018	2017	2018	2017
Erwerb von Rentenverpflichtungen	1	\$ 1	\$ -	\$ 10	\$ -
Restrukturierungsaufwendungen	2	3	8	8	18
Pensionsausgleich	3	1	-	1	-
Neuverhandlung einer Geschäftsvereinbarung	4	-	-	-	35
Auflösung von Rückstellungen für die Einstellung des Learjet 85-Flugzeugprogramms	5	(28)	(17)	(29)	(28)
		\$ (23)	\$ (9)	\$ (10)	\$ 25
Auswirkung auf die EBIT-Marge		1,5%	0,6%	0,2%	0,5%

1. Entspricht dem (zum überwiegenden Teil nicht zahlungswirksamen) Verlust aus der Abgeltung leistungsorientierter Pensionspläne in Ontario (Kanada), dem Vereinigten Königreich und den USA infolge des Erwerbs von Rentenverpflichtungen von Versicherungsunternehmen. Im Rahmen seiner bestehenden Risikominderungsstrategien hat der Konzern ein Projekt zur Übertragung von Rentenverpflichtungen und Anwartschaften für diejenigen Pläne gestartet, die nach der Übertragung voll kapitalgedeckt wären. Dies erfolgt vorbehaltlich der Erfüllung bestimmter Bedingungen sowie der einschlägigen Rentengesetze. Im Geschäftsjahr 2018 übertrug der Konzern auf konsolidierter Basis Rentenverpflichtungen für über 3.000 Rentenempfänger von leistungsorientierten Pensionsplänen. Die hierfür an die Versicherer entrichteten Prämien beliefen sich auf USD 516 Mio. (Auszahlung aus dem Planvermögen) und die betreffenden leistungsorientierten Verpflichtungen auf USD 484 Mio.

2. Entspricht Abfindungskosten in Verbindung mit zuvor angekündigten Restrukturierungsmaßnahmen.

3. Am 26. Oktober 2018 entschied der oberste Gerichtshof des Vereinigten Königreichs, dass Pensionspläne Ungleichheiten bei der garantierten Mindestrente zwischen Männern und Frauen für in bestimmten Perioden erdiente Leistungen ausgleichen müssen. Der Konzern untersuchte, wie sich diese Entscheidung auf seine Pensionspläne auswirken wird, und erfasste eine zusätzliche Verpflichtung von USD 1 Mio. für das vierte Quartal und das Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2018. Dieser Einmaleffekt wurde im vierten Quartal 2018 erfolgswirksam gemäß IAS 19 "Leistungen an Arbeitnehmer" als nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand erfasst.

4. Im Geschäftsjahr 2017 wurde eine Rückstellung gebildet, um den erwarteten Ausgang der Neuverhandlung einer Geschäftsvereinbarung mit einem Dritten zu berücksichtigen.

5. Ausgehend von den laufenden Maßnahmen im Zusammenhang mit der Einstellung des Learjet 85-Flugzeugprogramms hat der Konzern 2018 die entsprechenden Rückstellungen um USD 29 Mio. (2017: USD 28 Mio.) gemindert. Die Minderung der Rückstellungen wird als Sonderposten behandelt, da die ursprünglichen Rückstellungen in den Geschäftsjahren 2014 und 2015 ebenfalls als Sonderposten erfasst wurden.

EBIT-Marge

Während das Aftermarket-Geschäft weiter zulegte, ist die EBIT-Marge vor Sonderposten⁽¹⁾ im Quartal leicht um 0,1 Prozentpunkte gesunken. Dies lag an der Zusammensetzung der Flugzeugauslieferungen und dem erwarteten Verwässerungseffekt von Kosten der Inbetriebnahme von Flugzeugen.

Unter Berücksichtigung der Auswirkung von Sonderposten (siehe vorstehende Erläuterung zu den Sonderposten) erhöhte sich die EBIT-Marge im vierten Quartal gegenüber dem Vorjahreszeitraum um 0,8 Prozentpunkte.

Im Geschäftsjahr ist die EBIT-Marge vor Sonderposten⁽¹⁾ ebenfalls leicht um 0,1 Prozentpunkte gesunken. Dabei kamen das anhaltende Wachstum des Aftermarket-Geschäfts und der erwartete Verwässerungseffekt von Kosten der Inbetriebnahme von Flugzeugen zum Tragen.

Unter Berücksichtigung der Auswirkung von Sonderposten (siehe vorstehende Erläuterung zu den Sonderposten) verringerte sich die EBIT-Marge im Geschäftsjahr gegenüber dem Vorjahr um 0,6 Prozentpunkte.

⁽¹⁾ GAAP-fremde Finanzkennzahlen. Die Definitionen dieser Kennzahlen sind im Berichtsteil "Überblick" im Abschnitt "GAAP-fremde Finanzkennzahlen" enthalten.

Inbetriebnahme des Global 7500-Flugzeugs wie geplant

Investitionen in die Produktentwicklung	Vierte Quartale zum 31. Dezember		Geschäftsjahre zum 31. Dezember	
	2018	2017	2018	2017

Investitionen in die Produktentwicklung	Vierte Quartale zum 31. Dezember		Geschäftsjahre zum 31. Dezember	
	2018	2017	2018	2017
Im Rahmen von Flugzeugprogrammen verwendete Werkzeuge ⁽¹⁾	\$ 227	\$ 238	\$ 836	\$ 1.004
Forschungs- und Entwicklungskosten ⁽²⁾	2	1	10	10
	\$ 229	\$ 239	\$ 846	\$ 1.014
In Prozent der Umsatzerlöse ⁽³⁾	15,3%	16,5%	16,9%	20,6%

⁽¹⁾ Nettobetrag, der als "Im Rahmen von Flugzeugprogrammen verwendete Werkzeuge" aktiviert wurde.

⁽²⁾ Ohne Abschreibungen auf im Rahmen von Flugzeugprogrammen verwendete Werkzeuge von USD 26 Mio. und USD 62 Mio. im vierten Quartal bzw. im Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2018 (USD 21 Mio. und USD 51 Mio. für das vierte Quartal bzw. das Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2017), da die zugehörigen Investitionen bereits unter den im Rahmen von Flugzeugprogrammen verwendeten Werkzeugen erfasst sind.

⁽³⁾ Die Zahlen für das Geschäftsjahr 2017 wurden aufgrund der erstmaligen Anwendung von IFRS 15 "Erlöse aus Verträgen mit Kunden" angepasst. Weitere Informationen über die Anpassung von Vergleichsperioden sind im Abschnitt "Neue Rechnungslegungsvorschriften" im Berichtsteil "Sonstiges" enthalten. Der Buchwert der im Rahmen von Geschäftsflugzeugprogrammen verwendeten Werkzeuge⁽¹⁾ betrug zum 31. Dezember 2018 USD 4,5 Mrd. gegenüber USD 3,6 Mrd. zum 31. Dezember 2017. Der Anstieg des Nettobuchwerts von im Rahmen von Geschäftsflugzeugprogrammen verwendeten Werkzeugen zum 31. Dezember 2018 ist hauptsächlich auf Zugänge im Rahmen der Global 7500- und Global 8000-Flugzeugprogramme zurückzuführen.

⁽¹⁾ Aktivierte Fremdkapitalkosten, die in den im Rahmen von Geschäftsflugzeugprogrammen verwendeten Werkzeugen enthalten sind, beliefen sich zum 31. Dezember 2018 auf USD 677 Mio. (USD 441 Mio. zum 31. Dezember 2017).

Überleitung des Buchwerts von im Rahmen von Flugzeugprogrammen verwendeten Werkzeugen

Stand zum 31. Dezember 2017 ⁽¹⁾	\$ 3.586
Investitionen in die Produktentwicklung	836
Erworbenene Entwicklungskosten, die bei Zulieferern angefallen sind ⁽²⁾	116
Abschreibungen auf im Rahmen von Flugzeugprogrammen verwendete Werkzeuge	(62)
Stand zum 31. Dezember 2018	\$ 4.476

⁽¹⁾ Die Zahlen für das Geschäftsjahr 2017 wurden aufgrund der erstmaligen Anwendung von IFRS 15 "Erlöse aus Verträgen mit Kunden" angepasst. Weitere Informationen über die Anpassung von Vergleichsperioden sind im Abschnitt "Neue Rechnungslegungsvorschriften" im Berichtsteil "Sonstiges" enthalten.

⁽²⁾ Betrag, der bei der ersten Auslieferung des Global 7500-Flugzeugs unter den im Rahmen von Flugzeugprogrammen verwendeten Werkzeugen erfasst wurde und mit erworbenen Entwicklungskosten, die bei Zulieferern angefallen sind, zusammenhängt. Bei dem Betrag handelt es sich um einen nicht zahlungswirksamen Posten, da er beim Erhalt von Teilen des betreffenden Zulieferers rückzahlbar ist und Auswirkungen auf die Nettozugänge zu den immateriellen Vermögenswerten in der Kapitalflussrechnung hat, sobald die Zahlungen an die Zulieferer geleistet werden.

In Anbetracht der Langfristigkeit von Produktentwicklungsmaßnahmen sowie des Umfangs der erforderlichen personellen und finanziellen Ressourcen wird ein kontrollierter Produktentwicklungsprozess durchlaufen, in dessen Mittelpunkt die frühzeitige Identifizierung und Minderung möglicher Risiken steht. Bei allen Programmen kommt während des gesamten Produktentwicklungszyklus das Bombardier Engineering System zur Anwendung. Der Produktentwicklungsprozess wird laufend optimiert und um die aus unseren Programmen und den Programmen anderer Branchenvertreter gewonnenen Erkenntnisse ergänzt. Die Stufen des Prozesses sind nachstehend erläutert; hierbei müssen bestimmte Meilensteine erreicht werden, bevor ein Produkt in die nächste Entwicklungsstufe vorrückt. Die Meilensteine umfassen abschließende Reviews unter Beteiligung unterschiedlicher Managementebenen und technischer Experten, in denen die Machbarkeit, Kundenakzeptanz und finanzielle Rentabilität überprüft und belegt werden müssen. Die Entwicklung von Produkten mit möglichst geringen Umweltauswirkungen über ihren gesamten Lebenszyklus ist der Kern unserer Strategie der Produktverantwortung. Zusätzlich zu dem "Design for Environment"-Ansatz werden beim Produktdesign Gesundheits- und Sicherheitsaspekte berücksichtigt.

PRODUKTENTWICKLUNGSPROZESS Stufe

Erläuterung

PRODUKTENTWICKLUNGSPROZESS Stufe		Erläuterung
Konzeptionelle Definition	JTAP	Joint Technical Assessment Phase (Gemeinsame technische Überprüfungsphase) - Vorabbesprechung mit den potenziellen Partnern und Zulieferern zur Prüfung der Technologien, die für das neue/veränderte Flugzeug verwendet werden sollen.
	JCDP	Joint Conceptual Definition Phase (Gemeinsame konzeptionelle Definitionsphase) - Zusammenarbeit mit den potenziellen Partnern und Zulieferern zur Durchführung einer Konfigurationsvergleichsuntersuchung und zur Definition der Systemarchitektur und -funktionalität.
Startvorbereitung		Fortsetzung der Definition des Produktdesigns und technische Tätigkeiten. Erstellung eines Projektplans zur Bestimmung des zeitlichen Ablaufs, der Kosten, des Umfangs, der durchzuführenden Arbeiten und der erforderlichen Ressourcen für das Flugzeugprogramm.
Vorläufige Definition	JDP	Joint Definition Phase (Gemeinsame Definitionsphase) - Zusammenarbeit mit den Partnern und Zulieferern zur Festlegung des technischen Designs des Flugzeugs und zur Verteilung der erforderlichen Arbeiten. Optimierung des Flugzeugdesigns im Hinblick auf die Kosten für Produktion, Montage sowie den gesamten Produktlebenszyklus.
Detaildefinition	DDP	Detailed Design Phase (Detaildesignphase) - Erstellung detaillierter Produktionszeichnungen und Bestätigung des Flugzeugdesigns auf Grundlage der vorläufigen Designdefinition aus der vorhergehenden Phase.
Freigabe der Produktdefinition		Formale Freigabe der technischen Zeichnungen für die Produktion, sodass das Werkzeugdesign abgeschlossen und das erste Flugzeug hergestellt werden können.
Produktzertifizierung		Durchführung der Zertifizierungstätigkeiten, um nachzuweisen, dass das Flugzeug die ursprünglich zugrunde gelegten Designanforderungen und alle regulatorischen Vorschriften zur Lufttüchtigkeit erfüllt.
Programmabschluss		Abschluss der finalen Designstätigkeiten. Vorbereitung für die Inbetriebnahme.

Die Global 7500- und Global 8000⁽¹⁾ -Flugzeugprogramme

Am 20. Dezember 2018 feierte Bombardier die Inbetriebnahme des Global 7500-Businessjets und erfüllte damit seine Zusage, das erste Kundenflugzeug im Geschäftsjahr 2018 auszuliefern. Das Programm erhielt die Typenzertifizierung durch die kanadische Luftfahrtbehörde Transport Canada am 27. September 2018, durch die US-

Luftfahrtbehörde Federal Aviation Administration (FAA) am 7. November 2018 und durch die Europäische Agentur für Flugsicherheit (EASA) am 7. Februar 2019. Bombardier gab im Geschäftsjahr 2018 bekannt, dass der Global 7500-Businessjet eine Reichweite von 7.700 Seemeilen hat, volle 300 Seemeilen mehr als ursprünglich vorgesehen. Zusätzlich zu dieser beispiellosen Reichweite hat das Global 7500-Flugzeug die Vorgaben in Bezug auf Start- und Landeleistung übertroffen. Das Flugzeug ist damit für eine Startstrecke von 5.800 Fuß (1.767,84 m) bei vollem Tank und unter Standardbetriebsbedingungen zugelassen. Dank dieser Eigenschaften können Betreiber trotz der größeren Kabine fliegerisch anspruchsvolle Flughäfen nutzen.

Den hohen Auftragsbestand für das Global 7500-Flugzeug bei gleichzeitigem Produktionshochlauf pünktlich abzuarbeiten, hat für den Konzern oberste Priorität. Dies umfasst auch die Zusammenarbeit mit unseren Zulieferern, um sicherzustellen, dass jeder Zulieferer entsprechend ausgestattet ist, um zum Erfolg des Programms beizutragen. Am 6. Februar 2019 schloss der Konzern den Erwerb der Global 7500-Tragflügelproduktion und der damit verbundenen Vermögenswerte von der Triumph Group Inc. ab. Dieses Geschäft wird in das Segment Aerostructures and Engineering Services integriert.

Als erster und bislang einziger neu konzipierter Businessjet mit vier getrennten Wohnbereichen dürfte das wegweisende Global 7500-Flugzeug den Standard für eine neue Kategorie der großen Geschäftsflugzeuge setzen.

Die Global 5500- und Global 6500-Flugzeugprogramme⁽¹⁾

Im Mai 2018 stellte Bombardier die Global 5500- und Global 6500-Flugzeuge vor. Diese beiden neuen Businessjets bauen auf dem Erfolg der Global 5000- und Global 6000-Flugzeuge auf. Ihre Reichweite wurde um 500 bzw. 600 Seemeilen auf branchenweit führende 5.700 bzw. 6.600 Seemeilen gesteigert. Außerdem zeichnen sie sich durch eine Höchstgeschwindigkeit von Mach 0,90 und das von Bombardier entwickelte fortschrittliche Tragflügeldesign aus, das für hohen Flugkomfort sorgt. Im Vergleich zu kleineren Flugzeugen von Wettbewerbern, die eine geringere Reichweite aufweisen, senken die Global 5500- und Global 6500-Flugzeuge den Treibstoffverbrauch unter bestimmten Betriebsbedingungen um bis zu 13 %, was zu äußerst vorteilhaften Betriebskosten führt.

Die Flugtests für die neuen Global 5500- und Global 6500-Businessjets werden kontinuierlich fortgesetzt und sind inzwischen zu mehr als 75 % abgeschlossen. Das erfahrene Flugtestteam von Bombardier hat berichtet, dass die beiden Testflugzeuge, die sich derzeit in Wichita, Kansas, im Testbetrieb befinden, das gesamte strenge Testprogramm bislang außerordentlich gut bewältigen.

Das Programm steuert planmäßig auf die Zertifizierung hin, und die Inbetriebnahme der Flugzeuge wird für Ende 2019 erwartet.

⁽¹⁾ Befindet sich derzeit in Entwicklung. Siehe hierzu den Haftungsausschluss in Bezug auf die Global 5500-, Global 6500-, Global 8000- und CRJ550-Flugzeugprogramme am Ende dieses MD&A.

Flugzeugauslieferungen übertrafen die Prognose

Auslieferungen von Geschäftsflugzeugen (in Stück)	Vierte Quartale zum 31. Dezember		Geschäftsjahre zum 31. Dezember	
	2018	2017 angepasst ⁽¹⁾	2018	2017 angepasst ⁽¹⁾
Light				
Learjet 70/75	3	2	12	14
Medium				
Challenger 350	20	22	60	56
Challenger 650	5	6	23	21
Challenger 850	-	-	-	2
Large				
Global 5000/6000	12	13	41	45
Global 7500	1	-	1	-
	41	43	137	138

⁽¹⁾ Aufgrund der erstmaligen Anwendung von IFRS 15 "Erlöse aus Verträgen mit Kunden". Weitere Informationen über die Anpassung von Vergleichsperioden sind im Abschnitt "Neue Rechnungslegungsvorschriften" im Berichtsteil "Sonstiges" enthalten.

Der höchste Auftragsbestand der Branche

Auftragsbestand (in Mrd. USD)	Zum 31. Dezember 2017	
	31. Dezember 2018	angepasst ⁽¹⁾
	\$ 14,3	\$ 13,8

⁽¹⁾ Aufgrund der erstmaligen Anwendung von IFRS 15 "Erlöse aus Verträgen mit Kunden". Weitere Informationen über die Anpassung von Vergleichsperioden sind im Abschnitt "Neue Rechnungslegungsvorschriften" im Berichtsteil "Sonstiges" enthalten. Im Zusammenhang mit Anpassungen bei bestimmten langfristigen Dienstleistungsaufträgen wurden die Zahlen für den Auftragsbestand zum 31. Dezember 2017 und zum 31. März 2018 auf USD 13,8 Mrd. bzw. USD 13,9 Mrd. korrigiert. Im 3-Jahres-Zeitraum zum 31. Dezember 2018 hatten wir bezogen auf unseren Gesamtmarkt einen Anteil an den Umsatzerlösen und den Auslieferungen von 32 % bzw. 28 %. Bei den Auslieferungen waren wir Marktführer und bei den Umsatzerlösen lagen wir an zweiter Stelle. Im 3-Jahres-Zeitraum zum 31. Dezember 2017 hatten wir einen Marktanteil von 34 % bei den Umsatzerlösen bzw. 30 % bei den Auslieferungen; damit waren wir in diesem Zeitraum ebenfalls Marktführer bei den Auslieferungen und Zweiter bei den Umsatzerlösen.⁽¹⁾

⁽¹⁾ Basierend auf unseren Schätzungen, den Veröffentlichungen von Wettbewerbern, den Auslieferungsberichten der General Aviation Manufacturers Association (GAMA), den Angaben von Ascend Flight Global sowie den Listenpreisen des B&CA-Magazins.

Personalbestand

	31. Dezember 2018	Zum 31. Dezember 2017
Gesamtzahl der Mitarbeiter		
Festangestellte Mitarbeiter ⁽¹⁾	10.860	9.700
Befristet beschäftigte Mitarbeiter ⁽²⁾	540	460
	11.400	10.160
Anteil der festangestellten Mitarbeiter, die durch Tarifverträge abgedeckt sind	49%	45%

⁽¹⁾ Einschließlich nicht aktiver Mitarbeiter.

⁽²⁾ Einschließlich nicht angestellter Mitarbeiter und Mitarbeiter von Subunternehmen. Zur besseren Vergleichbarkeit erfolgt die Darstellung des Stands zum 31. Dezember 2017 ohne Zeitarbeiter.

Im Vergleich zum Vorjahr ist der Personalbestand zum 31. Dezember 2018 um 1.240 Mitarbeiter bzw. 12 % gestiegen.

Die Hauptgründe für diesen Anstieg sind die strategische Einstellung neuer Mitarbeiter, um den Produktionshochlauf für das Global 7500-Flugzeugprogramm zu bewältigen, sowie unsere Wachstumsstrategie für das Aftermarket-Geschäft. Demgegenüber standen allerdings Personalkürzungen insbesondere infolge der vor kurzem angekündigten Restrukturierungsmaßnahmen.

Unser Incentive-basierter Vergütungsplan für Mitarbeiter, die keine Gewerkschaftsmitglieder sind, belohnt an allen Standorten die kollektiven Anstrengungen der Mitarbeiter zur Erreichung unserer Ziele. Grundlage ist die Erfüllung vorgegebener Leistungskennzahlen. Insgesamt nehmen weltweit ca. 5.800 Mitarbeiter bzw. 53 % der festangestellten Mitarbeiter an dem Programm teil. Die Incentive-basierte Vergütung der Mitarbeiter im Rahmen dieses Programms ist an die Erreichung vorgegebener Ergebnisziele geknüpft, basierend auf dem EBIT vor Sonderposten und dem freien Cashflow vor Nettozinsen und Ertragsteuern.

Unser Tarifvertrag mit der International Association of Machinists and Aerospace Workers (IAMAW) in Montréal ist im November 2018 ausgelaufen. 1.136 der insgesamt 3.168 Mitarbeiter, die durch diesen Tarifvertrag abgedeckt sind, gehören zum Segment Business Aircraft. Derzeit führen wir mit der IAMAW Verhandlungen über eine Verlängerung des Tarifvertrags.

NEUAUSRICHTUNG DES PORTFOLIOS**Abschluss eines Vertrags über den Verkauf der Schulungsaktivitäten für Besatzung und Techniker im Segment Business Aircraft an CAE**

Am 7. November 2018 unterzeichneten wir einen endgültigen Vertrag über den Verkauf der Schulungsaktivitäten für Besatzung und Techniker im Segment Business Aircraft, die bislang hauptsächlich in Schulungszentren in Montréal, Québec, und Dallas, Texas, durchgeführt wurden. Der Käufer ist die CAE Inc. (CAE), ein langjähriger

Schulungspartner von Bombardier. Nach dem Abschluss dieser Transaktion wird den Geschäftsflugzeugkunden von Bombardier die Schulungserfahrung von CAE zugutekommen, während sich Bombardier künftig auf die Entwicklung von Flugzeugen und entsprechende Dienstleistungen konzentriert. Mit dem Kaufvertrag haben Bombardier und CAE gleichzeitig einen Vertrag über den Ausbau ihrer Beziehung als Authorized Training Provider (ATP) geschlossen, wonach CAE sich verpflichtet hat, alle anfallenden Lizenzgebühren im Voraus zu zahlen. Diese Vorauszahlung belief sich auf USD 155 Mio. und ist im vierten Quartal 2018 bei Bombardier eingegangen.

Der Gesamtwert beider Transaktionen beträgt USD 800 Mio., davon USD 645 Mio. aus dem Verkauf der Schulungsaktivitäten. Abzüglich Gebühren, Verbindlichkeiten und üblicher Closing-Anpassungen erwarten wir einen Nettoerlös von ca. USD 650 Mio. Mit dem Abschluss der Verkaufstransaktion wird bis zum Ende des ersten Quartals 2019 gerechnet; dies hängt von den üblichen Closing-Bedingungen und dem Erhalt der behördlichen Genehmigungen ab.⁽¹⁾

⁽¹⁾ Siehe hierzu den Haftungsausschluss in Bezug auf zukunftsbezogene Aussagen.

COMMERCIAL AIRCRAFT

ZENTRALE LEISTUNGSKENNZAHLEN UND MESSGRÖSSEN

Die nachfolgende Tabelle zeigt eine Zusammenfassung der wichtigsten Leistungskennzahlen und der zugehörigen Messgrößen.

ZENTRALE LEISTUNGSKENNZAHLEN UND ZUGEHÖRIGE MESSGRÖSSEN

WACHSTUM UND WETTBEWERBSPOSITION

- Auftragsbestand als Kennzahl der künftigen Umsatzerlöse.
- Book-to-Bill-Verhältnis⁽¹⁾ als Indikator für künftige Umsatzerlöse.
- Umsatzerlöse und Auslieferungszahlen als Kennzahlen des Wachstums.
- Marktanteil (in Bezug auf Umsatzerlöse und ausgelieferte Stückzahlen) als Kennzahl unserer Wettbewerbsposition.

RENTABILITÄT

- EBIT, EBIT-Marge, EBIT vor Sonderposten⁽²⁾ und EBIT-Marge vor Sonderposten⁽²⁾ als Kennzahlen der Performance.

LIQUIDITÄT

- Freier Cashflow⁽²⁾ als Kennzahl der Liquiditätsschöpfung.

KUNDENZUFRIEDENHEIT

- Pünktlichkeit der Flugzeugauslieferung als Maß für unser Kundenengagement.
- Dispatch Reliability der Flugzeugflotte als Maß für die Zuverlässigkeit unserer Produkte.
- Regionale Verfügbarkeit von Ersatzteilen und Material zur Erfüllung der Anfragen von Kunden als Maß für die Erfüllung der Kundenbedürfnisse während der gesamten Lebensdauer eines Flugzeugs.

⁽¹⁾ Definiert als das Verhältnis zwischen Nettoauftragseingang und Flugzeugauslieferungen (in Stückzahlen).

⁽²⁾ GAAP-fremde Finanzkennzahlen. Die Definitionen dieser Kennzahlen sind im Berichtsteil "Überblick" im Abschnitt "GAAP-fremde Finanzkennzahlen" enthalten.

ÜBERBLICK

Neuausrichtung des Portfolios

ERGEBNISSE Für die Geschäftsjahre zum 31. Dezember	2018	2017 angepasst ⁽¹⁾	Veränderung
Umsatzerlöse ⁽²⁾	\$ 1.756	\$ 2.317	(24)%
Flugzeugauslieferungen (in Stück) ⁽³⁾	35	56	(21)
Nettoaufträge (in Stück) ⁽⁴⁾	47	58	(11)
Book-to-Bill-Verhältnis ⁽⁵⁾	1,3	1,0	0,3
EBIT ⁽⁶⁾	\$ (755)	\$ (389)	(94)%

ERGEBNISSE Für die Geschäftsjahre zum 31. Dezember	2018	2017 angepasst ⁽¹⁾	Veränderung
EBIT-Marge ⁽⁶⁾	(43,0)%	(16,8)%	(2620) BP
EBIT vor Sonderposten ⁽⁶⁾⁽⁷⁾	\$ (157)	\$ (381)	59%
EBIT-Marge vor Sonderposten ⁽⁶⁾⁽⁷⁾	(8,9)%	(16,4)%	750 BP
EBITDA vor Sonderposten ⁽⁶⁾⁽⁷⁾	\$ (145)	\$ (309)	53%
EBITDA-Marge vor Sonderposten ⁽⁶⁾⁽⁷⁾	(8,3)%	(13,3)%	500 BP
Nettozugänge zu den Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	\$ 53	\$ 107	(50)%
Zum 31. Dezember	2018	2017	Veränderung
Auftragsbestand (in Stück) ⁽⁸⁾	97	85	12

WICHTIGSTE ENTWICKLUNGEN UND EREIGNISSE

- Im Geschäftsjahr 2018 führte das Segment Commercial Aircraft eine grundlegende Neuausrichtung seines Portfolios durch. Die Schwerpunkte liegen künftig auf dem CRJ Series-Programm, seinem Aftermarket-Geschäft und der Teilhabe am Wachstum des A220-Geschäfts durch die Partnerschaft mit Airbus:
 - Die C Series-Partnerschaft (CSALP) mit Airbus wurde zum 1. Juli 2018 abgeschlossen. Damit werden zwei sich ergänzende Produktlinien zusammengeführt und durch die globale Reichweite von Airbus ein beträchtliches Marktpotenzial für den in A220 umbenannten Flugzeugtyp geschaffen.
 - Am 7. November 2018 wurde mit der Longview Aircraft Company of Canada Limited ein endgültiger Vertrag über den Verkauf der Vermögenswerte des Q Series-Flugzeugprogramms, einschließlich des Aftermarket-Geschäfts und der entsprechenden Vermögenswerte, vereinbart, aus dem ein Bruttoerlös von ca. USD 300 Mio. resultierte. Mit dem Abschluss der Transaktion wird bis zum zweiten Halbjahr 2019 gerechnet; dies hängt von den üblichen Closing-Bedingungen und dem Erhalt der behördlichen Genehmigungen ab. Der Nettoerlös aus der Transaktion wird auf ca. USD 250 Mio. geschätzt, abzüglich Gebühren, Verbindlichkeiten und üblicher Closing-Anpassungen.
 - Die Umsatzerlöse und Flugzeugauslieferungen im Geschäftsjahr 2018 entsprachen unserer Prognose basierend auf der Entkonsolidierung der CSALP, deren Ergebnisse seit dem 1. Juli 2018 nicht mehr im Segment Commercial Aircraft berücksichtigt werden.
 - Der EBIT-Verlust vor Sonderposten⁽⁷⁾ betrug USD 157 Mio. und bezog sich hauptsächlich auf Verluste des C Series-Programms im ersten Halbjahr sowie die Eigenkapitalanpassung nach dem Abschluss der CSALP-Transaktion. Der EBIT-Verlust von USD 755 Mio. enthält einen Aufwand vor Steuern von USD 616 Mio. aus dem Abschluss der CSALP-Transaktion.
 - Mit seinen CRJ Series-Flugzeugen, die die sog. "Scope Clause" erfüllen, ist das Segment Commercial Aircraft weiterhin aktiv auf dem Markt für Regionalflugzeuge präsent. Der Schwerpunkt liegt dabei auf Kostensenkungen und Mengensteigerungen bei gleichzeitiger Optimierung des Aftermarket-Geschäfts für die große Flotte an Flugzeugen, die derzeit weltweit im Einsatz ist. Da das Programm wieder in die Rentabilitätszone zurückgeführt werden soll, gab Bombardier im Geschäftsjahr 2018 außerdem bekannt, dass strategische Optionen für dieses Programm geprüft werden.
- ⁽¹⁾ Aufgrund der erstmaligen Anwendung von IFRS 15 "Erlöse aus Verträgen mit Kunden". Weitere Informationen über die Anpassung von Vergleichsperioden sind im Abschnitt "Neue Rechnungslegungsvorschriften" im Berichtsteil "Sonstiges" enthalten.
- ⁽²⁾ Einschließlich der Umsatzerlöse der CSALP in den ersten sechs Monaten des Geschäftsjahres zum 31. Dezember 2018 und im Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2017.
- ⁽³⁾ Ohne Auslieferungen von 13 CS300-Flugzeugen in den ersten sechs Monaten des Geschäftsjahres zum 31. Dezember 2018 (Auslieferungen von 3 CS100- und 14 CS300-Flugzeugen im Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2017).
- ⁽⁴⁾ Ohne Aufträge über 30 CS300-Flugzeuge in den ersten sechs Monaten des Geschäftsjahres zum 31. Dezember 2018 (Aufträge über 12 CS300-Flugzeuge im Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2017).
- ⁽⁵⁾ Verhältnis zwischen erhaltenen Neuaufträgen und Flugzeugauslieferungen (in Stückzahlen), ohne Aufträge und Auslieferungen von C Series-Flugzeugen.
- ⁽⁶⁾ Einschließlich des Anteils am Nettoverlust der CSALP in den sechs Monaten seit dem 1. Juli 2018 in Höhe von USD 40 Mio.
- ⁽⁷⁾ GAAP-fremde Finanzkennzahlen. Einzelheiten zur Definition dieser Kennzahlen und zur Überleitung auf die jeweils am besten vergleichbaren Finanzkennzahlen nach IFRS sind im Abschnitt "GAAP-fremde Finanzkennzahlen" im Berichtsteil "Überblick" bzw. im nachfolgenden Abschnitt "Ergebnisanalyse" enthalten.
- ⁽⁸⁾ Ohne 115 Festaufträge und 88 Optionen über CS100-Flugzeuge sowie 250 Festaufträge und 143 Optionen über CS300-Flugzeuge zum 30. Juni 2018 (115 Festaufträge und 94 Optionen über CS100-Flugzeuge sowie 233 Festaufträge und 128 Optionen über CS300-Flugzeuge zum 31. Dezember 2017). Nach dem Abschluss der C Series-Partnerschaft hat Airbus die CS100- und CS300-Maschinen in A220-100 bzw. A220-300 umbenannt.

AUSBLICK UND ZUKUNFTSBEZOGENE AUSSAGEN

	Im Geschäftsbericht 2017 enthaltene Prognose für 2018 ⁽¹⁾	Aktualisierte Prognose für 2018 ⁽²⁾	Ergebnisse 2018	Prognose für 2019 ⁽³⁾ ⁽⁴⁾
Umsatzerlöse	~ USD 2,7 Mrd.	~ USD 1,7 Mrd.	USD 1,8 Mrd.	~ USD 1,4 Mrd.
EBIT	entf.	entf.	(USD 755 Mio.)	entf.
EBIT vor Sonderposten ⁽⁵⁾	~ (USD 350 Mio.)	~ (USD 250 Mio.)	(USD 157 Mio.)	~ (USD 125 Mio.)
Flugzeugauslieferungen (in Stück)	~ 75, davon ~ 40 C Series und ~ 35 CRJ und Q400	~ 35 CRJ und Q400	35 CRJ und Q400	~ 35 CRJ und Q400

Prognose für 2018

Im zweiten Quartal 2018 wurde die Gesamtjahresprognose für das Segment Commercial Aircraft geändert, um die Entkonsolidierung der CSALP-Ergebnisse ab dem dritten Quartal zu berücksichtigen. Stattdessen wurde eine Eigenkapitalanpassung entsprechend dem Anteil von Bombardier am Nettoergebnis der CSALP erfasst. Die Umsatzerlöse und Auslieferungen des Geschäftsjahres 2018 entsprachen der geänderten Prognose für das Gesamtjahr. Das EBIT vor Sonderposten⁽⁵⁾ übertraf die Prognosevorgabe. Dies lag hauptsächlich daran, dass die Performance der CSALP stärker ausgefallen ist als erwartet.

Unsere Strategie zur Erreichung unserer Prognose für 2019⁽³⁾

Unter der Annahme, dass der Verkauf des Q Series-Programms zum 30. September 2019 abgeschlossen sein wird, geht die Prognose für 2019 von stabilen Auslieferungszahlen für die CRJ- und Q400-Maschinen aus. Der EBIT-Verlust vor Sonderposten⁽⁵⁾ dürfte zum größten Teil aus unserer derzeit erwarteten Eigenkapitalanpassung in Bezug auf die CSALP resultieren.

⁽¹⁾ Einzelheiten hierzu sind in unserem Geschäftsbericht 2017 enthalten.

⁽²⁾ Nähere Informationen hierzu sind in unserem zweiten Quartalsbericht für den Zeitraum zum 30. Juni 2018 zu finden.

⁽³⁾ Informationen zu den Annahmen, auf denen die Prognose basiert, sind dem nachfolgenden Abschnitt "Zukunftsbezogene Aussagen" zu entnehmen. Siehe hierzu auch den Haftungsausschluss in Bezug auf zukunftsbezogene Aussagen im Berichtsteil "Überblick".

⁽⁴⁾ Unter der Annahme der weiteren Einbeziehung des Q Series-Flugzeugprogramms bis zum 30. September 2019.

⁽⁵⁾ Rentabilitätsprognosen basieren auf dem EBIT vor Sonderposten. Einzelheiten zur Definition dieser Kennzahl und zur Überleitung auf die am besten vergleichbaren Finanzkennzahlen nach IFRS sind im Abschnitt "GAAP-fremde Finanzkennzahlen" im Berichtsteil "Überblick" bzw. im Abschnitt "Ergebnisanalyse" enthalten.

Zukunftsbezogene Aussagen

Die zukunftsbezogenen Aussagen⁽¹⁾ in diesem Teil des MD&A basieren auf und unterliegen den folgenden wesentlichen Annahmen:

- einer normalen Abwicklung und Auslieferung bzw. Umsetzung der aktuellen Festaufträge und Projekte im Auftragsbestand;
- der Fähigkeit, die Kundenbedürfnisse zu verstehen und ein Portfolio von Produkten und Dienstleistungen anzubieten, mit dem die Marktnachfrage gesteigert und wichtige strategische Aufträge gesichert werden können;
- der kontinuierlichen und planmäßigen Einführung und Umsetzung von zentralen Maßnahmen, um die Umwandlung von Umsatzerlösen in höhere Erträge und freie Cashflows⁽²⁾ zu verbessern, und zwar durch Senkung der Beschaffungskosten, bessere Kontrolle der Ausgaben und höhere Arbeitseffizienz;
- der Erfüllung der Ziele des Transformationsplans, und zwar durch Restrukturierungen und andere Maßnahmen, welche die direkte und indirekte Kostenstruktur betreffen und auf nachhaltige Kostensenkungen, operative Verbesserungen und eine Senkung des Working-Capital-Verbrauchs abzielen;

- der Fähigkeit, die globale Verteilung unserer Produktionsstandorte zu optimieren (Verlagerung in Niedriglohnländer und Wachstumsmärkte) und die Best Practices sowie die besten Technologien standortübergreifend einzusetzen;
- stabilen Auslieferungszahlen für die CRJ- und Q400-Flugzeuge insgesamt;
- der Fähigkeit der Zulieferer, die Produktentwicklung und die Einhaltung der geplanten Produktionsmengen zu wirtschaftlich akzeptablen Bedingungen zeitgerecht zu unterstützen;
- der Fähigkeit, weitere Partnerschaften und Initiativen zur Risikoteilung zu finden und einzugehen;
- der Effektivität von Maßnahmen für einen disziplinierten Kapitaleinsatz bei neuen Programmen und Produkten, um die Umsatzerlöse zu steigern;
- der Fähigkeit, hoch qualifizierte Mitarbeiter, die die Produktentwicklungsstrategie umsetzen, zu gewinnen und zu binden;
- der Stabilität der globalen Wettbewerbs- und Wirtschaftsbedingungen;
- der Stabilität von Wechselkursen ausgehend von dem derzeitigen Niveau;
- der Fähigkeit, eine ausreichende Liquidität zu sichern, um den Strategieplan umzusetzen, die Kreditauflagen zu erfüllen, die langfristigen Finanzverbindlichkeiten zu tilgen, Bankkredite zu refinanzieren und Fälligkeiten ab dem Jahr 2020 neu zu verhandeln;
- der Berücksichtigung der Leasingbilanzierung nach IFRS 16 ab dem 1. Januar 2019;
- dem Abschluss des Verkaufs der Vermögenswerte des Q Series-Flugzeugprogramms bis zum zweiten Halbjahr 2019;
- der Anpassung der Produktionsraten an die Marktnachfrage;
- der Fähigkeit, die Produktion und Auslieferung von neuen Programmen zu steigern, und den Zeitplan für die Inbetriebnahme des CRJ550-Flugzeugprogramms einzuhalten;
- der Fähigkeit, kontinuierlich Kampagnen und Projekte zu gewinnen, basierend auf Marktprognosen^(3), woraus sich der angestrebte künftige Auftragseingang ergibt;
- der weiteren Einführung und Umsetzung von Wachstumsstrategien und dem anhaltenden Wachstum des Aftermarket-Geschäfts;
- der Senkung von Investitionen und Entwicklungsausgaben auf ein normales Niveau bis zum Zeitraum 2019-2020;
- der Realisierung der erwarteten Vorteile und Synergien aus der Partnerschaft mit Airbus innerhalb des geplanten Zeitrahmens;
- der Erfüllung der Verpflichtungen von Airbus gemäß dem Partnerschaftsvertrag und den kommerziellen Vereinbarungen sowie dem Nichtauftreten damit zusammenhängender unerwarteter Ineffizienzen oder Leistungsprobleme;
- der Stärke und Qualität der Reichweite und Präsenz von Airbus sowie seiner Vertriebs-, Marketing oder Supportnetzwerke, seiner Lieferkette, seiner Geschäftsaktivitäten und seiner Kundenbeziehungen;
- der Genauigkeit der Analysen und Annahmen, die unserem Business Case zugrunde liegen, einschließlich der geschätzten Cashflows und Umsatzerlöse während der erwarteten Laufzeit des Programms und darüber hinaus;
- der Genauigkeit unserer Einschätzung der erwarteten Wachstumstreiber und Branchentrends;
- der schrittweisen Verbesserung in Bezug auf Flugzeugpreise, Stückkosten und Auslieferungen während der Wachstumsphase; und
- unserer Fähigkeit, unseren bestehenden Finanzierungsplan für die CSALP fortzuführen und, falls erforderlich, alle Liquiditätsengpässe zu finanzieren, sowie der Angemessenheit der Liquiditätsplanung- und -steuerung sowie der Projektfinanzierung.

^(1) Vgl. hierzu auch den Abschnitt "Ausblick und zukunftsbezogene Aussagen" im Berichtsteil "Überblick".

^(2) GAAP-fremde Kennzahl. Einzelheiten zur Definition dieser Kennzahl und zur Überleitung auf die am besten vergleichbaren Finanzkennzahlen nach IFRS sind im Abschnitt "GAAP-fremde Finanzkennzahlen" bzw. im Abschnitt "Ergebnisanalyse" enthalten.

^(3) Die Nachfrageprognose basiert auf der Analyse der wesentlichen Marktindikatoren. Hierzu zählen u. a. Wachstum des realen BIP, Passagiervolumen, Treibstoffpreise, Rentabilität der Fluggesellschaften, Umweltschutzbestimmungen, Flugzeugauslieferungen, Nachfrage zur Ersetzung bestehender Flugzeuge, bestehende Gesamtflotte an im Betrieb befindlichen Flugzeugen, Flugzeugnutzungsraten und Durchschnittsalter der Flotte. Weitere Einzelheiten sind in den Erläuterungen zu den Marktindikatoren im Abschnitt "Branche und Wirtschaftsumfeld" zu finden.

UNTERNEHMENSPROFIL

Konzentration auf die Regionaljet-Plattform und Nutzung des Potenzials der A220-Partnerschaft

Wir entwickeln und produzieren ein umfangreiches Portfolio an Verkehrsflugzeugen im Segment mit 50 bis 100 Sitzen, darunter die CRJ550-, CRJ700-, CRJ900- und CRJ1000-Regionaljets, sowie die Q400-Turboprops, und wir haben mit Airbus eine Partnerschaft über die A220-Flugzeugfamilie vereinbart. Das Segment Commercial Aircraft hat derzeit eine große Flotte von ca. 2.300 Verkehrsflugzeugen im Einsatz, für die es auch Aftermarket-Leistungen und Kundendienst anbietet.

Am 7. November 2018 schloss der Konzern einen endgültigen Vertrag über den Verkauf der Vermögenswerte des Q Series-Flugzeugprogramms. Die Transaktion wird voraussichtlich bis zum zweiten Halbjahr 2019 abgeschlossen sein.

Weitere Einzelheiten zu wesentlichen Transaktionen des Geschäftsjahres sind im Berichtsteil "Commercial Aircraft" in den Abschnitten "Strategische Partnerschaft" und "Neuausrichtung des Portfolios" enthalten.

MARKTSEGMENT: VERKEHRSFLUGZEUGE

REGIONALJETS

Modelle: CRJ550⁽¹⁾, CRJ700, CRJ900 und CRJ1000

Marktkategorie: Große Regionaljets

Wichtigste Merkmale⁽²⁾: Die CRJ Series-Flugzeuge haben den Regionalflugzeugmarkt revolutioniert. Sie wurden für den Einsatz auf Drehkreuzflügen sowie Direktflügen entwickelt und sind optimal auf den regionalen Mittel- und Langstreckenverkehr ausgerichtet. Als erfolgreichstes Regionalflugzeugprogramm bietet die CRJ Series-Familie verglichen mit anderen Regionaljets bis zu 10 % niedrigere Betriebskosten sowie Einsparungen von bis zu 13 % bei Treibstoffverbrauch und CO₂-Emissionen. Mit einer nachgewiesenen Dispatch Reliability von 99,5 %, einem optimierten Wartungsplan und vereinfachten Arbeitsaufgaben bieten die CRJ Series-Maschinen den Fluggesellschaften eine beispiellose operative Effizienz. Außerdem zeichnet sich die wegweisende ATMOSPHERE-Kabine dieser Flugzeugfamilie durch einen großzügigen Stauraum, ein geräumiges Ambiente und modernes Design aus, was den Passagierkomfort verbessert.

⁽¹⁾ Befindet sich derzeit in Entwicklung. Siehe hierzu den Haftungsausschluss in Bezug auf die Global 5500-, Global 6500-, Global 8000- und CRJ550-Flugzeugprogramme am Ende dieses MD&A.

⁽²⁾ Unter bestimmten Betriebsbedingungen im Vergleich zu aktuell im Flugdienst befindlichen Flugzeugen für Kurzstreckenflüge bis zu 500 Seemeilen.

TURBOPROPS

Modell: Q400

Marktkategorie: Große Turboprops

Wichtigste Merkmale⁽¹⁾⁽²⁾: Konzipiert als moderne Turboprop-Maschine des 21. Jahrhunderts hat sich die Q400 zu einem vielseitigen Flugzeug entwickelt, das für verschiedene Geschäftsmodelle und operative Anforderungen eingesetzt werden kann. Aufgrund seiner Turboprop-Eigenschaften und der mit einem Jet vergleichbaren Leistung bietet das Q400-Flugzeug seinen Betreibern eine einzigartige Flexibilität: Sie können eine wirtschaftliche Reisegeschwindigkeit wählen, um den Treibstoffverbrauch zu minimieren, oder bis zu 30 % schneller fliegen als die Konkurrenz, um die Flugzeit zu minimieren und Zeitpläne besser einzuhalten. Die Q400 ist das einzige Turboprop-Flugzeug, das für bis zu 90 Passagiere auf stark frequentierten Routen konfiguriert werden kann. Billigfluggesellschaften setzen auf die außergewöhnlich niedrigen Betriebskosten des Q400-Flugzeugs, um regionale Märkte zu erschließen. Es ist außerdem das einzige derzeit produzierte Turboprop-Flugzeug, das eine wirkliche 2-Klassen-Kabine vorweisen kann. Die kombinierte Fracht-Passagier-Version des Q400-Flugzeugs ist in verschiedenen Konfigurationen verfügbar und bietet sowohl einen Frachtraum als auch eine Passagierkabine. Die Q400-Turboprop führt das Erbe der Q Series-Flugzeuge weiter: das robuste Design, eine Dispatch Reliability von 99,5 % und einen optimierten Wartungsplan, aus denen sich deutliche Einsparungen bei den direkten Wartungskosten ergeben.

SINGLE-AISLE-VERKEHRSJETS

(PARTNERSCHAFT MIT AIRBUS)

Modelle: A220-100 und A220-300

Wichtigste Merkmale ⁽¹⁾: Als einziges Flugzeug, das speziell für den Markt der Verkehrsflugzeuge mit 100 bis 150 Sitzen entwickelt wurde, bietet der A220 eine unschlagbare Treibstoffeffizienz und wirklichen Großraumkomfort in einem Single-Aisle-Flugzeug. Das Flugzeug vereint erstklassige aerodynamische Eigenschaften, fortschrittliche Materialien und mit dem von Pratt & Whitney produzierten Getriebefan-Triebwerk PW1500G die neueste Generation von Triebwerken. Damit wird im Vergleich zu Flugzeugen der vorherigen Generation der Treibstoffverbrauch pro Sitz um mindestens 20 % reduziert. Die Reichweite des A220 (bis zu 3.200 Seemeilen bzw. 5.920 km) entspricht der Leistung größerer Single-Aisle-Flugzeuge. Mit einem Auftragsbestand von derzeit mehr als 537 Flugzeugen erfüllt der A220 alle Voraussetzungen, um den Großteil des Marktes der Flugzeuge mit 100 bis 150 Sitzen für sich zu gewinnen.

⁽¹⁾ Unter bestimmten Betriebsbedingungen im Vergleich zu aktuell im Flugdienst befindlichen Flugzeugen für Kurzstreckenflüge bis zu 500 Seemeilen.

⁽²⁾ Weitere Einzelheiten zu wesentlichen Transaktionen des Geschäftsjahres sind im Berichtsteil "Commercial Aircraft" im Abschnitt "Neuausrichtung des Portfolios" enthalten.

MARKTSEGMENT: KUNDENSERVICE

WARTUNGSLEISTUNGEN: MAXIMIERUNG DER LEBENSDAUER DER FLUGZEUGE

Leistungsportfolio: Umfangreiche Kapazitäten für die Wartung, Modernisierung und Modifikation von Verkehrsflugzeugen sowie mobile Reparaturteams.

Wichtigste Merkmale: Weltweite Dienstleistungen und Kundendienst durch eigene Servicezentren, autorisierte Servicezentren (Authorized Service Facilities - ASF) und eigene mobile Kundendienstteams.

MATERIALLEISTUNGEN: PLANBARKEIT UND ZUVERLÄSSIGKEIT

Leistungsportfolio: Bereitstellung von neuen Ersatzteilen, Erstausrüstungsleistungen, Reparatur kundeneigener Teile sowie ein wachsendes Portfolio an innovativen Plänen auf der Basis Kosten pro Flugstunde.

Wichtigste Merkmale: Unterstützung von Kunden bei der Deckung ihres gesamten Ersatzteilbedarfs durch mehrere Ersatzteillager weltweit, Aircraft on Ground (AOG) Service, erstklassige Off-the-Shelf-Leistung, Budgetplanbarkeit und Absicherung gegen Kostensteigerungen.

SUPPORTLEISTUNGEN: GLOBALE KOMPETENZ RUND UM DIE UHR

Leistungsportfolio: Umfangreiches Portfolio an Kundendienstleistungen, darunter rund um die Uhr geöffnete Kundendienstzentren, Engineeringleistungen, ein Netz von Service-Mitarbeitern im Außendienst, regionale Kundendienststellen, technische Publikationen und Unterstützung bei der Inbetriebnahme.

Wichtigste Merkmale: Bereitstellung einer persönlichen Anlaufstelle für die Betreiber, die rund um die Uhr und an 365 Tagen im Jahr bei allen wichtigen Fragen und Aircraft-on-Ground-Problemen zur Verfügung steht. Unterstützung aller Kunden von der Inbetriebnahme bis zum Eigentum der Flugzeuge mittels eines globalen Supportnetzes von strategisch verteilten Teams.

SCHULUNGSLEISTUNGEN: DEN GRÖSSTMÖGLICHEN NUTZEN AUS DER FLOTTE ZIEHEN

Leistungsportfolio: Umfassende Palette an Schulungsangeboten für Besatzung und Techniker von Verkehrsflugzeugen über ein weltweites Netz an strategischen Partnern.

Wichtigste Merkmale: Hochwertige Lernerfahrungen. Als Original Equipment Manufacturer passt Bombardier Lernsoftware und Schulungsgeräte umgehend an Modifizierungen bei seinen Flugzeugen an.

BRANCHE UND WIRTSCHAFTSUMFELD

Positive langfristige Aussichten für die Marktsegmente von Verkehrsflugzeugen

Der Markt für Verkehrsflugzeuge setzt seine starke Performance fort, nachdem sich das Passagiervolumen und die Finanzlage der Fluggesellschaften 2018 weiterhin auf hohem Niveau bewegten. Es werden die folgenden zentralen Indikatoren genutzt, um die Situation des Verkehrsflugzeugmarktes kurzfristig zu überwachen:

INDIKATOR	GEGENWÄRTIGE SITUATION	TREND
RENTABILITÄT DER FLUGGESELLSCHAFTEN	Für die globale Luftfahrtbranche wurde für das Jahr 2018 ein Nettogewinn nach Steuern von USD 32,3 Mrd. prognostiziert. Die durchschnittliche Rendite auf das investierte Kapital betrug 2018 8,6 %. Die Verbesserung der durchschnittlichen Renditen verlieh der Branche die notwendige Zuversicht, um in neue Flugzeuge zu investieren. ⁽¹⁾	▲
FLUGGASTVERKEHR	Mit dem Ausbau von Flugverbindungen und dem weiteren Rückgang der Kosten für Flugreisen war der internationale Fluggastverkehr, gemessen in Passagierkilometern (revenue passenger kilometres - RPK; definiert als ein von einem zahlenden Passagier geflogener Kilometer) im Kalenderjahr 2018 um 6,5 % ⁽²⁾ höher als im vorherigen Kalenderjahr. Das Wachstum des Fluggastverkehrs ist stärker ausgefallen als die Kapazitätserweiterungen der Branche. Der Passagierauslastungsfaktor für das Kalenderjahr 2018 betrug 81,9 % ⁽²⁾ , eine Zunahme um 30 BP verglichen mit dem vorherigen Kalenderjahr.	▲
SCOPE CLAUSE	In Nordamerika enthalten die Tarifverträge, die zwischen Pilotengewerkschaften und Fluggesellschaften ausgehandelt werden, eine Klausel, in der der Umfang des Regionalflugverkehrs definiert wird (sog. Scope Clause). In der Regel werden dabei die Art der Regionalflugzeuge, basierend auf dem maximalen Startgewicht und der Sitzkapazität, sowie die Zahl der zulässigen Regionalflugzeuge in der Flugzeugflotte festgelegt. Gemäß der aktuellen Scope Clause, die für alle Fernverkehrsfluggesellschaften gilt, ist das maximale Startgewicht für Regionalflugzeuge auf unter 86.000 Pfund (39.008,944 kg) und die Passagierkapazität auf weniger als 76 Sitze begrenzt. ⁽³⁾ Von dieser Klausel sind alle Flugzeuge der CRJ Series-Reihe sowie die Q400-Flugzeuge betroffen und sie werden alle bei Flottenentscheidungen berücksichtigt. Einige Regionalflugzeuge, die sich in der Entwicklung befinden, weisen derzeit Spezifikationen auf, die über das maximale Startgewicht hinausgehen, und können deshalb auf dem nordamerikanischen Markt nicht eingesetzt werden.	►
REGIERUNGSPOLITIK	Da die Luftfahrtbranche eng mit der wirtschaftlichen Entwicklung eines Landes verknüpft ist, werden staatliche Vorgaben entwickelt, um den Regionalflugverkehr zu unterstützen und damit die Position der Luftfahrt in dem jeweiligen Land zu stärken.	▲
TREIBSTOFFPREISE	Der durchschnittliche Jahrespreis für Brent-Rohöl ist von USD 54 pro Barrel im Jahr 2017 auf USD 71 pro Barrel im Jahr 2018 gestiegen. ⁽⁴⁾ Ende 2018 ist der Preis auf USD 51 pro Barrel gefallen. Dies lag an einem Überangebot, nachdem die US-amerikanischen Ölproduzenten die Förderung und den Export von Rohöl gesteigert hatten. ⁽⁴⁾ Der Preis für Treibstoff, einen der größten Bestandteile der Betriebskosten von Fluggesellschaften, ist weiterhin Schwankungen unterworfen. Dies dürfte zu einer anhaltenden Nachfrage nach Flugzeugen mit einem geringeren Treibstoffverbrauch führen.	▲

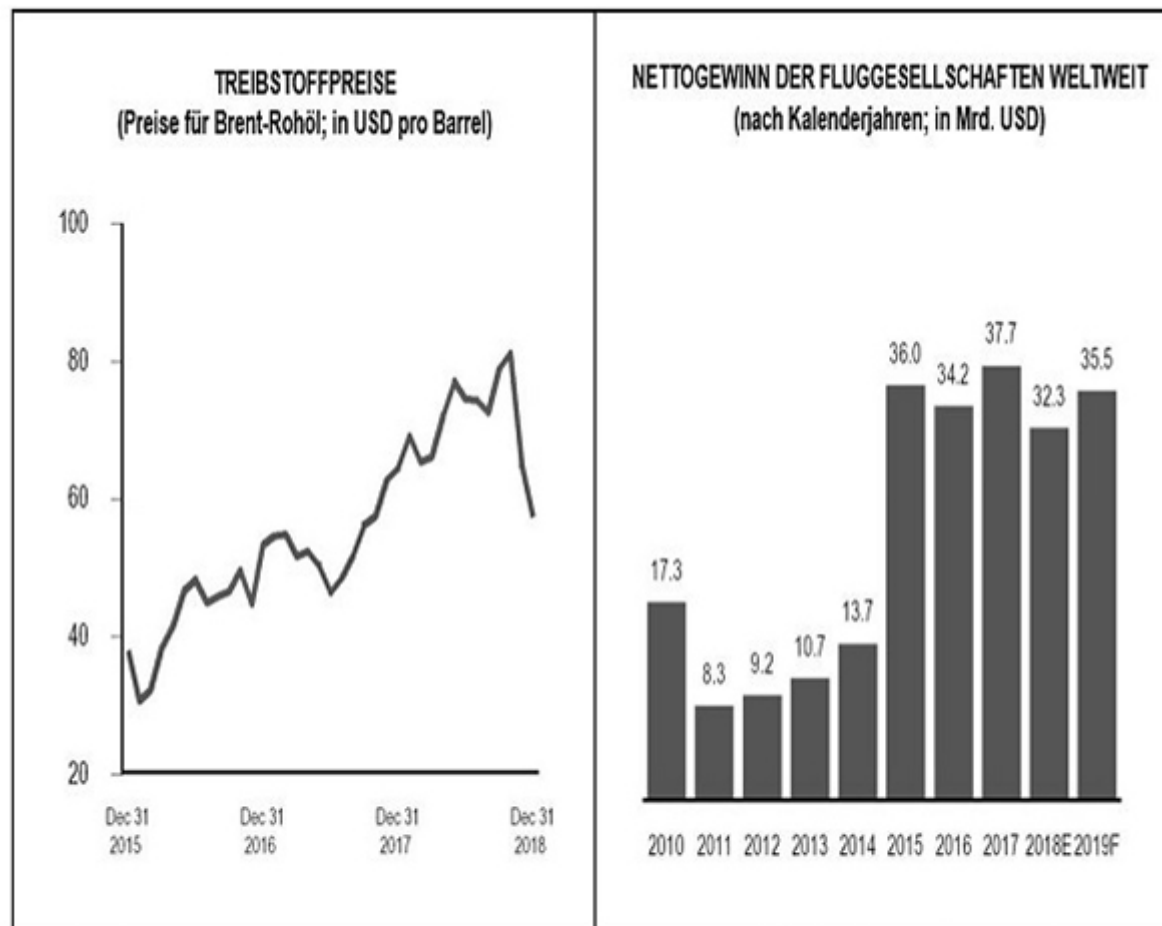
▲ ► ▼ Steht für eine positive, neutrale oder negative Entwicklung in den Marktkategorien, in denen wir vertreten sind, auf Basis des aktuellen Wirtschaftsumfelds.

⁽¹⁾ Gemäß der Prognose der IATA im Jahresbericht "Economic Performance of the Airline Industry" vom Dezember 2018.

⁽²⁾ Gemäß dem Air Passenger Market Analysis Report der IATA vom Dezember 2018.

⁽³⁾ Gemäß dem FlightGlobal-Bericht "ANALYSIS: Are US airlines at their next scope crossroads?" vom 20. März 2018.

⁽⁴⁾ Gemäß der Website der US-amerikanischen Energy Information Administration (EIA).



Quelle: US-Energiebehörde EIA

Quellen: Prognose der IATA im Jahresbericht „Economic Performance of the Airline Industry“ vom Dezember 2018.

E: Estimate (Schätzung); F: Forecast (Prognose)

Die Situation der Weltwirtschaft und die wirtschaftliche Lage einzelner Länder sind entscheidende Faktoren für die Nachfrage nach Flugreisen. Die Situation der Luftfahrtindustrie hängt somit von den allgemeinen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen ab. Das Wachstum des realen BIP ist eine allgemein anerkannte Messgröße der wirtschaftlichen Aktivität. Das weltweite reale BIP-Wachstum betrug 2018 unverändert zum Vorjahr 3,0 %.⁽¹⁾

Der IATA zufolge dürften die Fluggesellschaften im Jahr 2018 das neunte Jahr in Folge positive Nettogewinne ausweisen. Das starke Wirtschaftswachstum sorgte dafür, dass der Flugverkehr stärker zugenommen hat als der Kapazitätsausbau der Branche. Der Breakeven-Punkt der Flugzeugauslastung ist dagegen gestiegen, da sich die Stückkosten deutlich erhöht haben. Vor dem Hintergrund steigender Stückkosten wird 2019 erneut mit einem starken RPK-Wachstum gerechnet. Insgesamt bleibt die IATA optimistisch und prognostiziert für 2019 höhere Gewinne der Fluggesellschaften als 2018.⁽²⁾

Kurzfristige Aussichten

Die derzeit insgesamt positive Entwicklung der Marktindikatoren sowie das für die Zukunft prognostizierte Wachstum der BIP-Raten dürften die steigende Nachfrage nach Flugreisen und daran anschließend die Nachfrage nach neuen Flugzeugen ankurbeln. Nach Prognosen der IATA wird die Nachfrage nach Flugreisen, gemessen in RPK, 2019 mit 6,0 % weiter steigen.⁽²⁾ Gestützt wird diese Erwartung durch ein prognostiziertes weltweites BIP-Wachstum von 2,7 % im Jahr 2019 sowie in den Jahren 2020 und 2021.

Der enge Zusammenhang zwischen dem Fluggastverkehr und dem Wirtschaftswachstum in nicht-traditionellen Märkten sollte in naher Zukunft zu einer verstärkten Nachfrage nach Flugzeugen führen. Diese Nachfrage wird voraussichtlich mit Gebraucht- und Neuflugzeugen erfüllt werden.

Langfristige Aussichten

Wir sind nach wie vor zuversichtlich, dass ein anhaltendes Wirtschaftswachstum die Nachfrage nach Flugreisen in den kommenden 20 Jahren stimulieren wird. Die Fluggesellschaften sind weltweit weiter auf Wachstumskurs. Im Zuge dessen erweitern sie ihr Serviceangebot und ersetzen ältere Flugzeuge durch neue, wodurch die Nachfrage nach neuen Flugzeugen steigen wird.

⁽¹⁾ Gemäß der Oxford Economics Global Economic Databank vom 22. Januar 2019.

⁽²⁾ Gemäß der Prognose der IATA im Jahresbericht "Economic Performance of the Airline Industry" vom Dezember 2018.

Kundenservice

Unser weltweites Kundenservice-Netz umfasst Verteilungszentren, Ersatzteillager, autorisierte Servicezentren, Servicezentren, regionale Kundendienststellen, Kundendienstzentren, mobile Reparaturteams sowie Schulungszentren und autorisierte Schulungsanbieter. Zusätzliche Informationen zu unseren Supportstandorten sind im Abschnitt "Unternehmensprofil" zu finden.

Die Nachfrage nach Kundenservice-Leistungen hängt von der Größe der Flotte an Bombardier-Verkehrsflugzeugen, der Anzahl der Betriebsstunden dieser Flotte und dem Durchschnittsalter der Flotte ab.

Marktindikatoren

INDIKATOR	GEGENWÄRTIGE SITUATION	TREND
BESTEHENDE GESAMTFLOTTE	Mit rund 2.300 Maschinen befindet sich die bestehende Gesamtflotte an im Betrieb befindlichen Bombardier-Verkehrsflugzeugen im Jahr 2018 auf dem Niveau des Vorjahres. ⁽¹⁾	►
DURCHSCHNITTLICHE TÄGLICHE FLUGSTUNDEN	Unseren Schätzungen zufolge lagen die durchschnittlichen täglichen Flugstunden der Bombardier-Verkehrsflugzeuge im 12-Monats-Zeitraum zum 31. Oktober 2018 auf dem Niveau des Vorjahreszeitraums.	►
DURCHSCHNITTSALTER DER FLOTTE	Üblicherweise steigen die direkten Wartungskosten mit zunehmendem Alter eines Flugzeugs an. Daher dürfte sich das Durchschnittsalter der Bombardier-Flotte auf die Größe des Wartungsmarktes auswirken. Beim Durchschnittsalter der Flotte an Bombardier-Verkehrsflugzeugen war 2018 ein leichter Anstieg gegenüber dem Vorjahr zu verzeichnen. ⁽¹⁾	►

▲ ► ▼ Steht für eine positive, neutrale oder negative Entwicklung in den Marktkategorien, in denen wir vertreten sind, auf Basis des aktuellen Wirtschaftsumfelds.

⁽¹⁾ Basierend auf Daten aus der Ascend-Flottendatenbank von FlightGlobal.

Kurzfristige Aussichten

Die bestehende Gesamtflotte wird voraussichtlich relativ stabil bleiben. Neue Auslieferungen dürften die Stilllegung von Flugzeugen, die das Ende ihrer Betriebsdauer erreicht haben, ausgleichen, sodass sich für das Aftermarket-Geschäft eine konstante Flottenprognose ergibt. Bombardier ist entschlossen, auf seinem breiten Angebot an Dienstleistungen aufzubauen und das Leistungsversprechen für seine bestehende Gesamtflotte weiter zu verbessern.

Langfristige Aussichten

Für die nächsten zehn Jahre wird mit mehr als 21.000 Flugzeugauslieferungen gerechnet, davon 55 % Flottenergänzungen. Mit den restlichen Auslieferungen werden in Betrieb befindliche Flugzeuge ersetzt. Die globale Flotte an Verkehrsflugzeugen im Einsatz umfasst mehr als 27.000 Maschinen und wird bis 2029 voraussichtlich mit einer CAGR von 3,6 % auf mehr als 39.000 Maschinen steigen. In diesem Zeitraum dürfte die nordamerikanische Flotte, gemessen in der absoluten Zahl an Flugzeugen im Einsatz, die größte Flotte bleiben. Da die Mehrheit der Auslieferungen für den Ersatz bestehender Flugzeuge bestimmt ist, wird diese Flotte allerdings nur leicht um 1,4 % anwachsen. Die Flugzeugflotte, die auf dem asiatischen Markt einschließlich Indien und China im Einsatz ist, wird voraussichtlich die höchsten Wachstumsraten aufweisen. Diese Flotte dürfte ihren Anteil am Weltmarkt von ca. 30 % im Jahr 2019 auf ca. 40 % im Jahr 2029 steigern. Die große Flotte an Flugzeugen, die derzeit in Nordamerika im Einsatz ist, und das prognostizierte Flottenwachstum in Asien werden sich in den kommenden zehn Jahren positiv auf das Wachstum des Geschäfts für Wartung, Reparatur und Überholung auswirken. Es wird angenommen, dass die Nachfrage nach Wartungen, Reparaturen und Überholungen von Verkehrsflugzeugen bis 2029 mit einer CAGR von 3,5 % von USD 82 Mrd. auf etwa USD 116 Mrd. steigen wird.

⁽¹⁾ Gemäß dem von Oliver Wyman verfassten Bericht "Global Fleet & MRO Market Forecast Commentary 2019-2029" vom Januar 2019.

ERGEBNISANALYSE

Ertragslage	Vierte Quartale zum 31. Dezember		Geschäftsjahre zum 31. Dezember	
	2018	2017 angepasst ⁽¹⁾	2018	2017 angepasst ⁽¹⁾
Umsatzerlöse ⁽²⁾	\$ 421	\$ 651	\$ 1.756	\$ 2.317
EBITDA vor Sonderposten ⁽³⁾⁽⁴⁾	\$ (6)	\$ (115)	\$ (145)	\$ (309)
Abschreibungen	3	18	12	67
Aufwendungen aus der Wertminderung von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	-	-	-	5
EBIT vor Sonderposten ⁽³⁾⁽⁴⁾	(9)	(133)	(157)	(381)
Sonderposten	9	5	598	8
EBIT ⁽²⁾⁽³⁾	\$ (18)	\$ (138)	\$ (755)	\$ (389)
EBIT-Marge vor Sonderposten ⁽³⁾⁽⁴⁾	(2,1)%	(20,4)%	(8,9)%	(16,4)%
EBIT-Marge ⁽²⁾⁽³⁾	(4,3)%	(21,2)%	(43,0)%	(16,8)%

⁽¹⁾ Aufgrund der erstmaligen Anwendung von IFRS 15 "Erlöse aus Verträgen mit Kunden". Weitere Informationen über die Anpassung von Vergleichsperioden sind im Abschnitt "Neue Rechnungslegungsvorschriften" im Berichtsteil "Sonstiges" enthalten.

⁽²⁾ Einschließlich der Umsatzerlöse der CSALP im ersten Halbjahr 2018 und in den Vergleichsperioden 2017.

⁽³⁾ Einschließlich des Anteils am Nettoverlust der CSALP in Höhe von USD 27 Mio. und USD 40 Mio. im vierten Quartal 2018 bzw. in den sechs Monaten seit dem 1. Juli 2018.

⁽⁴⁾ GAAP-fremde Finanzkennzahlen. Die Definitionen dieser Kennzahlen sind im Berichtsteil "Überblick" im Abschnitt "GAAP-fremde Finanzkennzahlen" enthalten.

Umsatzerlöse

Der Rückgang um USD 230 Mio. im vierten Quartal ist hauptsächlich durch die Entkonsolidierung der C Series-Umsatzerlöse ab dem dritten Quartal und niedrigere geplante Auslieferungen von CRJ Series- und Q400-Flugzeugen bedingt.

Der Rückgang um USD 561 Mio. im Geschäftsjahr spiegelt ebenfalls die Entkonsolidierung der C Series-Umsatzerlöse ab dem dritten Quartal und niedrigere geplante Auslieferungen von CRJ Series- und Q400-Flugzeugen wider.

Sonderposten

In den Sonderposten sind solche Posten erfasst, die nicht in unsere gewöhnliche Geschäftstätigkeit fallen oder deren gesonderte Darstellung für das Verständnis unserer Periodenergebnisse relevant ist. Hierbei handelt es sich beispielsweise um die Auswirkungen von Restrukturierungsaufwendungen und signifikanten Wertminderungsaufwendungen sowie Auflösungen solcher Aufwendungen.

Im EBIT wurden die folgenden Sonderposten als Verluste (Gewinne) ausgewiesen:

	Verweis	Vierte Quartale zum 31. Dezember		Geschäftsjahre zum 31. Dezember	
		2018	2017	2018	2017
C Series-Transaktion mit Airbus	1	\$ 7	\$ -	\$ 616	\$ -
Erwerb von Rentenverpflichtungen	2	-	-	11	-
Restrukturierungsaufwendungen	3	2	5	5	8
Änderungen von Kredit- und Restwertgarantien	4	-	-	(34)	-
		\$ 9	\$ 5	\$ 598	\$ 8
Auswirkung auf die EBIT-Marge		(2,2)%	(0,8)%	(34,1)%	(0,4)%

1. Der Erwerb von 50,01 % der Anteile an der CSALP (dem Unternehmen, das die C Series-Flugzeuge produziert und vertreibt) durch Airbus führte zu einem Aufwand vor Steuern von USD 616 Mio. (USD 552 Mio. nach Steuern). Der Aufwand vor Steuern berücksichtigt alle Elemente der Transaktion, einschließlich: (i) der Optionsscheine mit einem Fair Value von USD 270 Mio., die Bombardier am 1. Juli 2018 an Airbus ausgegeben hat, (ii) einer derivativen Verbindlichkeit von USD 310 Mio. im Zusammenhang mit der erwarteten außerbörslichen Rendite auf Anteile, die von der CSALP im Gegenzug für die von Bombardier übernommenen Finanzierungsverpflichtungen an Bombardier ausgegeben werden, und iii) anderer Verpflichtungen von Bombardier gegenüber der CSALP, die im Wesentlichen Lieferkettenverpflichtungen für das Segment Aerostructures and Engineering Services umfassen. Nach dem Closing hat Airbus die C Series-Flugzeuge in A220 unbenannt. Weitere Informationen zu dieser Transaktion sind in Anhangsangabe 31 "Veräußerung eines Geschäftsbereichs" enthalten.

2. Entspricht dem (zum überwiegenden Teil nicht zahlungswirksamen) Verlust aus der Abgeltung leistungsorientierter Pensionspläne in Ontario (Kanada), dem Vereinigten Königreich und den USA infolge des Erwerbs von Rentenverpflichtungen von Versicherungsunternehmen. Im Rahmen seiner bestehenden Risikominderungsstrategien hat der Konzern ein Projekt zur Übertragung von Rentenverpflichtungen und Anwartschaften für diejenigen Pläne gestartet, die nach der Übertragung voll kapitalgedeckt wären. Dies erfolgt vorbehaltlich der Erfüllung bestimmter Bedingungen sowie der einschlägigen Rentengesetze. Im Geschäftsjahr 2018 übertrug der Konzern auf konsolidierter Basis Rentenverpflichtungen für über 3.000 Rentenempfänger von leistungsorientierten Pensionsplänen. Die hierfür an die Versicherer entrichteten Prämien beliefen sich auf USD 516 Mio. (Auszahlung aus dem Planvermögen) und die betreffenden leistungsorientierten Verpflichtungen auf USD 484 Mio.

3. Entspricht Restrukturierungsaufwendungen in Verbindung mit zuvor angekündigten Restrukturierungsmaßnahmen.

4. Die Rückstellungen für Kredit- und Restwertgarantien wurden infolge einer Änderung der Annahmen bezüglich des Ausfallrisikos für eine Fluggesellschaft gemindert. Die Minderung der Rückstellungen wurde als Sonderposten behandelt, da die ursprünglichen Rückstellungen im Geschäftsjahr 2015 ebenfalls als Sonderposten erfasst wurden.

EBIT-Marge

Der Anstieg der EBIT-Marge vor Sonderposten⁽¹⁾ um 18,3 Prozentpunkte im vierten Quartal hat im Wesentlichen folgende Ursachen:

- die Nettoauswirkung der Entkonsolidierung der CSALP;
- einen höheren Ergebnisbeitrag des Aftermarket-Geschäfts; und
- eine Abweichung bei Rückstellungen für Kredit- und Restwertgarantien, die in den sonstigen Aufwendungen erfasst wurde.

Unter Berücksichtigung der Auswirkung von Sonderposten (siehe vorstehende Erläuterung zu den Sonderposten) erhöhte sich die EBIT-Marge im vierten Quartal gegenüber dem Vorjahreszeitraum um 16,9 Prozentpunkte.

Die EBIT-Marge vor Sonderposten⁽¹⁾ erhöhte sich im Geschäftsjahr um 7,5 Prozentpunkte, vor allem aufgrund folgender Ursachen:

- der Nettoauswirkung der Entkonsolidierung der CSALP;
- eines höheren Ergebnisbeitrags des Aftermarket-Geschäfts; und
- einer Abweichung bei Rückstellungen für Kredit- und Restwertgarantien, die in den sonstigen Aufwendungen erfasst wurde.

Dem steht Folgendes gegenüber:

- ein in der Vergleichsperiode erfasster Gewinn aus der Veräußerung bestimmter Ausrüstungsgegenstände.

Unter Berücksichtigung der Auswirkung von Sonderposten (siehe vorstehende Erläuterung zu den Sonderposten) verringerte sich die EBIT-Marge im Geschäftsjahr gegenüber dem Vorjahr um 26,2 Prozentpunkte.

⁽¹⁾ GAAP-fremde Finanzkennzahlen. Die Definitionen dieser Kennzahlen sind im Berichtsteil "Überblick" im Abschnitt "GAAP-fremde Finanzkennzahlen" enthalten.

Produktentwicklung

Investitionen in die Produktentwicklung	Vierte Quartale zum 31. Dezember		Geschäftsjahre zum 31. Dezember	
	2018	2017	2018	2017
Im Rahmen von Flugzeugprogrammen verwendete Werkzeuge ⁽¹⁾	\$ 3	\$ 29	\$ 33	\$ 122
Forschungs- und Entwicklungskosten ⁽²⁾	4	3	9	6
	\$ 7	\$ 32	\$ 42	\$ 128
In Prozent der Umsatzerlöse ⁽³⁾	1,7%	4,9%	2,4%	5,5%

⁽¹⁾ Der Nettobetrag wurde in den im Rahmen von Flugzeugprogrammen verwendeten Werkzeugen aktiviert, ebenso wie der Betrag, der bei Lieferung der Flugzeuge für erworbene Entwicklungskosten, die bei den Zulieferern angefallen sind, an die Zulieferer gezahlt wurde. Einschließlich USD 30 Mio. für die CSALP im ersten Halbjahr 2018 (USD 29 Mio. und USD 122 Mio. im vierten Quartal bzw. im Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2017).

⁽²⁾ Ohne Abschreibungen auf im Rahmen von Flugzeugprogrammen verwendete Werkzeuge von USD 2 Mio. und USD 7 Mio. im vierten Quartal bzw. im Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2018 (USD 10 Mio. und USD 36 Mio. für das vierte Quartal bzw. das Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2017), da die zugehörigen Investitionen bereits unter den im Rahmen von Flugzeugprogrammen verwendeten Werkzeugen erfasst sind.

⁽³⁾ Die Zahlen für das Geschäftsjahr 2017 wurden aufgrund der erstmaligen Anwendung von IFRS 15 "Erlöse aus Verträgen mit Kunden" angepasst. Weitere Informationen über die Anpassung von Vergleichsperioden sind im Abschnitt "Neue Rechnungslegungsvorschriften" im Berichtsteil "Sonstiges" enthalten. Der Buchwert der im Rahmen von Verkehrsflugzeugprogrammen verwendeten Werkzeuge betrug zum 31. Dezember 2018 USD 32 Mio. gegenüber USD 36 Mio. ⁽¹⁾ zum 31. Dezember 2017.

⁽¹⁾ Ohne im Rahmen von Flugzeugprogrammen verwendete Werkzeuge für das C Series-Programm, das aufgrund der C Series-Partnerschaft mit Airbus unter den zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten ausgewiesen wurde.

Flugzeugauslieferungen, Aufträge, Book-to-Bill-Verhältnis und Auftragsbestand

Flugzeugauslieferungen ⁽¹⁾ (in Stück)	Vierte Quartale zum 31. Dezember		Geschäftsjahre zum 31. Dezember	
	2018	2017	2018	2017
Regionaljets				
CRJ700	1	-	2	1
CRJ900	5	4	13	18
CRJ1000	-	3	5	7
Turboprops				
Q400	6	10	15	30
	12	17	35	56

⁽¹⁾ Ohne Auslieferungen von 13 CS300-Flugzeugen in den ersten sechs Monaten des Geschäftsjahres zum 31. Dezember 2018 und 5 CS300-Flugzeugen im vierten Quartal zum 31. Dezember 2017 (Auslieferungen von 3 CS100- und 14 CS300-Flugzeugen im Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2017). Nach dem Abschluss der C Series-Partnerschaft am 1. Juli 2018 hat Airbus die CS100- und CS300-Maschinen in A220-100 bzw. A220-300 umbenannt.

Nettoaufträge ⁽¹⁾ (in Stück)	Vierte Quartale zum 31. Dezember		Geschäftsjahre zum 31. Dezember	
	2018	2017	2018	2017
Regionaljets				
CRJ700	-	-	(6)	-

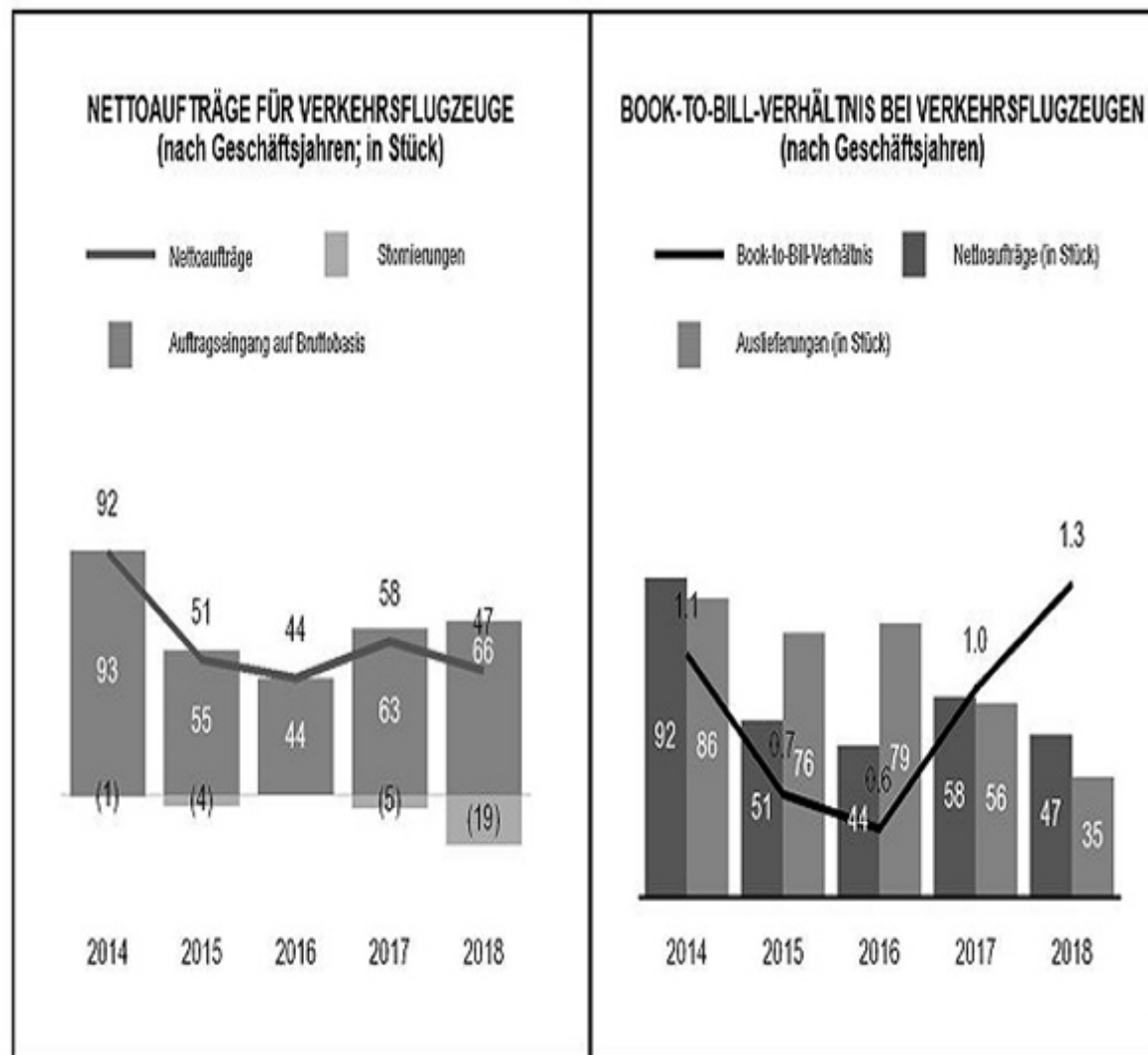
Nettoaufträge ⁽¹⁾ (in Stück)	Vierte Quartale zum 31. Dezember		Geschäftsjahre zum 31. Dezember	
	2018	2017	2018	2017
CRJ900 ⁽²⁾	-	6	34	16
CRJ1000 ⁽³⁾	(5)	-	(5)	-
Turboprops				
Q400 ⁽²⁾⁽³⁾	(8)	4	24	42
	(13)	10	47	58
Book-to-Bill-Verhältnis ⁽⁴⁾	n.a.	0,6	1,3	1,0

⁽¹⁾ Ohne Aufträge über 30 CS300-Flugzeuge in den ersten sechs Monaten des Geschäftsjahres zum 31. Dezember 2018 (Aufträge über 12 CS300-Flugzeuge im vierten Quartal und im Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2017). Nach dem Abschluss der C Series-Partnerschaft am 1. Juli 2018 hat Airbus die CS300-Maschinen in A220-300 umbenannt.

⁽²⁾ Einschließlich der Auswirkungen der Umwandlung eines Auftrags über 5 CRJ900-Flugzeuge in 5 Q400-Flugzeuge durch CIB Leasing im Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2018.

⁽³⁾ Im vierten Quartal zum 31. Dezember 2018 nahm der Konzern einen Auftrag über 5 CRJ1000-Flugzeuge aus dem Auftragsbestand und stornierte zwei Aufträge über insgesamt 8 Flugzeuge, darunter den Auftrag von African Aero Trading.

⁽⁴⁾ Verhältnis zwischen erhaltenen Neuaufträgen und Flugzeugauslieferungen (in Stückzahlen), ohne Aufträge und Auslieferungen von C Series-Flugzeugen.



Die folgende Übersicht zeigt die Aufträge, die im Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2018 eingegangen sind:

Kunde

Drittes Quartal⁽²⁾

Uganda National Airlines

Biman Bangladesh Airlines

Nicht genannte Kunden

Zweites Quartal⁽³⁾

Delta Air Lines

American Airlines

Festauftrag

Wert⁽¹⁾

4 CRJ900

USD 190 Mio.

3 Q400

USD 106 Mio.

4 Q400

USD 133 Mio.

20 CRJ900

USD 961 Mio.

15 CRJ900

USD 719 Mio.

Kunde	Festauftrag	Wert ⁽¹⁾
Ethiopian Airlines	10 Q400	USD 332 Mio.
African Aero Trading ⁽⁴⁾	6 Q400	USD 198 Mio.
Erstes Quartal		
Conair Group Inc.	4 Q400	USD 137 Mio.

⁽¹⁾ Wert des Festauftrags ausgehend vom Listenpreis.

⁽²⁾ Im dritten Quartal wandelte CIB einen bereits bekannt gegebenen Auftrag über 5 CRJ900-Flugzeuge in einen Auftrag über 5 Q400-Flugzeuge um.

⁽³⁾ Ohne den Festauftrag über 30 CS300-Flugzeuge von airBaltic. Ausgehend vom Listenpreis hat der Festauftrag einen Gesamtwert von rund USD 2,9 Mrd. Nach dem Abschluss der C Series-Partnerschaft am 1. Juli 2018 hat Airbus die CS300-Maschinen in A220-300 umbenannt.

⁽⁴⁾ Der Konzern hat diesen Auftrag im vierten Quartal storniert.

Auftragsbestand und Optionen für Verkehrsflugzeuge⁽¹⁾

	Zum 31. Dezember			
	2018		2017	
(in Stück)	Festauftrag	Optionen	Festauftrag	Optionen
Regionaljets				
CRJ700	-	-	8	-
CRJ900	45	4	24	6
CRJ1000 ⁽²⁾	-	-	10	-
Turboprops				
Q400 ⁽²⁾	52	-	43	-
	97	4	85	6

⁽¹⁾ Ohne 115 Festaufträge und 88 Optionen über CS100-Flugzeuge sowie 250 Festaufträge und 143 Optionen über CS300-Flugzeuge zum 30. Juni 2018 (115 Festaufträge und 94 Optionen über CS100-Flugzeuge sowie 233 Festaufträge und 128 Optionen über CS300-Flugzeuge zum 31. Dezember 2017). Nach dem Abschluss der C Series-Partnerschaft hat Airbus die CS100- und CS300-Maschinen in A220-100 bzw. A220-300 umbenannt.

⁽²⁾ Im vierten Quartal zum 31. Dezember 2018 nahm der Konzern einen Auftrag über 5 CRJ1000-Flugzeuge aus dem Auftragsbestand und stornierte zwei Q400-Aufträge über insgesamt 8 Flugzeuge, darunter den Auftrag von African Aero Trading.

Personalbestand

	31. Dezember 2018	Zum 31. Dezember 2017
Gesamtzahl der Mitarbeiter		
Festangestellte Mitarbeiter ⁽¹⁾	2.560	4.700
Befristet beschäftigte Mitarbeiter ⁽²⁾	210	420
	2.770	5.120
Anteil der festangestellten Mitarbeiter, die durch Tarifverträge abgedeckt sind	35%	42%

⁽¹⁾ Einschließlich nicht aktiver Mitarbeiter.

⁽²⁾ Einschließlich nicht angestellter Mitarbeiter und Mitarbeiter von Subunternehmen. Zur besseren Vergleichbarkeit erfolgt die Darstellung des Stands zum 31. Dezember 2017 ohne Zeitarbeiter.

Im Vergleich zum Vorjahr ist der Personalbestand zum 31. Dezember 2018 um 2.350 Mitarbeiter bzw. 46 % zurückgegangen.

Dieser Rückgang steht hauptsächlich mit der Entkonsolidierung der CSALP am 1. Juli 2018 in Zusammenhang.

Unser Incentive-basierter Vergütungsplan für Mitarbeiter, die keine Gewerkschaftsmitglieder sind, belohnt an allen Standorten von Commercial Aircraft die kollektiven Anstrengungen der Mitarbeiter zur Erreichung unserer Ziele. Grundlage ist die Erfüllung vorgegebener Leistungskennzahlen. Insgesamt nehmen weltweit ca. 1.600 Mitarbeiter bzw. 62 % der festangestellten Mitarbeiter an dem Programm teil. Die Incentive-basierte Vergütung der Mitarbeiter im Rahmen dieses Programms ist an die Erreichung vorgegebener Ergebnisziele geknüpft, basierend auf dem EBIT vor Sonderposten und dem freien Cashflow vor Nettozinsen und Ertragsteuern.

Unser Tarifvertrag mit der International Association of Machinists and Aerospace Workers (IAMAW) in Montréal ist im November 2018 ausgelaufen. 219 der insgesamt 3.168 Mitarbeiter, die durch diesen Tarifvertrag abgedeckt sind, gehören zum Segment Commercial Aircraft. Derzeit führen wir mit der IAMAW Verhandlungen über eine Verlängerung des Tarifvertrags.

STRATEGISCHE PARTNERSCHAFT

Erwerb einer Mehrheitsbeteiligung an der C Series Aircraft Limited Partnership durch Airbus mit Wirkung zum 1. Juli 2018

Zum 1. Juli 2018 übernahm die Airbus SAS (Airbus), eine hundertprozentige Tochtergesellschaft der Airbus SE, die Beherrschung der CSALP, des Unternehmens, das die C Series-Flugzeuge produziert und vertreibt. Gemäß den Bedingungen dieser Transaktion bringt Airbus seine Kompetenzen in den Bereichen Beschaffung, Vertrieb, Marketing und Kundendienst in die CSALP ein. Mit Wirkung zum 1. Juli 2018 hält Airbus eine Beteiligung von 50,01 % an der CSALP. Der Konzern und Investissement Québec (IQ) halten jeweils 33,55 % bzw. 16,44 % der Anteile. Nach dem 1. Juli 2018 hat Airbus die C Series-Flugzeuge in A220 unbenannt.

Da der Konzern die CSALP nicht mehr beherrscht, wurde die Transaktion zum 1. Juli 2018 als Veräußerung der CSALP im Tausch gegen einen Eigenkapitalanteil an dieser Gesellschaft bilanziert. Die Bilanzierung erfolgte im Segment Commercial Aircraft nach der Equity-Methode. Aus der Transaktion resultierte ein Aufwand vor Steuern von USD 616 Mio. (USD 552 Mio. nach Steuern), der als Sonderposten erfasst wurde (siehe Anhangsangabe 9 "Sonderposten").

Eigentumsstruktur und wichtigste Vertragselemente

Mit Wirkung zum 1. Juli 2018 ist Airbus für die Erbringung folgender Leistungen zuständig: (i) Vertriebs- und Marketingunterstützung für das C Series-Flugzeugprogramm, (ii) das Beschaffungsmanagement, wozu auch die Leitung von Verhandlungen zur Verbesserung von Lieferantenverträgen der CSALP gehört, und (iii) Kundensupport für das C Series-Flugzeugprogramm. Die Unternehmenszentrale der CSALP sowie ihre primäre Montageanlage und die damit zusammenhängenden Funktionen verbleiben in Mirabel, Québec, und profitieren gleichzeitig von der weltweiten Reichweite und Größe von Airbus. Die globale Branchenpräsenz von Airbus wird durch die Endmontageanlage in Kanada sowie die zusätzliche C Series-Produktion am Airbus-Standort in Alabama, USA, erweitert. Zum Zeitpunkt des Closing leistete keiner der Partner Bareinzahlungen und die CSALP übernahm keine finanziellen Verbindlichkeiten. Aufgrund des vorzeitigen Closing der Transaktion wurden die Konditionen des Finanzierungsplans des Konzerns entsprechend dem folgenden Zeitplan aktualisiert: Bombardier wird, falls erforderlich, die Liquiditätsengpässe der CSALP im zweiten Halbjahr 2018 in Höhe von maximal USD 225 Mio., im Jahr 2019 in Höhe von maximal USD 350 Mio. und in den darauf folgenden zwei Jahren in Höhe von insgesamt maximal USD 350 Mio. ausgleichen. Im Gegenzug erhält Bombardier stimmrechtslose Anteile an der CSALP mit einer kumulierten Jahresdividende von 2 %. Alle Liquiditätsengpässe, die innerhalb dieser Zeiträume über die vorstehend aufgeführten Beträge hinausgehen, werden von dem Konzern, Airbus und IQ (im letzteren Fall in eigenem Ermessen) anteilig ausgeglichen. Airbus hat die C Series-Flugzeuge in A220 unbenannt. Zum 31. Dezember 2018 hatte der Konzern einen Betrag von USD 225 Mio. in die CSALP im Tausch gegen stimmrechtslose Anteile an dem Unternehmen investiert.

Airbus wurde ein Kaufrecht in Bezug auf die gesamten Anteile von Bombardier an der CSALP zum Marktwert gewährt, einschließlich der stimmrechtslosen Anteile (die zu diesem Zweck jeweils denselben Marktwert haben wie jeder von Bombardier gehaltene Anteil mit Stimmrecht). Das Kaufrecht ist frühestens 7,5 Jahre nach dem Closing der Transaktion ausübbar. Unter bestimmten Umständen wie einer nachteiligen Änderung der Beherrschungsverhältnisse bei Bombardier, kann es jedoch früher ausgeübt werden. Bombardier wurde ein entsprechendes Verkaufsrecht gewährt, wonach Bombardier verlangen kann, dass Airbus nach Ablauf dieses Zeitraums von 7,5 Jahren die Bombardier-Anteile zum Marktwert erwirbt. Airbus wurde außerdem ein Kaufrecht in Bezug auf die von Bombardier gehaltenen stimmrechtslosen Anteile an der CSALP gewährt, das jederzeit vor dem Ablauf des Zeitraums von 7,5 Jahren ausübbar ist. Die Ausübung erfolgt zu einem Betrag in Höhe des investierten Betrags zuzüglich der kumulierten jährlichen Vorzugsrendite von 2 %. Die Anteile von IQ können von der CSALP auf ihren Wunsch unter bestimmten Bedingungen ab dem 30. Juni 2023 zum Marktwert zurückgekauft werden. Darüber hinaus wurden IQ Mitverkaufsrechte (tag along rights) gewährt, wenn Bombardier seine Anteile an der CSALP verkauft.

Das Board of Directors der CSALP besteht aus sieben Directors, von denen vier von Airbus, zwei von Bombardier und einer von IQ ernannt wurden. Airbus ist berechtigt, den Chairman der CSALP zu ernennen.

Außerdem gab Bombardier zum Closing Optionsscheine an Airbus aus, die im Verhältnis 1:1 über einen Zeitraum von fünf Jahren zum Bezug von bis zu 100.000.000 Class-B-Aktien (nachrangiges Stimmrecht) zu einem Ausübungspreis je Aktie von USD 1,74 (US-Dollar-Gegenwert von CAD 2,29) berechtigen. Die Optionsscheine

enthalten marktübliche Anpassungsbestimmungen, u. a. im Falle von gesellschaftsrechtlichen Änderungen, Aktiensplits, Sachdividenden, Zuteilungen von Rechten, Optionen oder Bezugsrechten an alle oder im Wesentlichen alle Aktionäre oder Aktionärsvereinigungen.

NEUAUSRICHTUNG DES PORTFOLIOS

Abschluss eines Vertrags über den Verkauf des Q Series-Flugzeugprogramms an die Longview Aircraft Company of Canada Limited

Am 7. November 2018 schlossen wir einen endgültigen Vertrag über den Verkauf der Vermögenswerte des Q Series-Flugzeugprogramms, einschließlich des Aftermarket-Geschäfts und der entsprechenden Vermögenswerte, an die Longview Aircraft Company of Canada Limited, eine hundertprozentige Tochtergesellschaft der Longview Aviation Capital Corp. Aus dem Verkauf resultierte ein Bruttoerlös von ca. USD 300 Mio. Der Vertrag gilt für alle Vermögenswerte, das gesamte geistige Eigentum und alle Typenzertifikate im Zusammenhang mit den Dash 8-Modellen 100, 200 und 300 sowie für die Produktionstätigkeiten im Rahmen des Q400-Programms in der Downsview-Anlage in Ontario, Kanada. Mit dem Abschluss der Transaktion wird bis zum zweiten Halbjahr 2019 gerechnet; dies hängt von den üblichen Closing-Bedingungen und dem Erhalt der behördlichen Genehmigungen ab. Der Nettoerlös aus der Transaktion wird auf ca. USD 250 Mio. geschätzt, abzüglich Gebühren, Verbindlichkeiten und üblicher Closing-Anpassungen.⁽¹⁾

⁽¹⁾ Siehe hierzu den Haftungsausschluss in Bezug auf zukunftsbezogene Aussagen.

AEROSTRUCTURES AND ENGINEERING SERVICES

ZENTRALE LEISTUNGSKENNZAHLEN UND MESSGRÖSSEN

Die nachfolgende Tabelle zeigt eine Zusammenfassung der wichtigsten Leistungskennzahlen und der zugehörigen Messgrößen.

ZENTRALE LEISTUNGSKENNZAHLEN UND ZUGEHÖRIGE MESSGRÖSSEN

WACHSTUM UND WETTBEWERBSPOSITION

- Umsatzerlöse als Kennzahl des Wachstums.
- Marktanteil gemessen am Umsatz als Kennzahl unserer Wettbewerbsposition.
- EBIT, EBIT-Marge, EBIT vor Sonderposten⁽¹⁾ und EBIT-Marge vor Sonderposten⁽¹⁾ als Kennzahlen der Performance.

RENTABILITÄT

LIQUIDITÄT

- Freier Cashflow⁽¹⁾ als Kennzahl der Liquiditätsschöpfung.
- Pünktlichkeit der Auslieferung von Flugzeugstrukturen als Maß für unser Kundenengagement.

KUNDENZUFRIEDENHEIT

- Erreichung von Meilensteinen bei der Programmentwicklung als Messgröße der tadellosen Auftragsabwicklung.

AUFTRAGSABWICKLUNG

⁽¹⁾ GAAP-fremde Finanzkennzahlen. Die Definitionen dieser Kennzahlen sind im Berichtsteil "Überblick" im Abschnitt "GAAP-fremde Finanzkennzahlen" enthalten.

ÜBERBLICK

Wichtige Programme und ein breites Leistungsspektrum als Garanten für das weitere Wachstum

ERGEBNISSE Für die Geschäftsjahre zum 31. Dezember	2018	2017 angepasst ⁽¹⁾	Veränderung
Umsatzerlöse	\$ 1.953	\$ 1.616	21%
EBIT	\$ 146	\$ 81	80%
EBIT-Marge	7,5%	5,0%	250 BP
EBIT vor Sonderposten ⁽²⁾	\$ 188	\$ 88	114%
EBIT-Marge vor Sonderposten ⁽²⁾	9,6%	5,4%	420 BP

ERGEBNISSE Für die Geschäftsjahre zum 31. Dezember	2018	2017 angepasst ⁽¹⁾	Veränderung
EBITDA vor Sonderposten ⁽²⁾	\$ 239	\$ 138	73%
EBITDA-Marge vor Sonderposten ⁽²⁾	12,2%	8,5%	370 BP
Nettozugänge zu den Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	\$ 14	\$ 22	(36)%

⁽¹⁾ Aufgrund der erstmaligen Anwendung von IFRS 15 "Erlöse aus Verträgen mit Kunden". Weitere Informationen über die Anpassung von Vergleichsperioden sind im Abschnitt "Neue Rechnungslegungsvorschriften" im Berichtsteil "Sonstiges" enthalten.

⁽²⁾ GAAP-fremde Finanzkennzahlen. Einzelheiten zu den Definitionen dieser Kennzahlen und zur Überleitung auf die jeweils am besten vergleichbaren Finanzkennzahlen nach IFRS sind im Abschnitt "GAAP-fremde Finanzkennzahlen" im Berichtsteil "Überblick" bzw. im Abschnitt "Ergebnisanalyse" enthalten.

WICHTIGSTE ENTWICKLUNGEN UND EREIGNISSE

- Aerostructures and Engineering Services ist ein bedeutender Zulieferer für Wachstumsprogramme im Bereich des frühen Lebenszyklus (u. a. für den neuen A220 und das Global 7500-Flugzeug), die ein nachhaltiges Wachstum vorantreiben sollen.
- Unserer Prognose entsprechend erhöhten sich die Umsatzerlöse des Segments 2018 gegenüber dem Vorjahr um 21 % auf USD 2,0 Mrd.
- Dank einer Verbesserung unserer Prozesse während des Hochlaufs dieser Programme und eines positiven Einmaleffekts (ca. 50 BP) aus dem Abschluss der C Series-Partnerschaft konnten wir ein EBIT vor Sonderposten⁽²⁾ von 9,6 % erzielen, das über unserer Prognose lag. Die EBIT-Marge für das Segment betrug 7,5 %.
- Am 6. Februar 2019 erwarb der Konzern von der Triumph Group Inc. die Tragflügelproduktion und alle damit verbundenen Vermögenswerte für den Businessjet Global 7500 gegen Zahlung eines nominalen Barbetrags. Es wird erwartet, dass diese Transaktion zu einer Stärkung der Position von Bombardier als führender Hersteller von Flugzeugstrukturen, zu einer Optimierung des Produktionshochlaufs des Global 7500-Flugzeugprogramms dank der umfassenden technischen Erfahrung des Konzerns und zur Sicherung des langfristigen Erfolg des Konzerns beitragen wird. Bombardier wird die Fertigungslinie von Triumph in Red Oak, Texas, weiterbetreiben und die Produktionsstätte sowie die dort beschäftigten Mitarbeiter, die derzeit das Programm unterstützen, übernehmen.
- Am 7. Februar 2019 wurde Paul Sislian zum President des Segments Aerostructures and Engineering Services ernannt. Er verfügt über mehr als 20 Jahre Luftfahrt- und Industrieerfahrung und war zuletzt als Chief Operating Officer von Bombardier Business Aircraft tätig.

AUSBLICK UND ZUKUNFTSBEZOGENE AUSSAGEN

	Im Geschäftsbericht 2017 enthaltene Prognose für 2018 ⁽¹⁾	Aktualisierte Prognose für 2018 ⁽²⁾	Ergebnisse 2018	Prognose für 2019 ⁽³⁾⁽⁴⁾ (⁽⁵⁾) USD 2,25 Mrd. - USD
Umsatzerlöse	~ USD 2,0 Mrd.	Unverändert	USD 2,0 Mrd.	2,50 Mrd.
EBIT-Marge	entf.	entf.	7,5%	entf.
EBIT-Marge vor Sonderposten ⁽⁶⁾	> 8,5 %	Unverändert	9,6%	7,5%

Prognose für 2018

Die im Geschäftsjahr erzielten Umsatzerlöse entsprachen unserer Prognose, während das EBIT vor Sonderposten⁽⁶⁾ die Erwartungen um 110 BP übertraf. Letzteres ist zum Teil auf einen Einmaleffekt zurückzuführen, der sich aus dem Vergleich in Verbindung mit dem Abschluss der C Series-Partnerschaft ergab.

Unsere Strategie zur Erreichung unserer Prognose für 2019⁽⁴⁾

Die Prognose für 2019 geht von einem anhaltenden Wachstum der Global 7500- und A220-Programme sowie dem Abschluss der Akquisition des Global 7500-Tragflügelprogramms von der Triumph Group Inc. aus. Es wird erwartet, dass die Umsatzerlöse auf USD 2,25 Mrd. bis USD 2,50 Mrd. steigen werden, da mit

zusätzlichen Innenumsatzerlösen aus dem Global 7500-Tragflügelprogramm gerechnet wird. Die EBIT-Marge vor Sonderposten⁽⁶⁾ des Segments wird für 2019 mit rund 7,5 % veranschlagt, was den geringfügigen Ergebnisbeitrag der zusätzlichen Umsatzerlöse im Zuge des Hochlaufs der Tragflügelproduktion widerspiegelt.

⁽¹⁾ Einzelheiten hierzu sind in unserem Geschäftsbericht 2017 enthalten.

⁽²⁾ Nähere Informationen hierzu sind in unserem zweiten Quartalsbericht für den Zeitraum zum 30. Juni 2018 zu finden.

⁽²⁾ Informationen zu den Annahmen, auf denen die Prognose basiert, sind dem nachfolgenden Abschnitt "Zukunftsbezogene Aussagen" zu entnehmen. Siehe hierzu auch den Haftungsausschluss in Bezug auf zukunftsbezogene Aussagen im Berichtsteil "Überblick".

⁽⁴⁾ Die Umsatzprognose für das Segment Aerostructures and Engineering Services basiert in erster Linie auf den zum aktuellen Zeitpunkt erwarteten Umsatzerlösen aus internen Aufträgen von Business Aircraft und Commercial Aircraft sowie aus externen Aufträgen von Airbus für den A220. Die Prognose reflektiert außerdem die Übernahme der Global 7500-Tragflügelproduktion von der Triumph Group Inc., die im ersten Quartal 2019 abgeschlossen wurde.

⁽⁵⁾ Die Prognose für 2019 wurde gegenüber den ursprünglich veranschlagten Umsatzerlösen von ca. USD 2,0 Mrd. und der ursprünglich prognostizierten EBIT-Marge vor Sonderposten von 9,0 % geändert, um den Abschluss der Akquisition der Global 7500-Tragflügelproduktion und der damit verbundenen Vermögenswerte von der Triumph Group Inc. im ersten Quartal 2019 abzubilden.

⁽⁶⁾ Rentabilitätsprognosen basieren auf der EBIT-Marge vor Sonderposten. Einzelheiten zur Definition dieser Kennzahl und zur Überleitung auf die am besten vergleichbaren Finanzkennzahlen nach IFRS sind im Abschnitt "GAAP-fremde Finanzkennzahlen" im Berichtsteil "Überblick" bzw. im Abschnitt "Ergebnisanalyse" enthalten.

Zukunftsbezogene Aussagen

Die zukunftsbezogenen Aussagen⁽¹⁾ in diesem Teil des MD&A basieren auf und unterliegen den folgenden wesentlichen Annahmen:

- einer normalen Abwicklung und Auslieferung bzw. Umsetzung der aktuellen Festaufträge und Projekte im Auftragsbestand;
- der Fähigkeit, die Kundenbedürfnisse zu verstehen und ein Portfolio von Produkten und Dienstleistungen anzubieten, mit dem die Marktnachfrage gesteigert und wichtige strategische Aufträge gesichert werden können;
- der kontinuierlichen und planmäßigen Einführung und Umsetzung von zentralen Maßnahmen, um die Umwandlung von Umsatzerlösen in höhere Erträge und freie Cashflows⁽²⁾ zu verbessern, und zwar durch Senkung der Beschaffungskosten, bessere Kontrolle der Ausgaben und höhere Arbeitseffizienz;
- der Erfüllung der Ziele des Transformationsplans, und zwar durch Restrukturierungen und andere Maßnahmen, welche die direkte und indirekte Kostenstruktur betreffen und auf nachhaltige Kostensenkungen, operative Verbesserungen und eine Senkung des Working-Capital-Verbrauchs abzielen;
- der Fähigkeit, die globale Verteilung unserer Produktionsstandorte zu optimieren (Verlagerung in Niedriglohnländer und Wachstumsmärkte) und die Best Practices sowie die besten Technologien standortübergreifend einzusetzen;
- der Fähigkeit der Zulieferer, die Produktentwicklung und die Einhaltung der geplanten Produktionsmengen zu wirtschaftlich akzeptablen Bedingungen zeitgerecht zu unterstützen;
- der Fähigkeit, weitere Partnerschaften und Initiativen zur Risikoteilung zu finden und einzugehen;
- der Effektivität von Maßnahmen für einen disziplinierten Kapitaleinsatz bei neuen Programmen und Produkten, um die Umsatzerlöse zu steigern;
- der Fähigkeit, hoch qualifizierte Mitarbeiter, die die Produktentwicklungsstrategie umsetzen, zu gewinnen und zu binden;
- der Stabilität der globalen Wettbewerbs- und Wirtschaftsbedingungen;
- der Fähigkeit, eine ausreichende Liquidität zu sichern, um den Strategieplan umzusetzen, die Kreditauflagen zu erfüllen, die langfristigen Finanzverbindlichkeiten zu tilgen, Bankkredite zu refinanzieren und Fälligkeiten ab dem Jahr 2020 neu zu verhandeln;
- der Berücksichtigung der Leasingbilanzierung nach IFRS 16 ab dem 1. Januar 2019;
- dem Abschluss des Verkaufs der Vermögenswerte des Q Series-Flugzeugprogramms bis zum zweiten Halbjahr 2019 und der Schulungsaktivitäten für Besatzung und Techniker im Segment Business Aircraft bis zum Ende des ersten Quartals 2019;
- der Anpassung der Produktionsraten an die Marktnachfrage;
- der Fähigkeit, Lernkurveneffekte zu nutzen, während die Produktion und die Auslieferung des Global 7500-Flugzeugs hochlaufen;
- der Fähigkeit, die Produktion und Auslieferung von neuen Programmen zu steigern, und den Zeitplan für die Inbetriebnahme der Global 5500-, Global 6500-, Global 8000- und CRJ550-Flugzeugprogramme einzuhalten;
- der Fähigkeit, kontinuierlich Kampagnen und Projekte zu gewinnen, basierend auf Marktprognosen⁽³⁾, woraus sich der angestrebte künftige Auftragseingang ergibt;

- der weiteren Einführung und Umsetzung von Wachstumsstrategien und dem anhaltenden Wachstum des Aftermarket-Geschäfts;
 - der Senkung von Investitionen und Entwicklungsausgaben auf ein normales Niveau bis zum Zeitraum 2019-2020;
 - der Realisierung der erwarteten Vorteile und Synergien aus der Partnerschaft mit Airbus innerhalb des geplanten Zeitrahmens;
 - der Erfüllung der Verpflichtungen von Airbus gemäß dem Partnerschaftsvertrag und den kommerziellen Vereinbarungen sowie dem Nichtauftreten damit zusammenhängender unerwarteter Ineffizienzen oder Leistungsprobleme;
 - der Stärke und Qualität der Reichweite und Präsenz von Airbus sowie seiner Vertriebs-, Marketing oder Supportnetzwerke, seiner Lieferkette, seiner Geschäftsaktivitäten und seiner Kundenbeziehungen;
 - der Genauigkeit der Analysen und Annahmen, die unserem Business Case zugrunde liegen, einschließlich der geschätzten Cashflows und Umsatzerlöse während der erwarteten Laufzeit des Programms und darüber hinaus;
 - der Genauigkeit unserer Einschätzung der erwarteten Wachstumstreiber und Branchentrends;
 - der schrittweisen Verbesserung in Bezug auf Flugzeugpreise, Stückkosten und Auslieferungen während der Wachstumsphase; und
 - unserer Fähigkeit, unseren bestehenden Finanzierungsplan für die CSALP fortzuführen und, falls erforderlich, alle Liquiditätsengpässe zu finanzieren, sowie der Angemessenheit der Liquiditätsplanung- und -steuerung sowie der Projektfinanzierung.
- ⁽¹⁾ Vgl. hierzu auch den Abschnitt "Ausblick und zukunftsbezogene Aussagen" im Berichtsteil "Überblick".
- ⁽²⁾ GAAP-fremde Kennzahl. Einzelheiten zur Definition dieser Kennzahl und zur Überleitung auf die am besten vergleichbaren Finanzkennzahlen nach IFRS sind im Abschnitt "GAAP-fremde Finanzkennzahlen" bzw. im Abschnitt "Ergebnisanalyse" enthalten.
- ⁽³⁾ Die Nachfrageprognose basiert auf der Analyse der wesentlichen Marktindikatoren. Hierzu zählen u. a. die Anzahl der neuen, in der Entwicklung befindlichen Produkte bzw. Upgrades bestehender Produktplattformen durch OEMs und die Produktionsraten. Weitere Einzelheiten sind in den Erläuterungen zu den Marktindikatoren im Abschnitt "Branche und Wirtschaftsumfeld" zu finden.

UNTERNEHMENSPROFIL

Premium-Partner mit End-to-End-Lösungen für Flugzeugstrukturen

Bombardier hat sich auf die Entwicklung und Produktion struktureller Flugzeugkomponenten spezialisiert und steuert den gesamten Prozess von der Idee bis zur Realisierung. Unser Geschäftsbereich Aerostructures bietet ein vollständiges Leistungspaket. Dieses umfasst insbesondere den Entwurf, die Entwicklung, Produktion, Montage, Systemintegration und den Aftermarket-Support für Bombardier und andere Hersteller von Flugzeugen und Flugzeugstrukturen weltweit.

Wir haben über viele Jahre signifikante Investitionen in die Weiterentwicklung unserer erstklassigen Kompetenz und unseres Know-hows im Bereich der Fertigung von Flugzeugen und Flugzeugteilen getätigt. Unsere ausgewogene geographische Präsenz umfasst Produktions- und Engineeringstandorte in Montréal in Kanada, Belfast in Nordirland, Querétaro in Mexiko und Casablanca in Marokko. Unsere Servicezentren in Dallas, USA, und Belfast, Nordirland, bieten zudem ein umfassendes Serviceangebot, z. B. Überholungen, Reparaturen und größere Modifikationen.

Wir sind der größte Zulieferer von strukturellen Flugzeugkomponenten für die Programme von Bombardier, darunter Rumpfwerte, Triebwerksgondeln und Höhenleitwerke für die Global-Flugzeugfamilie, und beliefern außerdem Airbus mit komplexen Strukturen. Zu unseren wichtigsten Stärken zählt dabei die Fähigkeit, OEMs und andere Flugzeughersteller als Partner zu gewinnen. Unsere Erfahrung gepaart mit unserem Aftermarket-Serviceangebot, wo wir unsere Fähigkeiten in den Bereichen Engineering und Fertigungstechnologie einsetzen können, dürfte unser Wachstum weiter beschleunigen.

Unsere Initiative für Operational Excellence, deren Schwerpunkte Produktionseffizienz, Qualität und Sicherheit sind, wird erwartungsgemäß dazu beitragen, dass wir nachhaltig und profitabel wachsen werden. Durch die Erhöhung des Arbeitsvolumens bei Bombardier und unseren Auftragsfirmen wollen wir unseren Kostenvorteil weiter ausbauen, sodass wir für Bombardier, unsere Kunden und letztendlich für unsere Aktionäre einen Mehrwert generieren können.

Mit unserem ganzheitlichen Leistungsportfolio, modernsten Technologien und hoch qualifizierten Mitarbeitern sind wir in der Lage:

- komplexe Strukturen zu entwickeln;
- Flugzeugkomponenten aus Verbundwerkstoffen und metallischen Materialien herzustellen;
- Flugzeugstrukturen zu montieren;
- Systeme zu integrieren; und
- Strukturen zu überholen und zu reparieren.

Wir bieten Kunden Produkte und Dienstleistungen in den folgenden Bereichen:

Komplexe Flugzeugstrukturen und -systeme

- Cockpit- und Rumpfstrukturen, einschließlich Systemintegration;
- komplette Tragflügel aus Verbundwerkstoffen, darunter Baugruppen und Komponenten;
- Triebwerksgondelsysteme und -komponenten;
- Höhen- und Seitenleitwerke sowie Heckkonusse; und
- Kabelbäume.

Engineering-Lösungen

- Entwicklung von Flugzeugstrukturen und Stressanalyse;
- Bodentest-Leistungen; und
- Zertifizierung und Unterstützung bei der Inbetriebnahme.

Wartung, Reparatur und Überholung

- Unterstützung beim Betrieb der Produkte von Bombardier und Drittunternehmen;
- Lösungen für Reparaturen und Überholungen, einschließlich Reparaturmanagement;
- technische Beratung; und
- Austausch von Komponenten und Leasingdienstleistungen.

BRANCHE UND WIRTSCHAFTSUMFELD

Die wichtigsten Marktfaktoren für das Segment der Flugzeugstrukturen sind eng verknüpft mit bestimmten Indikatoren wie dem Wirtschaftswachstum (BIP pro Kopf), der politischen Stabilität, dem Fluggastaufkommen und der Stilllegungsquote bei Flugzeugen. Dieser Markt wird insbesondere von der Zahl der neuen, in der Entwicklung befindlichen Produkte bzw. Upgrades bestehender Produktplattformen sowie dem Wachstum der Produktionsraten und Auftragsbestände in verschiedenen Luftfahrtbereichen beeinflusst.

Es werden die folgenden zentralen Indikatoren genutzt, um die Situation des Marktes für Flugzeugstrukturen und Engineering-Leistungen kurzfristig zu überwachen:

INDIKATOR	GEGENWÄRTIGE SITUATION	TREND
Produktionsraten/Auslieferungen bei OEMs	Die Auftragsbestände der OEMs von Verkehrsflugzeugen sind nach wie vor hoch. Bei Geschäftsflugzeugen wird mit einer weiteren Stabilisierung des Marktes gerechnet. ⁽¹⁾	▲
Wachstum im Bereich Wartung, Reparatur und Überholung	Es wird angenommen, dass die weltweite Nachfrage nach Wartungen, Reparaturen und Überholungen von Verkehrsflugzeugen bis 2029 mit einer CAGR von 3,5 % von USD 82 Mrd. auf etwa USD 116 Mrd. steigen wird. Dieses Wachstum ist vor allem auf die weltweite Flotte zurückzuführen, die bis 2029 um durchschnittlich 3,6 % pro Jahr von 27.000 Flugzeugen auf 39.000 Flugzeuge wachsen dürfte. ⁽²⁾	▲

▲ ► ▼ Steht für eine positive, neutrale oder negative Entwicklung in den Marktkategorien, in denen wir vertreten sind, auf Basis des aktuellen Wirtschaftsumfelds.

⁽¹⁾ Weitere Informationen sind im Abschnitt "Branche und Wirtschaftsumfeld" im Berichtsteil "Business Aircraft" zu finden.

⁽²⁾ Gemäß dem von Oliver Wyman verfassten Bericht "Global Fleet & MRO Market Forecast Commentary 2019-2029" vom Januar 2019.

Da der Umsatz der Branche durch die Lieferung von Flugzeugstrukturen an OEMs auf dem Luftfahrtmarkt generiert wird, unterliegt er denselben Branchen- und Wirtschaftsfaktoren, die in den Berichtsteilen "Business Aircraft" und "Commercial Aircraft" beschrieben werden. Für weitere Informationen zum allgemeinen Luftfahrtmarkt, der das Geschäft mit Flugzeugstrukturen beeinflusst, verweisen wir daher auf die Abschnitte "Branche und Wirtschaftsumfeld" in den Berichtsteilen "Business Aircraft" und "Commercial Aircraft".

Der Markt umfasst im Wesentlichen die Produktion von Tragflügeln, Triebwerksgondeln und Flugzeugrümpfen, vor allem für große Verkehrsflugzeuge. Einige aktuelle Marktfaktoren dürften sich kurzfristig positiv auf den Industriezweig Flugzeugstrukturen auswirken. So setzt der Markt für Verkehrsflugzeuge seine starke Performance fort, nachdem sich das Passagierevolumen und die Finanzlage der Fluggesellschaften 2018 weiterhin auf hohem Niveau bewegten. Aufgrund der positiven Konjunkturaussichten in Kombination mit der Entwicklung neuer Flugzeugmodelle und Technologien wird außerdem mit einer weiteren Stabilisierung des Marktes für Businessjets gerechnet. Gestützt wird diese Prognose durch die Branchenzuversicht, die über der Schwelle der Marktstabilität liegt⁽¹⁾, höhere US-Unternehmensgewinne

und einen geringeren Bestand an Gebrauchtflugzeugen. Insgesamt sind wir nach wie vor davon überzeugt, dass die Flugzeugindustrie langfristig ein erhebliches Wachstumspotenzial aufweist.

(¹) Ermittelt anhand des Barclays Business Jet Market Indexes. Weitere Informationen sind im Abschnitt "Branche und Wirtschaftsumfeld" im Berichtsteil "Business Aircraft" zu finden.

ERGEBNISANALYSE

Ertragslage	Vierte Quartale zum 31. Dezember		Geschäftsjahre zum 31. Dezember	
	2018	2017 angepasst(¹)	2018	2017 angepasst(¹)
Umsatzerlöse				
Innenumsatzerlöse	\$ 393	\$ 332	\$ 1.377	\$ 1.218
Außenumsatzerlöse	229	94	576	398
	\$ 622	\$ 426	\$ 1.953	\$ 1.616
EBITDA vor Sonderposten(²)	\$ 63	\$ 34	\$ 239	\$ 138
Abschreibungen	15	14	51	50
EBIT vor Sonderposten(²)	48	20	188	88
Sonderposten	48	13	42	7
EBIT	\$ -	\$ 7	\$ 146	\$ 81
EBIT-Marge vor Sonderposten(²)	7,7%	4,7%	9,6%	5,4%
EBIT-Marge	-%	1,6%	7,5%	5,0%

(¹) Aufgrund der erstmaligen Anwendung von IFRS 15 "Erlöse aus Verträgen mit Kunden". Weitere Informationen über die Anpassung von Vergleichsperioden sind im Abschnitt "Neue Rechnungslegungsvorschriften" im Berichtsteil "Sonstiges" enthalten.

(²) GAAP-fremde Finanzkennzahlen. Die Definitionen dieser Kennzahlen sind im Berichtsteil "Überblick" im Abschnitt "GAAP-fremde Finanzkennzahlen" enthalten.

Umsatzerlöse

Der Anstieg um USD 196 Mio. im vierten Quartal hat folgende Gründe:

- höhere Außenumsatzerlöse (USD 135 Mio.), hauptsächlich aufgrund eines höheren Volumens der von der CSALP erteilten Aufträge, die ab 1. Juli 2018 als Außenumsatzerlöse dargestellt wurden, teilweise kompensiert durch ein geringeres Volumen anderer externer Aufträge; und
- höhere Innenumsatzerlöse (USD 61 Mio.), in erster Linie aufgrund eines höheren Volumens neuer Aufträge im Bereich Geschäftsflugzeuge, teilweise kompensiert durch Innenumsatzerlöse aus Aufträgen der CSALP, die ab 1. Juli 2018 als Außenumsatzerlöse ausgewiesen wurden.

Der Anstieg um USD 337 Mio. im Geschäftsjahr ist auf Folgendes zurückzuführen:

- höhere Außenumsatzerlöse (USD 178 Mio.), hauptsächlich aufgrund eines höheren Volumens der von der CSALP erteilten Aufträge, die ab 1. Juli 2018 als Außenumsatzerlöse dargestellt wurden, teilweise kompensiert durch ein geringeres Volumen anderer externer Aufträge; und
- höhere Innenumsatzerlöse (USD 159 Mio.), in erster Linie aufgrund eines höheren Volumens neuer Aufträge im Bereich Geschäftsflugzeuge, teilweise kompensiert durch Innenumsatzerlöse aus Aufträgen der CSALP, die ab 1. Juli 2018 als Außenumsatzerlöse ausgewiesen wurden, und ein geringeres Volumen anderer Aufträge im Bereich Verkehrsflugzeuge.

Sonderposten

In den Sonderposten sind solche Posten erfasst, die nicht in unsere gewöhnliche Geschäftstätigkeit fallen oder deren gesonderte Darstellung für das Verständnis unserer Periodenergebnisse relevant ist. Hierbei handelt es sich beispielsweise um die Auswirkungen von Restrukturierungsaufwendungen und signifikanten Wertminderungsaufwendungen sowie Auflösungen solcher Aufwendungen.

Im EBIT wurden die folgenden Sonderposten als Verluste ausgewiesen:

		Vierte Quartale zum 31. Dezember		Geschäftsjahre zum 31. Dezember	
	Verweis	2018	2017	2018	2017
Restrukturierungsaufwendungen	1	\$ 24	\$ 13	\$ 18	\$ 7
Pensionsausgleich	2	23	-	23	-
Erwerb von Rentenverpflichtungen	3	1	-	1	-
		\$ 48	\$ 13	\$ 42	\$ 7
Auswirkung auf die EBIT-Marge		(7,7)%	(3,1)%	(2,2)%	(0,4)%

1. Entspricht im vierten Quartal zum 31. Dezember 2018 Abfindungskosten von USD 30 Mio., die durch Gewinne aus Plankürzungen von USD 6 Mio. in Verbindung mit den im November 2018 angekündigten Restrukturierungsmaßnahmen teilweise kompensiert wurden. Entspricht im Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2018

Abfindungskosten von USD 24 Mio., die durch Gewinne aus Plankürzungen von USD 6 Mio. in Verbindung mit Restrukturierungsmaßnahmen teilweise kompensiert wurden. Entspricht im vierten Quartal und im Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2017 Abfindungskosten von USD 16 Mio. bzw. USD 10 Mio., die durch Gewinne aus Plankürzungen von USD 3 Mio., jeweils in Verbindung mit zuvor angekündigten Restrukturierungsmaßnahmen, teilweise kompensiert wurden.

2. Am 26. Oktober 2018 entschied der oberste Gerichtshof des Vereinigten Königreichs, dass Pensionspläne Ungleichheiten bei der garantierten Mindestrente zwischen Männern und Frauen für in bestimmten Perioden erdiente Leistungen ausgleichen müssen. Der Konzern untersuchte, wie sich diese Entscheidung auf seine Pensionspläne auswirken wird, und erfasste eine zusätzliche Verpflichtung von USD 23 Mio. für das vierte Quartal und das Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2018. Dieser Einmaleffekt wurde im vierten Quartal 2018 erfolgswirksam gemäß IAS 19 "Leistungen an Arbeitnehmer" als nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand erfasst.

3. Entspricht dem (zum überwiegenden Teil nicht zahlungswirksamen) Verlust aus der Abgeltung leistungsorientierter Pensionspläne in Ontario (Kanada), dem Vereinigten Königreich und den USA infolge des Erwerbs von Rentenverpflichtungen von Versicherungsunternehmen. Im Rahmen seiner bestehenden Risikominderungsstrategien hat der Konzern ein Projekt zur Übertragung von Rentenverpflichtungen und Anwartschaften für diejenigen Pläne gestartet, die nach der Übertragung voll kapitalgedeckt wären. Dies erfolgt vorbehaltlich der Erfüllung bestimmter Bedingungen sowie der einschlägigen Rentengesetze. Im Geschäftsjahr 2018 übertrug der Konzern auf konsolidierter Basis Rentenverpflichtungen für über 3.000 Rentenempfänger von leistungsorientierten Pensionsplänen. Die hierfür an die Versicherer entrichteten Prämien beliefen sich auf USD 516 Mio. (Auszahlung aus dem Planvermögen) und die betreffenden leistungsorientierten Verpflichtungen auf USD 484 Mio.

EBIT-Marge

Im vierten Quartal erhöhte sich die EBIT-Marge vor Sonderposten⁽¹⁾ um 3,0 Prozentpunkte. Dies hatte insbesondere folgende Ursachen:

- höhere Margen bei internen Aufträgen im Bereich Verkehrsflugzeuge, insbesondere aufgrund einer besseren Vertragserfüllung und vorteilhafter Wechselkurse; und
- höhere Absorption von Vertriebs- und allgemeinen Verwaltungskosten.

Unter Berücksichtigung der Auswirkung von Sonderposten (siehe vorstehende Erläuterung zu den Sonderposten) verringerte sich die EBIT-Marge im vierten Quartal gegenüber dem Vorjahreszeitraum um 1,6 Prozentpunkte.

Im Geschäftsjahr erhöhte sich die EBIT-Marge vor Sonderposten⁽¹⁾ um 4,2 Prozentpunkte. Dies resultierte überwiegend aus höheren Margen bei internen Aufträgen im Bereich Verkehrsflugzeuge (insbesondere aufgrund einer besseren Vertragserfüllung, vorteilhafter Wechselkurse und eines positiven Einmaleffekts aus einem internen Vergleich) und der Erfassung von Aufwendungen in Bezug auf den Nettoveräußerungswert von Vorräten im Vorjahr.

Unter Berücksichtigung der Auswirkung von Sonderposten (siehe vorstehende Erläuterung zu den Sonderposten) erhöhte sich die EBIT-Marge im Geschäftsjahr gegenüber dem Vorjahr um 2,5 Prozentpunkte.

⁽¹⁾ GAAP-fremde Finanzkennzahlen. Die Definitionen dieser Kennzahlen sind im Berichtsteil "Überblick" im Abschnitt "GAAP-fremde Finanzkennzahlen" enthalten.

Personalbestand

	31. Dezember 2018	Zum 31. Dezember 2017
Gesamtzahl der Mitarbeiter		
Festangestellte Mitarbeiter ⁽¹⁾	8.450	8.800
Befristet beschäftigte Mitarbeiter ⁽²⁾	740	850

Gesamtzahl der Mitarbeiter

31. Dezember 2018 Zum 31. Dezember 2017

9.190 9.650

71% 71%

Anteil der festangestellten Mitarbeiter, die durch Tarifverträge abgedeckt sind

⁽¹⁾ Einschließlich nicht aktiver Mitarbeiter.⁽²⁾ Einschließlich nicht angestellter Mitarbeiter und Mitarbeiter von Subunternehmen. Zur besseren Vergleichbarkeit erfolgt die Darstellung des Stands zum 31. Dezember 2017 ohne Zeitarbeiter.

Im Vergleich zum Vorjahr ist der Personalbestand zum 31. Dezember 2018 um 460 Mitarbeiter bzw. 5 % zurückgegangen.

Der Hauptgrund für diesen Rückgang sind Personalkürzungen (insbesondere infolge der vor kurzem angekündigten Restrukturierungsmaßnahmen), die jedoch teilweise durch die strategische Einstellung neuer Mitarbeiter zur Unterstützung des Global 7500-Flugzeugprogramms ausgeglichen wurden.

Unser Incentive-basierter Vergütungsplan für Mitarbeiter, die keine Gewerkschaftsmitglieder sind, belohnt an allen Standorten die kollektiven Anstrengungen der Mitarbeiter zur Erreichung unserer Ziele. Grundlage ist die Erfüllung vorgegebener Leistungskennzahlen. Insgesamt nehmen weltweit ca. 3.500 Mitarbeiter bzw. 41 % der festangestellten Mitarbeiter an dem Programm teil. Die Incentive-basierte Vergütung der Mitarbeiter im Rahmen dieses Programms ist an die Erreichung vorgegebener Ergebnisziele geknüpft, basierend auf dem EBIT vor Sonderposten und dem freien Cashflow vor Nettozinsen und Ertragsteuern.

Unser Tarifvertrag mit der International Association of Machinists and Aerospace Workers (IAMAW) in Montréal ist im November 2018 ausgelaufen. 1.766 der insgesamt 3.168 Mitarbeiter, die durch diesen Tarifvertrag abgedeckt sind, gehören zum Segment Aerostructures and Engineering Services. Derzeit führen wir mit der IAMAW Verhandlungen über eine Verlängerung des Tarifvertrags.

TRANSPORTATION**ZENTRALE LEISTUNGSKENNZAHLEN UND MESSGRÖSSEN**

Die nachfolgende Tabelle zeigt eine Zusammenfassung der wichtigsten Leistungskennzahlen und der zugehörigen Messgrößen.

ZENTRALE LEISTUNGSKENNZAHLEN UND ZUGEHÖRIGE MESSGRÖSSEN**WACHSTUM UND WETTBEWERBSPOSITION**

- Auftragsbestand als Kennzahl der künftigen Umsatzerlöse.
- Book-to-Bill-Verhältnis⁽¹⁾ als Indikator für künftige Umsatzerlöse.
- Umsatzerlöse nach Produktsegmenten und geografische Verteilung der Umsatzerlöse als Kennzahlen des Wachstums und der Stabilität der Wettbewerbsposition.
- Marktstellung als Kennzahl unserer Wettbewerbsposition.
- EBIT, EBIT-Marge, EBIT vor Sonderposten⁽²⁾ und EBIT-Marge vor Sonderposten⁽²⁾ als Kennzahlen der Performance.
- Freier Cashflow⁽²⁾ als Kennzahl der Liquiditätsschöpfung.
- Verschiedene Größen zur Messung der Kundenzufriedenheit, die sich auf folgende vier Zielgrößen konzentrieren: Umsatz und Preise, Kundenorientierung, Projektumsetzung und Produktangebot.
- Erreichung von Meilensteinen bei der Produktentwicklung und -lieferung als Messgröße der tadellosen Auftragsabwicklung.

RENTABILITÄT**LIQUIDITÄT****KUNDENZUFRIEDENHEIT****AUFTRAGSABWICKLUNG**⁽¹⁾ Definiert als Verhältnis zwischen Auftragseingang und Umsatzerlösen.⁽²⁾ GAAP-fremde Finanzkennzahl. Einzelheiten zu den Definitionen dieser Kennzahlen und zur Überleitung auf die jeweils am besten vergleichbaren Finanzkennzahlen nach IFRS sind im Abschnitt "GAAP-fremde Finanzkennzahlen" im Berichtsteil "Überblick" bzw. im Abschnitt "Ergebnisanalyse" enthalten.**ÜBERBLICK**

Wandel des Projektportfolios in Richtung plattformbasierter und integrierter Lösungen

ERGEBNISSE Für die Geschäftsjahre zum 31. Dezember	2018	2017 angepasst ⁽¹⁾	Veränderung
Umsatzerlöse	\$ 8.915	\$ 8.551	4%
Auftragseingang (in Mrd. USD)	\$ 9,9	\$ 10,2	(3)%
Book-to-Bill-Verhältnis ⁽²⁾	1,1	1,2	(0,1)
EBIT	\$ 774	\$ 443	75%
EBIT-Marge	8,7%	5,2%	350 BP
EBIT vor Sonderposten ⁽³⁾	\$ 750	\$ 738	2%
EBIT-Marge vor Sonderposten ⁽³⁾	8,4%	8,6%	(20) BP
EBITDA vor Sonderposten ⁽³⁾	\$ 851	\$ 836	2%
EBITDA-Marge vor Sonderposten ⁽³⁾	9,5%	9,8%	(30) BP
Nettozugänge zu den Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	\$ 108	\$ 123	(12)%
Zum 31. Dezember	2018	2017	Veränderung
		angepasst ⁽¹⁾	
Auftragsbestand (in Mrd. USD)	\$ 34,5	\$ 35,1	(2)%

⁽¹⁾ Aufgrund der erstmaligen Anwendung von IFRS 15 "Erlöse aus Verträgen mit Kunden". Weitere Informationen über die Anpassung von Vergleichsperioden sind im Abschnitt "Neue Rechnungslegungsvorschriften" im Berichtsteil "Sonstiges" enthalten.

⁽²⁾ Definiert als Verhältnis zwischen Auftragseingang und Umsatzerlösen.

⁽³⁾ GAAP-fremde Finanzkennzahlen. Einzelheiten zu den Definitionen dieser Kennzahlen und zur Überleitung auf die jeweils am besten vergleichbaren Finanzkennzahlen nach IFRS sind im Abschnitt "GAAP-fremde Finanzkennzahlen" im Berichtsteil "Überblick" bzw. im Abschnitt "Ergebnisanalyse" enthalten.

WICHTIGSTE ENTWICKLUNGEN UND EREIGNISSE

- 2018 erfasste das Segment Transportation Aufträge in einem Gesamtvolumen von USD 9,9 Mrd. Davon entfielen USD 3,3 Mrd. auf Auftragseingänge im vierten Quartal. Das Book-to-Bill-Verhältnis⁽¹⁾ lag im vierten Quartal bei 1,5 und im Gesamtjahr bei 1,1. Durch die gute Auftragslage und die weiterhin stabile Situation der Branche ist für das Segment weiteres Wachstum sowohl beim Umsatz als auch bei der Rentabilität zu erwarten.

- Der Auftragseingang im Geschäftsjahr ist auf Projektgewinne in allen Regionen zurückzuführen. Bedeutende Aufträge waren in Europa der erneute Auftrag der französischen Staatsbahn SNCF, in Asien der Auftrag für die U-Bahn in Singapur und in Nordamerika Aufträge über Transportlösungen für den Nahverkehr und Flughäfen in Phoenix und Los Angeles.

- Zum 31. Dezember 2018 betrug der Auftragsbestand USD 34,5 Mrd. Der Anstieg des Auftragsbestands (ohne Berücksichtigung von Währungsschwankungen) resultierte aus einer besseren Zusammensetzung von Plattformprojekten und einem Anstieg der Aufträge in den Bereichen Signaltechnik und Dienstleistungen. Dies steht in Einklang mit der von Bombardier verfolgten Strategie einer schnelleren Markteinführung, der Bereitstellung von End-to-End-Lösungen für Kunden sowie der Senkung des Projektabwicklungsrisikos bei gleichzeitig steigenden Margen.

- Im Januar 2019, d. h. nach dem vierten Quartal, erteilte die New Jersey Transit Corporation dem Segment Transportation einen Auftrag über die Lieferung von 113 Personenwagen der neuesten Generation im Wert von USD 669 Mio. (mit Optionen für bis zu 886 zusätzliche Wagen).

- Im vergangenen Geschäftsjahr setzte Transportation seine Transformation fort, wozu auch die Produktionssteigerung und Auslieferung im Rahmen bestehender Projekte zählt. Probleme im Zusammenhang mit einigen bestehenden Projekten führten dazu, dass sich bestimmte Auslieferungen und die für Ende 2018 erwartete Freisetzung von Working Capital verzögerten, während wir uns darauf konzentrierten, die erforderliche Produktionsleistung zu erreichen, die Systemintegration abzuschließen, die Homologation zu erhalten und die Auslieferung der Züge auf die verfügbare Infrastruktur der Kunden abzustimmen. Es wird erwartet, dass sich die vorübergehende Erhöhung des Working Capital bei diesen Projekten 2019 deutlich abbauen wird.

⁽¹⁾ Definiert als Verhältnis zwischen Auftragseingang und Umsatzerlösen.

- Durch die finanzielle Performance im Geschäftsjahr 2018 ist das Segment Transportation gut positioniert, um die Prognose für 2019 und die Ziele für 2020 zu erreichen:

- Die Umsatzerlöse erhöhten sich gegenüber dem Vorjahr in Übereinstimmung mit unserer Prognose um 4 % auf USD 8,9 Mrd., wobei auch positive Wechselkursauswirkungen im ersten Halbjahr zum Tragen kamen (ohne Währungseinflüsse: Umsatzzuwachs von 2 %). Auf den Bereich Dienstleistungen und Signaltechnik entfielen im Geschäftsjahr über 34 % der Umsatzerlöse, da sich der Fokus zunehmend auf integrierte Kundenlösungen richtet.
 - Das EBIT vor Sonderposten⁽¹⁾ stieg im Geschäftsjahr auf USD 750 Mio., was einer Marge von 8,4 % entspricht (EBIT von USD 774 Mio. bzw. EBIT-Marge von 8,7 %). Im vierten Quartal betrug die EBIT-Marge vor Sonderposten⁽¹⁾ aufgrund von Anpassungen der Auftragsschätzungen (v. a. in Verbindung mit einem bestehenden Projekt) nur 7,7 % (EBIT-Marge von 10,9 %). Dies führte dazu, dass die EBIT-Marge vor Sonderposten⁽¹⁾ für das Gesamtjahr leicht unter der Prognose von 8,5 % lag. Mit der erwarteten Erholung bei diesen Aufträgen dürfte sich die EBIT-Marge vor Sonderposten⁽¹⁾ nach Schätzung des Segments Transportation 2019 auf ca. 9 % erhöhen.
 - Die Ergebnisse des Segments Transportation im Geschäftsjahr 2018 haben die mit der CDPQ-Investition in BT Holdco verbundenen Leistungsziele nicht erfüllt. Entsprechend wird sich im 12-Monats-Zeitraum ab dem 12. Februar 2019 der prozentuale Anteilsbesitz von Bombardier durch Umwandlung der CDPQ-Anteile um 2,5 % auf die ursprünglichen 70 % verringern und der prozentuale Anspruch auf Vorzugsrendite bei Veräußerung der Anteile wird von 7,5 % auf 9,5 % steigen. Alle während dieses Zeitraums von der BT Holdco an ihre Anteilseigner gezahlten Dividenden werden auf der Basis des prozentualen Anteils jedes Anteilseigners bei der Umwandlung ausgeschüttet, d. h., Bombardier erhält 70 % und CDPQ 30 %. Diese Anpassungen werden wirksam, sobald der geprüfte Konzernabschluss der BT Holdco von ihrem Board of Directors ordnungsgemäß genehmigt wurde.
 - Am 7. Februar 2019 wurde Danny Di Perna zum President von Bombardier Transportation ernannt. Er verfügt über mehr als 30 Jahre Erfahrung in Industriebranchen und hat nachweislich erfolgreich komplexe Industrieprojekte und -unternehmen geleitet. Dabei hat er bedeutende Beiträge zur Verbesserung der betrieblichen Effizienz und Qualität geleistet. Vor seinem Einstieg bei Bombardier Transportation leitete Danny Di Perna das Segment Aerostructures and Engineering Services.
- ⁽¹⁾ GAAP-fremde Finanzkennzahl. Einzelheiten zur Definition dieser Kennzahl und zu den Überleitungen auf die am besten vergleichbaren Finanzkennzahlen nach IFRS sind im Abschnitt "GAAP-fremde Finanzkennzahlen" im Berichtsteil "Überblick" bzw. im Abschnitt "Ergebnisanalyse" enthalten.

AUSBLICK UND ZUKUNFTSBEZOGENE AUSSAGEN

	Im Geschäftsbericht 2017 enthaltene Prognose für 2018 ⁽¹⁾	Aktualisierte Prognose für 2018 ⁽²⁾	Ergebnisse 2018	Prognose für 2019 ⁽³⁾ (⁴)
Umsatzerlöse	~ USD 9,0 Mrd.	Unverändert	USD 8,9 Mrd.	~ USD 9,5 Mrd.
EBIT-Marge	entf.	entf.	8,7%	entf.
EBIT-Marge vor Sonderposten ⁽⁵⁾	> 8,5%	Unverändert	8,4%	~ 9,0%

Prognose für 2018

Die im Geschäftsjahr 2018 erzielten Umsatzerlöse entsprachen unserer Prognose, wozu auch positive Wechselkursauswirkungen beigetragen haben. Die EBIT-Marge vor Sonderposten⁽⁵⁾ von 8,4 % für das Gesamtjahr erfüllte weitgehend die Prognose von 8,5 % oder mehr.

Unsere Strategie zur Erreichung unserer Prognose für 2019⁽³⁾

Dank eines Auftragsbestands von USD 34,5 Mrd., der bereits mehr als 80 % der für 2019 und 2020 prognostizierten Umsatzerlöse ausmacht, und einer stabilen Situation der Branche hat das Segment Transportation derzeit gute Chancen, seinen Wachstumskurs beizubehalten und seine Umsatzprognose von ca. USD 9,5 Mrd. für 2019 zu erreichen. Da wir beabsichtigen, uns künftig verstärkt auf Plattformprojekte zu konzentrieren, und angesichts des Auftragsbestands des Segments aktuell davon ausgehen, dass sich der Anteil der Aufträge aus den Bereichen Signaltechnik und Dienstleistungen erhöhen wird, rechnen wir mit einem Anstieg des EBIT vor Sonderposten⁽⁵⁾ auf rund 9,0 %.

⁽¹⁾ Einzelheiten hierzu sind in unserem Geschäftsbericht 2017 enthalten.

⁽²⁾ Nähere Informationen hierzu sind in unserem zweiten Quartalsbericht für den Zeitraum zum 30. Juni 2018 zu finden.

(³) Informationen zu den Annahmen, auf denen die Prognose basiert, sind dem nachfolgenden Abschnitt "Zukunftsbezogene Aussagen" zu entnehmen. Siehe hierzu auch den Haftungsausschluss in Bezug auf zukunftsbezogene Aussagen im Berichtsteil "Überblick".

(⁴) Die Umsatzprognose für Transportation basiert auf der Annahme, dass die Wechselkurse konstant bleiben, d. h. 1,15 für die Umrechnung der Euro-Beträge in US-Dollar.

(⁵) Rentabilitätsprognosen basieren auf der EBIT-Marge vor Sonderposten. Einzelheiten zur Definition dieser Kennzahl und zur Überleitung auf die am besten vergleichbaren Finanzkennzahlen nach IFRS sind im Abschnitt "GAAP-fremde Finanzkennzahlen" im Berichtsteil "Überblick" bzw. im Abschnitt "Ergebnisanalyse" enthalten.

Zukunftsbezogene Aussagen

Die zukunftsbezogenen Aussagen(¹) in diesem Teil des MD&A basieren auf und unterliegen den folgenden wesentlichen Annahmen:

- einer normalen Abwicklung und Auslieferung bzw. Umsetzung der aktuellen Festaufträge und Projekte im Auftragsbestand;
- der Fähigkeit, die Kundenbedürfnisse zu verstehen und ein Portfolio von Produkten und Dienstleistungen anzubieten, mit dem die Marktnachfrage gesteigert und wichtige strategische Aufträge gesichert werden können;
- der kontinuierlichen und planmäßigen Einführung und Umsetzung von zentralen Maßnahmen, um die Umwandlung von Umsatzerlösen in höhere Erträge und freie Cashflows(²) zu verbessern, und zwar durch Senkung der Beschaffungskosten, bessere Kontrolle der Ausgaben und höhere Arbeitseffizienz;
- der Erfüllung der Ziele des Transformationsplans, und zwar durch Restrukturierungen und andere Maßnahmen, welche die direkte und indirekte Kostenstruktur betreffen und auf nachhaltige Kostensenkungen, operative Verbesserungen und eine Senkung des Working-Capital-Verbrauchs abzielen;
- der Fähigkeit, die globale Verteilung unserer Produktionsstandorte zu optimieren (Verlagerung in Niedriglohnländer und Wachstumsmärkte) und die Best Practices sowie die besten Technologien standortübergreifend einzusetzen;
- der Fähigkeit der Zulieferer, die Produktentwicklung und die Einhaltung der geplanten Produktionsmengen zu wirtschaftlich akzeptablen Bedingungen zeitgerecht zu unterstützen;
- der Fähigkeit, weitere Partnerschaften und Initiativen zur Risikoteilung zu finden und einzugehen;
- der Effektivität von Maßnahmen für einen disziplinierten Kapitaleinsatz bei neuen Programmen und Produkten und der Effizienz des Working Capital, um die Umsatzerlöse zu steigern;
- der Fähigkeit, hoch qualifizierte Mitarbeiter, die die Produktentwicklungsstrategie umsetzen, zu gewinnen und zu binden;
- der Stabilität der globalen Wettbewerbs- und Wirtschaftsbedingungen;
- der Stabilität von Wechselkursen ausgehend von dem derzeitigen Niveau;
- der Fähigkeit, eine ausreichende Liquidität zu sichern, um den Strategieplan umzusetzen, die Kreditauflagen zu erfüllen, die langfristigen Finanzverbindlichkeiten zu tilgen, Bankkredite zu refinanzieren und Fälligkeiten ab dem Jahr 2020 neu zu verhandeln;
- der Berücksichtigung der Leasingbilanzierung nach IFRS 16 ab dem 1. Januar 2019;
- unserer Fähigkeit, Initiativen zur Verbesserung von Geschäftsmodellen erfolgreich umzusetzen;
- unserer Fähigkeit, Working Capital, das aufgrund von Lieferproblemen, die gegen Ende des Geschäftsjahres 2018 bei einigen bestehenden Projekten aufgetreten sind, aufgebaut wurde, 2019 freizusetzen;
- der Umsatzumwandlung und dem Auslaufen unserer bestehenden Projekte;
- einem stabilen Niveau der Staatsausgaben;
- der Realisierung künftiger Ausschreibungen und unserer Fähigkeit, sie zu gewinnen, basierend auf Marktprognosen(³), wovon die Zielsetzungen für den künftigen Auftragseingang abgeleitet werden; und
- der erfolgreichen Einführung und Umsetzung von Wachstumsstrategien, einschließlich des Konzepts der Wertschöpfungskette, der Schaffung von Ökosystemen, der Standortspezialisierung, der Errichtung von Exzellenzzentren für Konstruktionsaktivitäten und der Veränderung des Umsatzmixes und des Auftragsbestands hin zu mehr Plattformprojekten und Verträgen über Signaltechnik und Transportsysteme sowie Betriebs- und Wartungstätigkeiten;

(¹) Siehe hierzu auch den Abschnitt "Ausblick und zukunftsbezogene Aussagen" im Berichtsteil "Überblick".

(²) GAAP-fremde Kennzahl. Einzelheiten zur Definition dieser Kennzahl und zur Überleitung auf die am besten vergleichbaren Finanzkennzahlen nach IFRS sind im Abschnitt "GAAP-fremde Finanzkennzahlen" bzw. im Abschnitt "Ergebnisanalyse" enthalten.

(³) Weitere Einzelheiten sind in den Erläuterungen zu den Marktindikatoren im Abschnitt "Branche und Wirtschaftsumfeld" im Berichtsteil über das Transportation-Segment zu finden.

UNTERNEHMENSPROFIL

Gut positioniert, um von dem wachsenden Mobilitätsbedürfnis zu profitieren

Transportation bietet ein umfassendes, an den Bedürfnissen und Erwartungen des Marktes ausgerichtetes Portfolio an innovativen und effizienten Lösungen für den Schienenverkehrsmarkt, von weltweiten Mobilitätslösungen für eine Vielzahl von Zügen und Teilsystemen bis hin zu Wartungsleistungen, Systemintegration und Signaltechnik. Auftragseingänge waren dabei in allen Segmenten und wichtigen Regionen zu verzeichnen, was die weltweite Konkurrenzfähigkeit unserer Produkte und Dienstleistungen belegt.

Wir sind weltweit mit Produktions- und Engineeringstandorten sowie Servicezentren vertreten. Der weltweite Hauptsitz befindet sich in Berlin, Deutschland.

MARKTSEGMENT: SCHIENENFAHRZEUGE UND TRANSPORTSYSTEME

HOCH- UND HÖCHSTGESCHWINDIGKEITSZÜGE

Einsatzbereich: Schienenverkehrstechnik für den Mittel- und Langstreckenverkehr.

Hauptprodukte: Produktfamilie ZEFIRO

Wichtigste Merkmale: Lösungen, die sich durch eine sehr hohe operative Flexibilität, einen hohen Komfort, hohe Sicherheitsstände für die Fahrgäste und eine optimale Effizienz auszeichnen. Das Portfolio deckt das gesamte Spektrum der Geschwindigkeitsanforderungen ab: Hochgeschwindigkeit (200-250 km/h) und Höchstgeschwindigkeit (250-380 km/h).

NAHVERKEHRS-, REGIONAL- UND INTERCITYZÜGE

Einsatzbereich: Nah- und Regionalverkehr für städtische Ballungsräume und das Umland und Verbindungen zwischen Städten mit mittlerer Geschwindigkeit.

Hauptprodukte: AVENTRA, TALENT, OMNEO, TWINDEXX Vario, BiLevel und MultiLevel-Baureihen

Wichtigste Merkmale: Umfangreiche Produktlinie, die Elektro-, Diesel-, Hybrid- und Batterietriebzüge sowie eine breite Palette lokbespannter Züge in ein- und doppelstöckiger Ausführung umfasst. Unsere modularen Produktplattformen für Züge bieten eine sehr hohe Flexibilität für Verkehrsbetriebe und Bahnbetreiber sowie einen hohen Komfort und eine optimale Transportkapazität. 2018 wurde der batteriebetriebene Triebzug TALENT 3 mit dem renommierten Innovationspreis Berlin Brandenburg ausgezeichnet. Der Zug fährt emissionsfrei und leistet damit einen entscheidenden Beitrag für umweltfreundliche Mobilität.

STADT- UND STRASSENBAHNEN

Einsatzbereich: Effizientes oberirdisches Transportsystem für städtische Ballungsräume und das Umland.

Hauptprodukte: Produktfamilie FLEXITY

Wichtigste Merkmale: Unser breites Portfolio an FLEXITY-Zügen zeichnet sich durch innovative Fähigkeiten und eine hohe Leistung bei niedrigen Lebenszykluskosten aus. Auf der Grundlage anpassungsfähiger modularer Plattformen bietet unser Fahrzeugportfolio das gesamte Spektrum intelligenter Lösungen für Stadt-/Straßenbahnen, die die Anbindung und die Identität von Städten rund um den Globus verbessern. Unsere Stadt- und Straßenbahnen sind mit unserem prämierten Assistenzsystem zur Hinderniserkennung ausgestattet, wodurch sich die Sicherheit der Fahrer, der Passagiere und aller anderen Verkehrsteilnehmer erhöht.

UNTERGRUNDBAHNEN

Einsatzbereich: Große Bandbreite an Mobilitätslösungen mit hoher Kapazität für jede städtische Umgebung.

Hauptprodukte: MOVIA- und INNOVIA-Plattformen (U-Bahnen sowie Monorail- und Personentransportsysteme)

Wichtigste Merkmale: Vielzahl von städtischen Mobilitätslösungen, entwickelt auf der Grundlage bewährter und innovativer Technologien. Maximaler Systemwert für jede Kapazität und in jeder Umgebung. Sicherheit, Lebenszykluskosten, Komfort und Smart City Integration sind nur einige der Faktoren, die das Design und die technologischen Innovationen unseres Portfolios, das eine große Bandbreite an Systemanforderungen abdeckt, bestimmen. Dazu gehört auch eine schnell aufzubauende und störungsfreie Technologie wie das INNOVIA Monorail 300-System. Einige Produkte von Bombardier sind seit längerer Zeit mit automatischen, fahrerlosen Technologien ausgestattet und werden in vielen Städten weltweit eingesetzt.

LOKOMOTIVEN

Einsatzbereich: Elektro- und Diesellokomotiven für den Intercity-, Regional- und Güterverkehr.

Hauptprodukte: TRAXX-Plattform, Elektro- und Zweisystem-Lokomotiven des Typs ALP

Wichtigste Merkmale: Vielseitige Produktplattform, die Produkte mit Elektro-, Diesel-Elektro-, Zweisystem- und Multisystem-Antrieb, Last-Mile-Diesel oder Batterieantrieb umfasst. Innovative Lösungen für hohe Leistung, Zuverlässigkeit bei optimaler Energieeffizienz und niedrigen Lebenszykluskosten. In mehreren Ländern in Europa zugelassen, sodass grenzüberschreitender Einsatz möglich ist. Die Lokomotive vom Typ TRAXX MS3 ist die fortschrittlichste Mehrsystem-Lokomotive auf dem Markt mit einer Last-Mile-Funktion, durch die sich nicht-elektrifizierte Streckenabschnitte - wie sie häufig in Häfen oder Frachtterminals zu finden sind - einfach überbrücken lassen.

ANTRIEBS- UND STEUERUNGSTECHNIK

Einsatzbereich: Vollständiges Portfolio an Antriebs- und Steuerungsprodukten für alle Schienenfahrzeuge und E-Mobilitätsanwendungen von Bombardier und externen Kunden, die elektrische Energie weitergeben und für eine hohe Zuverlässigkeit, Energieeffizienz und Sicherheit sorgen.

Hauptprodukte: Die MITRAC-Produktplattform, die Traktions- und Bordnetzstromrichter zur Anbringung an Untergestellen, auf dem Dach oder im Maschinenraum, Antriebsvorrichtungen (Motoren und Getriebe), TCMS (Train Control and Management System), Hochspannungsanlagen und vollständige Systemlösungen umfasst. Innovative Lösungen für die Kommunikation zwischen bord- und streckenseitigen Komponenten runden das Portfolio ab.

Wichtigste Merkmale: Branchenführer in puncto Zuverlässigkeit, modulares Design, Energiesicherheit (Erfüllung der Sicherheitsanforderungen gemäß SIL 2), Energieeffizienz, Integration neuer Technologien und Wartungsfreundlichkeit - Faktoren, die für geringere Anfangsinvestitionen und niedrige Lebenszykluskosten sorgen.

DREHGESTELLE

Einsatzbereich: Komplettes Spektrum von Drehgestellen für alle Schienenfahrzeuge von Bombardier.

Hauptprodukte: Portfolio an FLEXX-Drehgestellen einschließlich der neuesten Technologien: FLEXX Eco, FLEXX Urban, FLEXX Speed, FLEXX Power und die preisgekrönte WAKO-Technologie.

Wichtigste Merkmale: Hoch moderne Produkttechnologie und lückenlose Aftermarket-Services für alle Einsatzbereiche bei Schienenfahrzeugen. Unsere gleisfreundlichen Drehgestelle sind so konzipiert, dass sie einen sicheren und reibungslosen Betriebsablauf gewährleisten, die Abnutzung der Reifen und der Schienen verringern sowie die Betriebskosten und Geräuschemissionen auf ein Minimum senken.

TRANSPORTSYSTEME FÜR DEN NAHVERKEHR UND FLUGHÄFEN

Einsatzbereich: Vollautomatische Personentransportsysteme (APM), U-Bahn-, Monorail- sowie Straßenbahn-Systeme.

Hauptprodukte: INNOVIA APM 300-System, INNOVIA Monorail 300-System, MOVIA Metro-System, FLEXITY-Straßenbahnsystem.

Wichtigste Merkmale: Breite Palette von Fahrzeugsystemen für den Transport in Städten und an Flughäfen, die individuell angepasst werden können, um eine komplette, schlüsselfertige Systemlösung zu schaffen. Erfolgsgeschichte hervorragender Produktzuverlässigkeit und Verfügbarkeit für 60 komplette Systeme weltweit.

FERNVERKEHRSSYSTEME

Einsatzbereich: Systemlösungen für Intercity- und Hochgeschwindigkeitsanwendungen für den Mittel- und Langstreckenverkehr.

Wichtigste Merkmale: Flexibles Systemkonzept für die Bereitstellung zuverlässiger Bahnsysteme für den Fernverkehr, die sehr hohen Fahrgastkomfort und sehr hohe Sicherheitsstandards bieten. Besondere Erfahrung in den Bereichen Systemintegration und Engineering.

MARKTSEGMENT: SIGNALTECHNIK**SIGNALTECHNIK FÜR DEN NAHVERKEHR**

Einsatzbereich: Bahnsteuerungs- und Signallösungen für Nahverkehrssysteme wie U-Bahnen, Stadt-/Straßenbahnen oder APM.

Hauptprodukte: CITYFLO-Lösung

Wichtigste Merkmale: Umfassendes Angebot von Lösungen, die von manuell gesteuerten Systemen (GoA 0) bis hin zu vollautomatischen kommunikationsbasierten Signalsystemen (Communication-Based Train Control - CBTC) (GoA 4) reichen. Diese erhöhen die Infrastrukturkapazität und können ohne Betriebsunterbrechung installiert werden.

SIGNALTECHNIK FÜR DEN FERNVERKEHR

Einsatzbereich: Bahnsteuerungs- und Signallösungen für den Fernverkehr, einschließlich Güterverkehr, Nah- und Regionalverkehr, Intercity-Verkehr und Hochgeschwindigkeitsverkehr.

Hauptprodukte: INTERFLO und EBI Cab Automatic Train Control (ATC)-Bordanlagen

Wichtigste Merkmale: Umfassendes Portfolio an konventionellen Signaltechniksystemen, das auf die Technologien für das Europäische Eisenbahnverkehrsleitsystem (European Rail Traffic Management System - ERTMS) zurückgreift und bereits in mehreren Ländern innerhalb und außerhalb von Europa im Einsatz ist.

SIGNALTECHNIK FÜR DEN INDUSTRIEBEREICH

Einsatzbereich: Bahnsteuerungs- und Signallösungen für den Industriebereich, wichtigster Einsatzbereich: Tagebau und Untertagebau, industrielle Frachten.

Hauptprodukte: INTERFLO 150-Lösung

Wichtigste Merkmale: Innovative Signalsystemtechnologien zur Erhöhung der Transportkapazität auf sichere und kosteneffiziente Weise. Unsere Technologie deckt den gesamten Prozess ab und verbessert nicht nur den Untertagebetrieb, sondern auch den Transport von Erz von der Abbaustätte zum Transportumschlagplatz.

OPTIFLO - DIENSTLEISTUNGSLÖSUNGEN FÜR DIE SIGNALTECHNIK

Einsatzbereich: Umfassendes Dienstleistungsportfolio für die Schieneninfrastruktur für den Nah- und Fernverkehr und den Industriebereich sowie Signallösungen.

Wichtigste Merkmale: Infrastrukturmanagement, technischer Support, Beurteilung der Computer- und Netzsicherheit sowie andere Dienstleistungslösungen, die das höchste Maß an Verfügbarkeit und Zuverlässigkeit sowie eine kosteneffiziente Wartung der Bahnsteuerungs- und Signallösungen gewährleisten.

MARKTSEGMENT: DIENSTLEISTUNGEN**MATERIALLÖSUNGEN**

Einsatzbereich: Supply Chain, Ersatzteilmanagement, Obsoleszenz-Management und technische Supportleistungen für Bahnbetreiber.

Wichtigste Merkmale: Fortschrittliche Lösungen für die Materialversorgung in Kombination mit globalen technischen Ressourcen und Kaufkraft durch ein ausgedehntes Netz von Zulieferern für Teile und Komponenten. Hohe Logistikkompetenz, die den Bezug und die Lieferung der benötigten Materialien zum richtigen Zeitpunkt und am richtigen Ort gewährleistet.

FLOTTENMANAGEMENT

Einsatzbereich: Umfassendes Angebot an Flotten- und Betriebsmanagementleistungen.

Wichtigste Merkmale: Zuverlässige und effektive Back-Office-Lösungen zur Unterstützung von Bahnbetreibern bei der Erbringung ihrer alltäglichen Transportleistungen. Engineering-Know-how sowie Verfahren und Tools (ORBITA, AVIS, EMS etc.) für die lebenslange Wartung optimieren die Verfügbarkeit, Zuverlässigkeit, Pünktlichkeit, Sicherheit und Kosten während des gesamten Lebenszyklus der Flotte. Umfangreiche Erfahrung im Betrieb und in der Wartung von Nahverkehrs- und Regionalzügen.

ASSET LIFE MANAGEMENT, ÜBERARBEITUNG UND ÜBERHOLUNG VON KOMPONENTEN

Einsatzbereich: Modernisierung, Verlängerung der Lebensdauer und Überholung von Schienenfahrzeugen und Komponenten.

Wichtigste Merkmale: Umfassendes Angebot an Aufrüstungen von Systemen und Komponenten, die in unseren spezialisierten Werken und bei Kunden vor Ort vorgenommen werden. Mit unserem Engineering-Know-how und unserer starken Lieferkette verbessern wir die operative Leistung und reduzieren die Kosten über den gesamten Lebenszyklus.

BETRIEB UND WARTUNG VON SYSTEMEN

Einsatzbereich: Umfassende Betriebs- und Wartungsleistungen für vollautomatische Transport- und Nahverkehrssysteme.

Wichtigste Merkmale: Umfangreiche Erfahrung in Betrieb und Wartung von automatischen, fahrerlosen Technologien, einschließlich APM, U-Bahn- und Monorail-Systemen, sowie Flottenmanagementlösungen für inner- und außerstädtische Verkehrssysteme.

BRANCHE UND WIRTSCHAFTSUMFELD

Gute Wachstumsaussichten für die Schienenverkehrsindustrie rund um den Globus

Aufgrund von vorteilhaften langfristigen Trends für die Eisenbahnindustrie entwickelt sich der Schienenverkehrsmarkt weiterhin zufriedenstellend und bietet gute Wachstumschancen und Aussichten. Bevölkerungswachstum, Verstädterung, Digitalisierung und steigendes Umweltbewusstsein sind Faktoren, die die Nachfrage nach nachhaltigen öffentlichen Verkehrsmitteln ankurbeln, was wiederum langfristige staatliche Investitionen in die Infrastruktur und in Mobilitätslösungen erforderlich macht. Zur Überwachung der Entwicklung des Schienenverkehrsmarktes werden die folgenden zentralen Indikatoren herangezogen:

INDIKATOR	GEGENWÄRTIGE SITUATION	TREND
BEVÖLKERUNGS-WACHSTUM UND MASSEN-URBANISIERUNG	Es wird erwartet, dass die weltweite Bevölkerung bis 2050 von rund 7,6 auf 9,8 Mrd. steigen wird.	
	Gleichzeitig wird sich der Anteil der Menschen, die in städtischen Gebieten wohnen, bis 2050 von 55 % auf 68 % erhöhen. ⁽¹⁾ Durch das Bevölkerungswachstum und die Urbanisierung entsteht ein zunehmender Bedarf an Transportlösungen mit hohen Kapazitäten, insbesondere in Großstädten und Ballungsräumen.	▲

INDIKATOR	GEGENWÄRTIGE SITUATION	TREND
UMWELT-BEWUSSTSEIN	Immer mehr Länder verpflichten sich zur Einhaltung langfristiger Klima- und Energieziele und investieren in umweltfreundliche Transportlösungen wie den Schienenverkehr. 4,2 % der transportbedingten CO ₂ -Emissionen entfallen auf den Schienenverkehr, 72,6 % auf den Straßenverkehr. ^(2)	▲
ÖFFENTLICHE ZUWENDUNGEN	Das Geschäft mit Schienenfahrzeugen erfolgt überwiegend mit Bahnbetreibern, die von der öffentlichen Hand unterstützt werden. Es wird mit einem weiteren Wachstum der Investitionen in die Schieneninfrastruktur gerechnet, da Regierungen und multilaterale Institutionen weiterhin Projekte im Schienenverkehrsbereich finanzieren, um die wirtschaftliche Entwicklung zu unterstützen und zu fördern. Durch eine hohe Staatsverschuldung und Sparmaßnahmen können öffentliche Ausschreibungen für einige neue Bahnprojekte jedoch erschwert werden.	▲
LIBERALISIERUNG	Durch die Liberalisierung des Marktes erhöht sich die Zahl der privaten Bahnbetreiber, die in neue Ausrüstung und in Dienstleistungen investieren. Die Europäische Kommission unterstützt die Liberalisierung der inländischen Schienenpersonenverkehrsdienste innerhalb der Europäischen Union.	▲
DIGITALISIERUNG	Aufgrund der digitalen Revolution, die sich insbesondere in den Bereichen Signaltechnik und Wartungsleistungen niederschlägt, rechnet die Schienenverkehrsindustrie mit positiven Veränderungen in den nächsten Jahren. Durch die Verwendung von disruptiven Technologien wie dem Internet der Dinge, automatisierten Zügen und Big-Data-Analysen werden neue Geschäftsmodelle mit einem verstärkt serviceorientierten Ansatz entstehen. OEMs sollten daher die von ihnen bedienten "Ökosysteme" sorgfältig beobachten, um sicherzustellen, dass sie deren künftige Bedürfnisse erfüllen können.	▲

▲ ► ▼ Steht für eine positive, neutrale oder negative Entwicklung in den Marktkategorien, in denen wir vertreten sind, auf Basis des aktuellen Wirtschaftsumfelds.

^(1) Siehe die Studien der Vereinten Nationen: "World Population Prospects: The 2017 Revision" und "World Urbanization Prospects: The 2018 Revision".

^(2) Siehe die Studie der International Union of Railways (UIC): "Railway Handbook 2017. Energy Consumption & CO₂ Emissions".

Im September 2018 bestätigte der Verband der europäischen Eisenbahnindustrie (UNIFE) in seiner "World Rail Market Study", die alle zwei Jahre veröffentlicht wird, seine positiven Aussichten für die weltweite Schienenverkehrsbranche. Laut der Studie wird der zugängliche Schienenverkehrsmarkt^(1) mit einer durchschnittlichen jährlichen Wachstumsrate (CAGR) von 2,6 % weiter wachsen.^(2) Der relevante und zugängliche Markt^(1) von Transportation wird voraussichtlich mit einer CAGR von

2,7 % wachsen. In der aktuellen Ausgabe der Studie wurden die Zugänglichkeitsquoten bestimmter Märkte außerhalb Europas (z. B. China, Japan, Russland und Südkorea) nach unten berichtet, um die schwierigen Marktbedingungen abzubilden.

Hauptgrund für die positiven künftigen Marktaussichten sind große Aufträge über Schienenfahrzeuge, das nach wie vor das wichtigste Segment ist. Insbesondere wird mit stetigen künftigen Investitionen in die Modernisierung und den Austausch älterer Fahrzeugflotten sowie in die Erweiterung bestehender Fahrzeugflotten in reifen Schienenverkehrsmärkten wie Westeuropa und Nordamerika gerechnet.

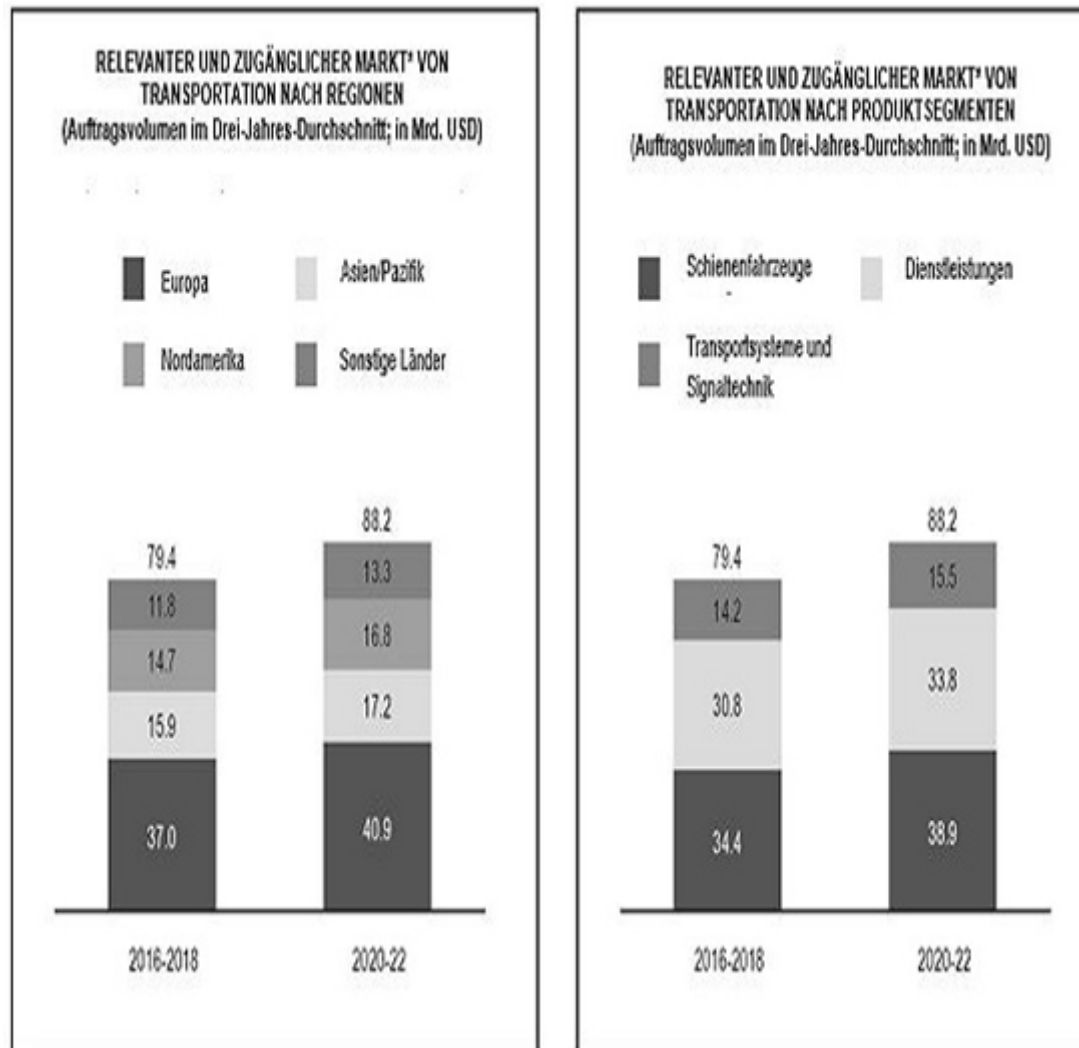
⁽¹⁾ Der gesamte zugängliche Schienenverkehrsmarkt ist der weltweite Schienenverkehrsmarkt ohne die Marktanteile, die aus Aufträgen entstehen, die örtlichen Anbietern ohne öffentliches Ausschreibungsverfahren erteilt wurden. Für den relevanten und zugänglichen Markt von Transportation bleiben außerdem die Segmente Infrastruktur, Güterwagen und Rangierloks unberücksichtigt.

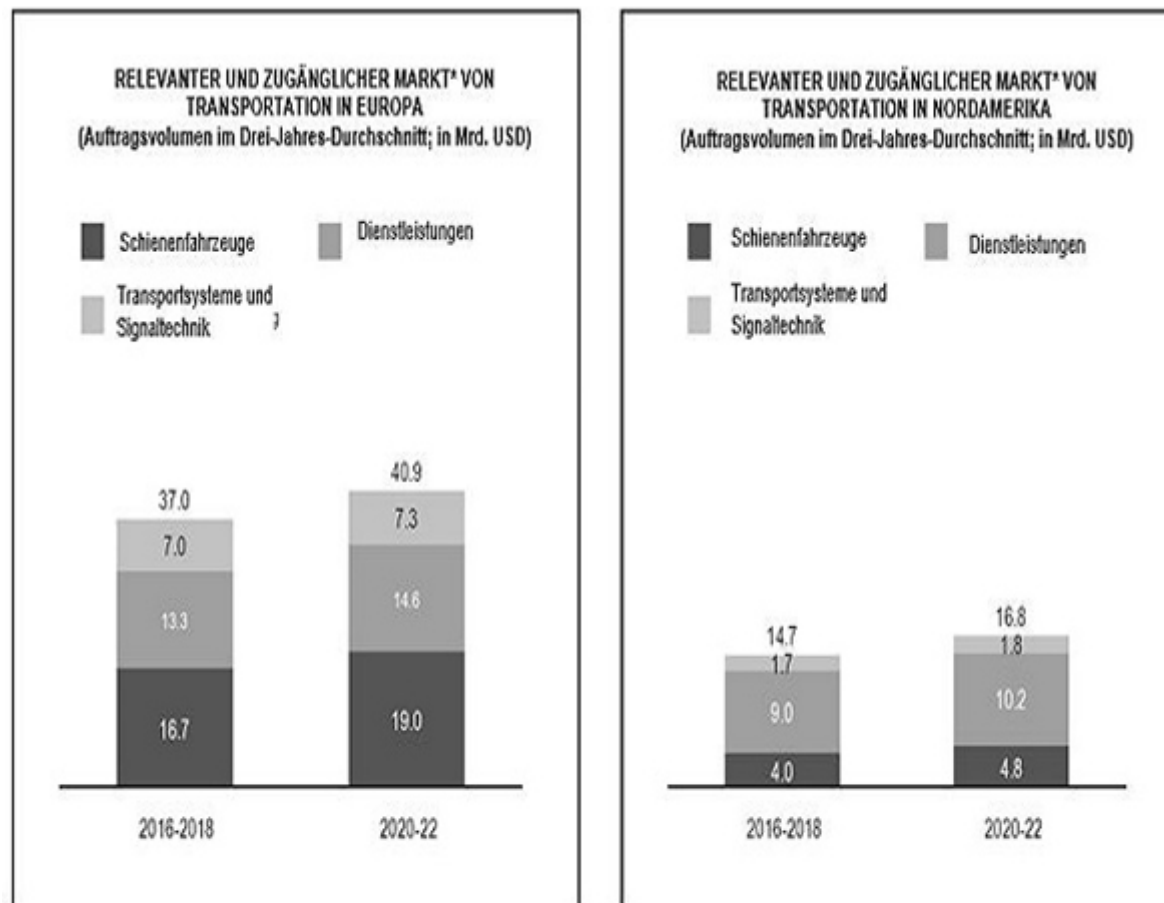
⁽²⁾ Auf Grundlage der Daten der vom Verband der europäischen Eisenbahnindustrie (UNIFE) im September 2018 veröffentlichten weltweiten Marktstudie "Forecast 2018 to 2023". Im Rahmen der Studie werden 60 Länder, die über 95 % des weltweiten Schienenverkehrsmarkts darstellen, untersucht. Da große Schienenverkehrsprojekte das jährliche Marktvolumen stark beeinflussen können, kann das Marktvolumen eines einzigen Jahres sehr schwankungsanfällig sein. Aus diesem Grund betrachtet UNIFE das durchschnittliche jährliche Marktvolumen über einen Zeitraum von drei Jahren, um Vergleiche zwischen verschiedenen Perioden zu erleichtern. Die UNIFE-Marktstudie wird alle zwei Jahre aktualisiert. Die von UNIFE veröffentlichten Zahlen sind in Euro angegeben. Zur Umrechnung der Beträge wurde der kumulierte durchschnittliche Wechselkurs im Zeitraum 2016 bis 2018 von EUR 1 = USD 1,1392 verwendet. Die Zahlen für die Jahre 2016 bis 2018 wurden auf der Grundlage der von UNIFE für die Zeiträume 2015 bis 2017 und 2018 bis 2020 veröffentlichten Daten hochgerechnet.

Im Segment Signaltechnik ist laut der Studie im Rahmen der jeweiligen nationalen Umsetzungspläne für das ETCS (European Train Control System) innerhalb Westeuropas mit weiteren Investitionen in die Aktualisierung und Modernisierung von Signalsystemen zu rechnen. Dies wird das Wachstum dieses Segments und des gesamten Schienenverkehrsmarkts vorantreiben. Der zugängliche Markt für Bahnsteuerungssysteme wird in Afrika und dem Nahen Osten sowie in Lateinamerika voraussichtlich ebenfalls ein hohes Wachstum aufweisen. Grund hierfür sind verstärkte Investitionen in Bahnsteuerungslösungen für den Nah- und Regionalverkehr aufgrund der rasanten Verstädterung und damit einhergehenden Verkehrsüberlastung.

Durch die allmähliche Marktliberalisierung ist zudem mit einem weiteren Wachstum des Dienstleistungsmarkts zu rechnen. Insbesondere in reifen Märkten dürfte sich der Dienstleistungsmarkt durch die Marktliberalisierung weiter öffnen, da private Bahnbetreiber in den Markt eintreten, die ihren Wartungs- und Dienstleistungsbedarf häufiger auslagern als bestehende Bahntreiber, die sie bislang weitgehend intern erbracht haben.

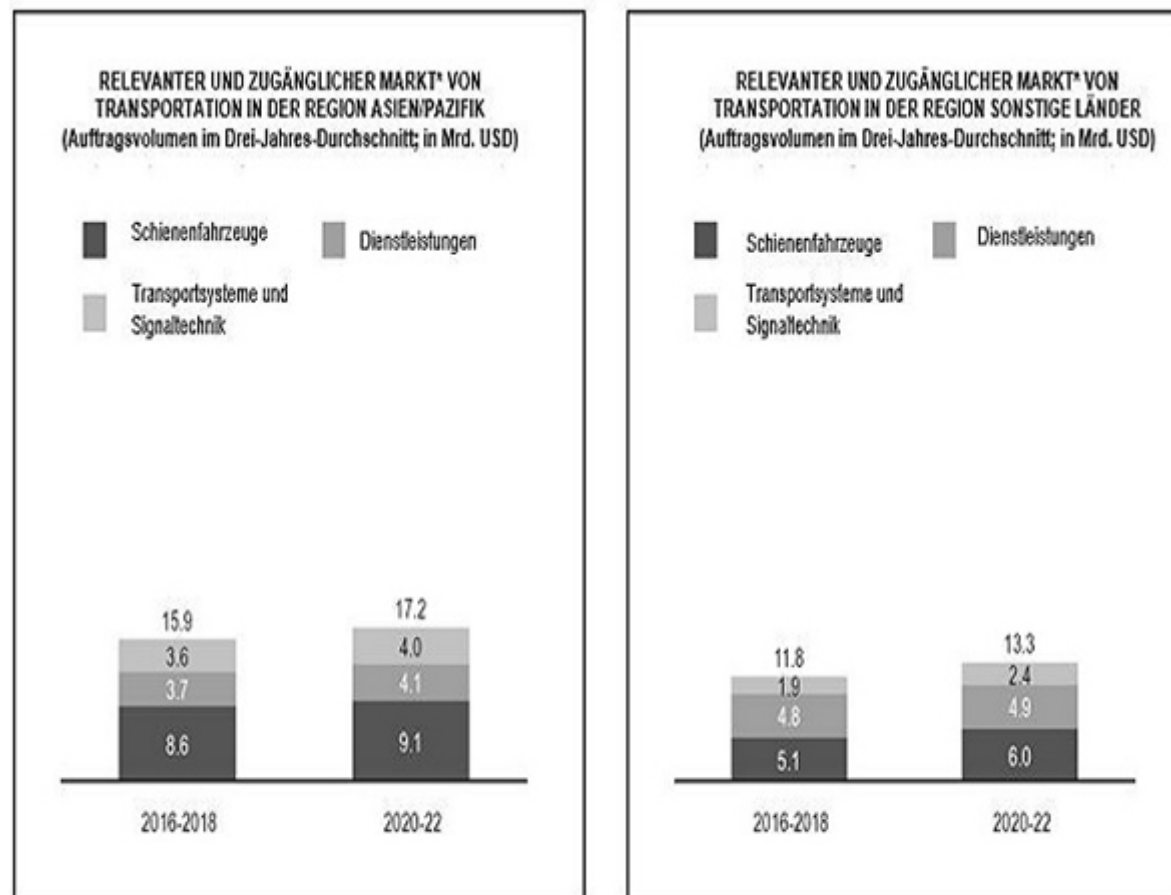
Andere Initiativen der Kommission der Europäischen Union wie das Vierte Eisenbahnpaket aus dem Jahr 2016 und weitere Vorschriften für technische Standards haben die Liberalisierung der Schienenverkehrsindustrie ebenfalls weiter vorangetrieben, was zu positiven Effekten wie Kostensenkungen, erhöhter Verkehrsdichte und Wachstum der Bahnzulieferindustrie geführt hat. Darüber hinaus hat die Kommission der Europäischen Union weitere Technologieinitiativen wie Shift2Rail ins Leben gerufen, mit denen der Passagierkomfort, die Sicherheit und die Interoperabilität des Schienenverkehrs verbessert werden sollen.





Quelle: UNIFE World Rail Market Study „Forecast 2018 to 2023“ und hochgerechnete Zahlen.

* Der relevante und zugängliche Schienenverkehrsmarkt von Transportation ist der weltweite Schienenverkehrsmarkt ohne die Marktanteile, die aus Aufträgen entstehen, die örtlichen Anbietern ohne öffentliches Ausschreibungsverfahren erteilt wurden, sowie ohne die Segmente Infrastruktur, Güterwagen und Rangierloks.



Quelle: UNIFE World Rail Market Study „Forecast 2018 to 2023“ und hochgerechnete Zahlen.

* Der relevante und zugängliche Schienenverkehrsmarkt von Transportation ist der weltweite Schienenverkehrsmarkt ohne die Marktanteile, die aus Aufträgen entstehen, die örtlichen Anbietern ohne öffentliches Ausschreibungsverfahren erteilt wurden, sowie ohne die Segmente Infrastruktur, Güterwagen und Rangierloks.

Aufgrund des zyklischen Charakters des Marktes und entsprechend der Branchenpraxis sowie der von UNIFE für den weltweiten Schienenverkehrsmarkt verwendeten Methode wird unser relevanter und zugänglicher Markt auf Basis des 3-Jahres-Durchschnitts dargestellt. In manchen Jahren hängen Großaufträge, insbesondere im Bereich Schienenfahrzeuge, von der Verfügbarkeit öffentlicher Fördermittel ab. Die Aussichten für die nächsten Jahre sind in allen Segmenten und Regionen positiv.

Vorjahresvergleich nach Regionen

Europa

Das Auftragsvolumen in Europa verzeichnete 2018 einen deutlichen Anstieg gegenüber 2017, insbesondere aufgrund mehrerer mittelgroßer Aufträge innerhalb Westeuropas über Nahverkehrs-, Regional- und Intercityzüge (vor allem in Deutschland, Frankreich und Italien). Darüber hinaus wurden in Frankreich

(Höchstgeschwindigkeitszüge) und im Vereinigten Königreich (U-Bahn-Züge) Großaufträge erteilt. In Osteuropa wurde überwiegend in Fernverkehrslösungen investiert. Die bedeutendsten Projekte betrafen Hochgeschwindigkeitszüge in der Türkei und Regionalzüge in der Slowakei und in Slowenien. Zahlreiche Aufträge wurden außerdem für Stadt-/Straßenbahnen erteilt (v. a. in der Tschechischen Republik und in Polen). Die umfangreichsten Signaltechnikaufträge wurden in Norwegen und Frankreich vergeben. In der gesamten Region wurden viele Dienstleistungsaufträge abgeschlossen, die wichtigsten davon in der Tschechischen Republik und in Italien. Die Aussichten für Europa sind in den nächsten Jahren weiterhin solide und positiv. In der Schweiz, den Niederlanden und im Vereinigten Königreich werden bedeutende Aufträge über Hochgeschwindigkeitszüge erwartet. In Deutschland, Frankreich und dem Vereinigten Königreich sind zudem weitere Infrastrukturinvestitionen geplant, die zu mehreren großen und mittelgroßen Ausschreibungen für Transportlösungen im Nahverkehr (v. a. Nahverkehrs- und Regionalzüge sowie U-Bahn-Züge und Stadt-/Straßenbahnen) führen dürften. Auch im Dienstleistungssegment wird mit mehreren Projekten gerechnet, insbesondere im Bereich Flottenmanagement im Personenverkehr (Deutschland, Spanien und Vereinigtes Königreich) und Signaltechnik (Frankreich und Österreich). In Osteuropa könnten Investitionen in den Güterverkehr, in die städtische Infrastruktur und in den Schienenfernverkehr (v. a. in der Türkei, in Polen und der Tschechischen Republik) in allen Segmenten zu zahlreichen Auftragschancen führen, insbesondere in den Bereichen Hochgeschwindigkeitszüge, Lokomotiven, Nahverkehrs- und Regionalzüge sowie innerstädtische Lösungen.

Nordamerika

In Nordamerika erhöhte sich das Gesamtauftragsvolumen gegenüber dem Vorjahr. Bei Schienenfahrzeugen war das gestiegene Auftragsvolumen 2018 vor allem auf städtische Mobilitätslösungen für U-Bahnen und Stadt-/Straßenbahnen in den USA und Kanada zurückzuführen. In der gesamten Region wurden außerdem bedeutende Verträge über die Bereitstellung von Signaltechnik und Dienstleistungen abgeschlossen. Die umfangreichsten Aufträge wurden für U-Bahnen in Kanada und für vollautomatische Personentransportsysteme (APM) in US-Flughäfen vergeben.

In den nächsten Jahren wird ein hohes Auftragsvolumen in Nordamerika erwartet. In Kanada werden Chancen bei Nahverkehrs- und Regionalzügen sowie bei langfristigen Dienstleistungsaufträgen erwartet. In Mexiko dürften insbesondere im Bereich des städtischen Nahverkehrs Aufträge vergeben werden, wobei mit großen Ausschreibungen für Monorail-Systeme und langfristige Dienstleistungsaufträge gerechnet wird. In den USA werden in allen Segmenten, insbesondere jedoch bei U-Bahn-Zügen, Nahverkehrs- und Regionalzügen, Auftragschancen erwartet. Darüber hinaus werden Großaufträge für Höchstgeschwindigkeitszüge und für Lokomotiven prognostiziert. In allen Segmenten in Nordamerika werden zudem zahlreiche große und mittelgroße Signaltechnik- und Dienstleistungsaufträge erwartet.

Asien/Pazifik

In der Region Asien-Pazifik verringerte sich 2018 das Auftragsvolumen gegenüber dem Vorjahr. Dies war vor allem dadurch bedingt, dass 2017 in China viele bedeutende Aufträge über U-Bahnen erteilt worden waren. 2018 wurden in der Region große Aufträge über Schienenfahrzeuge (v. a. U-Bahn-Züge sowie Nahverkehrs- und Regionalzüge) erteilt. Die umfangreichsten Projekte befanden sich in China, Taiwan, Singapur, Indien und Südkorea. In Südkorea und Taiwan wurden bedeutende Signaltechnikaufträge unterzeichnet. Im Dienstleistungssegment wurden in der Region viele kleinere und mittelgroße Aufträge vergeben, die umfangreichsten davon in Thailand und Australien.

In Indien wird in den nächsten Jahren erneut mit hohen Investitionen in allen Segmenten gerechnet. Großaufträge werden vor allem für Nahverkehrs- und U-Bahn-Züge sowie für Lokomotiven erwartet. Es wird außerdem mit mehreren Auftragschancen für U-Bahn-Züge in China, Taiwan und Singapur sowie für Nahverkehrs- und Regionalzüge in China, Taiwan und Australien gerechnet. In Thailand wird eine wichtige Projektausschreibung für Hochgeschwindigkeitszüge erwartet. Bedeutende Aufträge werden auch im Segment Signaltechnik und Dienstleistungen in der Region prognostiziert. Die größten Auftragschancen dürften dabei auf Australien, Thailand und Taiwan entfallen.

Sonstige Länder⁽¹⁾

2018 wurde in den sonstigen Ländern ein leichter Anstieg des Gesamtauftragsvolumens gegenüber 2017 verzeichnet. Das höhere Marktvolumen war vor allem durch Großaufträge über Regional- und Nahverkehrszüge in Ägypten, Russland, Israel und Argentinien bedingt. Ein bedeutendes Projekt im Bereich U-Bahn-Züge wurde außerdem im Iran vergeben. Umfangreiche Aufträge über Signaltechnik für den Stadtverkehr wurden insbesondere in Panama und Nigeria vergeben. Im Dienstleistungssegment wurden die wichtigsten Aufträge in Israel und Brasilien im Bereich Fernverkehrssysteme erteilt.

In den nächsten Jahren wird in der Region mit mehreren Aufträgen im Nah- und Fernverkehr gerechnet, mit denen Problemen wie der zunehmenden Verstädterung und der damit einhergehenden Verkehrsüberlastung entgegengewirkt werden soll. Große Ausschreibungen für Nahverkehrs- und Regionalzüge werden für Brasilien, Kolumbien und Russland prognostiziert. Vor allem im Nahen Osten und in Nordafrika dürfte der Markt insbesondere von der Nachfrage nach Lösungen für den Stadtverkehr geprägt sein, da der Bedarf an Kapazitätserweiterungen dort nach wie vor hoch ist, was sich in weiteren Investitionen in U-Bahn-Züge und Stadt-/Straßenbahnen niederschlagen dürfte. Darüber hinaus wird ein Großauftrag über U-Bahn-Züge in Panama erwartet. Im Segment Signaltechnik wird vor allem in Ägypten und Saudi-Arabien mit großen Aufträgen gerechnet. Außerdem werden mehrere Dienstleistungsaufträge erwartet, die umfassendsten davon in Israel, Argentinien, Brasilien und Kolumbien.

⁽¹⁾ Die Region Sonstige Länder umfasst Südamerika, Mittelamerika, Afrika, den Nahen Osten und die GUS.

ERGEBNISANALYSE

Ertragslage	Vierte Quartale zum 31. Dezember		Geschäftsjahre zum 31. Dezember	
	2018	2017 angepasst ⁽¹⁾	2018	2017 angepasst ⁽¹⁾
Umsatzerlöse				
Schienenfahrzeuge und Transportsysteme ⁽²⁾	\$ 1.316	\$ 1.634	\$ 5.844	\$ 5.800
Dienstleistungen ⁽³⁾	562	510	2.096	1.882
Signaltechnik ⁽⁴⁾	283	271	975	869
Umsatzerlöse, gesamt	\$ 2.161	\$ 2.415	\$ 8.915	\$ 8.551
EBITDA vor Sonderposten ⁽⁵⁾⁽⁶⁾	\$ 193	\$ 165	\$ 851	\$ 836
Abschreibungen	26	25	101	98
EBIT vor Sonderposten ⁽⁵⁾⁽⁶⁾	167	140	750	738
Sonderposten	(69)	11	(24)	295
EBIT	\$ 236	\$ 129	\$ 774	\$ 443
EBIT-Marge vor Sonderposten ⁽⁵⁾⁽⁶⁾	7,7%	5,8%	8,4%	8,6%
EBIT-Marge	10,9%	5,3%	8,7%	5,2%

⁽¹⁾ Aufgrund der erstmaligen Anwendung von IFRS 15 "Erlöse aus Verträgen mit Kunden". Weitere Informationen über die Anpassung von Vergleichsperioden sind im Abschnitt "Neue Rechnungslegungsvorschriften" im Berichtsteil "Sonstiges" enthalten.

⁽²⁾ Umfasst Umsatzerlöse aus dem Verkauf von Stadt-/Straßenbahnen, U-Bahnen, Nahverkehrs- und Regionalzügen, Intercityzügen, Hoch- und Höchstgeschwindigkeitszügen, Lokomotiven, Antriebs- und Steuerungssystemen, Drehgestellen, Transportsystemen für den Nahverkehr und Flughäfen sowie Fernverkehrssystemen.

⁽³⁾ Umfasst Umsatzerlöse aus dem Flottenmanagement, dem Asset Life Management, der Überarbeitung und Überholung von Komponenten, Materiallösungen und dem Betrieb und der Wartung von Systemen.

⁽⁴⁾ Umfasst Umsatzerlöse aus der Signaltechnik für den Nah- und Fernverkehr sowie für den Industriebereich und aus OPTIFLO-Wartungslösungen für Zugsteuerungsanlagen.

⁽⁵⁾ Einschließlich des Anteils am Ergebnis von Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen in Höhe von USD 36 Mio. und USD 111 Mio. im vierten Quartal bzw. im Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2018 (USD 37 Mio. und USD 176 Mio. im vierten Quartal bzw. im Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2017).

⁽⁶⁾ GAAP-fremde Finanzkennzahlen. Die Definitionen dieser Kennzahlen sind im Berichtsteil "Überblick" im Abschnitt "GAAP-fremde Finanzkennzahlen" enthalten.

Umsatzerlöse nach Regionen	Vierte Quartale zum 31. Dezember			
	2018		2017 angepasst ⁽¹⁾	
Europa ⁽²⁾	\$ 1.377	64%	\$ 1.426	59%
Nordamerika	330	15%	507	21%
Asien/Pazifik ⁽²⁾	363	17%	300	12%
Sonstige Länder ⁽³⁾	91	4%	182	8%
	\$ 2.161	100%	\$ 2.415	100%

Umsatzerlöse nach Regionen

Geschäftsjahre zum 31. Dezember

	2018		2017 angepasst ⁽¹⁾	
Europa ⁽²⁾	\$ 5.522	62%	\$ 5.073	59%
Nordamerika	1.757	20%	1.829	21%
Asien/Pazifik ⁽²⁾	1.137	13%	1.062	13%
Sonstige Länder ⁽³⁾	499	5%	587	7%
	\$ 8.915	100%	\$ 8.551	100%

⁽¹⁾ Aufgrund der erstmaligen Anwendung von IFRS 15 "Erlöse aus Verträgen mit Kunden". Weitere Informationen über die Anpassung von Vergleichsperioden sind im Abschnitt "Neue Rechnungslegungsvorschriften" im Berichtsteil "Sonstiges" enthalten.

⁽²⁾ Zu dem Rückgang in Europa und dem Anstieg in der Region Asien/Pazifik im vierten Quartal zum 31. Dezember 2018 haben negative Währungseffekte von USD 39 Mio. bzw. USD 14 Mio. beigetragen, während der Anstieg in diesen Regionen im Geschäftsjahr einen positiven Währungseffekt von USD 221 Mio. bzw. einen negativen Währungseffekt von USD 11 Mio. widerspiegelt.

⁽³⁾ Die Region Sonstige Länder umfasst Südamerika, Mittelamerika, Afrika, den Nahen Osten und die GUS.

Umsatzerlöse

Im Vergleich zu den entsprechenden Vorjahresperioden verringerten sich die Gesamtumsätze im vierten Quartal zum 31. Dezember 2018 um USD 254 Mio., während sie sich im Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2018 um USD 364 Mio. erhöhten. Ohne den negativen Währungseffekt von USD 55 Mio. im vierten Quartal bzw. den positiven Währungseffekt von USD 208 Mio. im Geschäftsjahr sanken die Umsatzerlöse im Vergleich zu den entsprechenden Vorjahresperioden um USD 199 Mio. bzw. 8 % im vierten Quartal, während sie im Geschäftsjahr um USD 156 Mio. bzw. 2 % stiegen.

Der Rückgang um USD 199 Mio. (ohne Währungseffekte) im vierten Quartal hat im Wesentlichen die folgende Ursache:

- Aktivitätsrückgang bei Schienenfahrzeugen und Transportsystemen in Nordamerika, der Region Sonstige Länder und Europa, der hauptsächlich dadurch bedingt ist, dass einige Aufträge über U-Bahnen und Stadt-/Straßenbahnen in Nordamerika, über Nahverkehrs- und Regionalzüge, Hochgeschwindigkeits- und Intercityzüge in Europa sowie über Nahverkehrssysteme in der Region Sonstige Länder kurz vor der Fertigstellung stehen; teilweise ausgeglichen wurde dieser Rückgang durch Produktionshochläufe bei einigen Lokomotivaufträgen in Europa (USD 321 Mio.).

Dem steht Folgendes gegenüber:

- verstärkte Aktivitäten im Bereich Dienstleistungen, insbesondere in Nordamerika und in den Regionen Asien/Pazifik und Sonstige Länder (USD 70 Mio.); und
- verstärkte Aktivitäten bei Schienenfahrzeugen und Transportsystemen in der Region Asien-Pazifik, insbesondere aufgrund von Produktionshochläufen bei einigen Aufträgen über Nahverkehrssysteme (USD 42 Mio.).

Der Anstieg um USD 156 Mio. (ohne Währungseffekte) im Geschäftsjahr hat im Wesentlichen folgende Ursachen:

- verstärkte Aktivitäten bei Dienstleistungen in allen Regionen (USD 169 Mio.); und
- verstärkte Aktivitäten im Bereich Signaltechnik in der Region Asien/Pazifik und in Europa (USD 130 Mio.).

Dem steht Folgendes gegenüber:

- geringere Aktivitäten bei Schienenfahrzeugen und Transportsystemen in Nordamerika und in den Regionen Asien/Pazifik und Sonstige Länder, im Wesentlichen dadurch bedingt, dass einige Aufträge über Stadt-/Straßenbahnen und U-Bahnen in Nordamerika und der Region Asien-Pazifik, über Nahverkehrssysteme in der Region Sonstige Länder und über vollautomatische Personentransportssysteme (APM) in Nordamerika kurz vor der Fertigstellung stehen; teilweise ausgeglichen wurde dies durch Produktionshochläufe bei einigen Aufträgen über Nahverkehrs- und Regionalzüge in Nordamerika, über Nahverkehrssysteme, Antriebstechnik und APM in der Region Asien/Pazifik und über Lokomotiven in der Region Sonstige Länder (USD 152 Mio.)

Sonderposten

In den Sonderposten sind solche Posten erfasst, die nicht in unsere gewöhnliche Geschäftstätigkeit fallen oder deren gesonderte Darstellung für das Verständnis unserer Periodenergebnisse relevant ist. Hierbei handelt es sich beispielsweise um die Auswirkungen von Restrukturierungsaufwendungen und signifikanten

Wertminderungsaufwendungen sowie Auflösungen solcher Aufwendungen.

Im EBIT wurden die folgenden Sonderposten als Verluste (Gewinne) ausgewiesen:

		Vierte Quartale zum 31. Dezember		Geschäftsjahre zum 31. Dezember	
	Verweis	2018	2017	2018	2017
Wertminderung in Bezug auf unser Nichtkerngeschäft	1	\$ -	\$ -	\$ 17	\$ 43
Erwerb von Rentenverpflichtungen	2	-	-	12	-
Restrukturierungsaufwendungen	3	(6)	11	10	252
Pensionsausgleich	4	3	-	3	-
Gewinne aus dem Abgang von Sachanlagen im Rahmen von Sale-and-leaseback-Transaktionen	5	(66)	-	(66)	-
		\$ (69)	\$ 11	\$ (24)	\$ 295
Auswirkung auf die EBIT-Marge		3,2%	(0,5)%	0,3%	(3,4)%

1. Ein Wertminderungsaufwand in Bezug auf das Nichtkerngeschäft in Höhe von USD 17 Mio., der im Geschäftsjahr 2018 im Zusammenhang mit dem erwarteten Verkauf von Unternehmen im Rahmen unseres Transformationsplans erfasst wurde (2017: USD 43 Mio.).

2. Entspricht dem (zum überwiegenden Teil nicht zahlungswirksamen) Verlust aus der Abgeltung leistungsorientierter Pensionspläne in Ontario (Kanada), dem Vereinigten Königreich und den USA infolge des Erwerbs von Rentenverpflichtungen von Versicherungsunternehmen. Im Rahmen seiner bestehenden Risikominderungsstrategien hat der Konzern ein Projekt zur Übertragung von Rentenverpflichtungen und Anwartschaften für diejenigen Pläne gestartet, die nach der Übertragung voll kapitalgedeckt wären. Dies erfolgt vorbehaltlich der Erfüllung bestimmter Bedingungen sowie der einschlägigen Rentengesetze. Im Geschäftsjahr 2018 übertrug der Konzern auf konsolidierter Basis Rentenverpflichtungen für über 3.000 Rentenempfänger von leistungsorientierten Pensionsplänen. Die hierfür an die Versicherer entrichteten Prämien beliefen sich auf USD 516 Mio. (Auszahlung aus dem Planvermögen) und die betreffenden leistungsorientierten Verpflichtungen auf USD 484 Mio.

3. Entspricht Abfindungskosten von USD 2 Mio. in Verbindung mit zuvor angekündigten Restrukturierungsmaßnahmen, wobei im vierten Quartal eine Auflösung von USD 6 Mio. erfasst wurde (Abfindungskosten von USD 5 Mio. und USD 214 Mio. im vierten Quartal bzw. im Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2017); im Zuge dieser Maßnahmen wurden im zweiten Quartal 2018 außerdem Abschreibungen von Vermögenswerten in Höhe von USD 8 Mio. erfasst (USD 6 Mio. und USD 38 Mio. im vierten Quartal bzw. im Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2017).

4. Am 26. Oktober 2018 entschied der oberste Gerichtshof des Vereinigten Königreichs, dass Pensionspläne Ungleichheiten bei der garantierten Mindestrente zwischen Männern und Frauen für in bestimmten Perioden erdiente Leistungen ausgleichen müssen. Der Konzern untersuchte, wie sich diese Entscheidung auf seine Pensionspläne auswirken wird, und erfasste eine zusätzliche Verpflichtung von USD 3 Mio. für das vierte Quartal und das Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2018. Dieser Einmaleffekt wurde im vierten Quartal 2018 erfolgswirksam gemäß IAS 19 "Leistungen an Arbeitnehmer" als nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand erfasst.

5. Entspricht der Auswirkung aus dem Verkauf und Rückleasing von zwei Produktionsanlagen im Rahmen unseres Transformationsplans.

EBIT-Marge

Im vierten Quartal erhöhte sich die EBIT-Marge vor Sonderposten⁽¹⁾ um 1,9 Prozentpunkte. Dies hatte insbesondere folgende Ursachen:

- eine höhere Marge bei Dienstleistungen sowie bei Schienenfahrzeugen und Transportsystemen, die vor allem auf einen günstigen Vertragsmix zurückzuführen ist;
- eine Verringerung der Vertriebs- und allgemeinen Verwaltungskosten; und
- eine höhere Marge im Bereich Signaltechnik, insbesondere aufgrund einer besseren Vertragserfüllung.

Unter Berücksichtigung der Auswirkung von Sonderposten (siehe vorstehende Erläuterung zu den Sonderposten) erhöhte sich die EBIT-Marge im vierten Quartal gegenüber dem Vorjahreszeitraum um 5,6 Prozentpunkte.

Die EBIT-Marge vor Sonderposten⁽¹⁾ verringerte sich im Geschäftsjahr um 0,2 Prozentpunkte, vor allem aufgrund der folgenden Ursache:

- eines niedrigeren Anteils am Ergebnis von Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen aufgrund einer besseren Vertragserfüllung im entsprechenden Vorjahreszeitraum.

Dem steht Folgendes gegenüber:

- eine höhere Marge im Dienstleistungssegment, die vor allem auf einen günstigen Vertragsmix zurückzuführen ist;

- eine Verringerung der Vertriebs- und allgemeinen Verwaltungskosten; und

- eine höhere Marge im Bereich Schienenfahrzeuge und Transportsysteme, insbesondere aufgrund einer besseren Vertragserfüllung.

Unter Berücksichtigung der Auswirkung von Sonderposten (siehe vorstehende Erläuterung zu den Sonderposten) erhöhte sich die EBIT-Marge im Geschäftsjahr gegenüber dem Vorjahr um 3,5 Prozentpunkte.

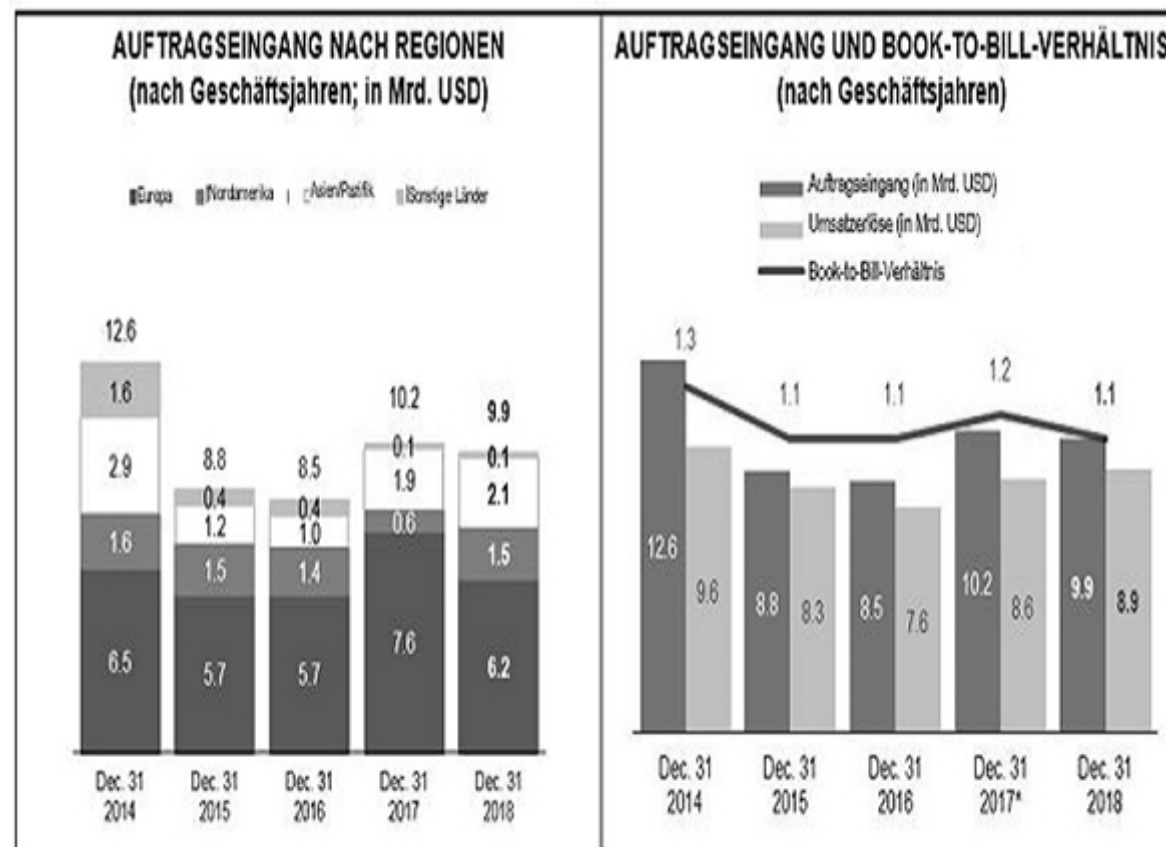
⁽¹⁾ GAAP-fremde Finanzkennzahlen. Die Definitionen dieser Kennzahlen sind im Berichtsteil "Überblick" im Abschnitt "GAAP-fremde Finanzkennzahlen" enthalten.

Book-to-Bill-Verhältnis von 1,1 dank bedeutender Aufträge in allen Segmenten

	Zum 31. Dezember 2017			
Auftragsbestand	31. Dezember 2018		angepasst ^(1)	
(in Mrd. USD)	\$ 34,5		\$ 35,1	
Die Abnahme des Auftragsbestands um USD 0,6 Mrd. ist auf die Abwertung einiger Fremdwährungen, vor allem des Euro, des Britischen Pfund, des Australischen Dollar, des Südafrikanischen Rand und der Schwedischen Krone, gegenüber dem US-Dollar zum 31. Dezember 2018 im Vergleich zum 31. Dezember 2017 (USD 1,5 Mrd.) zurückzuführen; dem stand ein im Vergleich zu den erfassten Umsatzerlösen höherer Auftragseingang gegenüber (USD 0,9 Mrd.).				
Auftragseingang und Book-to-Bill-Verhältnis	Vierte Quartale zum 31. Dezember		Geschäftsjahre zum 31. Dezember	
	2018	2017	2018	2017
Auftragseingang (in Mrd. USD)	\$ 3,3	\$ 3,5	\$ 9,9	\$ 10,2
Book-to-Bill-Verhältnis ^(2)	1,5	1,4	1,1	1,2

⁽¹⁾ Aufgrund der erstmaligen Anwendung von IFRS 15 "Erlöse aus Verträgen mit Kunden". Weitere Informationen über die Anpassung von Vergleichsperioden sind im Abschnitt "Neue Rechnungslegungsvorschriften" im Berichtsteil "Sonstiges" enthalten.

⁽²⁾ Verhältnis zwischen Neuaufträgen und Umsatzerlösen.



* Aufgrund der erstmaligen Anwendung von IFRS 15 „Erlöse aus Verträgen mit Kunden“ wurden die Umsatzerlöse 2017 angepasst. Weitere Informationen über die Anpassung von Vergleichsperioden sind im Abschnitt „Neue Rechnungslegungsvorschriften“ im Berichtsteil „Sonstiges“ enthalten.

Vor dem Hintergrund eines gegenüber 2017 gestiegenen Gesamtauftragsvolumens auf dem Markt gelang es uns, 2018 mehrere bedeutende Aufträge zu gewinnen. Der Auftragseingang im vierten Quartal und im Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2018 liegt leicht unter dem Auftragseingang in den jeweiligen Vorjahreszeiträumen. Die Abweichungen enthalten einen negativen Währungseffekt von USD 14 Mio. für das vierte Quartal und einen positiven Währungseffekt von USD 227 Mio. für das Geschäftsjahr. Mit einem Gesamtauftragseingang von USD 28,6 Mrd. in den vergangenen drei Jahren nehmen wir weiterhin eine führende Position⁽¹⁾ in unserem relevanten und zugänglichen Schienenverkehrsmarkt⁽²⁾ ein.

⁽¹⁾ Basierend auf einem Auftragseingang über einen rollierenden Zeitraum von 36 Monaten. Dabei wurden aktuelle Daten von Unternehmen zugrunde gelegt, die ihren Auftragseingang über einen Zeitraum von mindestens 36 Monaten veröffentlichen.

⁽²⁾ Unser relevanter und zugänglicher Schienenverkehrsmarkt ist der weltweite Schienenverkehrsmarkt ohne die Marktanteile, die aus Aufträgen entstehen, die örtlichen Anbietern ohne öffentliches Ausschreibungsverfahren erteilt wurden, sowie ohne die Segmente Infrastruktur, Güterwagen und Rangierloks. Die folgende Übersicht zeigt die Großaufträge, die im Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2018 eingegangen sind:

Kunde	Land	Produkt oder Dienstleistung	Anzahl der Fahrzeuge	Marktsegment	Wert ^(1)
Viertes Quartal					
Ungenannt	Europa	Ungenannt		Schienenfahrzeuge und entf. Transportsysteme	\$ 500
Société Nationale des Chemins de fer Français (SNCF) im Auftrag der Île-de- France Mobilités	Frankreich	Ausübung einer Option über die Lieferung von Francilien- Elektrotriebzügen	334	Schienenfahrzeuge und Transportsysteme	\$ 378
SNCF im Auftrag der Hauts-de-France Mobilités	Frankreich	Ausübung einer Option über die Lieferung von OMNEO/Regio 2N- Doppelstockzügen	190	Schienenfahrzeuge und Transportsysteme	\$ 291
Société de transport de Montréal (STM)	Kanada	U-Bahn-Fahrzeuge	153	Schienenfahrzeuge und Transportsysteme	\$ 213 ^(2)
Akiem	Europa	Lokomotiven des Typs TRAXX FLEXITY-Straßenbahnen und FlexCare-	33	Schienenfahrzeuge und Transportsysteme sowie	\$ 128
Wiener Lokalbahnen	Österreich	Wartungsmanagementsystem	18	Dienstleistungen	\$ 107

^(1) Auftragswerte enthalten keine Preiserhöhungen. Ausnahme: Option über die Lieferung von OMNEO/Regio 2N-Doppelstockzügen an die SCNF im vierten Quartal.

^(2) Vertragsabschluss als Teil eines Konsortiums mit Alstom. Der Gesamtauftragswert liegt bei USD 340 Mio. Nur unser Anteil am Gesamtwert ist angegeben.

Kunde	Land	Produkt oder Dienstleistung	Anzahl der Fahrzeuge	Marktsegment	Wert ^(1)
Drittes Quartal					
Land Transport Authority (LTA) Singapur	Singapur	U-Bahn-Wagen des Typs MOVIA	396	Schienenfahrzeuge und Transportsysteme	\$ 607
Société Nationale des Chemins de fer Français (SNCF) im Auftrag der Île-de-France Mobilités	Frankreich	Ausübung einer Option über die Lieferung von Francilien-Elektrotriebzügen	270	Schienenfahrzeuge und Transportsysteme	\$ 303
Siemens AG	Deutschland	Erteilung eines Abrufauftrags über die Lieferung von Komponenten für weitere ICE 4- Hochgeschwindigkeitszüge für die Deutsche Bahn	176	Schienenfahrzeuge und Transportsysteme	\$ 229
Zweites Quartal					
Västtrafik	Schweden	Hochgeschwindigkeits-Elektrotriebzüge	120	Schienenfahrzeuge und Transportsysteme	\$ 452
Bangkok Mass Transit System Public Co. Ltd. (BTSC)	Thailand	Wartungsleistungen für das INNOVIA Monorail 300-System		entf. Dienstleistungen	\$ 287
Los Angeles Airport (LAX) über LAX Integrated Express Solutions (LINXS)	USA	Entwicklung und Lieferung von 300 INNOVIA- APM-Fahrzeugen einschließlich Signaltechnik sowie fahrzeug- und streckenseitiger Kommunikationssysteme	44	Schienenfahrzeuge und Transportsysteme sowie Signaltechnik	\$ 219 ^(2)

Kunde	Land	Produkt oder Dienstleistung	Anzahl der Fahrzeuge	Marktsegment	Wert ⁽¹⁾
Österreichische Bundesbahnen (ÖBB)	Österreich	Erteilung eines Abrufauftrags über Elektrotriebzüge des Typs TALENT 3	150	Schienenfahrzeuge und Transportsysteme	\$ 218
Interkommunale Verkehrsgesellschaft der Stadt Brüssel (STIB)	Belgien	FLEXITY-Straßenbahnen	60	Schienenfahrzeuge und Transportsysteme	\$ 206
Stadt Phoenix	USA	Erweiterung des APM-Systems und Lieferung von 200 INNOVIA-APM-Fahrzeugen	24	Schienenfahrzeuge und Transportsysteme sowie Signaltechnik	\$ 305
Maryland Transit Administration (MTA)	USA	Verlängerung des Betriebs- und Wartungsdienstleistungsvertrags	entf.	Schienenfahrzeuge und Transportsysteme	\$ 288
Land Transport Authority (LTA)	Singapur	300 INNOVIA-APM-Fahrzeuge, Nachrüstung von 100 INNOVIA-APM-Fahrzeugen und Modernisierung der Signalsysteme	19	Schienenfahrzeuge und Transportsysteme sowie Signaltechnik	\$ 262
Transport for London (TfL)	Vereinigtes Königreich	Verlängerung eines bestehenden Vertrags über Wartungs- und Support-Leistungen	entf.	Schienenfahrzeuge und Transportsysteme	\$ 149
Société Nationale des Chemins de fer Français (SNCF) im Auftrag der Île-de-France Mobilités	Frankreich	Ausübung einer Option über die Lieferung von OMNEO/Regio 2N-Doppelstockzügen	72	Schienenfahrzeuge und Transportsysteme	\$ 120
Transport for London (TfL)	Vereinigtes Königreich	Ausübung einer Option für AVENTRA-Elektrotriebzüge und den Vertrag über Wartungs- und Support-Leistungen	45	Schienenfahrzeuge und Transportsysteme sowie Dienstleistungen	\$ 104

⁽¹⁾ Auftragswerte enthalten keine Preiserhöhungen. Ausnahme: Option über die Lieferung von OMNEO/Regio 2N-Doppelstockzügen an die SNCF im ersten Quartal.

⁽²⁾ Vertragsabschluss als Mitglied des LINXS-Konsortiums. Dieses umfasst Bombardier Transportation, ACS Infrastructure Development, Balfour Beatty Investments, Fluor Enterprises und HOCHTIEF PPP Solutions North America. Der Gesamtauftragswert liegt bei USD 4,9 Mrd. Nur unser Anteil an dem vorstehend aufgeführten, auf die Entwicklung und Herstellung entfallenden Betrag ist angegeben. Nähere Informationen zu dem auf den Betrieb und die Wartung entfallenden Anteil am Gesamtauftragswert (USD 576 Mio.) sind im Folgenden zu finden.

Im Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2018 wurden die folgenden Großaufträge, die nicht in unserem Auftragsbestand enthalten sind, an unsere Gemeinschaftsunternehmen vergeben:

- Im zweiten Quartal wurde ein Gemeinschaftsunternehmen in Nordamerika, an dem Transportation einen Anteil von 55 % hält, vom LINXS-Konsortium mit der Erbringung von Betriebs- und Wartungsleistungen im Rahmen des Auftrags für den Los Angeles Airport (LAX) in den USA beauftragt (Auftragswert: USD 576 Mio.).
- Im dritten Quartal erteilte die China Railway Corp. (CRC) unserem chinesischen Gemeinschaftsunternehmen Bombardier Sifang (Qingdao) Transportation Ltd. (BST) einen Auftrag über die Lieferung von 120 CR400AF-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen nach neuen chinesischen Standards (Auftragswert: USD 324 Mio.). Bombardier hält 50 % der Anteile an diesem Gemeinschaftsunternehmen, das von unserem Partnerunternehmen CRRC Sifang Co., Ltd. konsolidiert wird.

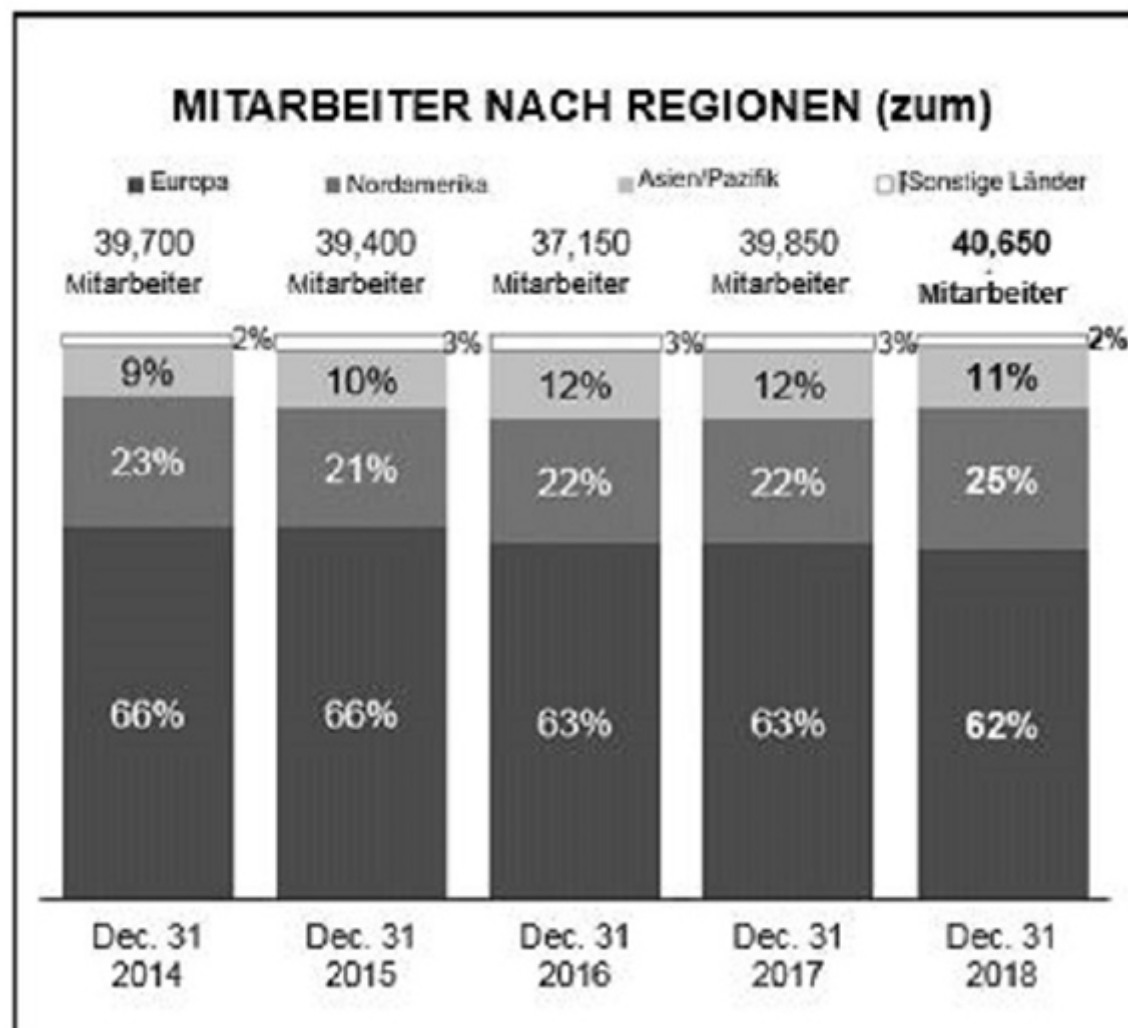
- Im vierten Quartal erteilte die China Railway Corp. (CRC) unserem chinesischen Gemeinschaftsunternehmen Bombardier Sifang (Qingdao) Transportation Ltd. (BST) einen Auftrag über die Lieferung von weiteren 168 CR400AF-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen nach neuen chinesischen Standards (Auftragswert: USD 453 Mio.). Nach Ablauf des Geschäftsjahres erhielten wir von der New Jersey Transit Corporation (NJ TRANSIT), USA, einen Auftrag über die Lieferung von 113 Multilevel III-Wagen für den Nahverkehr mit einem Gesamtwert von USD 669 Mio. (mit Optionen für bis zu 886 zusätzliche Wagen). Im Auftragsbestand zum 31. Dezember 2018 ist dieser Auftrag nicht enthalten.

Personalbestand

	31. Dezember 2018	Zum 31. Dezember 2017
Gesamtzahl der Mitarbeiter		
Festangestellte Mitarbeiter ⁽¹⁾	35.050	33.850
Befristet beschäftigte Mitarbeiter	5.600	6.000
	40.650	39.850
Anteil der festangestellten Mitarbeiter, die durch Tarifverträge abgedeckt sind	62%	65%
⁽¹⁾ Einschließlich nicht aktiver Mitarbeiter.		

Nachdem wir 2017 die wichtigsten Meilensteine erreicht haben (u. a. Einigung mit Aufsichtsräten und Gewerkschaften in der Schweiz und in Belgien und mit dem Gesamtbetriebsrat der Bombardier Transportation GmbH in Deutschland), setzen wir unsere Transformationsmaßnahmen fort, mit dem Ziel, für unsere Kunden und Aktionäre einen Mehrwert zu schaffen. Gegenstand unseres Transformationsprogramms ist zum einen die Verbesserung der Produktivität, der Aufbau und die Auslotung neuer Partnerschaften sowie die Optimierung unserer weltweiten Produktionsstandorte und zum anderen die Verschlankung unserer administrativen und produktionsfremden Funktionen innerhalb des gesamten Konzerns.

Aufgrund strategischer Einstellungen neuer Mitarbeiter zur Unterstützung bedeutender Auftragsgewinne im Bereich Schienenfahrzeuge in vergangenen Jahren, bei denen jetzt der Produktionshochlauf beginnt, und unserer Wachstumsstrategie für das Aftermarket-Geschäft hat sich die Anzahl unserer Mitarbeiter 2018 weltweit um 2 % bzw. 800 Mitarbeiter erhöht. Dieser Zunahme standen jedoch Personalkürzungen im Zuge unserer Restrukturierungsmaßnahmen gegenüber.



Zur Deckung unseres projektbezogenen und betrieblichen Personalbedarfs haben wir in Nordamerika die Zahl der festangestellten Mitarbeiter und der Mitarbeiter mit befristeten Verträgen erhöht, während die Zahl der Mitarbeiter in der Region Asien/Pazifik relativ stabil geblieben ist. In Europa ist die Zahl der Beschäftigten ebenfalls konstant geblieben, wobei in Osteuropa bei den festangestellten Mitarbeitern ein Anstieg zu verzeichnen war, der jedoch durch die Verringerung der Zahl der befristet beschäftigten und der festangestellten Mitarbeiter in Mitteleuropa ausgeglichen wurde. In der Region Sonstige Länder wurde der Mitarbeiterstamm im Rahmen unseres Transformationsplans ebenfalls reduziert.

Unsere weltweite Incentive-basierte Mitarbeitervergütung belohnt die kollektiven und individuellen Anstrengungen unserer Mitarbeiter zur Erreichung unserer Ziele. Grundlage ist die Erfüllung vorgegebener Leistungskennzahlen. Ende 2018 waren weltweit 2.600 Mitarbeiter bzw. 7,4 % der festangestellten Mitarbeiter zur Teilnahme an dem Programm berechtigt. Im Geschäftsjahr 2018 war die Incentive-basierte Vergütung der Mitarbeiter im Rahmen dieses Programms an die Erreichung vorgegebener Ergebnisziele geknüpft, basierend auf dem EBIT vor Sonderposten und dem freien Cashflow vor Nettozinsen und Ertragsteuern.

SONSTIGES**BILANZUNWIRKSAME TRANSAKTIONEN****Forderungsverkäufe und Vereinbarungen über Anzahlungen von Dritten**

Bombardier Transportation verfügt im Rahmen seiner gewöhnlichen Geschäftstätigkeit über eine Reihe von Factoring-Vereinbarungen, die ihm die Möglichkeit bieten, geeignete Forderungen regressfrei zu veräußern. Nähere Informationen sind in Anhangsangabe 17 zum Konzernabschluss "Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen" zu finden.

In Verbindung mit bestimmten langfristigen Aufträgen schließt das Segment Transportation außerdem Vereinbarungen, bei denen es Anzahlungen von externen Parteien gegen Abtretung des Rechts auf Kundenzahlungen erhält. Es besteht keine Rückgriffsmöglichkeit beim Segment Transportation, wenn der Kunde mit seinen Zahlungsverpflichtungen, die an die externe anzahlende Partei abgetreten wurden, in Verzug gerät. Es besteht die Möglichkeit, dass die externen, die Anzahlungen leistenden Parteien die Rückzahlung dieser Beträge verlangen können, wenn das Segment Transportation seinen vertraglichen Verpflichtungen nicht nachkommt. Dies könnte beispielsweise der Fall sein, wenn der vereinbarte Liefertermin nicht eingehalten wird. Im Rahmen dieser Vereinbarungen erhaltene Beträge werden in den Anzahlungen und Teilabrechnungen erfasst, was eine Minderung der vertraglichen Vermögenswerte zur Folge hat. Nähere Informationen sind in Anhangsangabe 18 zum Konzernabschluss "Vertragssalden" zu finden.

Kredit- und Restwertgarantien

Im Zusammenhang mit dem Verkauf bestimmter Produkte, hauptsächlich Verkehrsflugzeuge, bieten wir einigen Kunden eine Finanzierungserleichterung in Form von Kredit- und Restwertgarantien an. Dadurch sollen die Kunden in die Lage versetzt werden, Drittfinanzierungen für ihre Akquisitionen zu erlangen.

Im Rahmen von Kreditgarantien werden vertraglich begrenzte Zahlungen an die garantiebegünstigte Partei geleistet, um Verluste aus der Verletzung von Kreditbedingungen abzuschwächen. Der Garantiefall tritt ein, wenn Kunden ihre Verpflichtungen während der Laufzeit der Finanzierungsvereinbarungen nicht erfüllen. Die Restlaufzeiten dieser Finanzierungsvereinbarungen liegen zwischen 1 und 7 Jahren. Bei Verletzung der Kreditbedingungen agieren wir in der Regel als Vertreter der Garantiebegünstigten und erbringen für diese Dienstleistungen im Zusammenhang mit der Wiederinbesitznahme, der Modernisierung und der Weitervermarktung der zugrunde liegenden Vermögenswerte. Für diese Dienstleistungen erhalten wir üblicherweise eine Gebühr.

Restwertgarantien bieten den Garantiebegünstigten Schutz für den Fall, dass der Marktwert des zugrunde liegenden Vermögenswerts an einem vereinbarten Datum unter den garantierten Wert sinkt. In den meisten Fällen sind diese Garantien Bestandteil einer Finanzierungsvereinbarung mit Kunden (diese Vereinbarungen haben Restlaufzeiten von 1 bis 8 Jahren). Eine Reihe von Faktoren kann den Wert des zugrunde liegenden Vermögenswerts nachteilig beeinflussen. Um das Risiko zu vermindern, schreiben die Finanzierungsvereinbarungen in der Regel vor, dass das als Sicherheit eingesetzte Flugzeug bestimmte vertraglich festgelegte Rückgabebedingungen erfüllen muss, damit die Garantie in Anspruch genommen werden kann. Wird eine Restwertgarantie in Anspruch genommen, erhalten die Garantiebegünstigten eine vertragliche Zahlung - in der Regel einen festgelegten Höchstbetrag des Wertverlusts in Bezug auf einen garantierten Wert. In den meisten Fällen kann ein Anspruch im Rahmen der Garantie erst am Ende der Laufzeit der Finanzierungsvereinbarung geltend gemacht werden, d. h. wenn der zugrunde liegende Vermögenswert an Dritte verkauft wird.

Werden Kredit- und Restwertgarantien im Zusammenhang mit einer Finanzierungsvereinbarung über denselben zugrunde liegenden Vermögenswert geleistet, so können die Restwertgarantien nur dann in Anspruch genommen werden, wenn die Kreditgarantie abläuft, ohne in Anspruch genommen worden zu sein. In diesem Fall schließen sich die Garantien gegenseitig aus.

Nähere Informationen sind in Anhangsangabe 42 zum Konzernabschluss "Sonstige finanzielle Verpflichtungen und Eventualverbindlichkeiten" zu finden.

Finanzierungsarrangements im Zusammenhang mit dem Verkauf von Verkehrsflugzeugen

Im Zusammenhang mit dem Verkauf von Verkehrsflugzeugen haben wir für bestimmte Unternehmen, die ausschließlich zum Zweck der Finanzierungsbereitstellung in Verbindung mit dem Verkauf von Verkehrsflugzeugen errichtet wurden, Kredit- und/oder Restwertgarantien geleistet, nachrangige Darlehen bereitgestellt und

Residualansprüche an diesen zurückbehalten. Darüber hinaus erbringt das Segment Commercial Aircraft für einige dieser Unternehmen gegen eine marktübliche Gebühr Verwaltungsdienstleistungen.

Diese Unternehmen werden in der Regel im Wege langfristiger Finanzverbindlichkeiten sowie durch externe Eigenkapitalgeber finanziert. Eigenkapitalgeber kommen häufig in den Genuss steuerlicher Anreize. Die Flugzeuge dienen als Sicherheit für die langfristigen Finanzverbindlichkeiten solcher Unternehmen.

Nähere Informationen sind in Anhangsangabe 41 zum Konzernabschluss "Nicht konsolidierte strukturierte Unternehmen" zu finden.

RISIKEN UND UNSICHERHEITEN

Wir sind in Branchen tätig, die durch eine Reihe von Risikofaktoren und Unsicherheiten gekennzeichnet sind. Bei den nachstehend erläuterten Risiken und Unsicherheiten handelt es sich um Risiken, die unsere Geschäftstätigkeit, unsere Vermögens-, Finanz- und Ertragslage, unsere Cashflows sowie unsere Reputation nach unserer derzeitigen Einschätzung wesentlich beeinträchtigen könnten. Die Aufzählung der Risiken und Unsicherheiten ist jedoch unter Umständen nicht vollständig. Sollten diese Risiken oder weitere Risiken und Unsicherheiten, von denen wir zum jetzigen Zeitpunkt keine Kenntnis haben oder die unserer Ansicht nach derzeit unerheblich sind, tatsächlich eintreten oder zu erheblichen Risiken werden, könnte dies erhebliche negative Auswirkungen auf unsere Geschäftstätigkeit, unsere Vermögens-, Finanz- und Ertragslage, unsere Cashflows sowie unsere Reputation haben.

RISIKO IM ZUSAMMENHANG MIT DER ALLGEMEINEN WIRTSCHAFTSLAGE

Bei dem Risiko im Zusammenhang mit der allgemeinen Wirtschaftslage handelt es sich um das Risiko möglicher Verluste aufgrund ungünstiger Wirtschaftsbedingungen. Risikofaktoren sind insbesondere Kürzungen der Staatshaushalte, eine Verringerung der privaten und öffentlichen Investitionen, eine Verschlechterung des Geschäftsklimas, politische und wirtschaftliche Zwänge, die u. a. aus wachsenden Staatsdefiziten und einer zunehmenden Staatsverschuldung resultieren, und Krisen auf den Kreditmärkten.

Bei dem Risiko im Zusammenhang mit dem Geschäftsumfeld handelt es sich um das Risiko möglicher Verluste aufgrund externer Risikofaktoren. Zu den Risikofaktoren gehören u. a. die finanzielle Situation der Luftfahrtindustrie (einschließlich sogenannter "Scope Clauses" in Tarifverträgen mit Pilotengewerkschaften, die den Betrieb von kleineren Regionaljets durch große Fluggesellschaften oder durch deren regionale Tochtergesellschaften einschränken) und der Geschäftsflugzeugkunden, die finanzielle Situation der Schienenverkehrsbranche, die Handelspolitik sowie die verstärkte Konkurrenz durch andere Unternehmen - auch durch neue Marktteilnehmer in den von uns bedienten Segmenten. Weiterhin könnten politische Unruhen und Ereignisse höherer Gewalt wie Terroranschläge, der weltweite Klimawandel, globale Gesundheitsrisiken, der Ausbruch eines Krieges oder anhaltende Konflikte in bestimmten Regionen zu einem Auftragsrückgang, zu Lieferverzögerungen oder zur teilweisen Stornierung unseres Auftragsbestands führen.

RISIKO IM ZUSAMMENHANG MIT DEM GESCHÄFTSUMFELD GESCHÄFTSRISIKO

Beim Geschäftsrisiko handelt es sich um das Risiko möglicher Verluste aufgrund der Art unserer Geschäftstätigkeit. Geschäftsrisiken sind Risiken im Zusammenhang mit der Entwicklung neuer Produkte und Dienstleistungen, Risiken aus dem Aufbau neuer Geschäftsbereiche und der Vergabe neuer Aufträge, Risiken in Bezug auf das Book-to-Bill-Verhältnis und den Auftragsbestand sowie Risiken aufgrund der Komplexität der Zertifizierungs- und Homologationsverfahren von Produkten und Dienstleistungen. Risiken ergeben sich auch daraus, dass unser Geschäft durch große

und komplexe Projekte (meist in Form von Festpreisaufträgen) gekennzeichnet ist, die Risiken im Zusammenhang mit der Produktion und der Projektabwicklung unterworfen sind. Weiterhin sind unsere Cashflows Schwankungen von Projektlebenszyklen sowie saisonalen Schwankungen ausgesetzt. Unsere Geschäftsaktivitäten sind zudem kapitalintensiv, sodass wir regelmäßige Investitionen in erheblicher Höhe über mehrere Jahre tätigen müssen, bevor wir aus dem Projekt Cashflows realisieren. Zu den weiteren Risikoquellen zählen unter anderem unsere Fähigkeit, unsere Strategie und unseren Transformationsplan, Produktivitätssteigerungen, betriebliche Effizienzen und Restrukturierungsmaßnahmen erfolgreich umzusetzen, Aktivitäten von Geschäftspartnern, Risiken im Zusammenhang mit unserer Partnerschaft mit Airbus und unserer Beteiligung an der CSALP, Risiken im Zusammenhang mit unserer Fähigkeit, unseren Finanzierungsplan für die CSALP fortzuführen und, falls erforderlich, die Liquiditätsengpässe zu finanzieren, Verluste aus Produktleistungsgarantien und Haftungsansprüchen, die Verwendung von Schätzungen und Beurteilungen bei der Rechnungslegung, regulatorische und rechtliche Rahmenbedingungen, Umwelt-, Gesundheits- und Sicherheitsaspekte sowie die Abhängigkeit von Kunden und Aufträgen, Zulieferern (einschließlich des Supply-Chain-Managements) und Mitarbeitern. Wir unterliegen außerdem Risiken aus der Abhängigkeit von Informationssystemen sowie von Rechten des geistigen Eigentums und deren Schutz, Reputationsrisiken, Risiken im Zusammenhang mit Wertminderungen und Abschreibungen von Vermögenswerten, dem Risikomanagement und steuerlichen Angelegenheiten und Risiken aufgrund eines unzureichenden Versicherungsschutzes.

Das Finanzierungsrisiko besteht in dem Risiko möglicher Verluste aufgrund der fehlenden Liquidität unserer finanziellen Vermögenswerte (einschließlich des Kontrahentenrisikos) oder des fehlenden Zugangs zu den Kapitalmärkten, aufgrund von Kreditauflagen, Finanzierungserleichterungen, die bestimmten Kunden eingeräumt wurden, und der staatlichen Unterstützung.

Das Marktrisiko ist das Risiko möglicher Verluste aufgrund einer ungünstigen Entwicklung der Marktfaktoren, einschließlich Wechselkurs- und Zinsschwankungen, Restwerteinbußen, gestiegener Preise für das verwendete Ausgangsmaterial und Schwankungen der Inflationsrate.

FINANZIERUNGS-RISIKO

MARKTRISIKO

Risiko im Zusammenhang mit der allgemeinen Wirtschaftslage

Die Märkte, an denen wir tätig sind, können von Zeit zu Zeit von lokalen, regionalen und globalen Faktoren beeinflusst werden. Da wir unsere Produkte weltweit vertreiben und weltweit geschäftstätig sind, auch über unsere Fertigungs- und Produktionskapazitäten in Europa und Nordamerika sowie unsere Partnerschaften und Gemeinschaftsunternehmen in Asien und Afrika, können wir direkt oder indirekt von ungünstigen politischen Entwicklungen oder einem Wirtschaftsabschwung in diesen Regionen betroffen sein. Zudem kann unsere Geschäftstätigkeit einer Reihe damit verbundener Risiken wie Wechselkursschwankungen und Beschränkungen des Kapitaltransfers ausgesetzt sein.

Sollte die derzeitige unsichere Wirtschaftslage fortbestehen oder sich verschlechtern, sollte sich die konjunkturelle Abkühlung in bestimmten Ländern, Regionen oder wichtigen Märkten verstärken oder sich auf andere Länder ausdehnen oder sollten sich die weltwirtschaftlichen Rahmenbedingungen verschlechtern, könnte dies zur Folge haben, dass potenzielle Kunden den Kauf unserer Produkte oder Dienstleistungen verschieben, einen Rückgang des Auftragseingangs sowie Auftragsstornierungen oder -verzögerungen, eine reduzierte Verfügbarkeit von Finanzierungen für Kunden, eine Erhöhung unserer Beteiligung an Kundenfinanzierungen, sinkende Verkaufspreise, höhere Vorratsbestände, geringere Kundenanzahlungen, eine Verlangsamung des Forderungseinzugs, Produktionskürzungen, die Unterbrechung oder Einstellung der Produktion bestimmter Produkte oder die Entlassung von Mitarbeitern nach sich ziehen sowie die Zulieferer beeinträchtigen.

Brexit

Am 23. Juni 2016 fand ein Referendum statt, bei dem sich die Bürger des Vereinigten Königreichs für den Austritt aus der Europäischen Union entschieden (gemeinhin als "Brexit" bezeichnet). Der Brexit könnte sich sowohl auf unser Geschäft mit Flugzeugen als auch auf unser Geschäft mit Schienenfahrzeugen auswirken. 2018 erzielten wir 46 % unserer Umsätze in Europa, davon 22 % im Vereinigten Königreich.

Der Brexit könnte zu einem Anstieg der geopolitischen und wirtschaftlichen Risiken, zu Betriebsunterbrechungen und Unsicherheiten rund um unser Geschäft führen. Dies könnte insbesondere auch unsere Beziehungen zu bestehenden und künftigen Kunden, Zulieferern und Mitarbeitern beeinträchtigen, was sich wiederum negativ auf unsere Finanz- und Ertragslage auswirken könnte. Weitere Folgen könnten stärkere Ausfuhr- und Einfuhrbeschränkungen zwischen dem Vereinigten Königreich und den Ländern der Europäischen Union und wachsende Herausforderungen im regulatorischen Bereich sein.

Die Ankündigung des Brexit sorgte für signifikante Wechselkursschwankungen. Dabei erlebte der US-Dollar eine Aufwertung gegenüber anderen Währungen, insbesondere dem Pfund Sterling und dem Euro. Der Großteil unserer Umsätze im Flugzeuggeschäft wird in US-Dollar und im Schienenverkehrsgeschäft in Euro und anderen Währungen erzielt. Die Aufwertung des US-Dollar gegenüber diesen anderen Währungen könnte sich negativ auf unsere Ertragslage, insbesondere im Schienenverkehrsgeschäft, auswirken, wobei eine potenzielle Abwertung der lokalen Währung oder des Euro gegenüber dem US-Dollar in Kombination mit einem potenziell höheren Inflationsrisiko zu Verlusten bei Bombardier führen und die Kaufkraft unserer Kunden beeinträchtigen könnte.

Risiko im Zusammenhang mit dem Geschäftsumfeld

Finanzielle Situation der Luftfahrtindustrie und der Geschäftsflugzeugkunden

Die finanzielle Situation und die Zahlungsfähigkeit der Luftfahrtindustrie sowie die Fähigkeit von Fluggesellschaften, sich Finanzierungsmöglichkeiten zu erschließen, können die Nachfrage nach unseren Verkehrsflugzeugen beeinflussen. Die Besonderheiten der Luftfahrtindustrie erschweren Vorhersagen hinsichtlich des Zeitpunkts, zu dem sich wirtschaftliche Ab- oder Aufschwünge in der Branche niederschlagen werden. Darüber hinaus können Zyklen länger ausfallen als erwartet. Der anhaltende Kostendruck und die Bemühungen in der Luftfahrtindustrie, ein annehmbares Rentabilitätsniveau zu erreichen, belasten das Preisniveau unserer Luftfahrtprodukte.

Sogenannte "Scope Clauses", die in Tarifverträgen mit Pilotengewerkschaften in den USA enthalten sind, schränken den Betrieb von kleineren Regionaljets durch große Fluggesellschaften oder durch deren regionale Tochtergesellschaften ein und können daher die Nachfrage auf dem Markt für Regionalflugzeuge dämpfen.

Der Erwerb unserer Luftfahrtprodukte und -dienstleistungen kann eine erhebliche Investition für ein Unternehmen, eine Einzelperson oder eine staatliche Einrichtung darstellen. Wenn die wirtschaftlichen oder geschäftlichen Bedingungen ungünstig sind, könnten potenzielle Käufer beschließen, den Kauf unserer Luftfahrtprodukte und -dienstleistungen aufzuschieben. Auch die Verfügbarkeit von Finanzierungsmöglichkeiten ist ein wichtiger Faktor. Kreditknappheit kann dazu führen, dass Flugzeuglieferungen verschoben oder Aufträge storniert werden.

Aufgrund der Umstrukturierung, der Verkleinerung oder der Geschäftsaufgabe von Unternehmen kann es zu einem immer größer werdenden Angebot an Gebrauchtflugzeugen kommen, was sich ebenfalls negativ auf den Verkaufspreis für neue und gebrauchte Geschäfts- sowie Verkehrsflugzeuge auswirkt. Wir könnten dann vor der Aufgabe stehen, Wege zur Senkung der Kosten und zur Verbesserung der Produktivität zu finden, die es dem Segment erlauben, sich mit akzeptablen Gewinnmargen gut am Markt zu positionieren. Der Verlust einer größeren Fluggesellschaft oder eines Anbieters von Teileigentums-Programmen und Charter-Flügen als Kunden oder die Kündigung eines Vertrags könnte erhebliche Auswirkungen auf unsere Finanzergebnisse haben.

Finanzielle Situation der Schienenverkehrsindustrie

Die Schienenverkehrsbranche hat sich bislang auch in wirtschaftlich schwierigen Zeiten gut behauptet. Ein schwieriges wirtschaftliches und finanzielles Umfeld kann sich jedoch in bestimmten Bereichen auf einige Bahnbetreiber negativ auswirken. Da manche Kunden von Haushaltskürzungen, strenger Haushaltsdisziplin oder Sparmaßnahmen betroffen sind, kann es zur Kürzung, Verschiebung oder Stornierung von Projekten kommen. Sollten staatliche oder private Bahnbetreiber zu solchen Maßnahmen greifen, so könnte dies unseren Auftragseingang und unsere Umsatzerlöse schmälern und unsere Kostenstruktur und Preise erheblich unter Druck setzen. In Zeiten rückläufiger Investitionstätigkeiten könnte sich diese Situation weiter verschärfen.

In jeder Berichtsperiode ist ein wesentlicher Teil unseres Schienengeschäfts von Regierungsstellen und anderen öffentlichen Einrichtungen abhängig, auf die in der Vergangenheit der weitaus größte Anteil am Wert der von uns jährlich verbuchten Aufträge entfallen ist. Die Investitionsbereitschaft und -fähigkeit öffentlicher Einrichtungen hängt von komplexen politischen und wirtschaftlichen Faktoren ab und kann sich von einem Geschäftsjahr zum nächsten ändern. Ein Wirtschaftsabschwung und Haushaltsbeschränkungen können zu einem Rückgang der Infrastrukturinvestitionen, Verzögerungen bei der Auftragserteilung, Auftragsabwicklung oder Zahlung sowie zu einer Verringerung steuerlicher oder anderer Anreize zur Förderung der Forschung und Entwicklung führen. In Zeiten der Überschuldung (oder einer Staatschuldenkrise) kann die Umsetzung von Sparmaßnahmen oder Programmen zur Verringerung der Staatsausgaben negative Auswirkungen auf das Volumen von Aufträgen für Verkehrsinfrastrukturprojekte haben.

Zudem haben die starke Konkurrenz in der Schienenverkehrsindustrie und die Bedürfnisse von Kunden im aktuellen wirtschaftlichen Umfeld zu nachteiligen Folgen, insbesondere zu geringeren und späteren Anzahlungen, geführt. Eine solche Änderung der Auftragsbedingungen kann sich negativ auf unsere Cashflows auswirken und uns zwingen, Finanzmittel in größerem Umfang aus anderen Quellen zu beziehen und einzusetzen, z. B. im Rahmen von Factoring-Vereinbarungen, was sich nachteilig auf unsere Eigenkapitalrendite sowie unsere Finanz- und Ertragslage auswirken kann. Zudem besteht keine Sicherheit dahingehend, dass wir für den Fall, dass sich die Zahlungs- und Anzahlungsbedingungen für Kunden weiterhin in einer für die Produzenten nachteiligen Weise verändern werden, Zugang zu Ersatz-Working-Capital in ausreichender Höhe haben werden, um die Ausführung von Projekten zu annehmbaren Bedingungen oder überhaupt zu finanzieren.

Handelspolitik

Als weltweit tätiges Unternehmen unterliegen unsere Geschäftsaktivitäten einschränkenden Ein- und Ausfuhrbestimmungen, staatlichen Regelungen in Bezug auf Unternehmenserwerbe, staatlichen Exporthilfen sowie der Welthandelspolitik einschließlich spezifischer regionaler Handelspraktiken. Infolgedessen sind wir Risiken aus Änderungen der Prioritätensetzung bei Regierungsbehörden und überstaatlichen Institutionen ausgesetzt.

Eine protektionistische Handelspolitik und Änderungen der politischen und regulatorischen Rahmenbedingungen auf den Märkten, auf denen wir tätig sind, wie Deviseneinfuhr- und -ausfuhrbestimmungen, Zölle und andere Handelsschranken, Preis- und Devisenkontrollen sowie mögliche Änderungen der bestehenden Freihandelsabkommen zwischen Kanada, den USA und Mexiko könnten sich auf unsere Geschäftstätigkeit in mehreren nationalen Märkten, unseren Umsatz und unsere Rentabilität auswirken, die Rückführung von Gewinnen erschweren und Strafen, Sanktionen oder Rufschädigungen nach sich ziehen.

Verstärkte Konkurrenz durch andere Unternehmen - auch durch neue Marktteilnehmer in den von uns bedienten Segmenten

Wir sind in den von uns bedienten Märkten und Regionen einem starken Konkurrenzdruck ausgesetzt. Wir müssen uns gegen starke Wettbewerber, die zum Teil größer sind oder in bestimmten Geschäftsfeldern oder Regionen über größere Ressourcen verfügen, sowie gegen Wettbewerber aus Schwellenländern und neue Marktteilnehmer, die möglicherweise eine bessere Kostenstruktur aufweisen, behaupten. In den Luftfahrt-Marktsegmenten, in denen wir vertreten sind, entwickeln Wettbewerber zahlreiche Flugzeugprogramme, deren Indienststellung im Laufe des nächsten Jahrzehnts erwartet wird. Sollten sich potenzielle Kunden für die Produkte von Wettbewerbern entscheiden, könnte sich unser Marktanteil verringern. Sollten wir nicht in der Lage sein, die Erwartungen an den Produktsupport zu erfüllen oder eine internationale Marktpräsenz für unseren breit gefächerten Kundenstamm zu errichten, könnte dies ebenfalls negative Folgen für uns haben.

Einige der von uns bedienten Schienenverkehrsmarktsegmente und einige der größeren Marktteilnehmer befinden sich derzeit in einem Konsolidierungsprozess. Solche Konsolidierungen können den Druck auf Preise und Gewinnmargen sowie auf Zahlungsbedingungen, Herstellungsfristen, die bereitgestellten Technologien und die für Kunden erbrachten Dienstleistungen erhöhen, was unsere Position in bestimmten Märkten schwächen könnte. Zudem könnten bestimmte Wettbewerber in der Lage sein, verfügbare Marktchancen effizienter und schneller zu ergreifen, was sich wiederum negativ auf unsere Ergebnisse, unseren Umsatz und unseren Marktanteil auswirken könnte.

Politische Instabilität

Politische Instabilität kann soziale, wirtschaftliche oder andere Ursachen haben und in bestimmten Regionen der Welt länger andauern und unvorhersehbar sein. Eine anhaltende instabile politische Lage in Märkten, in denen wir vertreten sind, könnte zur Verschiebung oder Stornierung von Aufträgen, Auslieferungen oder Projekten führen, in die wir erhebliche Mittel investiert haben. Dies betrifft insbesondere Kunden, bei denen es sich um staatliche oder staatlich kontrollierte Unternehmen handelt. Geopolitische und wirtschaftliche Risiken, internationale Sanktionen und der Ölpreis, der sich auf viele energieexportierende Länder auswirkt, haben in vielen Volkswirtschaften neue Befürchtungen hervorgerufen. Diese Entwicklungen können sich nicht nur kurzfristig auswirken, sondern auch langfristig die weltweite Wirtschaftslage beeinträchtigen.

Zudem können geopolitische Ereignisse in den Regionen, in denen wir geschäftstätig sind, die Bedingungen, unter denen wir die von uns unterzeichneten Aufträge ausführen, erschweren, die Ausführungsfristen verlängern oder zu unerwarteten rechtlichen oder regulatorischen Veränderungen führen, die wiederum zu einem erheblichen Anstieg der ursprünglich für die Aufträge prognostizierten Kosten führen. All dies könnte erhebliche Auswirkungen auf unsere Geschäftstätigkeit, unsere Vermögens-, Finanz- und Ertragslage sowie unsere Cashflows zur Folge haben.

Höhere Gewalt

Ereignisse höherer Gewalt sind nicht vorhersehbar und können schwerwiegende Folgen nach sich ziehen, z. B. Personenschäden oder Todesfälle, die Beschädigung oder Zerstörung von laufenden Projekten, Einrichtungen oder Ausrüstungsgegenständen, Umweltschäden, Verzögerungen oder Stornierungen von Aufträgen oder Lieferungen, Verzögerungen bei der Lieferung von Rohstoffen durch unsere Zulieferer, Projektverzögerungen sowie mögliche haftungsrechtliche Auswirkungen.

Globaler Klimawandel

Der weltweite Klimawandel könnte bestimmte Risiken für unsere Geschäftstätigkeit, z. B. Häufigkeit und Schweregrad wetterbedingter Ereignisse, verschärfen. Diese könnten zu Störungen unseres Geschäftsbetriebs führen, unsere Infrastruktur oder unsere Immobilien beschädigen, ein finanzielles Risiko für unser Unternehmen hervorrufen oder anderweitig wesentliche nachteilige Auswirkungen auf unsere Finanz- und Ertragslage sowie unsere Liquidität haben. Die Maßnahmen, die während oder nach einem solchen Ereignis ergriffen werden, oder eventuelle Anpassungen bestehender oder künftiger Infrastrukturanforderungen zur Vermeidung künftiger Schäden könnten erhebliche Kosten nach sich ziehen. Der Klimawandel könnte Auswirkungen auf die Verfügbarkeit und Kosten der für die Produktion benötigten Materialien haben, was unseren Geschäftsbetrieb ebenfalls beeinträchtigen könnte, und einen Anstieg der Versicherungs- und sonstigen betrieblichen Kosten zur Folge haben. Die potenziellen physischen Auswirkungen des Klimawandels auf unseren Geschäftsbetrieb sind sehr ungewiss und von den jeweiligen geografischen Gegebenheiten in den Gebieten, in denen wir tätig sind, abhängig. Möglich sind Änderungen der Regenmenge sowie der Häufigkeit und Intensität von Stürmen, Wasserknappheit, steigende Pegelstände und Temperaturänderungen. Diese Faktoren können Auswirkungen auf unsere Entscheidungen über die Errichtung neuer Produktionsanlagen oder die Aufrechterhaltung bestehender Anlagen in Gebieten haben, in denen die mit dem Klimawandel einhergehenden physischen Risiken besonders groß sind. Außerdem können sich für uns indirekte finanziellen Risiken aus Störungen der Lieferkette oder der Lieferprozesse ergeben, da klimatische Veränderungen zu Preisänderungen bei unseren Produkten und den für ihre Herstellung benötigten Ressourcen nach sich ziehen können. Diese Folgen können sich nachteilig auf die Kostensituation, die Produktion und die finanzielle Entwicklung unserer Geschäftsbereiche auswirken. Zudem könnten Besorgnisse hinsichtlich der Umweltauswirkungen des Flugverkehrs und die Tendenz zu umweltfreundlicheren Reiseformen die Nachfrage nach Flugreisen verringern und erhebliche nachteilige Auswirkungen auf unseren Geschäftsbereich Aerospace haben.

Der weltweite Klimawandel führt auch zu regulatorischen Risiken, die je nach den nationalen oder lokalen Anforderungen in den jeweiligen Ländern, in denen wir tätig sind, variieren. Unsere Produkte sowie unsere Produktions- und Dienstleistungsaktivitäten unterliegen Umweltverordnungen, die von Bundes-, Provinz- und Kommunalbehörden in Kanada sowie von Aufsichtsbehörden, die für unsere ausländischen Geschäftsbetriebe zuständig sind, erlassen wurden. Nach wie vor gibt es keine einheitliche Klimagesetzgebung, was zu wirtschaftlichen und regulatorischen Unsicherheiten führt. Die meisten Länder, in denen wir Produktionstätigkeiten ausüben, befinden sich in verschiedenen Stadien der Entwicklung verbindlicher Emissionszuweisungs- und Emissionshandelssysteme. 2018 ergaben sich unsere regulatorischen Risiken aus dem Klimawandel vor allem aus unseren Verpflichtungen im Rahmen des Emissionshandelssystems der Europäischen Union, der britischen Climate Change Agreements, des britischen Carbon Reduction Commitment Energy Efficiency Scheme (im April 2010 eingeführt) und des Québec Carbon Market Trading Scheme. Das gestiegene öffentliche Bewusstsein und die Besorgnis in Bezug auf den globalen Klimawandel kann zu zusätzlichen gesetzlichen und/oder aufsichtsrechtlichen Anforderungen führen, die zum Ziel haben, die Treibhausgasemissionen zu reduzieren oder ihre Auswirkungen abzumildern. Eine verschärfte Gesetzgebung und strengere Regulierung im Hinblick auf den Klimawandel dürfte aller Wahrscheinlichkeit nach erhebliche negative Auswirkungen auf uns und unsere Branche haben. Dies wäre

insbesondere dann der Fall, wenn die Regulierungsbehörden zu dem Schluss kämen, dass der Flugverkehr die obere Atmosphäre deutlich schädigt oder einen größeren Einfluss auf den Klimawandel hat als andere Branchen. Wir könnten von solchen Maßnahmen, die mit erheblichen Kosten für uns, unsere Kunden und Zulieferer verbunden wären, unmittelbar betroffen sein. Diese Kosten - z. B. für einen höheren Energiebedarf, Investitionen, für die Umweltüberwachung und -berichterstattung sowie sonstige Kosten für die Einhaltung dieser Vorschriften - könnten erhebliche nachteilige Auswirkungen auf unsere Geschäftstätigkeit, unsere Vermögens-, Finanz- und Ertragslage sowie unsere Wettbewerbsfähigkeit haben.

Geschäftsrisiko

Entwicklung neuer Produkte und Dienstleistungen

Veränderungen infolge weltweiter Trends wie Klimawandel, schwankende Treibstoffpreise, Wachstum in den Schwellenländern, Verstädterung, Bevölkerungswachstum und demographische Faktoren beeinflussen die Ansprüche der Kunden in unseren Hauptmärkten Luftfahrt und Schienenverkehr. Um wettbewerbsfähig zu bleiben und den Bedürfnissen der Kunden gerecht zu werden, müssen wir diese Veränderungen vorhersehen und laufend neue Produkte entwickeln und konzipieren, die bestehenden Produkte und Dienstleistungen verbessern, in neue Technologien investieren und neue Technologien entwickeln. Die Einführung neuer Produkte oder Technologien macht umfangreiche Investitionen in die Forschung und Entwicklung notwendig und bindet eine beträchtliche Anzahl hoch qualifizierter Mitarbeiter.

Dabei besteht außerdem das Risiko, dass unsere Investitionen in neue Produkte oder Technologien nicht erfolgreich sind.

Wenn wir in Produkte investieren, die auf dem Markt nicht angenommen werden, wenn sich die Nachfrage oder die Präferenz der Kunden ändert oder wenn neue Produkte von den entsprechenden Behörden nicht genehmigt werden (oder wenn es uns nicht gelingt, neue Produkte oder Technologien zu entwickeln oder für diese die Homologation oder Zulassung zu erhalten) oder - insbesondere im Vergleich zu unseren Wettbewerbern - zu spät auf den Markt gebracht werden bzw. veraltet sind, kann sich dies auf unsere Ergebnisse auswirken. Bei der Entwicklung neuer Produkte besteht das Risiko, dass die Kosten überschritten werden oder dass unsere Produkte nicht die Anforderungen an die Leistungseigenschaften erfüllen, zu denen wir uns gegenüber unseren Kunden verpflichtet haben.

Wenn es uns nicht gelingt, neue Technologien und Plattformen termin- und budgetgerecht zu entwickeln oder die Zulassung für diese Technologien zu erhalten, könnte dies ebenfalls unsere Ergebnisse belasten. Unser langfristiges Wachstum, unsere Wettbewerbsfähigkeit und unsere anhaltende Rentabilität sind zudem von unserer Fähigkeit abhängig, Änderungen auf den Märkten zu antizipieren und entsprechend darauf zu reagieren, die Kosten für die Herstellung qualitativ hochwertiger, neuer und bestehender Produkte zu reduzieren, unseren Produktmix weiterzuentwickeln und unsere Präsenz an die weltweiten Marktchancen anzupassen.

In einem wettbewerbsintensiven Umfeld sind wir jetzt und in Zukunft dem Risiko ausgesetzt, dass unsere Wettbewerber innovativere oder wettbewerbsfähigere Produkte, Dienstleistungen oder Technologien entwickeln oder schneller auf dem Markt einführen oder dass die von uns entwickelten Produkte auf dem Markt nicht angenommen werden.

Geschäftsentwicklung und Vergabe neuer Aufträge

Unser Geschäft ist davon abhängig, dass neue Aufträge und neue Kunden gewonnen werden und der Auftragsbestand somit kontinuierlich wieder aufgefüllt wird. Sollten wir nicht in der Lage sein, unsere Strategien zur Erschließung neuer Märkte erfolgreich umzusetzen, Wachstumschancen zu nutzen und eine Verankerung in neuen Märkten zu schaffen, könnte sich dies ebenfalls negativ auf unsere Ergebnisse auswirken. Obwohl wir unsere Präsenz auf viele geografische Märkte ausgedehnt haben und dieser Prozess auch noch nicht abgeschlossen ist, kann es schwierig sein, den Zugang zu bestimmten Märkten zu sichern, insbesondere wenn ein lokaler Wettbewerber in seinem Heimatmarkt eine führende Position hat. Diese Situationen könnten uns gegenüber einigen Wettbewerbern benachteiligen und Herausforderungen für unsere Strategie und Wettbewerbsstärke in diesen Regionen darstellen.

Die Geschäftsbereiche, in denen wir tätig sind, sind zudem häufig von schwankenden Nachfragezyklen geprägt. Dies kann signifikante Auswirkungen auf den Wettbewerbsdruck bei verfügbaren Projekten und auf die Vergabe neuer Aufträge haben. So können sich Schwankungen der Nachfrage oder der Fähigkeit des privaten und/oder des öffentlichen Sektors, unter schwierigen Wirtschaftsbedingungen Projekte zu finanzieren, nachteilig auf die Vergabe neuer Aufträge und die Auftragsmarge auswirken, was unsere Finanzlage beeinträchtigen könnten.

Unser Umsatz und unsere Rentabilität basieren zu einem wesentlichen Teil auf dem Gewinn von Großprojekten. Der Zeitpunkt, zu dem Projekte vergeben werden, kann nicht vorhergesagt werden und liegt außerhalb unserer Kontrolle. Wir sind in wettbewerbsintensiven Märkten tätig und können schwer prognostizieren, ob und wann wir Projekte gewinnen werden, da die Vergabeverfahren und die Projekte häufig mit komplexen und langwierigen Verhandlungen und Ausschreibungsverfahren einhergehen.

Diese Verfahren können von einer Vielzahl von Faktoren beeinflusst werden, z. B. dem Erhalt staatlicher Genehmigungen, Ungewissheiten im Hinblick auf die Finanzierung, Rohstoffpreisen, Umweltfaktoren und allgemeinen Markt- und Wirtschaftsbedingungen. Der Gewinn eines Auftrags, für den wir ein Angebot abgegeben haben, kann zudem aufgrund des Preises, einer negativen Wahrnehmung unserer Reputation oder unserer Fähigkeit zur Vertragserfüllung seitens des Kunden und/oder vermeintlicher technologischer oder sonstiger Vorteile, die unsere Wettbewerber bieten, scheitern. Möglicherweise sind unsere Wettbewerber bereit, größere oder ungewöhnliche Risiken einzugehen oder Vertragsbedingungen zu akzeptieren, die wir nicht als wirtschaftlich oder annehmbar betrachten. Die Abgabe von Angeboten für bestimmte Projekte, bei denen wir letztendlich nicht den Zuschlag erhalten, kann außerdem mit erheblichen Kosten verbunden sein. Dabei handelt es sich um Aufwendungen, mit denen wir keinen Gewinn erwirtschaftet haben.

Unsere Schätzungen der künftigen Geschäftsentwicklung basieren unter anderem darauf, ob und wann wir bestimmte neue Aufträge erhalten und wie wir unsere Belegschaft auslasten. Der Auslastungsgrad der Mitarbeiter hängt von einer Vielzahl von Faktoren ab, z. B. unserer Fähigkeit zur Steuerung der Fluktuation, unserer Fähigkeit, unseren Bedarf an Dienstleistungen zu prognostizieren und über eine entsprechende Zahl an Mitarbeitern zu verfügen, unserer Fähigkeit, Mitarbeiter nach Abschluss von Projekten zu neuen Projekten oder zwischen internen Unternehmensgruppen zu transferieren, sowie der Notwendigkeit, Ressourcen für bestimmte Aktivitäten wie Schulungen und die Entwicklung des Geschäfts abzustellen. Auch wenn wir unsere Schätzungen nach bestem Ermessen vornehmen, können sie sich als unzuverlässig erweisen und häufigen Änderungen unterworfen sein, wenn aktuell verfügbare Informationen vorliegen. Bei Großprojekten, bei denen der zeitliche Ablauf häufig ungewiss ist, ist es besonders schwierig vorherzusagen, ob und wann wir einen Auftrag gewinnen. Durch die Unsicherheit im Hinblick auf den Zeitpunkt der Auftragsvergabe kann es zu Schwierigkeiten bei der Abstimmung von Auftragslage und Mitarbeiterstand kommen. Verzögert sich die Auftragsvergabe, können wir einen Auftrag nicht wie erwartet gewinnen oder wird ein Auftrag storniert, könnten uns durch Personalentlassungen und redundant gewordene Anlagen Kosten entstehen, die zu einer Schmälerung unserer betrieblichen Effizienz, unserer Margen und unserer Gewinne führen würden.

Unser Book-to-Bill-Verhältnis und unser Auftragsbestand lassen möglicherweise nicht auf unseren künftigen Umsatz schließen

Unser Book-to-Bill-Verhältnis, das wir als Verhältnis zwischen Neuaufträgen und Umsatzerlösen definieren, ist eine Kennzahl zur Ermittlung potenzieller künftiger Umsatzerlöse. Der Auftragsbestand entspricht der vom Management vorgenommenen Schätzung des Gesamtbetrags der künftigen Umsatzerlöse aus Leistungsverpflichtungen, die zum 31. Dezember 2018 teilweise oder vollständig unerfüllt sind. Diese Umsatzerlöse werden bei Auslieferung oder über einen bestimmten Zeitraum erfasst. Aufträge können künftigen Änderungen unterliegen, die sich auf die Höhe der Umsatzerlöse und/oder den Zeitpunkt der Umsatzrealisierung auswirken können. Im Auftragsbestand sind begrenzte variable Gegenleistungen, nicht ausgeübte Optionen oder Absichtserklärungen nicht berücksichtigt. Die Realisierung von Umsatzerlösen aus Neuaufträgen basiert jedoch auf bestimmten Annahmen, z. B. der Annahme, dass unsere Aufträge in völliger Übereinstimmung mit den jeweiligen Auftragsbedingungen sowie den entsprechenden konstruktionsbezogenen und technischen Standards erfüllt werden. Die Beendigung, Modifizierung, Verzögerung, Einstellung oder Umfangsreduzierung eines oder mehrerer Großaufträge kann wesentliche nachteilige Auswirkungen auf unseren künftigen Umsatz und unsere Rentabilität haben. Wir können nicht garantieren, dass wir alle anfänglich für unsere Neuaufträge prognostizierten Umsatzerlöse vollständig, zeitgerecht oder überhaupt realisieren werden oder dass diese Umsatzerlöse, auch wenn sie realisiert werden, zu den erwarteten Gewinnen führen werden. Ein etwaiger Fehlbetrag kann wesentlich ausfallen. Der Eintritt eines der vorstehend beschriebenen Risiken könnte wesentliche nachteilige Auswirkungen auf unsere Geschäftstätigkeit, unsere Vermögens-, Finanz- und Ertragslage sowie unsere Cashflows haben.

Viele unserer Verträge enthalten zudem das Recht zur ordentlichen Kündigung, d. h. dem Kunden steht es frei, den Vertrag zu beenden oder zu stornieren, indem er uns vor Ablauf der im Vertrag festgelegten Frist eine Kündigung übergibt und/oder - je nach Vertragsbedingungen - eine Ausgleichszahlung an uns entrichtet. Sollte eine erhebliche Anzahl an Kunden von dem Recht auf ordentliche Kündigung Gebrauch machen oder sollten ein oder mehrere bedeutende Verträge ordentlich gekündigt werden, hätte dies nachteilige Auswirkungen auf unseren ausgewiesenen Auftragsbestand und entsprechend auch auf unsere erwarteten künftigen Umsatzerlöse und unsere Rentabilität.

Zulassungs- und Homologationsverfahren

Wir müssen strenge Zertifizierungs- und Genehmigungsanforderungen einhalten, die von Land zu Land unterschiedlich sind und zu einer Verzögerung bei der Zertifizierung unserer Produkte führen können, wenn die Aufsichtsbehörden nicht in der Lage sind, die Prüfungen zeitnah durchzuführen. Ein Verstoß gegen rechtliche Vorschriften, die von Transport Canada (TC), der US-amerikanischen Federal Aviation Administration (FAA), der Europäischen Agentur für Flugsicherheit, dem Transport Safety Institute in den USA oder anderen Aufsichtsbehörden erlassen worden sind oder in Zukunft erlassen werden, kann zu einer Außerbetriebnahme unserer Produkte,

einem Umsatzrückgang, Lieferverzögerungen, einem ungeplanten Aufbau von Lagerbeständen, einer Verringerung der Bestandswerte oder einer Wertminderung von Vermögenswerten führen.

Voraussetzung für die Vermarktung und Inbetriebnahme unserer Schienenverkehrsprodukte ist die Einhaltung der Sicherheitsstandards für den Schienenverkehr, die weltweit stark voneinander abweichen und in den Zuständigkeitsbereich verschiedener Aufsichtsbehörden fallen. Dies führt dazu, dass die Sicherung der Homologation von Zügen ein komplexer Prozess ist, der sehr umfangreich ist und längere Zeit in Anspruch nehmen und kostenintensiver sein kann als ursprünglich erwartet, da die zuständigen Behörden umfangreiche Tests und andere technische Elemente vorschreiben, die sich im Laufe der Zeit ändern können. Unsere Verträge enthalten zunehmend Klauseln, die uns verpflichten, die mit dem Homologationsprozess verbundenen Risiken und Verpflichtungen zu tragen. Hierzu zählen auch Risiken aus Änderungen von Gesetzen oder Verordnungen oder der Auslegung oder Anwendung von Verordnungen in Bezug auf die Homologation.

Durch das Homologationsverfahren hervorgerufene Verzögerungen oder gestiegene Konstruktions- oder Produktionskosten in Verbindung mit der Homologation können dazu führen, dass sich die Auslieferung von Produkten und die Beendigung von Aufträgen verzögern. Zudem kann es zur Überschreitung der Auftragskosten gegenüber unseren Schätzungen und Modellen und zur Zahlung erheblicher Vertragsstrafen oder Schadenersatzzahlungen, zur Außerbetriebnahme von Produkten oder in extremen Fällen bzw. bei länger anhaltenden Verzögerungen zur teilweisen oder vollständigen Stornierung des Auftrags führen. Es besteht keine Sicherheit, in welchem Zeitraum die Zulassung oder Homologation erreicht wird.

Festpreisverträge und Festaufträge sowie Produktion und Projektausführung

In der Vergangenheit haben wir einen großen Teil unserer Produkte im Rahmen von vorher vereinbarten Festpreisverträgen mit festgelegten Lieferterminen angeboten und gehen davon aus, dass wir dies auch in der Zukunft tun werden. Diese Aufträge unterscheiden sich von Aufträgen, bei denen der Preis ausschließlich auf Zeit- und Materialbasis ermittelt wird. Umsätze, Cashflows und Rentabilität komplexer und langfristiger Großprojekte variieren stark je nach Projektfortschritt und hängen von einer Vielzahl von Faktoren ab, die teilweise nicht von uns kontrolliert werden können. Wir können Aufträge in der Regel nicht einseitig kündigen.

Aus diesen Festpreisverträgen ergeben sich für uns Risiken, unter anderem aufgrund von Modifizierungen der Produktspezifikationen und vom Kunden verlangten Auftragsänderungen, steigenden regulatorischen Anforderungen in Bezug auf die Zertifizierung oder Homologation, unerwarteten technischen Problemen, Schwierigkeiten mit Geschäftspartnern, Unterauftragnehmern und Zulieferern, logistischen Hindernissen und anderen Problemen bei der Projektumsetzung, die zu Kosten- und Zeitüberschreitungen, Vertragsstrafen wegen verspäteter Lieferungen, Entschädigungszahlungen, Verschiebungen oder Verzögerungen der Auftragsabwicklung oder Verzögerungen beim Erhalt von Meilensteinzahlungen führen können. Bei großen, komplexen und langfristigen Aufträgen können solche Überschreitungen und Probleme einen erheblichen Zusatzaufwand an Kosten und Zeit verursachen, zur Neustrukturierung von Meilensteinen und Meilensteinzahlungen, zur Zurückhaltung von Zahlungen durch Kunden oder zur teilweisen oder vollständigen Stornierung des Auftrags durch den Kunden führen und wesentliche negative Auswirkungen auf unsere Geschäftstätigkeit, unsere Ergebnisse, unsere Cashflows, unsere Finanzlage und unseren Ruf haben. Viele unserer Verträge enthalten zudem die Verpflichtung zur Einhaltung eines vorgegebenen Leistungs-niveaus für unsere Produkte oder feste Liefertermine. Wenn wir diese Verpflichtungen nicht einhalten können, können unsere Kunden die Zahlung von Vertragsstrafen verlangen, den betreffenden Vertrag kündigen oder Schadenersatz fordern. Die Gewinnmargen, die mit einigen dieser Aufträge erzielt werden, können infolgedessen niedriger ausfallen als ursprünglich prognostiziert. Schlimmstenfalls erzielen wir eine Null-Marge oder eine negative Marge. Probleme im Zusammenhang mit einigen bestehenden Projekten des Segments Transportation führten dazu, dass sich die im zweiten Halbjahr 2018 erwartete Freisetzung von Working Capital verzögerte. Es besteht keine Sicherheit dahingehend, dass der erwartete Working-Capital-Abbau bei diesen Projekten teilweise oder überhaupt erreicht wird und wann dies ggf. der Fall sein wird.

Operative Schwierigkeiten, die das Produktionssystem für eines oder mehrere unserer Programme beeinträchtigen, könnten zu Produktionsverzögerungen und/oder zur Nichterfüllung von Kundenanforderungen führen, was negative Auswirkungen auf unsere Umsätze und Margen hätte. Unsere Produktionssysteme sind extrem komplex. Betriebliche Probleme, z. B. verspätet gelieferte oder fehlerhafte Zulieferteile, die Nichterfüllung interner Leistungspläne, der verspätete Erhalt oder der Nichterhalt der erforderlichen Zertifizierungen oder Homologationen, könnten zu einer erheblichen Mehrarbeit und höheren Produktionskosten sowie zu verspäteten Auslieferungen an Kunden, Beeinträchtigungen der Produktleistung und/oder höheren Gewährleistungs- und Support-Kosten führen. Außerdem können Vertragsstrafen wegen verspäteter Lieferung anfallen, wenn wir unsere Produktionsraten nicht schnell genug erhöhen können, um unsere Verpflichtungen zu erfüllen.

Aufgrund der Besonderheiten des Ausschreibungsprozesses basieren langfristige Aufträge außerdem zum Teil auf wesentlichen Beurteilungen und Kostenschätzungen. Unsere Schätzungen der Kosten für den Abschluss eines Projekts beruhen auf einer Reihe von Annahmen, z. B. künftigen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen, Kosten und Verfügbarkeit von Arbeitskräften und Rohstoffen, Arbeitsproduktivität, Beschäftigungs- und Gehaltsniveau, Auslastungsquoten, Inflationsraten, Wechselkurse sowie konstruktionsbezogene und technische Standards, die auf das Projekt anzuwenden sind. Diese Annahmen werden von der Art und Komplexität der durchzuführenden

Arbeiten beeinflusst. Aufgrund der Komplexität und Langfristigkeit vieler Projekte, an denen wir beteiligt sind, können die tatsächlichen Investitionen, die Kosten und die Produktivität erheblich von unseren ursprünglichen Berechnungen oder Erwartungen abweichen. Aufgrund der Wesentlichkeit unserer vorstehend beschriebenen Beurteilungen und Schätzungen könnte sich die Höhe der tatsächlich erfassten Umsatzerlöse und Gewinnmargen deutlich ändern, wenn wir unterschiedliche Annahmen verwenden oder wenn sich die zugrunde liegenden Umstände ändern würden. Änderungen der zugrunde liegenden Annahmen, Umstände oder Schätzungen könnten negative Auswirkungen auf unsere künftige finanzielle Entwicklung haben.

In Verbindung mit bestimmten langfristigen Aufträgen schließt das Segment Transportation Vereinbarungen, bei denen es Anzahlungen von externen Parteien gegen Abtretung des Rechts auf Kundenzahlungen erhält. Es besteht keine Rückgriffsmöglichkeit beim Segment Transportation, wenn der Kunde mit seinen Zahlungsverpflichtungen, die an die externe anzahlende Partei abgetreten wurden, in Verzug gerät. Es besteht zudem die Möglichkeit, dass die externen, die Anzahlungen leistenden Parteien die Rückzahlung dieser Beträge verlangen können, wenn das Segment Transportation seinen vertraglichen Verpflichtungen im Rahmen des langfristigen Auftrags nicht nachkommt. Dies könnte beispielsweise der Fall sein, wenn der vereinbarte Liefertermin nicht eingehalten wird.

Viele unserer langfristigen Verträge schließen wir mit Kunden ab, bei denen es sich um staatliche oder halbstaatliche Stellen handelt. Diese Kunden verlangen, dass wir die Verfahren für öffentliche Projektausschreibungen und die entsprechenden Spezifikationen einhalten, was unsere Fähigkeit, bestimmte Vertragsbedingungen zu verhandeln, einschränkt und wodurch wir uns unter Umständen gezwungen sehen, weniger vorteilhafte Bedingungen zu akzeptieren. Kunden können beispielsweise von Produzenten verlangen, einen höheren Anteil an den regulatorischen Risiken im Zusammenhang mit der Homologation zu tragen, auf Zahlungsfristen bestehen, durch die die Anzahlungen verringert oder gestrichen werden oder die zu einem negativen Cashflow während der Abwicklung eines Projekts führen, technische Leistungsniveaus vorgeben und die Ausstellung von Garantien und die Ausgabe von Anleihen durch die Muttergesellschaft verlangen. Unser Schienenverkehrsgeschäft ist größtenteils Gegenstand von Vergabeprotokollen, häufig in Form von Zwangsverträgen (adherence contracts), die nicht in wesentlichen Punkten geändert werden können und die zu einem Ausschluss führen können, wenn der Bieter versucht, Risiken oder sonstigen Erwägungen in seinem Angebot Rechnung zu tragen. Zudem enthalten Vergabeprotokolle häufig Spezifikationen, die zahlreichen Änderungsaufträgen unterliegen. Dies kann zu Rechtsstreitigkeiten hinsichtlich der Verteilung der Kosten für solche Änderungsaufträge oder Spezifikationsänderungen führen. Hieraus könnten sich für unsere Geschäftstätigkeit zusätzliche Risiken oder Kosten in erheblichem Umfang ergeben, die die Rentabilität unserer Projekte negativ beeinflussen würden.

Die Verträge in unserer Schienenverkehrssparte stellen außerdem bei bestimmten Projekten Anforderungen an die Produktion oder den Einkauf in den Ländern, in denen das Projekt abgewickelt wird. Solche Verträge können uns dazu verpflichten, lokale Fertigungskapazitäten zu errichten, Partnerschaften mit lokalen Unternehmen einzugehen und/oder Einkäufe bei lokalen Zulieferern zu tätigen. Bedingungen dieser Art können den Druck auf die Kosten, die Zielmenge und die Projektabwicklung erhöhen.

Cashflows und Investitionen

Unsere Geschäftsaktivitäten sind aufgrund ihrer Beschaffenheit zyklisch und in hohem Maße kapitalintensiv. Im Rahmen unserer gewöhnlichen Geschäftstätigkeit müssen wir aufgrund der Struktur und Dauer unserer komplexen, langfristigen Projekte und Produktentwicklungsprogramme hohe Investitionen in die Konzeption, Entwicklung und Produktion tätigen, und dies viele Jahre bevor die Produkte ausgeliefert werden und einen Cashflow generieren. Darüber hinaus müssen wir regelmäßig Investitionen tätigen, um beispielsweise Anlagen instand zu halten, die betriebliche Effizienz zu erhöhen, neue Produkte zu entwickeln und zu konzipieren, bestehende Produkte und Dienstleistungen zu verbessern, in die Entwicklung neuer Produkte zu investieren und eine beträchtliche Anzahl hoch qualifizierter Mitarbeiter zu halten. Unsere Fähigkeit, mit Kunden Anzahlungen und Teilabrechnungen zu vereinbaren und diese einzuziehen, ist daher ein wichtiger Bestandteil unseres Cashflow- und Working-Capital-Managements. Der starke Wettbewerb in den Märkten, in denen wir vertreten sind, und die Anforderungen der Kunden angesichts der aktuell gegebenen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen haben jedoch dazu geführt, dass wir weniger und geringere Anzahlungen erhalten haben, was unser Ergebnis erheblich belasten könnte. Abweichungen zwischen unseren Auszahlungen und den für erteilte Aufträge erhaltenen Beträgen, eine Verringerung der Anzahl der erteilten Aufträge oder eine Verschlechterung der Zahlungsbedingungen für diese Aufträge haben zwangsläufig einen negativen Effekt auf die Entwicklung unseres Working-Capital-Bedarfs und unsere Ertragslage.

Saisonale Schwankungen

Unsere Cashflows unterliegen außerdem in einem bestimmten Umfang periodischen Schwankungen, und wir gehen davon aus, dass wir einen unverhältnismäßig hohen Teil unserer Cashflows aus betrieblicher Geschäftstätigkeit im dritten und vierten Quartal erzielen oder einsetzen werden. Diese Entwicklung wird sich nach unserer

Einschätzung fortsetzen. Die mit einigen unserer Lieferanten vereinbarten Zahlungsziele gehen über den Zeitraum hinaus, in dem wir die Zahlungen unserer Kunden einziehen. Es gibt jedoch keine Sicherheit, dass wir diese Bedingungen auch in Zukunft aufrechterhalten können. Aufgrund der Zahlungseingänge im vierten Quartal erreichen unsere Zahlungsmittelbestände in der Regel ihren Höchststand am 31. Dezember eines jeden Jahres (nicht jedoch aufgrund der Cashflows aus der oder in die Investitionstätigkeit bzw. Finanzierungstätigkeit). Unsere Zwischenergebnisse können von diesen periodischen Schwankungen beeinflusst werden, beispielsweise aufgrund von zeitlichen Differenzen, die zu einer Verschiebung der Cashflows von einem Quartal zu einem anderen Quartal führen können.

Da ein wesentlicher Teil unserer Umsatzerlöse aus großen, komplexen und langfristigen Projekten mit strukturierten Meilensteinzahlungen realisiert wird, können unsere Geschäftsergebnisse von Quartal zu Quartal und von Jahr zu Jahr erheblich schwanken, da diese davon abhängen, ob und wann wir Projekte gewinnen, bzw. wie sich der Beginn und der Fortschritt bei gewonnenen Aufträgen darstellt. Unsere Kunden können zudem Modifizierungen der Produktspezifikationen oder Änderungen der Aufträge, Meilensteine, Meilensteinzahlungen oder Lieferpläne verlangen. Aufgrund des zyklischen Charakters der Branchen, in denen wir tätig sind, können unsere Finanzergebnisse - wie dies auch bei anderen Unternehmen in diesen Branchen der Fall ist - in jeder Berichtsperiode von einer Vielzahl von Faktoren, die sich unserem Einfluss entziehen, beeinträchtigt werden. Da sich hierdurch gelegentlich signifikante und unvorhersehbare Schwankungen unserer Quartals- und Jahresergebnisse ergeben können, sollten in vergangenen Jahren erzielte Ergebnisse nicht als repräsentativ für künftig zu erwartende Ergebnisse betrachtet werden.

Einführung und Umsetzung strategischer Maßnahmen zur Kostensenkung und Working-Capital-Verbesserung

2015 führten wir den mehrjährigen, zeitlich gestaffelten Transformationsplan von Bombardier ein, mit dem wir drei Ziele verfolgen: Verbesserung der Cashflow-Generierung, Senkung der Kosten und Steigerung der Leistung. Wie bei jeder größeren unternehmensweiten Transformation ist die Zeitplanung mit Risiken verbunden. Zudem gibt es keine Sicherheit dahingehend, dass die geplanten Zielwerte erreicht werden. Konkret bedeutet dies, dass Zeitpunkt und Umfang der einzelnen Maßnahmen und der daraus resultierenden Vorteile von einer Reihe externer und interner Faktoren beeinflusst werden könnten, z. B. von der Entwicklung der Bedürfnisse und Anforderungen in unseren Geschäftsbereichen, von Veränderungen der vorgegebenen Produktionsmengen und -pläne, vom Ergebnis der Verhandlungen mit Zulieferern und Gewerkschaften, von Gesetzesänderungen, Änderungen der sozio-ökonomischen Bedingungen in den Ländern, in denen wir geschäftstätig sind, Entwicklungen auf dem Arbeitsmarkt im Hinblick auf wichtige Mitarbeiter und Änderungen der Prioritäten des Unternehmens. Es gibt keine Sicherheit, dass diese oder andere Maßnahmen dazu führen werden, dass wir unsere Ziele erreichen werden, oder dass diese Maßnahmen erfolgreich oder innerhalb des vorgegebenen Zeitrahmens umgesetzt werden. Gelingt es uns nicht, unsere Strategie und unsere Transformationsmaßnahmen erfolgreich umzusetzen, oder erweisen sich diese Maßnahmen als unzureichend, könnte sich dies in erheblichem Maße negativ auf unsere Geschäftsaktivitäten, unsere Finanzlage, unsere Rentabilität und unsere Aussichten für die Zukunft auswirken.

Unter Umständen gelingt es uns nicht, unsere Fertigungsstrategie und unsere Maßnahmen zur Produktivitätssteigerung erfolgreich umzusetzen

Eine der Prioritäten des Strategieplans und der Transformationsinitiativen, die das Management eingeführt hat, besteht in nachhaltigen Anstrengungen zur Kostensenkung und Produktivitätssteigerung/Verbesserung der betrieblichen Effizienz. Vor diesem Hintergrund soll zum einen die Stärke unserer Exzellenzzentren für Konstruktions- und Produktionsaktivitäten genutzt werden. Zum anderen ist geplant, den Einsatz und die Optimierung standardisierter Produkt- und Serviceplattformen weiter voranzutreiben. Wir sind davon überzeugt, dass flexible Fertigungskonzepte ein entscheidendes Element sind, um unsere Fähigkeit, auf Kundenanfragen mit hoher Wirtschaftlichkeit reagieren zu können, zu verbessern. Unser Erfolg bei der Umsetzung dieses strategischen Schwerpunkts ist von der Beteiligung des Managements, der Produktionsmitarbeiter und der Zulieferer abhängig. Gelingt es uns nicht, unsere Prioritäten im Hinblick auf die Kostensenkung und Produktivitätssteigerung/Verbesserung der betrieblichen Effizienz (einschließlich des erwarteten Grads der Produktivität und betrieblichen Effizienz) in unseren Produktionsanlagen zu erreichen, könnte sich dies in erheblichem Maße negativ auf unsere Geschäftsaktivitäten, unsere Finanzlage, unsere Rentabilität und unsere Aussichten für die Zukunft auswirken.

Geschäftspartner

Bei bestimmten gemeinschaftlich mit Dritten durchgeführten Projekten haften alle Projektpartner gesamtschuldnerisch gegenüber den Kunden. Der Erfolg dieser Partnerschaften hängt davon ab, dass unsere Geschäftspartner und wir unseren vertraglichen Pflichten nachkommen. Die Nichterfüllung vertraglicher Pflichten durch Geschäftspartner kann sich dahingehend auswirken, dass zusätzliche finanzielle Verpflichtungen und Leistungsverpflichtungen entstehen, die zu Mehrkosten, unvorhergesehenen Verzögerungen oder Wertminderungen von Vermögenswerten führen können. Beschließt ein Geschäftspartner während der Angebotsphase, die Partnerschaft zu verlassen, so könnte dies zum Verlust eines potenziellen Auftrags führen.

Um neue Märkte zu erschließen und unsere Partnerschaften zu stärken, haben wir in verschiedenen Ländern und Regionen, z. B. in Afrika, im Nahen Osten und in Asien (insbesondere China), eine Reihe von Gemeinschaftsunternehmen und Partnerschaften gegründet. Diese Geschäftsaktivitäten sind mit bestimmten Risiken verbunden, insbesondere im Zusammenhang mit einer möglichen politischen oder wirtschaftlichen Instabilität der jeweiligen Länder, Schwierigkeiten, die bei der Bewertung der Vermögenswerte und Verbindlichkeiten dieser Unternehmen entstehen können, der Integration der Mitarbeiter, Aktivitäten, Technologien und Produkte sowie der Implementierung von Governance- und Compliance-Systemen und -Verfahren.

Sollte ein Geschäftspartner gegen geltende Gesetze, Vorschriften und Verordnungen oder gegen Vertragsbestimmungen verstoßen, könnte sich dies negativ auf unsere Geschäftstätigkeit auswirken. Im Falle von staatlichen Aufträgen könnte dies zur Folge haben, dass Bußgelder oder Geldstrafen gegen uns verhängt werden oder dass wir von der Vergabe von staatlichen Aufträgen vorübergehend oder sogar dauerhaft ausgeschlossen werden, was wesentliche negative Auswirkungen auf unseren Ruf, unsere Geschäftstätigkeit sowie unsere Finanz- und Ertragslage haben könnte.

Partnerschaft mit Airbus und Beteiligung an der CSALP

Der Erfolg unserer Partnerschaft mit Airbus basiert auf der zufriedenstellenden Leistung der CSALP, die wiederum in hohem Maße von der Reichweite und Präsenz von Airbus sowie seinen Vertriebs-, Marketing- oder Supportnetzwerken, seiner Lieferkette, seinen Geschäftsaktivitäten und seinen Kundenbeziehungen abhängt. Die Bewertung unserer Beteiligung an der CSALP stützt sich zudem in erheblichem Maße auf eine Reihe von Schätzungen, Beurteilungen und Annahmen, die nicht auf beobachtbaren Marktdaten beruhen und im Rahmen einer Business-Case-Analyse vom Management vorgenommen bzw. getroffen werden. Diese Schätzungen, Beurteilungen und Annahmen betreffen die potenziellen Synergien aus der Expertise in den Bereichen Beschaffung, Vertrieb, Marketing sowie Kundendienst, die Airbus in das Programm einbringen wird, die Einschätzung der erwarteten Wachstumstreiber und Branchentrends, die künftige operative Performance des Programms und die geschätzten Cashflows und Umsatzerlöse während der erwarteten Laufzeit des Programms und darüber hinaus.

Sollten sich die Analysen und Annahmen, die unserem Business Case während der erwarteten Laufzeit des Programms und darüber hinaus zugrunde liegen, als ungenau erweisen, sollten Ereignisse, Veränderungen oder sonstige Entwicklungen mit negativen Folgen für die Reichweite und Präsenz von Airbus sowie seine Vertriebs-, Marketing- oder Supportnetzwerke, seine Lieferkette, seine Geschäftsaktivitäten und seine Kundenbeziehungen eintreten, sollte Airbus die Partnerschaft nicht in dem geforderten Maß unterstützen und seine Verpflichtungen aus den Partnerschaftsverträgen und kommerziellen Verträgen nicht erfüllen und/oder sollten hierdurch unerwartete Ineffizienzen oder Leistungsprobleme auftreten, könnte dies zur Folge haben, dass die erwarteten Vorteile und Synergien aus unserer Partnerschaft mit Airbus nicht oder nicht innerhalb des erwarteten Zeitrahmens realisiert werden, was einen erheblichen negativen Einfluss auf den Wert unserer Beteiligung an der CSALP hätte. Es besteht keine Sicherheit dahingehend, dass die erwarteten strategischen Vorteile und die operativen, wettbewerbs- und kostenbezogenen Synergien unserer Partnerschaft mit Airbus realisiert werden.

Produktleistungsgarantie und Verluste aus Haftungsansprüchen

Die von uns hergestellten Produkte sind technisch sehr anspruchsvoll und komplex und können daher Defekte aufweisen, die schwer zu entdecken oder abzustellen sind. Diese Produkte müssen detaillierte Spezifikationen, die in den individuellen Verträgen mit Kunden aufgelistet sind, erfüllen und unterliegen strengen Zertifizierungs- und Genehmigungsanforderungen. Defekte können entdeckt werden, bevor oder nachdem die Produkte an den Kunden ausgeliefert werden bzw. wurden. In einem solchen Fall können beträchtliche Zusatzkosten für die Veränderung und/oder Nachrüstung unserer Produkte entstehen, und es kann vorkommen, dass wir die Defekte nicht zeitnah beseitigen oder überhaupt nicht beheben können. Defekte und Schäden an unseren Produkten können zu Abweichungskosten, Gewährleistungs- und Schadenersatzansprüchen, Reputationsverlusten, Rentabilitätseinbußen und zum Verlust von Kunden führen. Die Beseitigung dieser Defekte kann, sofern sie überhaupt möglich ist, außerdem erhebliche Investitionen notwendig machen.

Die Art unserer Geschäftstätigkeit bringt es außerdem mit sich, dass Schadenersatzansprüche für Personenschäden oder Todesfälle aus Unfällen, Zwischenfällen oder Unglücken an uns herangetragen werden können, in die unsere Produkte oder von uns erbrachte Dienstleistungen involviert waren. Diese Unfälle können auf klimatische Faktoren oder menschliches Versagen zurückzuführen sein. Sollte nachweislich festgestellt werden, dass unsere Produkte Qualitätsmängel aufweisen, einzelstaatlichen Normen oder Industriestandards nicht entsprechen oder möglicherweise die Sicherheit von Mensch und Maschine gefährden, kann dies zur Folge haben, dass wir diese Produkte zurückrufen müssen, dass uns Vertragsstrafen auferlegt werden, dass unsere Betriebslizenzen oder -genehmigungen widerrufen werden, dass wir die Produktion und den Verkauf unserer Produkte vorübergehend einstellen müssen oder dass wir angewiesen werden, Korrekturmaßnahmen zu ergreifen. Ein Produktrückruf kann

unseren Ruf und unseren Markennamen schädigen, zu einem Rückgang der Nachfrage nach unseren Produkten führen und eine strengere Prüfung unserer Geschäftsaktivitäten durch die Aufsichtsbehörden nach sich ziehen.

Es ist ungewiss, ob unser derzeitiger Versicherungsschutz ausreicht, um eine oder mehrere Schadenersatzforderungen in erheblicher Höhe abzudecken. Zudem besteht keine Sicherheit darüber, ob wir in der Zukunft in der Lage sein werden, einen Versicherungsschutz mit ausreichender Deckung und zu vertretbaren Kosten abzuschließen.

Regulatorische und rechtliche Risiken

Wir unterliegen einer Vielzahl von Risiken aus aktuellen und künftigen Bestimmungen sowie derzeit anhängigen oder künftig möglichen Gerichtsverfahren. Aufgrund der Harmonisierung des europäischen Schienenverkehrsmarktes durch eine Reihe neuer europäischer Standards müssen wir beispielsweise in die Aufrüstung unserer bestehenden Produkte investieren, um die regulatorischen Anforderungen zu erfüllen. Kämen wir dem nicht nach, würden unsere Produkte von den Aufsichtsbehörden nicht genehmigt und vom Kunden nicht abgenommen. Die Nichtverfügbarkeit von Produkten, die die geltenden Vorschriften und Richtlinien erfüllen, kann zum Verlust von Marktanteilen führen.

Aufgrund der Größe unseres Unternehmens sind wir regelmäßig Gegenstand anhängiger oder angedrohter Untersuchungen, Ansprüche und Klagen auf Schadenersatz oder sonstige Entschädigungen. Die Gerichtsverfahren, in die wir im Rahmen unserer gewöhnlichen Geschäftstätigkeit involviert sind oder sein können, können die Behauptung, dass Waren oder Dienstleistungen nicht fristgerecht ausgeliefert bzw. ausgeführt worden seien, Produkthaftungsklagen, Produktmängel, Qualitätsprobleme oder Verstöße gegen geistige Eigentumsrechte zum Gegenstand haben. Unter Umständen müssen Finanz- und Managementressourcen, die sonst unserem Betrieb zugutekämen, für diese Angelegenheiten abgestellt werden. Zudem können die Kosten für unsere Verteidigung bei diesen Rechtsstreitigkeiten sehr hoch ausfallen. Durch Rechtsverfahren können erhebliche Verluste entstehen, die den aktuellen Versicherungsschutz der Höhe nach überschreiten oder die nicht im Versicherungsumfang enthalten sind. Zudem sind die gebildeten Rückstellungen für diese Verluste möglicherweise nicht ausreichend, um den endgültigen Schaden bzw. die daraus resultierenden Kosten abzudecken. Gerichtsurteile und -entscheidungen zu unseren Lasten könnten zudem unseren Ruf schädigen und bei künftigen Auftragsvergaben einen Nachteil für uns bedeuten. Rechtsstreitigkeiten können auch zu negativen Schlagzeilen führen, insbesondere bei Fällen, die die Produktsicherheit betreffen. Dies könnte die öffentliche Wahrnehmung unseres Unternehmens oder unseren Ruf beeinträchtigen, unabhängig davon, ob die gegen uns vorgebrachten Behauptungen zutreffend sind oder wir letztendlich zur Leistung von Schadenersatz verpflichtet werden. Somit könnten Rechtsstreitigkeiten wesentliche negative Folgen für unsere Geschäftstätigkeit und unsere Finanzergebnisse haben.

In dem regulatorischen und rechtlichen Umfeld, in dem wir geschäftstätig sind, unterliegen wir außerdem Antikorruptionsgesetzen. Diese untersagen direkte oder indirekte Zahlungen an Regierungsvertreter, Behörden oder in den Antikorruptionsgesetzen genannte Personen, die dem Zweck dienen, sich Geschäfte zu sichern oder sonstige unzulässige Vorteile im Rahmen der Geschäftstätigkeit zu verschaffen. Diese Gesetze gelten insbesondere für Verkaufstransaktionen mit ausländischen Kunden.

Unternehmen haften gemäß diesen Gesetzen nicht nur für Verstöße seitens bestimmter eigener Mitarbeiter, sondern unter Umständen auch seitens ihrer Subunternehmer und beauftragten Vertreter.

Unser Ethikkodex und andere Unternehmensrichtlinien schreiben die Einhaltung dieser Gesetze und Vorschriften vor. Um die Einhaltung der Gesetze zu gewährleisten, haben wir Schulungsprogramme, ein internes Überwachungs- und Kontrollsystem sowie Revisionen und Prüfungen implementiert. Es besteht jedoch keine Sicherheit dahingehend, dass unsere Richtlinien und Verfahren für die interne Kontrolle fahrlässige, betrügerische, unehrliche oder sonstige unangemessene Verhaltensweisen seitens unserer Mitarbeiter, Subunternehmer, Zulieferer, verbundenen Unternehmen, Berater, Vertreter und/oder Geschäftspartner verhindern. Fehlverhalten oder Verstöße unserer Mitarbeiter, Subunternehmer, Zulieferer, verbundenen Unternehmen, Berater, Vertreter und/oder Geschäftspartner gegen Antikorruptionsgesetze und andere einschlägige Gesetze und Vorschriften könnten vielfältige negative Folgen für Bombardier haben, z. B. in Form von straf-, zivil- oder verwaltungsrechtlichen Sanktionen, dem Ausschluss von der Vergabe oder Durchführung staatlicher Aufträge und negativen Schlagzeilen, und sich nachteilig auf unsere Geschäftstätigkeit, unseren Ruf, unsere Ertragslage, unsere Rentabilität, unseren Aktienkurs und unsere Finanzlage auswirken. In den letzten Jahren ist die Zahl der im Rahmen dieser Gesetze verhängten Strafen und die Höhe der Strafzahlungen allgemein angestiegen. Dies zeigt, dass Unternehmen, die eines Verstoßes gegen Antikorruptionsgesetze für schuldig befunden werden, genauer geprüft und härter bestraft werden. Weitere Erläuterungen hierzu finden sich im nachfolgenden Abschnitt "Lieferkettenrisiken".

Nähere Informationen sind in Anhangsangabe 42 zum Konzernabschluss "Sonstige finanzielle Verpflichtungen und Eventualverbindlichkeiten" zu finden.

Umwelt, Gesundheits- und Sicherheitsrisiken

Unsere Produkte sowie unsere Produktions- und Dienstleistungstätigkeiten unterliegen in jedem Rechtskreis, in dem wir tätig sind, Umweltgesetzen und -verordnungen, die unter anderem das Leistungsverhalten oder die Inhaltsstoffe der Produkte, den Energieverbrauch und die Treibhausgasemissionen, die Luft-, Wasser- und Lärmverschmutzung, die Verwendung, Lagerung, Kennzeichnung, den Transport und die Entsorgung oder Freisetzung von Gefahrenstoffen, Gesundheits- und Sicherheitsrisiken aus dem Kontakt mit Gefahren- oder Giftstoffen oder fehlerhaften Produkten und die Sanierung von Boden- und Grundwasserverunreinigungen auf oder unter unseren Grundstücken (unabhängig davon, ob sie von uns verursacht wurden oder nicht) oder auf oder unter anderen Grundstücken, sofern sie durch unsere derzeitige oder frühere Geschäftstätigkeit verursacht wurden (einschließlich der Entsorgung gefährlicher Abfälle auf Grundstücken Dritter durch uns) zum Gegenstand haben. Diese Gesetze und Verordnungen können bei uns Kosten verursachen, z. B. in Form von Bußgeldern, Schadenersatzzahlungen, straf- oder zivilrechtlichen Sanktionen und Sanierungskosten, oder Betriebsunterbrechungen verursachen. Außerdem könnten sich daraus negative Auswirkungen auf den Markt für unsere Produkte ergeben.

Umwelt-, Gesundheits- und Sicherheitsgesetze und die einschlägigen Umsetzungsbestimmungen könnten in der Zukunft verschärft werden und es könnten uns bei der Einhaltung dieser Gesetze und Bestimmungen zusätzliche Kosten entstehen. Darüber hinaus kann bei uns eine Vertrags- oder sonstige Haftung für Umweltangelegenheiten in Verbindung mit Unternehmen, Produkten oder Grundstücken bestehen, die wir in der Vergangenheit geschlossen, verkauft oder anderweitig veräußert haben oder die wir in der Zukunft schließen, verkaufen oder veräußern werden.

Abhängigkeit von einer begrenzten Anzahl von Aufträgen und Kunden

In einem bestimmten Zeitraum kann ein wesentlicher Teil unserer Umsätze und Cashflows aus einigen unserer Produkte auf eine begrenzte Anzahl von Aufträgen oder Kunden entfallen. Wenngleich wir kontinuierlich daran arbeiten, unseren Kundenstamm zu erweitern, sind wir der Ansicht, dass es die Art unserer Produkte mit sich bringt, dass die Umsätze und Ergebnisse in einem bestimmten Zeitraum in erheblichem Maße von einer begrenzten Anzahl von Aufträgen und Kunden abhängen können. Der Verlust eines solchen Kunden, Änderungen an dem von ihm erteilten Auftrag, an den Meilensteinen und Meilensteinzahlungen oder die vollständige bzw. teilweise Stornierung seines Auftrags könnte entsprechend einen Umsatzrückgang und/oder einen geringeren Marktanteil zur Folge haben, was wesentliche negative Folgen für unsere Geschäftstätigkeit, unsere Ergebnisse, unsere Cashflows und unsere Finanzlage haben könnte. Da die meisten unserer Kunden im Bereich Schienenverkehr Regierungen oder öffentliche Unternehmen sind oder im Rahmen eines öffentlichen Auftrags tätig sind, hängt unser Auftragsbestand darüber hinaus in wesentlichem Maße von der Haushaltslage und der Ausgabenpolitik der jeweiligen Länder ab.

Lieferkettenrisiken

Unsere Produktionsaktivitäten hängen von einer begrenzten Anzahl an Zulieferern ab. Diese Zulieferer liefern Werkstoffe (vor allem Aluminium, Aluminium-Legierungen und Titan) sowie wichtige Systeme (Triebwerke, Tragflügel, Triebwerksgondeln, Fahrwerke, Avioniksysteme, Flugsteuerungseinrichtungen, Flugzeugrümpfe etc.) für unsere Luftfahrtprodukte und Werkstoffe (vor allem Stahl und Aluminium), Dienstleistungen (vor allem Engineering, Tiefbau- und Elektroarbeiten) sowie wichtige Systeme (Bremsen, Türen, Heizungs- und Lüftungssysteme, Klimaanlage etc.) für unsere Schienenverkehrsprodukte.

Ausfälle in der Lieferkette können dazu führen, dass wir nicht termingerecht liefern können. Können ein oder mehrere Zulieferer die Anforderungen an die Leistungseigenschaften, die Qualitätsstandards oder die Lieferpläne nicht einhalten, so könnte dies dazu führen, dass wir unsere Verpflichtungen gegenüber Kunden nicht erfüllen können, insbesondere dann, wenn wir wichtige Komponenten und Bauteile nicht zu den vereinbarten Bedingungen oder auf kosteneffiziente Weise von diesen Zulieferern beziehen können und wenn wir keine alternativen Zulieferer finden, die die Komponenten und Bauteile zu wirtschaftlich annehmbaren Bedingungen zeitgerecht liefern können. Unter Umständen gelingt es uns nicht, Kosten oder Verbindlichkeiten (einschließlich Verbindlichkeiten gegenüber unseren Kunden) zurückzufordern, die dadurch entstanden sind, dass Zulieferer die Anforderungen nicht erfüllt haben. Dies könnte erhebliche negative Auswirkungen auf unsere Finanz- und Ertragslage haben.

Einige unserer Zulieferer sind an der Entwicklung verschiedener Produkte wie Flugzeug- und Schienenfahrzeugplattformen beteiligt. Der Fortschritt vieler neuer Produktentwicklungsprogramme hängt auch von der Leistung dieser wichtigen Zulieferer ab. Verzögerungen seitens dieser Zulieferer, die nicht minimiert werden können, könnten dazu führen, dass sich das Programm insgesamt verzögert. Die Zulieferer liefern wichtige Komponenten und besitzen einen Teil der geistigen Eigentumsrechte an den von ihnen entwickelten wichtigen Komponenten. Wir haben deshalb mit diesen Zulieferern langfristige Verträge abgeschlossen. Einen Ersatz für bestehende Zulieferer zu finden, könnte, sofern dies überhaupt möglich ist, längere Zeit in Anspruch nehmen und mit hohen Kosten verbunden sein.

Durch unsere Abhängigkeit von ausländischen Zulieferern und Subunternehmen sowie durch unsere weltweiten Geschäftsaktivitäten ergeben sich für uns vielfältige Risiken und Unsicherheiten. Alle direkten Zulieferer von Bombardier müssen unseren Verhaltenskodex für Zulieferer einhalten. Dieser bringt unsere Erwartungen im Hinblick auf die Unternehmensstandards der Zulieferer zum Ausdruck und soll sicherstellen, dass alle Zulieferer ihre Geschäfte in legaler, ethisch einwandfreier und verantwortungsbewusster Art und Weise führen. Bei unseren unabhängigen Zulieferern oder bei den indirekten Zulieferern und Unternehmen, mit denen sie Geschäfte tätigen, führen wir allerdings keine Kontrollen durch. Daher können wir nicht garantieren, dass diese unseren Verhaltenskodex für Zulieferer und die einschlägigen Gesetze und Vorschriften einhalten oder dass uns Verstöße zeitnah gemeldet werden. Verstöße gegen geltende Gesetze und Vorschriften, z. B. in den Bereichen Arbeitsbedingungen, Gesundheit und Sicherheit oder Umweltschutz, oder die Nichtanwendung ethischer Geschäftsmethoden seitens eines oder mehrerer externer Subunternehmer oder Zulieferer könnten sich ebenfalls in erheblichem Maße negativ auf unsere Geschäftstätigkeit und unseren Ruf auswirken und - im Fall von staatlichen Aufträgen - Bußgelder und Geldstrafen oder den vorübergehenden bzw. dauerhaften Ausschluss von der Vergabe von staatlichen Aufträgen nach sich ziehen.

Personal (einschließlich Tarifverträge)

Unsere leitenden Mitarbeiter haben umfassende Kenntnisse der Branchen, in denen wir tätig sind, und langjährige Erfahrung mit unserem Unternehmen, unseren Zulieferern, Produkten und Kunden. Der Verlust von Know-how, Expertise und technischer Kompetenz des Managements infolge des Ausscheidens eines oder mehrerer Mitglieder unseres zentralen Managementteams könnte eine Umverteilung von Managementressourcen oder eine vorübergehende Führungslücke nach sich ziehen und unsere Fähigkeit, andere Geschäftsstrategien zu entwickeln und zu verfolgen, beeinträchtigen, was wesentliche negative Folgen für unsere Geschäftstätigkeit und unsere Finanzergebnisse haben könnte.

Hoch qualifizierte Manager und Spezialisten, die zur Ausführung bestimmter Arbeiten erforderlich sind, sind auf dem Arbeitsmarkt - insbesondere in bestimmten Schwellenländern - stark nachgefragt. In vielen Geschäftsbereichen planen wir den Ausbau unserer Geschäftsaktivitäten, wofür wir gut ausgebildete Mitarbeiter benötigen. Der Erfolg unserer Entwicklungspläne hängt zum Teil davon ab, ob es uns gelingt, die Fertigkeiten unserer Mitarbeiter zu entwickeln, unsere Mitarbeiter an uns zu binden und zusätzliche Manager und qualifiziertes Personal einzustellen und zu integrieren. Ein Personalrisiko besteht darin, dass bei der Einstellung hoch spezialisierter Mitarbeiter Verzögerungen eintreten könnten oder es unter Umständen nicht gelingt, solche Mitarbeiter an den Konzern zu binden oder sie zu motivieren. Dies betrifft insbesondere die Bereiche Forschung und Entwicklung sowie Produktion, die für unseren Erfolg von wesentlicher Bedeutung sind. Es gibt keine Sicherheit, dass es uns gelingen wird, die Mitarbeiter einzustellen, zu integrieren und an das Unternehmen zu binden, die wir für die Weiterentwicklung unserer Geschäftsaktivitäten benötigen, insbesondere in Schwellenländern. Die Maßnahmen zur Anpassung des Personalbestands an den jeweiligen Bedarf können wiederum zur Druckausübung vonseiten unserer Belegschaft und zu sozialen Risiken führen, was sich negativ auf die von uns erwarteten Kostensenkungen und die Produktionskapazitäten auswirken könnte. Darüber hinaus haben wir mehrere Tarifverträge abgeschlossen, die zu verschiedenen Zeitpunkten in der Zukunft auslaufen. Werden diese Tarifverträge neu verhandelt und gelingt es uns nicht, diese zu Bedingungen zu verlängern, die für beide Seiten akzeptabel sind, so könnte dies Arbeitsunterbrechungen in Form von Streiks, Arbeitsniederlegungen oder Aussperrungen oder andere Störungen und/oder höhere Personalkosten zur Folge haben. Dies könnte unsere Fähigkeit, unsere Produkte und Dienstleistungen im vorgesehenen Zeit- und Kostenrahmen auszuliefern, beeinträchtigen und nachteilige Auswirkungen auf unsere Finanz- und Ertragslage haben. Wir überprüfen unsere Geschäftsaktivitäten und -prozesse laufend auf Möglichkeiten zur Kostensenkung, Verbesserung der Fertigungsplattform und besseren Positionierung im Markt. Im Zuge dessen kann es notwendig werden, die Produktion zurückzufahren oder Anlagen dauerhaft stillzulegen, was die Versetzung von Mitarbeitern zu neuen Produktionsanlagen und -prozessen oder die Verringerung der Mitarbeiterzahl erforderlich machen kann. Dies könnte die Verschlechterung der Beziehung zu unseren Mitarbeitern oder Abschreibungen der Vermögenswerte in den betroffenen Anlagen zur Folge haben.

Abhängigkeit von Informationssystemen

Unsere Technologiesysteme sind wie die anderer großer multinationaler Unternehmen dem Risiko eines Ausfalls, einer Störung oder eines Missbrauchs aus einer Vielzahl von Quellen ausgesetzt. So können Naturkatastrophen, Cyberangriffe und Online-Bedrohungen, Ausfälle von Kommunikationsnetzwerken, Computerviren und andere Sicherheitsbedrohungen die Vertraulichkeit, Verfügbarkeit und Integrität unserer Systeme beeinträchtigen. Aufgrund der Verbreitung neuer Technologien und der zunehmenden Raffinesse von Cyber-Kriminellen ist das Informationssicherheitsrisiko in den letzten Jahren deutlich gestiegen.

Die in unseren Systemen gespeicherten Daten enthalten vertrauliche oder sensible Informationen über unsere Kunden, Zulieferer, Geschäftspartner, Mitarbeiter, Geschäftstätigkeiten, Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten und unser geistiges Eigentum. Unbefugte könnten in unsere Netzsicherheit eingreifen und unsere vertraulichen Informationen zweckentfremden oder manipulieren oder Viren, Würmer und andere Malware oder Phishing-Programme installieren, die eventuelle

Schwachstellen in unseren Managementinformationssystemen ausnutzen, Systemstörungen hervorrufen oder zur Stilllegung von Maschinen oder Anlagen führen können. Solche Angriffe könnten die Veröffentlichung, die Manipulation oder das Bekanntwerden von Informationen, die unsachgemäße Nutzung unserer Systeme, fehlerhafte Produkte, Produktionsausfälle und Lieferengpässe zur Folge haben. Auch bei unseren Geschäftspartnern und Zulieferern bestehen Risiken in Form von unberechtigten Zugriffen auf deren Informationssysteme, die unsere vertraulichen Informationen enthalten können. Für die Überwachung und Pflege der technischen und prozessbezogenen Kontroll-, Überwachungs- und Durchsetzungssysteme zur Prävention, Aufdeckung und Eindämmung unberechtigter Zugriffe auf unsere Systeme ist das Cyber Security, Risk and Compliance Team zuständig, das dem Global CIO unterstellt ist und an das Risk Management Committee des Board of Directors von Bombardier berichtet. Angesichts der Komplexität und der sich ständig weiterentwickelnden Art der Bedrohungen sowie der Unvorhersehbarkeit des Zeitpunkts, der Art und des Umfangs der aus diesen Bedrohungen resultierenden Störungen können wir jedoch weder gewährleisten, dass die ergriffenen Maßnahmen ausreichend sind, um unberechtigte Zugriffe auf Informationssysteme zu verhindern, noch dass unsere Maßnahmen zur Risikoeinschätzung und -begrenzung ausreichend sind, um einen Systemausfall zu vermeiden oder dessen Auswirkung zu begrenzen.

Die Integrität, Zuverlässigkeit und Sicherheit von Informationen in jedweder Form sind für unseren Erfolg von entscheidender Bedeutung. Fehlerhafte, unvollständige oder nicht verfügbare Informationen und/oder der unangemessene Zugriff auf Informationen könnten zu inkorrekten finanziellen und/oder operativen Berichten, Fehlentscheidungen, verzögerten Reaktionszeiten bei der Behebung von Problemen, Datenschutzverstößen und/oder zur unangemessenen Weitergabe oder Veröffentlichung sensibler Informationen führen. Ein Systemausfall, ein Cyberangriff oder eine Verletzung der Systeme könnte eine Unterbrechung unserer Aktivitäten und Betriebsverzögerungen, Informationsverluste, erhebliche Wiederherstellungskosten, erhöhte Kosten für die Netzsicherheit, entgangene Einnahmen aufgrund der Unterbrechung unserer Aktivitäten, eine Verringerung unseres Wettbewerbsvorteils und/oder Rechtsstreitigkeiten und Rufschädigungen nach sich ziehen, was zu einem Vertrauensverlust bei Kunden und Investoren führen könnte. Ein solcher Vorfall könnte sich in erheblichem Maße negativ auf unsere Geschäftstätigkeit sowie unsere Finanz- und Ertragslage auswirken. Hierdurch können erhebliche Verluste entstehen, die den aktuellen Versicherungsschutz der Höhe nach überschreiten oder die nicht im Versicherungsumfang enthalten sind. Zudem sind die gebildeten Rückstellungen für diese Verluste möglicherweise nicht ausreichend, um den endgültigen Schaden bzw. die daraus resultierenden Kosten abzudecken. Darüber hinaus könnten Medienberichte oder andere Berichte über vermeintliche Sicherheitslücken unserer Systeme - auch wenn es keine versuchte oder tatsächliche Verletzung unserer Systeme gab - unsere Marke und unseren Ruf schädigen und unsere Geschäftstätigkeit und Finanzlage wesentlich beeinträchtigen.

Abhängigkeit von geistigen Eigentumsrechten und Schutzmaßnahmen

Wir beantragen regelmäßig neue Patente und verwalten unseren Bestand an geistigem Eigentum aktiv, um unsere technologische Position zu sichern. Unsere Patente und sonstigen geistigen Eigentumsrechte können jedoch möglicherweise nicht verhindern, dass Wettbewerber unabhängig von uns alternative Technologien entwickeln oder Lizenzierungen erhalten, die unseren Technologien im Wesentlichen entsprechen oder überlegen sind. Wir können nicht gewährleisten, dass die von uns entwickelten Maßnahmen ausreichend sind, um eine Verletzung unserer geistigen Eigentumsrechte zu verhindern. Zudem können wir nicht gewährleisten, dass unsere Registrierungsanträge bewilligt werden oder dass gegen unsere registrierten Schutzrechte kein Einspruch eingelegt wird. Sollten die von uns ergriffenen Maßnahmen und der gesetzliche Schutz nicht ausreichen, um unsere geistigen Eigentumsrechte angemessen zu schützen, oder sollten wir nicht in der Lage sein, unsere geistigen Eigentumsrechte zu registrieren oder zu verteidigen, und sollten unsere Wettbewerber unser geistiges Eigentum bei der Herstellung und dem Verkauf von Konkurrenzprodukten auf den Märkten, in denen wir vertreten sind, verwerten, so könnte dies wesentliche negative Folgen für unser Geschäft haben. Außerdem könnten Dritte Ansprüche mit der Behauptung gegen uns geltend machen, dass wir deren geistige Eigentumsrechte missbräuchlich nutzen oder anderweitig verletzen würden. Unabhängig davon, ob diese Ansprüche tatsächlich geltend gemacht werden können, könnten uns Kosten im Zusammenhang mit der Verteidigung gegen Rechtsstreitigkeiten aufgrund des mutmaßlichen Verstoßes gegen geistige Eigentumsrechte oder deren Beilegung entstehen. Zu unserem Nachteil ergangene gerichtliche Entscheidungen könnten zum Verlust unserer geistigen Eigentumsrechte führen und Verbindlichkeiten in signifikanter Höhe oder gar einen Geschäftsausfall zur Folge haben. Gegen uns geführte Prozesse um geistiges Eigentum könnten uns außerdem insbesondere dazu zwingen, den Verkauf der strittigen Produkte einzustellen, Alternativprodukte zu entwickeln, die keine Rechte verletzen, oder Lizenzen vom Eigentümer der betroffenen geistigen Eigentumsrechte zu erwerben. Gelingt es uns nicht, solche Alternativprodukte zu entwickeln oder solche Lizenzen zu annehmbaren Bedingungen oder überhaupt zu erhalten, könnte dies unseren Ruf schädigen und unsere Finanzlage und Rentabilität beeinträchtigen.

Reputationsrisiken

Reputationsrisiken können zahlreiche Ursachen haben, z. B. Qualitäts- oder Leistungsprobleme bei unseren Projekten, Probleme mit der Produktsicherheit, mangelhafte Arbeitssicherheit bzw. Gesundheitsschutz, Nichtanwendung ethischer und sozial verantwortlicher Standards und die angebliche oder nachgewiesene Nichteinhaltung von Gesetzen oder Vorschriften durch unsere Mitarbeiter, Vertreter, Subunternehmer, Zulieferer und/oder Geschäftspartner. Negative Schlagzeilen und eine damit einhergehende schwerwiegende Beschädigung unseres Images und unserer Reputation könnten nachteilige Auswirkungen auf die Wahrnehmung und das Vertrauen der Kunden haben. Dies könnte dazu führen, dass laufende Projekte beendet werden oder dass es uns nicht gelingt, künftige Projekte zu gewinnen, was unsere Geschäftstätigkeit und unsere Finanz- und Ertragslage in erheblichem Maße beeinträchtigen könnte. Die Verbreitung und virale Beschaffenheit der sozialen Medien könnte negative Schlagzeilen in Bezug auf unsere Geschäftspraktiken und Produkte noch verstärken.

Darüber hinaus könnten unethische Verhaltensweisen eines Zulieferers oder Subunternehmers oder Behauptungen, gleich ob begründet oder nicht, dass ein Zulieferer oder Subunternehmer unlautere oder illegale Geschäftspraktiken anwendet, z. B. hinsichtlich Produktionsmethoden, Arbeitsbedingungen, Gesundheit und Sicherheit sowie Umweltschutz, unser Image und unseren Ruf beschädigen, was sich wiederum in wesentlichem Maße negativ auf unsere Geschäftstätigkeit und unsere Finanzergebnisse auswirken könnte.

Angemessenheit des Versicherungsschutzes für unsere Geschäftsaktivitäten, Produkte und Immobilien

Wir schließen Versicherungspolice entsprechend dem jeweiligen Geschäftsbedarf ab. Wir können jedoch nicht gewährleisten, dass unsere Versicherungspolice bei außergewöhnlichen Ereignissen, die zu Verlusten führen, einen ausreichenden Schutz gewähren werden. Sollte es uns nicht gelingen, einen bestimmten Versicherungsschutz zu erhalten oder sollten wir Schwierigkeiten haben, den von uns benötigten Versicherungsschutz mit ausreichender Deckung und zu vertretbaren Kosten zu erhalten, so könnte dies erhebliche negative Auswirkungen auf unsere Geschäftstätigkeit sowie unsere Finanz- und Ertragslage nach sich ziehen. Unfälle oder Naturkatastrophen können zu erheblichen Sachschäden, Betriebsstörungen und zu Personenschäden und Todesfällen führen. Die hieraus entstehenden Verluste können unseren Versicherungsschutz der Höhe nach überschreiten. Nicht versicherte Verluste oder Verluste, die die Versicherungssumme überschreiten, können dazu führen, dass unser Ruf geschädigt wird und/oder wir unsere gesamte Produktionskapazität oder einen Teil davon verlieren und uns Einnahmen entgehen, die die betroffenen Produktionsanlagen nach unserer Erwartung in der Zukunft erzielt hätten. Wesentliche, nicht von unserer Versicherung gedeckte Verluste können sich negativ auf unsere Geschäftstätigkeit sowie unsere Finanz- und Ertragslage auswirken.

Richtlinien, Verfahren und Strategien für das Risikomanagement

Für die Entwicklung unserer Richtlinien, Verfahren und Strategien für das Risikomanagement haben wir beträchtliche Mittel aufgewendet, und dies wird nach unserer Einschätzung auch in Zukunft der Fall sein. Gleichwohl können wir nicht ausschließen, dass unsere Richtlinien, Verfahren und Strategien möglicherweise nicht umfassend genug sind. Viele unserer Methoden zur Erkennung, Analyse und Steuerung von Risiken basieren auf Risikomanagementprozessen, die in das Governance-System und die Maßnahmen jedes berichtspflichtigen Segments integriert sind und alle Phasen der Produktentwicklung abdecken. Die Risikomanagementmethoden richten sich nach den öffentlich verfügbaren oder anderweitig zugänglichen Informationen über die Produktentwicklung, das Produktmanagement, die Branchenaussichten, die Märkte, die Kunden, die Projektabwicklung, das Eintreten von Katastrophen oder anderen Ereignissen und/oder der Beurteilung dieser Informationen. Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass diese Informationen nicht korrekt, nicht vollständig oder nicht aktuell sind bzw. nicht richtig dargestellt oder bewertet wurden.

Steuerliche Belange und Änderungen von Steuergesetzen

Als multinationales Unternehmen, das sein operatives Geschäft weltweit über Tochtergesellschaften betreibt, unterliegen wir in einer Vielzahl von Ländern Ertragsteuern und sonstigen Steuern, Steuergesetzen und fiskalpolitischen Maßnahmen. Eine Reihe von Faktoren könnte sich negativ auf unseren effektiven Ertragsteuersatz auswirken, insbesondere Änderungen der Ergebniszusammensetzung in Ländern mit unterschiedlichen Steuersätzen, Änderungen der Bewertungen der latenten Steueransprüche und -verbindlichkeiten, Änderungen der Steuergesetze, -abkommen oder -vorschriften und ihrer Auslegung sowie das Ergebnis von Betriebsprüfungen in verschiedenen Ländern rund um den Globus.

Diese Faktoren werden von uns regelmäßig bewertet, um zu bestimmen, ob die von uns angesetzten Steuerverbindlichkeiten angemessen sind. Bei der Festlegung der Höhe unserer Rückstellungen für Ertragsteuern und unserer Bilanzierung steuerlicher Sachverhalte im Allgemeinen müssen wir Ermessensentscheidungen treffen. Wir nehmen regelmäßig Schätzungen in Bezug auf Geschäftsfälle vor, bei denen die endgültige Besteuerung nicht abschließend ermittelt werden kann. Es gibt keine Sicherheit

dahingehend, dass sich das abschließende Ergebnis von Betriebsprüfungen, Klagen gegen die Entscheidung einer Finanzbehörde, Steuerstreitigkeiten oder ähnlichen Verfahren nicht wesentlich von unseren Angaben in unserem Jahresabschluss unterscheiden wird. Die Erhebung von Steueraufschlägen, Zinsen und Strafzahlungen könnte unsere gegenwärtige und künftige Finanz- und Ertragslage erheblich beeinträchtigen.

Unsere kanadischen und ausländischen Unternehmen tätigen bestimmte Transaktionen mit anderen bereits bestehenden oder neuen Tochtergesellschaften in verschiedenen Ländern rund um den Globus. In diesen Ländern gelten genau wie in Kanada detaillierte Verrechnungspreisvorschriften, die festlegen, dass alle Transaktionen mit gebietsfremden nahestehenden Unternehmen und Personen nach dem Fremdvergleichsgrundsatz abgerechnet werden müssen. Die Finanzbehörden in den Ländern, in denen wir geschäftstätig sind, könnten unseren Ansatz zur Bestimmung fremdvergleichskonformer Verrechnungspreise infrage stellen. Die Gestaltung grenzüberschreitender Verrechnungspreise ist ein steuerlicher Bereich, der grundsätzlich mit subjektiven Einschätzungen verbunden ist und eingehende Beurteilungen erfordert. Sollte eine dieser Finanzbehörden unsere Verrechnungspreisgestaltung mit Erfolg anfechten, könnte dies zu einem Anstieg unseres Ertragsteueraufwands führen, und wir könnten außerdem zur Zahlung von Zins- und Strafzahlungen verpflichtet werden. Eine solche Erhöhung des Ertragsteueraufwands und die entsprechenden Zins- und Strafzahlungen könnten wesentliche nachteilige Auswirkungen auf unsere Geschäftstätigkeit sowie unsere Finanz- und Ertragslage haben.

Finanzierungsrisiko

Liquidität und Zugang zu Kapitalmärkten

Unsere Geschäftsaktivitäten sind zyklisch und in hohem Maße kapitalintensiv. Unseren Finanzierungsbedarf decken wir im Rahmen der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit über Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente, unseren Cashflow aus betrieblicher Geschäftstätigkeit, Kapitalmarktmittel wie Anleihen und Aktien sowie sonstige Finanzierungsvereinbarungen wie revolvingende Kreditfazilitäten. Außerdem haben wir bestimmte Maßnahmen zur Finanzierung des Working Capital ergriffen. Dazu gehören beispielsweise der Verkauf von Forderungen, Vereinbarungen über Anzahlungen von Dritten, die Aushandlung von verlängerten Zahlungsfristen mit einigen Zulieferern sowie Sale-and-leaseback-Transaktionen. Wir können nicht gewährleisten, dass uns in Zukunft diese Liquiditätsquellen zur Deckung unseres Working-Capital-Bedarfs zu annehmbaren Bedingungen oder überhaupt zur Verfügung stehen werden.

Unsere Fähigkeit, unsere Ziele, die wir uns in unseren Geschäftsplänen und unseren Plänen zur Liquiditätsgenerierung gesetzt haben, zu erreichen, hängt von einer Reihe von Annahmen ab, die auf wesentlichen Beurteilungen und Schätzungen der künftigen Entwicklung, der Kreditaufnahmekapazität und der Kreditverfügbarkeit basieren, die nicht zu jeder Zeit gesichert werden können.

Der Konzern überprüft auch regelmäßig sein Fremdkapitalprofil mit dem Ziel, Fälligkeiten zu steuern oder zu verlängern und/oder günstigere Konditionen für seine Bankkredite auszuhandeln. Außerdem überprüft er regelmäßig die Konditionen seiner Bankkredite und strebt dabei jährliche Verlängerungen der entsprechenden Verfügbarkeitszeiträume an. In diesem Zusammenhang steht er derzeit in Verhandlungen über die jährlichen Verlängerungen aller seiner wichtigsten Bankkredite sowie über bestimmte andere Änderungen, darunter Änderungen seiner Kreditauflagen und andere technische Änderungen. Diese Änderungen unterliegen vorherrschenden Marktbedingungen und anderen Bedingungen, auf die der Konzern keinen Einfluss hat, und er kann nicht gewährleisten, dass er in der Lage sein wird, diese Änderungen zu wirtschaftlich vertretbaren Konditionen oder überhaupt erfolgreich auszuhandeln. Allerdings dürften die Geschäftstätigkeit des Konzerns, seine Vermögens-, Finanz- und Ertragslage sowie seine Cashflows nicht wesentlich beeinträchtigt werden, wenn es ihm nicht gelingen sollte, diese Änderungen erfolgreich auszuhandeln.

Wir loten kontinuierlich Chancen für die Stärkung unserer Kapitalstruktur aus, beispielsweise durch die Verbesserung der Verschuldungskennzahlen, die Refinanzierung fälliger Finanzverbindlichkeiten und die Senkung der Finanzierungskosten durch die Diversifizierung unserer Kapitalquellen. Während bis zum Jahr 2020 keine wesentlichen Finanzverbindlichkeiten fällig werden, hat Bombardier die Option, ab Februar 2019 die Investition der CDPQ in BT Holdco zurückzukaufen. Der Rückkauf ist gegen Zahlung einer Mindestrendite von 15 % möglich. Angesichts der Kosten dieses Finanzinstruments können wir zu gegebener Zeit die CDPQ-Aktien zurückkaufen, wenn wir eine Bilanz mit einer angemessenen Eigenkapitalausstattung gewährleisten können. Es besteht keine Sicherheit in Bezug auf den Abschluss, die Form oder den zeitlichen Rahmen dieses Rückkaufs von Aktien.

Von Zeit zu Zeit ergreifen wir verschiedene Finanzierungsmaßnahmen, um unsere Liquiditätsposition zu festigen. Darüber hinaus beabsichtigen wir, auch weiterhin verschiedene Maßnahmen auszuloten. Dazu gehört beispielsweise die mögliche Beteiligung bestimmter Geschäftsaktivitäten an Branchenkonsolidierungen. Es kann nicht zugesichert werden, dass wir in der Lage sein werden, diesen Plan oder bestimmte andere strategische Optionen umzusetzen oder zu vorteilhaften Bedingungen, Zeitpunkten oder überhaupt abzuschließen, und dass diese Maßnahmen, sofern sie umgesetzt werden, zu den beabsichtigten Ergebnissen führen werden.

Es besteht keine Sicherheit, dass unsere erwarteten Cashflows aus betrieblicher Geschäftstätigkeit in Kombination mit den verfügbaren kurzfristigen Finanzmitteln ausreichend sein werden, um neue Produkte zu entwickeln, mit denen unsere Wettbewerbsfähigkeit verbessert und unser Wachstum gefördert werden können, und um den

erwarteten sonstigen Finanzbedarf in absehbarer Zukunft decken zu können.

Sind unsere Zahlungsströme und unsere sonstige Kapitalausstattung nicht ausreichend, um die erforderlichen Arbeiten für laufende Aufträge, Programme und Projekte zu finanzieren, sonstige Investitionen zu tätigen und Schuldendienstverpflichtungen zu erfüllen, könnten wir gezwungen sein, Auslieferungen, Kapitalanlagen und Investitionen zu reduzieren oder zu verschieben oder zusätzliches Fremd- oder Eigenkapital aufzunehmen. Unter Umständen gelingt es uns nicht, Kapitalmittel aus anderen Quellen - zu günstigen Konditionen oder überhaupt - zu beziehen, sofern dies notwendig ist.

Eine Verschlechterung der Bonitätseinstufungen, eine wesentliche Reduzierung der globalen Marktkapazität für Sicherheiten oder Finanzierungen, die Ausweitung der Kreditspreads, Änderungen unserer Zukunftsaussichten oder Prognosen, erhebliche Schwankungen der Marktzinsen, eine Veränderung der allgemeinen Wirtschaftsbedingungen oder eine negative Beurteilung unserer Finanzlage oder unserer Aussichten am Banken- oder Kapitalmarkt könnten zu einer deutlichen Steigerung unserer Finanzierungskosten führen oder unseren Zugang zu den Finanzmärkten beeinträchtigen. Unsere Kreditratings werden durch eine Vielzahl von Faktoren beeinflusst. Einige dieser Faktoren betreffen die Branchen, Länder oder Regionen, in denen wir tätig sind, und liegen daher außerhalb unserer Kontrolle. Es kann dementsprechend nicht gewährleistet werden, dass unsere Kreditratings in der Zukunft nicht herabgestuft werden. Bereits erfolgte oder erwartete Änderungen oder Herabstufungen unserer Kreditratings sowie Bekanntmachungen, dass unsere Ratings einer weiteren Überprüfung auf Herabstufung unterzogen werden, können dazu führen, dass sich unsere Finanzierungskosten erhöhen.

Unser Recht, bestimmte in Finanzierungsstrukturen gehaltene Einlagen oder Kapitalanlagen, mit denen wir unsere Verpflichtungen garantieren, in Zahlungsmittel umzuwandeln, kann bestimmten Einschränkungen unterworfen sein. In einigen Ländern können außerdem die Mittel aus betrieblicher Geschäftstätigkeit bestimmten Einschränkungen unterliegen, was das Recht zur Umwandlung und/oder Repatriierung von Geldern betrifft, und daher nicht unmittelbar zur Verwendung zur Verfügung stehen.

Risiken aus Altersversorgungsplänen

Wir müssen Einzahlungen in eine Reihe von Pensionsplänen leisten, von denen die meisten gegenwärtig eine Deckungslücke aufweisen. Die Höhe der zu leistenden Einzahlungen richtet sich nach den rechtlichen Vorschriften und den Bewertungen des Vermögens und der Verpflichtungen der Pläne. Bei den Bewertungen wird eine Reihe von Faktoren wie erwartete Renditen des Planvermögens, langfristige Zinssätze sowie anwendbare versicherungsmathematische Praktiken und verschiedene andere Annahmen herangezogen. Besteht aufgrund geänderter Vorschriften, versicherungsmathematischer Annahmen oder anderer Faktoren die Pflicht, zusätzliche Einzahlungen zu leisten, so könnte dies die für betriebliche Zwecke verfügbaren Finanzmittel reduzieren und somit unsere finanzielle Flexibilität einschränken und unsere Finanzlage beeinträchtigen.

Es ist nicht sichergestellt, dass das Planvermögen die erwarteten Renditen erzielen wird, da dies zu einem großen Teil von der Entwicklung der Kapitalmärkte abhängt. Die Marktbedingungen haben zudem Auswirkungen auf die Abzinsungssätze, die bei der Berechnung unserer Nettoverbindlichkeiten aus Altersversorgungsleistungen verwendet werden, sowie auf unsere Aufwendungen für Altersversorgungspläne, den Finanzierungsbedarf und unsere Liquiditätssituation.

Die Nettoverbindlichkeit aus Altersversorgungsleistungen reagiert äußerst sensibel auf Änderungen der zugrunde liegenden Abzinsungssätze, die den marktüblichen Zinsen auf erstrangige festverzinsliche Unternehmensanlagen zum Ende des Berichtszeitraums entsprechen, die mit der Währung und der erwarteten Laufzeit der Verpflichtungen aus Altersversorgungsleistungen übereinstimmen. Abzinsungssätze hängen demnach von Marktbedingungen ab.

Ausfallrisiko

Ausfallrisiken bestehen im Rahmen unserer gewöhnlichen Treasury-Tätigkeit in Verbindung mit unseren derivativen Finanzinstrumenten und sonstigen Kapitalanlagen, im Hinblick auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, die aus unserer gewöhnlichen Geschäftstätigkeit sowie aus unserer Finanzierungstätigkeit resultieren. Letztere bezieht sich insbesondere auf Darlehen und Leasingforderungen gegenüber Aerospace-Kunden. Sollten Kunden oder sonstige Vertragspartner nicht in der Lage sein, ausstehende Beträge an uns zu entrichten, oder Zahlungen verspätet leisten, könnte sich hierdurch der Liquiditätsbestand verringern und aus der Wertberichtigung dieser Vermögenswerte könnten Verluste entstehen. Sollte sich die Bonität unserer Kunden verschlechtern, so könnten wir zudem zu folgenden Maßnahmen gezwungen sein: Gewährung zusätzlicher direkter oder indirekter Finanzierungserleichterungen zur Sicherung des Umsatzniveaus, wodurch sich unser Ausfallrisiko erhöht, oder Reduzierung der Kreditlimits unserer Kunden, was sich negativ auf unsere Ertragslage auswirken könnte.

Im Rahmen unserer regelmäßig getätigten Einlagen und unserer Kreditengagements sind wir außerdem Bankenrisiken ausgesetzt. Sollten Banken, mit denen wir Transaktionen tätigen, nicht in der Lage sein, dem Regulierungs- oder Liquiditätsdruck standzuhalten, so könnten Kreditfazilitäten (einschließlich Akkreditive) nicht mehr

zur Verfügung stehen oder bei Fälligkeit nicht mehr verlängert werden.

Erhebliche Schuldenbelastung und hohe Zinszahlungsverpflichtungen

Wir haben zurzeit eine erhebliche Schuldenbelastung und hohe Zinszahlungsverpflichtungen und gehen davon aus, dass dies auch künftig der Fall sein wird. Unser hoher Verschuldungsgrad könnte unter anderem die folgenden gravierenden Auswirkungen haben:

- es könnte für uns schwieriger werden, unsere Verpflichtungen im Rahmen unserer Verbindlichkeiten zu erfüllen;
- unsere Anfälligkeit für allgemeine nachteilige Veränderungen der Wirtschafts- und Branchenbedingungen könnte erhöht werden;
- wir könnten uns gezwungen sehen, einen erheblichen Teil unserer Cashflows aus betrieblicher Geschäftstätigkeit für Tilgungs- und Zinszahlungen im Zusammenhang mit unseren Finanzverbindlichkeiten abzustellen, wodurch sich die Verfügbarkeit unserer Cashflows für die Finanzierung von Investitionen, Working Capital, Akquisitionen, neuen Geschäftsinitiativen und anderen allgemeinen Unternehmenszwecken reduziert;
- unsere Flexibilität im Hinblick auf die Planung oder die Reaktion auf Änderungen in den Geschäftsbereichen und Branchen, in denen wir tätig sind, kann eingeschränkt werden;
- wir könnten gegenüber unseren Wettbewerbern, die weniger Schulden haben oder über größere finanzielle Mittel verfügen, benachteiligt sein;
- unsere Fähigkeit, zusätzliche Mittel zu wirtschaftlich vertretbaren Bedingungen oder überhaupt aufzunehmen, könnte hierdurch (sowie durch die finanziellen und sonstigen Auflagen im Rahmen unserer Verbindlichkeiten) eingeschränkt sein;
- wir könnten gezwungen sein, Vermögenswerte zu unvorteilhaften Bedingungen in Geld umzuwandeln; und
- wir könnten gezwungen sein, Fremdkapital- oder Eigenkapitaltitel zu Bedingungen anzubieten, die für uns oder unsere Aktionäre nicht vorteilhaft sind.

Unsere Finanzverbindlichkeiten haben unterschiedliche Fälligkeiten zwischen 2020 und 2034. Wir können nicht gewährleisten, dass diese zu vorteilhaften Bedingungen oder überhaupt refinanziert werden.

Weitere Informationen zu unseren langfristigen Finanzverbindlichkeiten sind in Anhangsangabe 30 "Langfristige Finanzverbindlichkeiten" zu finden.

Kreditauflagen

Die Auflagen aus den Verträgen, welche einigen unserer Kredite, revolvingenden Kreditfazilitäten und Akkreditivfazilitäten zugrunde liegen, beschränken unter anderem unsere Möglichkeit und in einigen Fällen die Möglichkeit unserer Tochtergesellschaften:

- zusätzliche Kredite aufzunehmen und Garantien zu leisten;
- nachrangige Darlehen zurückzuzahlen;
- bestimmte Pfandrechte zu begründen oder zuzulassen;
- die Erlöse aus der Veräußerung von Vermögenswerten und Anteilen am gezeichneten Kapital von Tochtergesellschaften zu verwenden;
- Ausschüttungen und bestimmte andere Auszahlungen vorzunehmen;
- unseren Tochtergesellschaften zu gestatten, Ausschüttungen oder andere Zahlungen vorzunehmen;
- bestimmte Transaktionen mit verbundenen Unternehmen durchzuführen; und
- bestimmte Konsolidierungen, Verschmelzungen oder Übertragungen aller oder eines Teils der Vermögenswerte durchzuführen.

Diese Auflagen könnten sich auf unsere Fähigkeit, unseren künftigen Geschäftsbetrieb zu finanzieren oder unseren Kapitalbedarf zu decken, nachteilig auswirken oder der Verfolgung anderer Aktivitäten, die für uns vorteilhaft wären, entgegenstehen.

Im Rahmen der Akkreditivfazilitäten (ausgenommen die PSG-Fazilität) sowie der zwei unbesicherten revolvingenden Kreditfazilitäten ist der Konzern durch Kreditauflagen zur Einhaltung einer Reihe von Finanzkennzahlen verpflichtet, welche vierteljährlich überprüft werden. Die Kreditauflagen für die Akkreditivfazilität über USD 361 Mio. und die unbesicherte revolvingende Kreditfazilität über USD 397 Mio., über die der Konzern (ausgenommen das Segment Transportation) verfügen kann, schreiben einen Mindestwert für das Verhältnis des EBITDA zu den Fixkosten sowie einen Höchstwert für die Bruttoverschuldung und einen Mindestwert für das EBITDA vor, wobei alle Kennzahlen auf bereinigter Konzernebene (d. h. ohne Transportation) ermittelt werden. Die Kreditauflagen für die Akkreditivfazilität und die revolvingenden Kreditfazilitäten zugunsten von Transportation schreiben einen Mindestbestand an Eigenkapital sowie einen Höchstwert für das Verhältnis des Fremdkapitals zum EBITDA vor, wobei diese Kennzahlen auf Grundlage gesonderter Finanzdaten für das Segment ermittelt werden. Diese Begriffe und Kennzahlen sind in den entsprechenden Verträgen definiert und stimmen nicht mit den in Anhangsangabe 36 "Kapitalmanagement" erläuterten globalen Finanzkennzahlen des Konzerns

oder den im MD&A verwendeten Begriffen überein. Darüber hinaus muss der Konzern dafür Sorge tragen, dass die Liquidität des Segments Transportation nicht unter einen Grenzwert von EUR 750 Mio. (USD 859 Mio.) fällt. Die Kreditaufgaben für die Akkreditivfazilität (USD 361 Mio.) und die unbesicherten revolving Kreditfazilitäten (USD 397 Mio.), über die der Konzern (ausgenommen das Segment Transportation) verfügen kann, schreiben eine Liquidität von USD 600 Mio. bis USD 850 Mio. zum Ende eines jeden Quartals vor. Die vorgeschriebene Liquiditätsuntergrenze umfasst per Definition nicht nur die in der Konzernbilanz ausgewiesenen Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente.

Die Erfüllung dieser Auflagen kann außerdem von Ereignissen verhindert werden, auf die wir keinerlei Einfluss haben. Ein Verstoß gegen die Vertragsbestimmungen oder unsere Unfähigkeit, diese Auflagen zu erfüllen, könnte zu einer Verletzung der Bedingungen der Fazilitäten führen. Dies würde unsere Kreditinstitute berechtigen, eine sofortige Aufhebung oder Bardeckung aller bestehenden Akkreditive zu verlangen, und darüber hinaus den Anleihehabern und anderen Kreditgebern das Recht einräumen, die ihnen geschuldeten Beträge sofort fällig zu stellen. Wenn eine dieser Fazilitäten vorzeitig fällig gestellt wird oder wir eine Aufforderung zur Bardeckung erhalten, so kann der Fall eintreten, dass wir keinen Zugang zu ausreichenden liquiden Mitteln oder zu Krediten haben, um diese Fazilitäten zu für uns vertretbaren Bedingungen oder überhaupt zu refinanzieren. Sollten wir in der Zukunft weitere Kredite aufnehmen, so könnten wir zudem zusätzlichen Auflagen unterliegen, die restriktiver sein können als die Auflagen, die wir zurzeit erfüllen müssen. Sollten wir den Verpflichtungen, die Bestandteil unserer bestehenden oder künftigen Verträge oder Darlehensvereinbarungen sind, nicht nachkommen, so könnten wir zur sofortigen Bardeckung oder Schuldentrückzahlung im Rahmen anderer Verträge aufgefordert werden, die wechselseitige Verzugs- und Vorfälligkeitsklauseln (Cross-Default- und Cross-Acceleration-Klauseln) enthalten können. Es gibt keine Gewährleistung, dass wir in einem solchen Fall in der Lage sein werden, Verzichtserklärungen zu erhalten oder Änderungen der Versäumnisbestimmungen zu bewirken, oder die Bardeckung oder Refinanzierung dieser Kredite zu für uns vertretbaren Bedingungen oder überhaupt durchzuführen.

Finanzierungsleichterungen, die bestimmten Kunden eingeräumt werden

Wir gewähren Käufern von Flugzeugen in bestimmten Fällen Finanzierungsleichterungen. Gelegentlich leisten wir direkt oder indirekt Kredit- und Restwertgarantien oder garantieren einen maximalen Kreditspread, um bestimmte Kunden wie Fluggesellschaften oder bestimmte Zweckgesellschaften bei der Finanzierung zu unterstützen. Diese Zweckgesellschaften wurden ausschließlich zu dem Zweck gegründet, um (1) Verkehrsflugzeuge von uns zu erwerben und diese anschließend an Fluggesellschaften zu vermieten und (2) finanzielle Vermögenswerte wie Darlehen und Leasingforderungen im Zusammenhang mit unseren Verkehrsflugzeugen zu erwerben. Im Rahmen dieser Vereinbarungen sind wir verpflichtet, an eine garantiebegünstigte Partei Zahlungen zu leisten, wenn der eigentliche Schuldner oder Leasingnehmer keine Tilgungs- oder Leasingzahlungen leistet oder wenn der Markt- bzw. Wiederverkaufswert des Flugzeugs zum vereinbarten Zeitpunkt unterhalb des garantierten Restwerts liegt. Ein wesentlicher Teil dieser Garantien wurde für Erstschuldner oder -leasingnehmer mit niedriger Bonitätseinstufung (less than investment-grade credit) geleistet.

Staatliche Zuwendungen

Wir erhalten von Zeit zu Zeit verschiedene Arten staatlicher Finanzhilfen. Einige dieser staatlichen Finanzierungsprogramme sehen vor, dass zum Zeitpunkt der Produktauslieferung Rückzahlungen an den Staat geleistet werden müssen. Die Höhe der staatlichen Hilfe ergibt sich aus der jeweiligen Regierungspolitik und ist zudem vom Staatshaushalt und anderen politischen und wirtschaftlichen Faktoren abhängig. Wir können nicht vorhersagen, ob in der Zukunft weiterhin staatliche Finanzhilfen verfügbar sein werden. Der Verlust oder eine erhebliche Reduzierung staatlicher Zuwendungen könnte unter anderem unsere Liquiditätsannahmen in Bezug auf die Entwicklung von Flugzeugen oder Schienenverkehrsprodukten und Dienstleistungen nachteilig beeinflussen. Unsere Wettbewerbsfähigkeit, unser Umsatz und unser Marktanteil können ferner dadurch beeinträchtigt werden, dass staatliche Finanzierungshilfen in Zukunft an unsere Wettbewerber fließen.

Marktrisiko

Wechselkursrisiko

Unsere Finanzberichterstattung erfolgt in US-Dollar. Einen Großteil unserer Umsätze und Betriebskosten realisieren wir jedoch in anderen Währungen, insbesondere in Euro, kanadischen Dollar, Pfund Sterling, Schweizer Franken, schwedischen Kronen und mexikanischen Pesos. Die Aerospace-Segmente verfolgen eine progressive Hedging-Strategie, wohingegen Transportation das Ziel verfolgt, sich gegen alle festgestellten Fremdwährungsrisiken abzusichern, um die Auswirkungen von Kursschwankungen auf das Segmentergebnis möglichst gering zu halten. Sicherungsgeschäfte werden eingesetzt, um auf Fremdwährungen lautende Transaktionen

abzusichern. Dabei werden Änderungen des Fair Value der Derivate durch gegenläufige Wertänderungen des gesicherten Grundgeschäfts ausgeglichen. Die Verwendung von Devisensicherungskontrakten ist mit einem Ausfallrisiko verbunden, das eintritt, wenn die Vertragspartner bei diesen Kontrakten ihren Zahlungsverpflichtungen nicht nachkommen. Wenngleich wir das Ziel verfolgen, Devisensicherungskontrakte für alle Währungen, in denen wir Transaktionen tätigen, abzuschließen, kann es vorkommen, dass wir aus bestimmten Gründen (z. B. Rechtsvorschriften, Marktverfügbarkeit und -zugänglichkeit) keine Sicherungsgeschäfte abgeschlossen haben oder nicht in vollem Umfang abgesichert sind. Es besteht daher keine Sicherheit dahingehend, dass unser Ansatz zur Steuerung des Risikos von Wechselkursschwankungen in der Zukunft wirksam sein wird oder dass wir in der Lage sein werden, als notwendig erachtete Devisensicherungskontrakte zu zufriedenstellenden Bedingungen abzuschließen. In Fällen, in denen wir nicht vollständig abgesichert sind, wirken sich Schwankungen dieser Währungen gegenüber dem US-Dollar auf unser Ergebnis aus. Starke Schwankungen der relativen Werte der Währungen gegenüber dem US-Dollar könnten unsere künftige Rentabilität daher erheblich beeinträchtigen. Zudem könnte der Zeitpunkt der Glatstellung der Fremdwährungsderivate erhebliche Auswirkungen auf unsere Liquidität haben. Wechselkursschwankungen könnten sich zudem in erheblichem Maße nachteilig auf die Wettbewerbsfähigkeit unserer Produkte auswirken. Dies betrifft insbesondere Märkte, auf denen sie mit Produkten anderer Unternehmen, die weniger stark von diesen Wechselkursschwankungen betroffen sind, konkurrieren.

Zinsänderungsrisiko

Zinssatzänderungen können Schwankungen unserer künftigen Cashflows aus variabel verzinsten finanziellen Vermögenswerten und finanziellen Verbindlichkeiten (einschließlich festverzinslicher langfristiger Finanzverbindlichkeiten, die künstlich in variabel verzinsliche Posten umgewandelt worden sind) verursachen. Zinssatzänderungen können sich auch auf unsere künftigen Cashflows aus Finanzierungsverpflichtungen auswirken, die wir eingehen, um unseren Kunden die Kapitalbeschaffung zu erleichtern. Eine Änderung der Referenzzinssätze (Libor, Euribor, Banker's Acceptance) kann sich bei diesen Posten auf die Höhe der Cashflows auswirken. Außerdem können durch unsere zum Fair Value angesetzten Finanzinstrumente Gewinne und Verluste entstehen, die sich aus Änderungen der Zinssätze ergeben. Dies umfasst auch die Marktgängigkeitsrisiken. Zu den betreffenden Finanzinstrumenten gehören bestimmte Darlehen und Leasingforderungen in Verbindung mit Flugzeugen, der Wertpapierbestand, bestimmte Anteile an Finanzierungsarrangements, subventionierte Leasinggebühren und bestimmte derivative Finanzinstrumente.

Restwertrisiko

Durch Restwertgarantien, die wir zur Unterstützung des Verkaufs von Verkehrsflugzeugen leisten, sind wir Restwertrisiken ausgesetzt. Restwertgarantien können entweder direkt einer Fluggesellschaft, einem Leasinggeber oder einem Finanzgeber bei Langzeitfinanzierungen, die im Zusammenhang mit Verkehrsflugzeugverkäufen vereinbart worden sind, gewährt werden. Restwertgarantien beziehen sich auf einen abgetrennten Teil des Flugzeugwerts und sind stets nach oben und nach unten begrenzt. Wird das Flugzeug, für das eine solche Garantie abgegeben worden ist, am Ende des Finanzierungszeitraums (oder in besonderen Fällen innerhalb dieses Zeitraums) verkauft, wird der Wiederverkaufswert mit der Restwertgarantie verglichen. Im Rahmen dieser Restwertgarantien sind wir verpflichtet, Zahlungen zu leisten, wenn der Wiederverkaufswert des Flugzeugs unterhalb der Obergrenze liegt, die für den von der Garantie abgedeckten Wertanteil festgelegt worden ist. Unsere Zahlung ist jedoch nach oben begrenzt, wenn der Wiederverkaufswert des Flugzeugs unterhalb der Untergrenze des Wertanteils liegt.

Preisrisiko in Bezug auf das Ausgangsmaterial

Wir sind bei unserem Ausgangsmaterial einem Preisrisiko ausgesetzt, das hauptsächlich eine Folge von Schwankungen der Materialkosten ist. Dies betrifft z. B. Aluminium, Aluminium-Legierungen, Titan, Stahl und andere Materialien, die wir bei der Herstellung unserer Produkte verwenden und die einen erheblichen Teil unserer Herstellungskosten des Umsatzes ausmachen. Wir unterhalten keine größeren Vorratsbestände an Rohstoffen, Komponenten und Bauteilen. Die Preise und die Verfügbarkeit von Rohstoffen, Komponenten und Bauteilen können aufgrund der Schwankungen des Kundenbedarfs, des Angebots, der Marktbedingungen und der Rohstoffkosten von Periode zu Periode deutlich variieren. Insbesondere die für unseren Geschäftsbetrieb benötigten Rohstoffe können zyklischen Preisschwankungen unterliegen, und es können regelmäßig Engpässe auftreten. Wir können nicht gewährleisten, dass entsprechende Kostenschwankungen in vollem Umfang in unseren Vertragspreisen abgebildet werden und dass wir diese Erhöhungen der Rohstoffpreise wieder ausgleichen können, was sich auf die Rentabilität dieser Verträge auswirken könnte.

Inflationsrisiko

Unsere Luftfahrtsparte ist einem Inflationsrisiko ausgesetzt, das aus Aufwands- und Ertragsschwankungen bei erhaltenen Aufträgen über Flugzeuge resultiert, deren Auslieferung erst in einigen Jahren stattfinden wird. Umsatzerlöse aus diesen Aufträgen werden im Rahmen von inflationsgebundenen Preisgleitklauseln angepasst. Im Segment Transportation werden bei Schätzungen der Auftragskosten Inflationsannahmen berücksichtigt. Die geschätzten Umsatzerlöse bei Fertigstellung werden im Rahmen von Preisgleitklauseln, von denen einige inflationsgebunden sind, angepasst. Veränderungen der Inflationsraten können jedoch erhebliche Auswirkungen auf die künftige Rentabilität haben, wenn die verwendeten Inflationsannahmen von der tatsächlichen Inflation abweichen. Dieses Risiko betrifft in besonderem Maße große langfristige Aufträge, die sich über mehrere Jahre auf unser Ergebnis auswirken.

NEUE RECHNUNGSLEGUNGSVORSCHRIFTEN

Änderungen der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Finanzinstrumente

Im Juli 2014 schloss das IASB das aus drei Teilen bestehende Projekt zur Ersetzung von IAS 39 "Finanzinstrumente: Ansatz und Bewertung" mit der Veröffentlichung von IFRS 9 "Finanzinstrumente" ab. IFRS 9 enthält neue Vorschriften für die Klassifizierung und Bewertung finanzieller Vermögenswerte und finanzieller Verbindlichkeiten, ein zukunftsbezogenes Modell der erwarteten Kreditverluste und einen grundlegend reformierten Ansatz für die Bilanzierung von Sicherungsgeschäften.

Nach IFRS 9 ist bei der Bestimmung, ob ein finanzieller Vermögenswert mit den fortgeführten Anschaffungskosten oder zum Fair Value zu bewerten ist, ein neuer Ansatz anzuwenden, der die vielen unterschiedlichen Regelungen in IAS 39 ersetzt. Die Zuordnung zu einer der beiden Bewertungskategorien hängt gemäß IFRS 9 davon ab, wie ein Unternehmen seine Finanzinstrumente steuert und welche Eigenschaften die vertraglichen Cashflows der finanziellen Vermögenswerte aufweisen. Die meisten der in IAS 39 enthaltenen Vorschriften für die Klassifizierung und Bewertung finanzieller Verbindlichkeiten wurden in IFRS 9 übernommen. Bei der Bewertung einer finanziellen Verbindlichkeit, die als "erfolgswirksam zum Fair Value bewertet" eingestuft wurde, ist jedoch der Teil der Änderungen des Fair Value, der sich auf das eigene Ausfallrisiko des Unternehmens bezieht, nicht erfolgswirksam auszuweisen, sondern stattdessen erfolgsneutral im sonstigen Ergebnis zu erfassen, es sei denn, der Effekt der Änderung des mit der Verbindlichkeit verbundenen Ausfallrisikos würde im Periodenergebnis zu einer Rechnungslegungsinkongruenz führen oder eine bestehende Rechnungslegungsinkongruenz verschärfen.

Mit IFRS 9 wird außerdem ein neues Modell der erwarteten Kreditverluste eingeführt, das eine zeitgerechtere Erfassung von erwarteten Kreditverlusten vorsieht. Gemäß dem neuen Standard müssen Unternehmen erwartete Kreditverluste ab dem Zeitpunkt des erstmaligen Ansatzes von Finanzinstrumenten bilanzieren und Schätzungen hinsichtlich der Höhe der über die Gesamtlaufzeit erwarteten Kreditverluste zeitgerechter erfassen.

Schließlich führt IFRS 9 ein neues Modell zur Bilanzierung von Sicherungsgeschäften ein und schreibt erläuternde Angaben zu Risikomanagementaktivitäten vor. Das neue Modell zur Bilanzierung von Sicherungsgeschäften stellt eine grundlegende Änderung gegenüber dem alten Ansatz dar und ermöglicht es Unternehmen, ihre Risikomanagementaktivitäten in ihrem Abschluss besser widerzuspiegeln.

Der Konzern hat IFRS 9 erstmals zum 1. Januar 2018 angewendet. Aus der Anwendung ergaben sich keine Anpassungen.

Umsatzrealisierung

Im Mai 2014 hat das IASB IFRS 15 "Erlöse aus Verträgen mit Kunden" veröffentlicht, der IAS 11 "Fertigungsaufträge", IAS 18 "Umsatzerlöse" und weitere dazugehörige Interpretationen ersetzt. Das Kernprinzip von IFRS 15 für die Erfassung von Umsatzerlösen besteht in der Abbildung der Lieferung bzw. Erbringung zugesagter Güter oder Dienstleistungen an den Kunden mit einem Betrag, welcher der Gegenleistung entspricht, auf die das Unternehmen im Tausch für diese Güter oder Dienstleistungen voraussichtlich Anspruch haben wird. Umsatzerlöse werden erfasst, wenn oder sobald der Kunde die Verfügungsgewalt über das Gut oder die Dienstleistung erlangt hat. Die Mehrzahl der langfristigen Fertigungs- und Dienstleistungsaufträge im Segment Transportation, die in Vorjahren unter Anwendung der Percentage-of-Completion-Methode bilanziert wurden, erfüllen die Voraussetzungen zur Erfassung von Umsatzerlösen über einen bestimmten Zeitraum, sodass auch künftig die Percentage-of-Completion-Methode angewendet wird. Die wesentlichen Unterschiede im Hinblick auf die Bilanzierung langfristiger Aufträge im Segment Transportation bestehen in der bilanziellen Behandlung von Kundenoptionen zum Erwerb zusätzlicher Züge und in der Erfassung variabler Gegenleistungen wie beispielsweise Preisgleitklauseln. Nach IAS 11 galt, dass die Schätzung der Umsatzerlöse bei Fertigstellung die voraussichtlichen Kundenoptionen zum Erwerb zusätzlicher Züge mit einschließt, wenn es wahrscheinlich ist, dass der Kunde diese Optionen ausübt und deren Betrag verlässlich bestimmbar ist. Nach IFRS 15 sind Kundenoptionen nur dann in den

Transaktionspreis für den Vertrag einzubeziehen, wenn sie rechtlich durchsetzbar werden, weil der Kunde sein Recht auf den Erwerb zusätzlicher Züge ausübt. Diese Änderung zieht die Abgrenzung von Umsatzerlösen und Margen nach sich, bis der Kunde seine Option ausübt.

Nach IAS 11 waren in die Schätzung der Umsatzerlöse bei Fertigstellung variable Gegenleistungen wie beispielsweise Preisgleitklauseln einzubeziehen, sofern der Betrag als wahrscheinlich erachtet wird und verlässlich bestimmbar ist. IFRS 15 führt das Konzept der Begrenzung der Erfassung der variablen Gegenleistung ein, wonach Beträge nur dann in den Transaktionspreis einzubeziehen sind, wenn höchstwahrscheinlich keine wesentliche Stornierung der erfassten kumulierten Umsatzerlöse vorgenommen werden muss, sobald die Unsicherheit in Verbindung mit der variablen Gegenleistung nicht mehr besteht. Die Einführung dieser Begrenzungsvorschrift führt dazu, dass der Effekt aus Preisindexierungen erst zu einem späteren Zeitpunkt im Transaktionspreis erfasst wird.

In den Aerospace-Segmenten werden Umsatzerlöse aus dem Verkauf von Flugzeugen weiterhin erfasst, wenn die Flugzeuge ausgeliefert worden sind.

Gemäß IFRS 15 ist IAS 37 "Rückstellungen, Eventualverbindlichkeiten und Eventualforderungen" auf belastende Verträge anzuwenden. IFRS 15 enthält jedoch keine weiteren Vorschriften zu deren Bewertung. Bei der erstmaligen Anwendung von IFRS 15 muss auf alle Verlustrückstellungen für Verträge mit Kunden dieselbe Definition in Bezug auf die unvermeidbaren Kosten zur Erfüllung des Vertrags angewendet werden. Im Einklang mit einem der beiden Ansätze, die das IFRS Interpretations Committee im Rahmen seiner vorläufigen Agendaentscheidung vom 13. Juni 2017 als angemessen identifiziert hat, definiert der Konzern unvermeidbare Kosten als diejenigen Kosten, die der Konzern aufgrund seines Vertragsabschlusses nicht vermeiden kann (dies würde beispielsweise die Zuweisung von Gemeinkosten einschließen, wenn diese Kosten für Aktivitäten entstanden sind, die für die Erfüllung des Vertrags erforderlich sind). Dieser Ansatz wurde auf langfristige Verträge und auf andere Verträge in den Aerospace-Segmenten angewendet und hat zu einer Erhöhung der Rückstellungen für belastende Verträge und damit in der Folge zu niedrigeren Aufwendungen in Bezug auf den Nettoveräußerungswert von Vorräten geführt.

Der Konzern bilanziert bei Aufträgen eine signifikante Finanzierungskomponente, wenn der Zeitpunkt des Zahlungseingangs und der Zeitpunkt der Umsatzrealisierung erheblich voneinander abweichen. Die meisten der vom Konzern abgeschlossenen Verträge weisen keine signifikante Finanzierungskomponente auf. Im Segment Business Aircraft bestehen jedoch mehrere Aufträge, bei denen Anzahlungen lange vor dem Zeitpunkt der erwarteten Auslieferung erhalten wurden und somit eine Finanzierungskomponente gesondert bilanziert wurde. Daher werden während des Zeitraums, in dem Anzahlungen erhalten werden, Zinsaufwendungen abgegrenzt und der Transaktionspreis erhöht sich um den entsprechenden Betrag.

Gemäß IFRS 15 sind Umsatzerlöse, die im Segment Aerostructures and Engineering Services aus dem Auftrag für das A220-Programm mit der CSALP erzielt wurden, bei Auslieferung zu erfassen. Auch wenn sich dies auf den Erfassungszeitpunkt von Umsatzerlösen und Gewinnen im Segment Aerostructures and Engineering Services auswirkt, verändert sich dadurch nicht das Konzernergebnis des Konzerns aus Vorjahren, da die CSALP konsolidiert wurde.

Diese Änderungen wirken sich auf den Zeitpunkt der Erfassung von Umsatzerlösen und Margen aus und führen zu einer Verminderung des Eigenkapitals zum Übergangszeitpunkt, bewirken jedoch keine Änderung bei den Cashflows. Des Weiteren tritt während der Laufzeit der Aufträge keine Änderung der Rentabilität ein.

Der Konzern hat IFRS 15 erstmals zum 1. Januar 2018 angewendet. Die Änderungen wurden gemäß den Übergangsregelungen von IFRS 15 rückwirkend berücksichtigt. Weitergehende Ausführungen zur Auswirkung der erstmaligen Anwendung von IFRS 15 sind in Anhangsangabe 3 "Änderungen der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden" in unserem Konzernabschluss zu finden.

Künftige Änderungen der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Leasingverhältnisse

Im Januar 2016 veröffentlichte das IASB IFRS 16 "Leasingverhältnisse", der den früheren Leasingstandard IAS 17 "Leasingverhältnisse" und die zugehörigen Interpretationen ersetzt. IFRS 16 enthält die Grundsätze für die Erfassung, Bewertung, Darstellung und Offenlegung von Leasingverhältnissen für beide Vertragsparteien, den Kunden (Leasingnehmer) und den Lieferanten (Leasinggeber). Er hebt die Klassifizierung von Leasingverhältnissen als Operating-Leasingverhältnis bzw. Finanzierungsleasingverhältnis auf und führt auf Leasingnehmerseite ein einheitliches Bilanzierungsmodell ein. Auf Leasinggeberseite übernimmt er im Wesentlichen die Anforderungen an die Bilanzierung. Entsprechend stuft der Leasinggeber seine Verträge weiterhin als Operating-Leasingverhältnis oder Finanzierungsleasingverhältnis ein und bilanziert diese beiden Arten von Leasingverträgen unterschiedlich.

IFRS 16 ist erstmals für das am 1. Januar 2019 beginnende Geschäftsjahr des Konzerns anzuwenden. In diesem Zusammenhang hat der Konzern sich für den modifizierten rückwirkenden Ansatz entschieden. Der Konzern hat entschieden, den Standard auf Verträge anzuwenden, die bislang gemäß IAS 17 und IFRIC 4 als Leasingverhältnisse eingestuft wurden. Auf Verträge, die bislang nicht gemäß IAS 17 und IFRIC 4 als Leasingverhältnisse eingestuft wurden, wird der Konzern den Standard folglich nicht

anwenden. Des Weiteren hat der Konzern entschieden, die in IFRS 16 vorgesehenen Befreiungen auf Leasingverträge anzuwenden, deren Laufzeit ab dem Datum der erstmaligen Anwendung innerhalb eines Jahres beendet ist, sowie bei Leasingverträgen, bei denen der zugrunde liegende Vermögenswert geringwertig ist. Der Konzern hat geprüft, wie sich die Erstanwendung dieses Standards auf den Konzernabschluss auswirken wird. Die meisten Leasingverhältnisse, bei denen der Konzern Leasingnehmer ist und die nach IAS 17 als Operating-Leasingverhältnisse einzustufen sind, müssen bilanziell erfasst werden. Die Erfassung eines Nutzungsrechts am Leasinggegenstand und einer Verbindlichkeit in Höhe des Barwerts der künftigen Leasingzahlungen dürfte eine Aufblähung der Bilanz zur Folge haben. Der Abschreibungsaufwand für das Nutzungsrecht am Leasinggegenstand und der Zinsaufwand für die Leasingverbindlichkeit ersetzen die Aufwendungen für Operating-Leasing. Diese geänderte Bilanzierungsweise wird voraussichtlich die Erfassung eines Nutzungsrechts und einer Verbindlichkeit in Höhe von ca. USD 565 Mio. zur Folge haben. Des Weiteren bestehen im Konzern Finanzierungsleasing-Verträge in Höhe von USD 41 Mio., die in den langfristigen Finanzverbindlichkeiten erfasst sind und zum 1. Januar 2019 in die Leasingverbindlichkeiten umgliedert werden. Der Konzern prüft fortlaufend, wie sich die erstmalige Anwendung von IFRS 16 auf die latenten Steuersalden auswirkt.

Ertragsteuern

Im Juni 2017 veröffentlichte das IASB IFRIC 23 "Unsicherheit bezüglich der ertragsteuerlichen Behandlung". In IFRIC 23 wird klargestellt, wie die in IAS 12 "Ertragsteuern" enthaltenen Ansatz- und Bewertungsvorschriften anzuwenden sind, wenn Unsicherheiten in Bezug auf ertragsteuerliche Behandlungen bestehen. Nach IFRIC 23 soll eine einzelne oder gemeinsame Beurteilung von Unsicherheiten in Bezug auf die Ertragsteuern im Ermessen des bilanzierenden Unternehmens liegen. In der Interpretation wird außerdem ausgeführt, welche Annahmen ein Unternehmen in Bezug auf die Prüfung der steuerlichen Behandlungen durch die Steuerbehörden treffen sollte, wie ein Unternehmen den zu versteuernden Gewinn (steuerlichen Verlust), die Steuerbemessungsgrundlagen, die nicht genutzten steuerlichen Verluste, die nicht genutzten Steuergutschriften und die Steuersätze zu bestimmen hat und wie es Änderungen der Sachverhalte und Umstände berücksichtigen sollte. IFRIC 23 ist erstmals für das am 1. Januar 2019 beginnende Geschäftsjahr des Konzerns anzuwenden. Eine frühere Anwendung ist zulässig. Die vom Konzern durchgeführte Analyse in Verbindung mit der erstmaligen Anwendung von IFRIC 23 hat keine wesentlichen Unterschiede aufgedeckt.

Altersversorgungsleistungen und andere langfristig fällige Leistungen an Arbeitnehmer

Im Februar 2018 veröffentlichte das IASB eine Änderung an IAS 19 "Leistungen an Arbeitnehmer", die am 1. Januar 2019 in Kraft tritt. Die Änderung betrifft die Bilanzierung von Planänderungen, -kürzungen und -abgeltungen in Verbindung mit leistungsorientierten Pensionsplänen. Die Änderung an IAS 19 schreibt die Nutzung aktualisierter versicherungsmathematischer Annahmen zur Bewertung des laufenden Dienstzeitaufwands und der Nettozinsen für die nach einer Planänderung, -kürzung oder -abgeltung verbleibende Berichtsperiode vor. Der Konzern wird diese Änderungen in Bezug auf Planänderungen, -kürzungen und -abgeltungen, die am 1. Januar 2019 oder danach in Kraft treten, anwenden.

FINANZINSTRUMENTE

Ein großer Teil der Konzernbilanz setzt sich aus Finanzinstrumenten zusammen. Unsere finanziellen Vermögenswerte bestehen aus Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstigen Forderungen, Darlehen und Leasingforderungen in Verbindung mit Flugzeugen, dem Wertpapierbestand, stimmrechtslosen Anteilen an der CSALP, Forderungen gegen nahestehende Unternehmen und Personen, Anteilen an Finanzierungsarrangements, Forderungen aus langfristigen Aufträgen, gebundenen Zahlungsmitteln und derivativen Finanzinstrumenten mit einem positiven Fair Value. Zu unseren finanziellen Verbindlichkeiten zählen Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten, langfristige Finanzverbindlichkeiten, kurzfristige Finanzverbindlichkeiten, subventionierte Leasinggebühren, rückzahlbare staatliche Finanzhilfen, einmalige Kosten der Zulieferer, Sale-and-leaseback-Verpflichtungen und derivative Finanzinstrumente mit einem negativen Fair Value. Derivative Finanzinstrumente werden hauptsächlich zur Steuerung der Wechselkurs- und Zinsänderungsrisiken verwendet. Der Konzern verwendet hierzu vor allem Devisenterminkontrakte und Zinsswaps.

Durch den Einsatz der Finanzinstrumente sind wir Ausfall-, Liquiditäts- und Marktrisiken (einschließlich Wechselkurs- und Zinsänderungsrisiken) ausgesetzt. Wie wir diese Risiken im Einzelnen steuern, ist dem Abschnitt "Risikomanagement" im Berichtsteil "Überblick" und Anhangsangabe 37 "Finanzrisikomanagement" zu entnehmen.

Fair Value der Finanzinstrumente

Finanzinstrumente werden in der Konzernbilanz erfasst, wenn der Konzern in Bezug auf das Instrument vertragliche Verpflichtungen eingeht. Der erstmalige Ansatz der Finanzinstrumente erfolgt zum Fair Value, im Falle von nicht erfolgswirksam zum Fair Value bewerteten Finanzinstrumenten zuzüglich der Transaktionskosten, die direkt dem Erwerb oder der Ausgabe dieser Finanzinstrumente zuzurechnen sind. Nach dem erstmaligen Ansatz geschieht die Folgebewertung der Finanzinstrumente jeweils auf Grundlage der Kategorie, der die Instrumente zugeordnet sind: a) erfolgswirksam zum Fair Value bewertete (FVTP&L) Finanzinstrumente, b) als erfolgswirksam zum Fair Value bewertet designierte Finanzinstrumente, c) erfolgsneutral zum Fair Value im sonstigen Ergebnis bewertete (FVOCI) finanzielle Vermögenswerte oder d) zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete Finanzinstrumente. Finanzinstrumente werden bei der Folgebewertung mit ihren fortgeführten Anschaffungskosten angesetzt. Ausgenommen hiervon sind Finanzinstrumente, die als erfolgsneutral zum Fair Value im sonstigen Ergebnis oder als erfolgswirksam zum Fair Value bewertet klassifiziert sind oder als erfolgswirksam zum Fair Value bewertet designiert wurden. Diese werden bei der Folgebewertung mit ihrem Fair Value angesetzt. Nähere Erläuterungen zur Klassifizierung der Finanzinstrumente sowie zu Erträgen, Aufwendungen, Gewinnen und Verlusten in Verbindung mit diesen Instrumenten sind in Anhangsangabe 2 "Zusammenfassung wesentlicher Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden" und in Anhangsangabe 15 "Finanzinstrumente" zu finden.

Eine detaillierte Beschreibung der Verfahren und Annahmen, die bei der Ermittlung des Fair Value von Finanzinstrumenten Verwendung finden, ist in Anhangsangabe 38 "Fair Value der Finanzinstrumente" enthalten. Hierbei handelt es sich um zeitpunktbezogene Schätzungen, die sich in nachfolgenden Berichtsperioden aufgrund der jeweiligen Marktbedingungen oder sonstiger Faktoren ändern können. Die Bestimmung des Fair Value erfolgt unter Bezugnahme auf die Preise, zu denen das jeweilige Finanzinstrument auf dem Hauptmarkt, zu dem wir direkten Zugang haben, gehandelt wird. Für die meisten unserer Finanzinstrumente gibt es jedoch keinen solchen aktiven Markt. In diesem Fall ermitteln wir den Fair Value mithilfe von internen oder externen Bewertungsmodellen wie beispielsweise stochastischen Modellen, Optionspreismodellen und Discounted-Cashflow-Modellen. Die Ermittlung des Fair Value anhand von Bewertungsmodellen erfordert die Verwendung von Annahmen im Hinblick auf Höhe und Zeitpunkt der erwarteten künftigen Cashflows, Abzinsungssätze, Bonität des Kreditnehmers, den erwarteten künftigen Wert des Flugzeugs, Ausfallwahrscheinlichkeiten, marktübliche Spreads auf Industrieanleihen und das Marktgängigkeitsrisiko. Zu diesen Annahmen gelangen wir vorwiegend mittels externer, jederzeit beobachtbarer Marktdaten wie Zinssätze, Bonitätsratings, Kreditspreads, Ausfallwahrscheinlichkeiten, Wechselkurse sowie Kurs- und Zinsschwankungen. Annahmen oder Daten, die nicht auf beobachtbaren Marktdaten beruhen, werden verwendet, wenn keine externen Daten verfügbar sind. Diese Berechnungen stellen die bestmöglichen Schätzungen des Managements dar. Da die Fair Values auf Schätzungen beruhen, besteht jedoch die Möglichkeit, dass diese Beträge bei einem tatsächlichen Verkauf oder einer sofortigen Erfüllung der Instrumente nicht erzielt werden.

Anhangsangabe 38 "Fair Value der Finanzinstrumente" enthält außerdem eine Beschreibung der dreistufigen Fair-Value-Hierarchie, die Finanzinstrumente nach den Inputdaten, die bei der Ermittlung des Fair Value Verwendung finden, unterteilt. In der Fair-Value-Hierarchie besitzen an aktiven Märkten für identische Finanzinstrumente notierte (unverändert übernommene) Preise höchste Priorität (Stufe 1) und nicht beobachtbare Inputdaten niedrigste Priorität (Stufe 3). Werden bei der Ermittlung des Fair Value Inputdaten herangezogen, die verschiedenen Hierarchiestufen zugeordnet werden, so bestimmt sich die Fair-Value-Bewertung nach der niedrigsten Stufe, deren Input für die Bewertung als Ganzes maßgeblich ist. Um die Maßgeblichkeit eines bestimmten Inputfaktors für die Bewertung als Ganzes beurteilen zu können, müssen Ermessensentscheidungen getroffen werden, die den für den Vermögenswert oder die Verbindlichkeit charakteristischen Faktoren Rechnung tragen. Die Fair-Value-Hierarchie soll nicht über die Liquiditätsmerkmale eines bestimmten Vermögenswerts oder die Sensitivität eines Vermögenswerts oder einer Verbindlichkeit gegenüber anderen Marktdaten oder -faktoren Aufschluss geben.

Wir betrachten Gewinne und Verluste, die aus bestimmten Änderungen des Fair Value von Finanzinstrumenten (z. B. Änderungen der Markttrenditen) entstehen, als irrelevant für unseren Ertrag aus dem Kerngeschäft, da wir die Absicht haben, diese Instrumente auch in absehbarer Zukunft weiter zu halten. Diese Gewinne und Verluste werden bei den Berechnungen des angepassten Jahresüberschusses und des angepassten Ergebnisses je Aktie nicht berücksichtigt, um den Adressaten des Abschlusses ein besseres Verständnis der wesentlichen Ergebnisse unseres Unternehmens zu vermitteln und eine bessere Vergleichbarkeit der Ergebnisse zwischen den Perioden sowie mit anderen Unternehmen zu ermöglichen.

Im Zusammenhang mit dem Verkauf von Verkehrsflugzeugen halten wir finanzielle Vermögenswerte und sind wir zum Fair Value bewertete finanzielle Verbindlichkeiten eingegangen, von denen einige als Finanzinstrumente der Stufe 3 ausgewiesen werden. Dazu zählen bestimmte Darlehen und Leasingforderungen in Verbindung mit Flugzeugen, bestimmte Anteile an Finanzierungsarrangements und subventionierte Leasinggebühren. Darüber hinaus verfügen wir über weitere Finanzinstrumente der Stufe 3 wie die Wandlungsoption, Finanzierungsverpflichtungen und stimmrechtslose Anteile an der CSALP. Die Fair Values dieser Finanzinstrumente werden anhand verschiedener Annahmen ermittelt, wobei die Annahme zum Marktgängigkeitsrisiko am wahrscheinlichsten zu Änderungen des Fair Value zwischen den Perioden führen dürfte. Diese Annahmen, die nicht auf beobachtbaren Marktdaten beruhen, werden vom Management auf Grundlage von Schätzungen und Beurteilungen getroffen, die wesentliche Auswirkungen auf die Umsatzerlöse, Aufwendungen, Vermögenswerte und Verbindlichkeiten haben können. Eine detaillierte Sensitivitätsanalyse zu diesen Finanzinstrumenten ist in Anhangsangabe 38 "Fair Value der Finanzinstrumente" zu finden.

Sensitivitätsanalyse

Das Risiko von Änderungen des Fair Value von Finanzinstrumenten ergibt sich bei uns vor allem aus Änderungen der Wechselkurse, Zinssätze, Restwertkurven für Flugzeuge, Bonitätseinstufungen und Anpassungen bezüglich der Marktgängigkeit. Anhangsangabe 37 "Finanzrisikomanagement" und Anhangsangabe 38 "Fair Value der Finanzinstrumente" enthalten Sensitivitätsanalysen, die unter Zugrundelegung verschiedener Annahmen zu variierenden Wechselkursen und Zinssätzen erstellt wurden.

TRANSAKTIONEN MIT NAHESTEHENDEN UNTERNEHMEN UND PERSONEN

Zu den uns nahestehenden Unternehmen und Personen gehören laut Definition in IFRS unsere Gemeinschaftsunternehmen, assoziierten Unternehmen und Personen in Schlüsselpositionen des Managements. Eine Beschreibung unserer Transaktionen mit diesen nahestehenden Unternehmen und Personen ist in Anhangsangabe 40 "Transaktionen mit nahestehenden Unternehmen und Personen" zu finden.

KRITISCHE SCHÄTZUNGEN UND ANNAHMEN

Unsere wesentlichen Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden und die Verwendung von Schätzungen und Beurteilungen werden in Anhangsangabe 2 "Zusammenfassung wesentlicher Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden" und in Anhangsangabe 5 "Verwendung von Schätzungen und Beurteilungen" erläutert. Die Aufstellung von Abschlüssen in Übereinstimmung mit IFRS erfordert die Verwendung von Schätzungen und Beurteilungen. Dieser Abschnitt befasst sich mit kritischen Schätzungen, die regelmäßig auf fortlaufender Basis überprüft werden und sich von Periode zu Periode ändern können. Eine Schätzung gilt als kritisch, wenn:

- wir dabei Annahmen in Bezug auf Sachverhalte treffen müssen, die zu dem Zeitpunkt, zu dem die Schätzung vorgenommen wird, höchst unsicher sind; und
- nach vernünftigen Maßstäben auch andere Schätzungen hätten verwendet werden können oder wenn es wahrscheinlich ist, dass in jeder Berichtsperiode Schätzungsänderungen vorgenommen werden, die sich wesentlich auf unsere Vermögens-, Finanz- oder Ertragslage auswirken können.

Unsere bestmöglichen Schätzungen bezüglich der künftigen Entwicklung basieren auf den zum Schätzungszeitpunkt bekannten Tatsachen und Umständen. Wir legen unseren Schätzungen Entwicklungen der Vergangenheit, allgemeine Wirtschaftsdaten und -trends sowie Annahmen bezüglich wahrscheinlicher künftiger Ergebnisse zugrunde. Schätzungen und die ihnen zugrunde liegenden Annahmen werden regelmäßig überprüft und die Auswirkungen möglicher Änderungen sofort berücksichtigt. Die sich tatsächlich einstellenden Beträge werden von den Schätzungen und Annahmen des Managements abweichen, wobei die Abweichungen wesentlich sein könnten. Unsere Finanz- und Strategieplanung deckt einen Zeitraum von fünf Jahren ab und enthält grundlegende Angaben, auf denen viele der zur Erstellung der Finanzinformationen benötigten Schätzungen beruhen. Wir erstellen eine Fünf-Jahres-Finanz- und Strategieplanung auf jährlicher Basis und wenden hierzu ein Verfahren an, bei dem für jedes berichtspflichtige Segment ein detaillierter Ein-Jahres-Finanzplan sowie ein Vier-Jahres-Strategieplan erstellt wird, die dann konsolidiert werden. Die in der Finanz- und Strategieplanung enthaltenen Cashflows und Rentabilitätsannahmen berücksichtigen bestehende und künftige Verträge und Aufträge, die allgemeine Marktsituation, die derzeitigen Kostenstrukturen, die voraussichtlichen Kostenabweichungen sowie die geltenden Tarifverträge. Die Finanz- und Strategieplanung ist auf verschiedenen Ebenen zustimmungspflichtig, einschließlich der Ebenen des obersten Managements und des Board of Directors. Wir verwenden die Finanz- und Strategiepläne sowie zusätzliche Prognosen und Annahmen, um daraus die Ergebniserwartungen für Folgeperioden abzuleiten. Wir überwachen auf verschiedenen Ebenen innerhalb des Konzerns die Leistungserfüllung auf Grundlage dieser Finanz- und Strategiepläne. Bei Vorliegen erheblicher Abweichungen der tatsächlichen Leistungserfüllung gegenüber dem Plan muss überprüft werden, ob bestimmte bei der Erstellung der Finanzinformationen verwendete Schätzungen überarbeitet werden müssen.

Im Folgenden sind die Bereiche aufgeführt, für die die Schätzungen und Beurteilungen des Managements von besonderer Bedeutung sind. Die im Folgenden enthaltenen Sensitivitätsanalysen sollten mit Vorsicht verwendet werden, da die Änderungen hypothetisch und die Auswirkungen von Änderungen der wichtigen Annahmen möglicherweise nicht linear sind.

Langfristige Aufträge

Der Großteil der Geschäftsaktivitäten im Segment Transportation ergibt sich aus langfristigen Fertigungs- und Dienstleistungsaufträgen. Die Luftfahrt-Segmente verfügen über einige langfristige Wartungsverträge sowie Design- und Entwicklungsaufträge für Dritte. Umsatzerlöse und Margen aus langfristigen Aufträgen zur Entwicklung, Konstruktion oder Herstellung von speziell entwickelten Produkten (einschließlich Aufträgen für Schienenfahrzeuge, Überholung von Fahrzeugen sowie Signaltechnik)

und aus Dienstleistungsaufträgen werden über einen bestimmten Zeitraum erfasst. Aufgrund der langfristigen Natur dieser Aufträge müssen zur Ermittlung der Auftragsgesamtkosten und des Transaktionspreises Schätzungen verwendet werden. Der Leistungsfortschritt im Hinblick auf die vollständige Erfüllung der Leistungsverpflichtung wird dabei in der Regel durch einen Vergleich der tatsächlich aufgelaufenen Kosten mit den geschätzten Gesamtkosten je Auftrag unter Ausschluss derjenigen Kosten, die nicht als repräsentativ für den Leistungsfortschritt anzusehen sind, bestimmt.

Der Transaktionspreis in Bezug auf den Auftrag wird um auftragsbezogene Änderungen, geltend gemachte Ansprüche, Leistungsanreize, Preisgleitklauseln und andere Vertragsbedingungen, die Preisanpassungen in dem Umfang vorsehen, in dem sie für den Konzern durchsetzbare Rechte darstellen, angepasst. Eine variable Gegenleistung wie z. B. Annahmen bezüglich Preisgleitklauseln und Leistungsanreize werden nur dann in den Transaktionspreis einbezogen, wenn höchstwahrscheinlich keine wesentliche Stornierung der erfassten kumulierten Umsatzerlöse vorgenommen werden muss, sobald die Unsicherheit in Verbindung mit der variablen Gegenleistung nicht mehr besteht.

Die Auftragskosten enthalten Materialkosten, Lohneinzelkosten, Fertigungsgemeinkosten und sonstige Kosten wie Garantie- und Frachtkosten. In die Schätzung der Auftragskosten bei Fertigstellung fließen Vorhersagen im Hinblick auf den Materialeinsatz und die Materialkosten einschließlich Preisgleitklauseln sowie den Arbeitseinsatz und die Lohnkosten, die Wechselkurse (unter Berücksichtigung der Auswirkungen von Sicherungsgeschäften) und die Arbeitsproduktivität ein. Diese Kosten werden von der Art und Komplexität der durchzuführenden Arbeiten sowie von der Auswirkung von Auftragsänderungen und Lieferverzögerungen beeinflusst. Die Kostenschätzungen basieren vorwiegend auf historischen Performance-Entwicklungen, Konjunkturtrends, Tarifverträgen und mit Zulieferern geschlossenen Verträgen. Um zu beurteilen, wie wahrscheinlich es ist, dass dem Konzern Mehrkosten aufgrund von Verzögerungen oder anderweitig bedingten Strafzuschlägen entstehen, muss das Management Ermessensentscheidungen treffen. Wenn solche Mehrkosten als wahrscheinlich eingeschätzt werden, fließen sie in die Schätzung der Auftragskosten bei Fertigstellung mit ein, es sei denn, der Transaktionspreis wird angepasst. Im dem Fall wird er zum Zeitpunkt der Fertigstellung als Minderung der geschätzten Umsatzerlöse erfasst.

Die realisierten Umsatzerlöse und Margen können je nach Leistungsfortschritt angepasst werden. Das Management führt für jeden einzelnen Auftrag vierteljährliche Überprüfungen der geschätzten Fertigstellungskosten und der Umsatzerlöse bis zur Fertigstellung durch; dazu gehört auch die Überprüfung der Preissteigerungsannahmen. Darüber hinaus wird jährlich im Rahmen der Erstellung der Finanz- und Strategiepläne für jeden einzelnen Auftrag eine detaillierte Überprüfung durchgeführt. Die Auswirkungen von Korrekturen können signifikant sein und werden in der Korrekturperiode als kumulierte Anpassungen erfolgswirksam verbucht.

Sensitivitätsanalyse

Ein 1%iger Anstieg der geschätzten künftigen Kosten für die Fertigstellung aller laufenden langfristigen Aufträge im Segment Transportation hätte im Geschäftsjahr 2018 zu einem Rückgang des Bruttogewinns um rund USD 91 Mio. geführt.

Im Rahmen von Flugzeugprogrammen verwendete Werkzeuge

Die Berechnung der Abschreibungen auf die im Rahmen von Flugzeugprogrammen verwendeten Werkzeuge und der bei der Wertminderungsprüfung verwendeten erzielbaren Beträge erfordert Schätzungen der erwarteten Anzahl an Flugzeugen, die über die Laufzeit des jeweiligen Programms ausgeliefert werden. Die voraussichtliche Anzahl zu fertigender Flugzeuge basiert auf den Prognosen des Managements für den Flugzeugmarkt und dem erwarteten Anteil des Konzerns an dem jeweiligen Markt. Diese Schätzungen werden im Rahmen des Erstellungsprozesses der Finanz- und Strategiepläne detailliert überprüft. Zur Überprüfung der Werthaltigkeit trifft das Management Ermessensentscheidungen, um unabhängige Zahlungsmittelzuflüsse zu identifizieren und diese auf Grundlage der jeweiligen Flugzeugfamilie den zahlungsmittelgenerierenden Einheiten zuzuordnen. Andere wesentliche Schätzungen zur Ermittlung des erzielbaren Betrags beziehen sich auf den Abzinsungssatz und die erwarteten künftigen Cashflows über die Restlaufzeit des Programms. Dies umfasst die Kosten für die Beendigung etwaiger Entwicklungsaktivitäten sowie für eventuelle Modernisierungen und Neuentwicklungen während der Laufzeit des Programms. Die geschätzten Kosten für eventuelle Modernisierungen und Neuentwicklungen basieren auf Erfahrungswerten mit früheren Programmen. Die erwarteten künftigen Cashflows umfassen außerdem künftige Cashflows aus Aftermarket-Aktivitäten sowie erwartete Kosteneinsparungen durch Synergieeffekte aus der Sicht eines Marktteilnehmers. Die im Discounted-Cashflow-Modell verwendeten Inputdaten sind Inputdaten der Stufe 3 (Inputdaten, die nicht auf beobachtbaren Marktdaten beruhen).

Die erzielbaren Beträge der Vermögenswerte aus den Flugzeugprogrammen oder zahlungsmittelgenerierenden Einheiten basieren auf dem Fair Value abzüglich Veräußerungskosten. Die erzielbaren Beträge wurden im vierten Quartal 2018 bestimmt. Die bei der Bemessung des Fair Value verwendeten Parameter wurden der Stufe 3 der Fair-Value-Hierarchie zugeordnet. Die Schätzung des Fair Value abzüglich Veräußerungskosten erfolgte unter Zugrundelegung prognostizierter künftiger Cashflows.

Die in den ersten fünf Jahren erwarteten künftigen Cashflows basieren auf dem Finanz- und Strategieplan. Nach den ersten fünf Jahren werden langfristige Prognosen, die vom Management erstellt werden, verwendet. Die prognostizierten künftigen Cashflows basieren auf der bestmöglichen Schätzung des Managements im Hinblick auf künftige Umsätze aus bestehenden Festaufträgen, erwartete künftige Aufträge, den Zahlungszeitpunkt auf Basis der erwarteten Lieferpläne, Umsätze aus damit verbundenen Dienstleistungen, Beschaffungskosten auf Grundlage bestehender Verträge mit Zulieferern, den künftigen Personalaufwand, allgemeine Marktbedingungen, Devisenkurse und anwendbare Langzeitprognosen der Ertragsteuersätze sowie einem Abzinsungssatz nach Steuern von 10 % auf der Basis der gewichteten durchschnittlichen Kapitalkosten, die anhand von marktbasierenden Inputdaten ermittelt werden, die entweder direkt von den Finanzmärkten verfügbar sind oder auf Vergleichsdaten repräsentativer börsennotierter Unternehmen der Luftfahrtbranche beruhen.

Für das Global 7500-Flugzeug wurde eine Werthaltigkeitsprüfung durchgeführt, da es erst im Dezember 2018 in Betrieb genommen wurde. Auf Grundlage dieser Beurteilung kam der Konzern zu dem Schluss, dass keine Wertminderung eingetreten war.

Sensitivitätsanalyse

Die nachfolgenden Analysen nehmen aufeinander keinen Bezug, d. h., alle übrigen Schätzungen bleiben unberührt.

Eine Verminderung der erwarteten künftigen Mittelzuflüsse aus dem Global 7500-Flugzeugprogramm um 10 % (gleichmäßig verteilt über künftige Perioden) hätte im Geschäftsjahr 2018 nicht zu einem Wertminderungsaufwand geführt.

Eine Anhebung des in den Werthaltigkeitsprüfungen verwendeten Abzinsungssatzes um 100 Basispunkte hätte im Geschäftsjahr 2018 für das Global 7500-Flugzeugprogramm nicht zu einem Wertminderungsaufwand geführt.

Goodwill

Der ausgewiesene Goodwill bezieht sich auf die im Mai 2001 erfolgte Akquisition der DaimlerChrysler Rail Systems GmbH ("Adtranz"). Der Goodwill wird vom Management auf der Ebene des Geschäftssegments Transportation überwacht. Eine Überprüfung auf Wertminderung des Goodwills wird mindestens einmal jährlich durchgeführt. Sie findet auch dann statt, wenn bestimmte Umstände, etwa stark hinter den Erwartungen zurückbleibende Umsätze, Ergebnisse und Cashflows, darauf hindeuten, dass eine Wertminderung des Goodwills zu mehr als 50 % wahrscheinlich ist. Wir haben festgelegt, dass der Goodwill jeweils im vierten Quartal überprüft wird.

Der erzielbare Betrag des Geschäftssegments Transportation, also der Gruppe von zahlungsmittelgenerierenden Einheiten, auf deren Ebene das Management den Goodwill überwacht, wurde unter Anwendung eines Discounted-Cashflow-Verfahrens auf Basis des Fair Value abzüglich Veräußerungskosten ermittelt. Im vierten Quartal des Geschäftsjahres 2018 hat der Konzern seine jährliche Werthaltigkeitsprüfung für das Geschäftssegment Transportation durchgeführt und dabei keine Wertminderung festgestellt. Die bei der Bemessung des Fair Value verwendeten Parameter wurden der Stufe 3 der Fair-Value-Hierarchie zugeordnet.

Bei der Schätzung der künftigen Cashflows wurde die Finanz- und Strategieplanung für die ersten fünf Jahre zugrunde gelegt. Um den Terminal Value für die Folgejahre zu ermitteln, wurde eine konstante Wachstumsrate von 1 % unterstellt. Der Abzinsungssatz nach Steuern gehört auch zu den wesentlichen Schätzungen im Rahmen des Discounted-Cashflow-Verfahrens und basiert auf repräsentativen gewichteten durchschnittlichen Kapitalkosten. Der für die Berechnung des erzielbaren Betrags im Geschäftsjahr 2018 verwendete Abzinsungssatz nach Steuern betrug 8,5 %.

Sensitivitätsanalyse

Eine Änderung des Abzinsungssatzes nach Steuern um 100 Basispunkte hätte im Geschäftsjahr 2018 nicht zu einem Wertminderungsaufwand geführt.

Bewertung latenter Steueransprüche

Um die Höhe der anzusetzenden latenten Steueransprüche zu ermitteln, schätzten wir die Höhe des künftigen zu versteuernden Ergebnisses, das voraussichtlich verfügbar sein wird und mit dem die abzugsfähigen temporären Unterschiede und die nicht genutzten steuerlichen Verluste verrechnet werden können. Diese Schätzungen werden im Rahmen der Finanz- und Strategieplanung für jeden Steuerrechtskreis auf nicht abgezinster Basis vorgenommen und vierteljährlich überprüft. Um bestimmen zu können, ob die Realisierung der künftigen zu versteuernden Vorteile wahrscheinlich ist, muss das Management bei seiner Ermessensentscheidung bestimmte Faktoren

berücksichtigen (z. B. die Länge des Prognosezeitraums, die in der Vergangenheit erzielten zu versteuernden Ergebnisse und das Vorhandensein von umsichtigen Steuerplanungsstrategien). Weitere Informationen hierzu sind in Anhangsangabe 13 "Ertragsteuern" enthalten.

Steuerliche Risiken

Im Hinblick auf die Auslegung komplexer Steuervorschriften, Änderungen von Steuergesetzen und die Höhe und den Zeitpunkt des zukünftigen steuerpflichtigen Einkommens bestehen gewisse Unsicherheiten. Angesichts der Vielzahl an internationalen Geschäftsbeziehungen, der langfristigen Natur und Komplexität bestehender vertraglicher Vereinbarungen, der Abweichungen zwischen tatsächlichen Ergebnissen und den getroffenen Annahmen oder künftiger Änderungen dieser Annahmen könnte es notwendig werden, den bereits erfassten Steueraufwand oder -ertrag zu korrigieren. Wir bilden Steuerrückstellungen für mögliche Folgen von Betriebsprüfungen durch die Steuerverwaltungen in allen Ländern, in denen wir geschäftstätig sind. Die Höhe dieser Rückstellungen richtet sich nach mehreren Faktoren. Berücksichtigt werden insbesondere Erfahrungen aus früheren Betriebsprüfungen sowie unterschiedliche Auslegungen des Steuerrechts zwischen dem steuerpflichtigen Unternehmen und der zuständigen Finanzbehörde. Ursachen für Auslegungsunterschiede können verschiedene Umstände aufgrund landesspezifischer Besonderheiten im Ansässigkeitsstaat der jeweiligen Konzerngesellschaft sein.

Kredit- und Restwertgarantien

Der Konzern verwendet ein internes Bewertungsmodell auf Grundlage stochastischer Simulationen. Ein entsprechend diesen Garantien entstehender Auszahlungsfall kann davon abhängen, ob während der Laufzeit der ursprünglichen Finanzierung Kreditausfälle eintreten und die Kreditgarantie somit in Anspruch genommen werden kann. Tritt kein Kreditausfall ein, so können im Rahmen der Restwertgarantie Ansprüche geltend gemacht werden. Voraussetzung ist jedoch in beiden Fällen, dass bei der Veräußerung des Flugzeugs ein Verlust realisiert wird. Somit bemisst sich der Wert der Garantien zum Großteil daran, welchen Wert das zugrunde liegende Flugzeug in der Zukunft hat, und zum anderen an der Wahrscheinlichkeit, dass Kredit- oder Restwertgarantien bei Ablauf der Finanzierungsprogramme in Anspruch genommen werden. Zur Schätzung des künftigen Werts der zugrunde liegenden Flugzeuge werden Restwertkurven für Flugzeuge verwendet, die das Management auf Grundlage externer Gutachten erstellt hat und die entsprechend den aktuellen Marktfaktoren sowie mittel- und langfristig ausgewogenen Marktfaktoren im Flugzeugsegment angepasst wurden. Die Höhe der Verbindlichkeit wird außerdem stark von gegenwartsbezogenen Marktannahmen über die Zinshöhe beeinflusst, da Zahlungen im Rahmen dieser Garantien meist mittel- bis langfristig geleistet werden. Zu den weiteren wesentlichen Schätzungen, die in die Berechnung des Werts der Garantien einfließen, gehört die Wahrscheinlichkeit von Kreditausfällen, die entweder mittels öffentlich erhältlicher Bonitätsratings oder aber, falls nicht verfügbar, mithilfe interner Annahmen zum Ausfallrisiko der Kunden geschätzt werden. Diese Schätzungen werden vierteljährlich überprüft.

Sensitivitätsanalyse

Die nachfolgenden Analysen nehmen aufeinander keinen Bezug, d. h., alle übrigen Schätzungen bleiben unberührt.

Bei einer Absenkung der Restwertkurven aller Verkehrsflugzeuge um 10 % zum 31. Dezember 2018 wäre das EBIT des Segments Commercial Aircraft im Geschäftsjahr 2018 um USD 16 Mio. niedriger ausgefallen.

Unter der Annahme einer Erhöhung der Wahrscheinlichkeit um 10 %, dass Restwertgarantien bei Ablauf der Finanzierungsprogramme zum 31. Dezember 2018 in Anspruch genommen werden, wäre das EBIT des Segments Commercial Aircraft im Geschäftsjahr 2018 um USD 22 Mio. niedriger ausgefallen.

Bei einer Minderung der Zinssätze um 100 Basispunkte zum 31. Dezember 2018 wäre das EBT des Segments Commercial Aircraft im Geschäftsjahr 2018 um USD 7 Mio. niedriger ausgefallen. Bei einer Erhöhung der Zinssätze um 100 Basispunkte zum 31. Dezember 2018 wäre das EBT des Segments Commercial Aircraft im Geschäftsjahr 2018 um USD 7 Mio. höher ausgefallen.

Altersversorgungsleistungen und andere langfristig fällige Leistungen an Arbeitnehmer

Der versicherungsmathematische Bewertungsprozess, mit dem Renten und sonstige Aufwendungen, Vermögenswerte und Verpflichtungen für Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses bewertet werden, beruht auf verschiedenen Annahmen, welche die Abzinsungssätze, Gehaltssteigerungen und Erhöhungen der Vorruhestandsleistungen, die Inflationsraten, den Kostentrend bei Gesundheitsfürsorgeleistungen sowie demografische Faktoren (z. B. Mitarbeiterfluktuation,

Pensionsalter der Mitarbeiter und Sterblichkeitsraten) betreffen. Die Auswirkungen von Änderungen der Abzinsungssätze und von wichtigen Ereignissen und anderen Umständen, soweit diese wesentlich sind, werden vierteljährlich erfasst.

Die Abzinsungssätze werden verwendet, um den Barwert der geschätzten künftigen Leistungsauszahlungen am Bewertungsstichtag zu ermitteln, und entsprechen den marktüblichen Zinsen auf erstrangige festverzinsliche Unternehmensanlagen, die mit der Währung und erwarteten Laufzeit der Verpflichtungen aus Altersversorgungsleistungen übereinstimmen.

Da der kanadische Markt für erstrangige Unternehmensanleihen im Sinne der IFRS verhältnismäßig wenige Anleihen mit mittleren und langen Laufzeiten umfasst, werden die Abzinsungssätze für die vom Konzern in Kanada aufgelegten Pensionspläne und sonstigen Pläne für Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses durch Berechnung einer Renditekurve unter Verwendung von drei Laufzeitbändern festgelegt. Das erste Laufzeitband der Kurve basiert auf beobachtbaren Marktzinsen für Unternehmensanleihen mit einem AA-Rating und Laufzeiten von weniger als sechs Jahren. Im längerfristigen Laufzeitbereich wurde die Kurve aufgrund der geringeren Anzahl an erstrangigen Anleihen aus Marktbeobachtungen und extrapolierten Daten abgeleitet. Die extrapolierten Datenpunkte wurden durch Hinzurechnung eines laufzeitbasierten Renditeaufschlags auf langfristige Anleihen der kanadischen Provinzregierungen ermittelt. Dieser laufzeitbasierte Aufschlag wird zwischen einem Basis-Spread und einem Long-Spread extrapoliert. Der Basis-Spread basiert auf beobachteten Spannen zwischen Unternehmensanleihen mit einem AA-Rating und Anleihen der kanadischen Provinzregierungen mit einem AA-Rating im Laufzeitbereich fünf bis zehn Jahre. Der Long-Spread ist definiert als die Spanne, die zum Zeitpunkt der durchschnittlichen Laufzeit der Anleihen der kanadischen Provinzregierungen mit einem AA-Rating im Laufzeitbereich elf bis 30 Jahre vorliegen muss, damit die durchschnittliche Spanne zwischen Unternehmensanleihen mit einem AA-Rating und Anleihen der kanadischen Provinzregierungen mit einem AA-Rating der extrapolierten Spanne entspricht, die durch Anwendung des Verhältnisses zwischen den beobachteten Spannen zwischen Unternehmensanleihen mit einem A-Rating und Anleihen der kanadischen Provinzregierungen mit einem AA-Rating für den Laufzeitbereich elf bis 30 Jahre und den Laufzeitbereich fünf bis zehn Jahre auf den Basis-Spread abgeleitet wird. Bei Laufzeiten, die über der durchschnittlichen Laufzeit von Anleihen der kanadischen Provinzregierungen mit einem AA-Rating im Laufzeitbereich elf bis 30 Jahre liegen, wird angenommen, dass die Spanne konstant dem Long-Spread entspricht.

Da der britische Markt für erstrangige Unternehmensanleihen im Sinne der IFRS verhältnismäßig wenige Anleihen mit langen Laufzeiten umfasst, werden die Abzinsungssätze für unsere im Vereinigten Königreich aufgelegten Pensionspläne und sonstigen Pläne für Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses durch Berechnung einer hypothetischen Renditekurve festgelegt. Die hypothetische Renditekurve wird anhand von Informationen über die GBP-Renditen von Unternehmensanleihen mit einem AA- oder gleichwertigen Rating entwickelt. Zielrenditen werden auf der Basis von Anleihen innerhalb eines Laufzeitenbands berechnet, und die Renditekurve wird an diese Zielwerte angepasst. Kassakurse (Renditen von Nullkuponanleihen) werden von der Renditekurve abgeleitet und zur Abzinsung der Leistungszahlungen in jedem künftigen Jahr herangezogen. Da Unternehmensanleihen grundsätzlich keine sehr langen Laufzeiten aufweisen, wird angenommen, dass die Kassakurse über die längste Laufzeit hinaus unverändert bleiben. Die längste Laufzeit betrug zum 31. Dezember 2018 24 Jahre.

Die langfristige Gehaltssteigerung wird anhand der derzeitigen Gehaltsstruktur sowie der in der Vergangenheit eingetretenen und für die Zukunft erwarteten Lohnerhöhungen ermittelt, wobei die aktuelle Wirtschaftsentwicklung Berücksichtigung findet.

Weitere Informationen zu den zugrunde liegenden Annahmen und der Sensitivitätsanalyse in Bezug auf Änderungen kritischer versicherungsmathematischer Annahmen sind in Anhangsangabe 25 "Altersversorgungsleistungen" zum Konzernabschluss zu finden.

Konsolidierung

Wir konsolidieren Unternehmen, wenn die wirtschaftliche Betrachtung unserer Beziehung zeigt, dass wir das Unternehmen beherrschen. Eine solche Beherrschung liegt vor, wenn wir aufgrund unserer Beteiligung an dem Beteiligungsunternehmen variable Rückflüsse erhalten oder über diese verfügen können und die Möglichkeit haben, diese Rückflüsse zu beeinflussen, indem wir die Aktivitäten des Beteiligungsunternehmens steuern. Um zu bestimmen, ob es sich bei den Rechten, die von Inhabern nicht beherrschender Anteile gehalten werden (z. B. Rechte der CDPQ in Bezug auf Transportation) eher um Schutzrechte als um materielle Rechte handelt, sind ebenfalls Ermessensentscheidungen erforderlich. Ergeben sich aus Sachverhalten und Umständen Hinweise, dass sich eines oder mehrere der Beherrschungselemente verändert haben, werden wir erneut prüfen, ob weiterhin eine Beherrschung vorliegt.

Gelegentlich beteiligen wir uns an strukturierten Unternehmen, bei denen Stimmrechte für die Feststellung, wer das Unternehmen beherrscht, nicht ausschlaggebend sind. Um zu bestimmen, ob wir variable Rückflüsse in wesentlicher Höhe erhalten oder über diese verfügen können, wenden wir eine Reihe komplexer Schätzverfahren unter Einbeziehung qualitativer und quantitativer Faktoren an. Bei der quantitativen Analyse werden unter anderem die künftigen Cashflows und Ergebnisse des Beteiligungsunternehmens geschätzt und die Abweichung dieser Cashflows von den erwarteten Cashflows analysiert. In die qualitative Analyse werden Faktoren wie Gegenstand und Struktur des Beteiligungsunternehmens sowie die Beurteilung, ob wir als Prinzipal oder als Agent handeln, einbezogen. Die Auswertung der Ergebnisse

dieser Analysen und die Einschätzung, ob wir die Fähigkeit haben, die Rückflüsse des Beteiligungsunternehmens zu beeinflussen, erfordern komplexe Ermessensentscheidungen. Diese betreffen unter anderem die Beurteilung der Auswirkung potenzieller Stimmrechte, vertraglicher Vereinbarungen und der sog. de facto control.

Rückstellung für belastende Verträge

Eine Rückstellung für belastende Verträge wird gebildet, wenn es zu mehr als 50 % wahrscheinlich ist, dass die unvermeidbaren Kosten zur Erfüllung der Verpflichtungen aus einem festen Vertrag höher sind als der von ihm erwartete wirtschaftliche Nutzen. In den meisten Fällen besteht der erwartete wirtschaftliche Nutzen, den man aus dem Vertrag ziehen will, aus den Umsatzerlösen, die mit dem Auftrag generiert werden. Zur Berechnung der unvermeidbaren Kosten müssen die erwarteten künftigen Kosten (einschließlich prognostizierter künftiger Kostensenkungen aufgrund von Leistungsverbesserungen und Transformationsinitiativen), voraussichtliche Kostenüberschreitungen, voraussichtliche Kosten im Zusammenhang mit Vertragsstrafen wegen Lieferverzögerungen und technischen Problemen sowie allokierte Kosten, die sich direkt auf den Vertrag beziehen, geschätzt werden. Die Bewertung der Rückstellung wird durch die erwarteten Lieferpläne beeinflusst, da die ersten Produktionseinheiten bei neuen Flugzeugprogrammen höhere Kosten verursachen als spätere Produktionseinheiten und Verzögerungen im Rahmen von langfristigen Fertigungsaufträgen für Züge zu Vertragsstrafen führen.

Sensitivitätsanalyse

Ein 1%iger Anstieg der erwarteten Kosten hätte im Geschäftsjahr 2018 zu einem Rückgang des EBIT um rund USD 161 Mio. geführt.

Eigenkapitalkomponente und derivative Verbindlichkeitenkomponente in Verbindung mit der CDPQ-Beteiligung

Die an CDPQ ausgegebenen wandelbaren Aktien enthalten keine Verpflichtung für den Konzern, der CDPQ Barmittel oder andere finanzielle Vermögenswerte bereitzustellen. Die Anlage der CDPQ in wandelbare Aktien der BT Holdco wurde nicht als Verbindlichkeit klassifiziert, sondern als ein zusammengesetztes Finanzinstrument, das aus einer Eigenkapitalkomponente in Form von freiwilligen Dividenden und einem Liquidationsvorzug sowie einer Verbindlichkeitenkomponente in Form eines derivativen Finanzinstruments, das die Lieferung einer variablen Anzahl von Stammaktien der BT Holdco bei Beendigung des Instruments vorsieht, besteht. Diese Klassifizierung erfolgte mittels Ermessensentscheidungen. Der Konzern weist die wandelbaren Aktien im Eigenkapital (nicht beherrschende Anteile) und die derivative Komponente als Verbindlichkeit aus.

Der Fair Value der wandelbaren Aktien zum Emissionszeitpunkt wurde auf die Eigenkapitalkomponente bzw. die derivative Verbindlichkeitenkomponente aufgeteilt, sodass aus der gesonderten Erfassung der Komponenten kein Gewinn oder Verlust entstanden ist. Dabei wurde zunächst der Fair Value der derivativen Verbindlichkeit ermittelt, der Restbetrag wurde anschließend der Eigenkapitalkomponente zugeordnet. Die Verbindlichkeitenkomponente wird vierteljährlich unter Zugrundelegung der bestmöglichen Schätzung des Barwerts des Erfüllungsbetrags durch den Konzern und nicht unter Zugrundelegung eines Szenarios, bei dem der Konzern einen Kauf des Anteils der CDPQ anstrengt, neu bewertet. Zur Schätzung des Fair Value der Wandlungsoption, die in die wandelbaren Aktien der BT Holdco eingebettet ist, greift der Konzern auf ein internes Bewertungsmodell zurück, das auf stochastischen Simulationen basiert. Der Fair Value der eingebetteten Wandlungsoption entspricht der Barwertdifferenz zwischen dem aufgelaufenen Liquidationsvorzug der wandelbaren Aktien auf Basis des Mindestrenditeanspruchs und dem Fair Value der Stammaktien auf Konvertierungsbasis. Dieser Wert ist abhängig von der Erfüllung der mit der CDPQ vereinbarten Leistungsanreize, dem Zeitpunkt der Ausübung der Umwandlungsrechte durch Transportation und dem jeweiligen Umwandlungssatz. Das Simulationsmodell generiert mehrere Leistungsszenarien für Transportation über die erwartete Laufzeit der Option. Dies geschieht unter Verwendung der bestmöglichen Schätzung der erwarteten Ergebnisse von Transportation über die restliche Laufzeit des Instruments und einer aus den historischen Ergebnissen abgeleiteten Standardabweichung. Der Fair Value der Aktien auf Konvertierungsbasis wird mittels eines auf Marktdaten basierenden EBIT-Multiplikators zur Bestimmung des Unternehmenswertes berechnet. Der verwendete Abzinsungssatz wird ebenfalls mittels Marktdaten berechnet. Zur Bestimmung der Laufzeit des Instruments und der künftigen Leistung von Transportation greift der Konzern auf interne Annahmen zurück, die aus dem Finanz- und Strategieplan abgeleitet werden.

Eine Sensitivitätsanalyse der Variabilität des Fair Value der Wandlungsoption aufgrund einer grundsätzlich möglichen Veränderung der erwarteten künftigen Leistung von Transportation ist in Anhangsangabe 38 "Fair Value der Finanzinstrumente" enthalten.

Beteiligung an der CSALP

Am 1. Juli 2018 wies der Konzern seine Eigenkapitalbeteiligung an der CSALP in Höhe von USD 1.761 Mio. aus, die zu diesem Zeitpunkt einem Anteil von 33,55 % am geschätzten Fair Value der CSALP entsprach. Der geschätzte Fair Value der CSALP wurde nach erfolgter Beratung durch einen unabhängigen Experten und Gesprächen mit dem beherrschenden Partner mittels einer Discounted-Cashflow-Analyse bestimmt. Die Bewertung stützt sich unter anderem auf Annahmen bezüglich potenzieller Synergien aus der Expertise in den Bereichen Beschaffung, Vertrieb, Marketing sowie Kundendienst, die Airbus in das Programm einbringen wird. Hierbei müssen in erheblichem Umfang Ermessensentscheidungen hinsichtlich der künftigen operativen Performance des Programms getroffen werden.

Weitere Informationen hierzu sind in Anhangsangabe 31 "Veräußerung eines Geschäftsbereichs" enthalten.

Informationen zu den Schätzungen, die zur Bestimmung des Fair Value der Finanzierungsverpflichtungen des Konzerns gegenüber der CSALP und des Fair Value der Beteiligung des Konzerns an den stimmrechtslosen Anteilen der CSALP verwendet wurden, sind in Anhangsangabe 38 "Fair Value der Finanzinstrumente" enthalten.

KONTROLLEN UND VERFAHREN

In Einklang mit der Canadian Securities Administrators' Regulation 52-109 haben wir vom Chief Executive Officer (CEO) und vom Chief Financial Officer (CFO) unterzeichnete Bescheinigungen eingereicht, in denen unter anderem über die Gestaltung und Effektivität der Offenlegungskontrollen und -verfahren und über die Gestaltung und Effektivität des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems Bericht erstattet wird.

Offenlegungskontrollen und -verfahren

Der CEO und der CFO haben Offenlegungskontrollen und -verfahren entwickelt oder über die Entwicklung solcher Kontrollen und Verfahren Aufsicht geführt, um mit hinreichender Sicherheit zu gewährleisten, dass:

- alle wesentlichen Informationen über den Konzern sowohl dem CEO als auch dem CFO zur Kenntnis gelangen; und
- Informationen, die in den Pflichtmitteilungen des Konzerns enthalten sein müssen, innerhalb der durch die Wertpapiergesetzgebung vorgegebenen Zeitspanne erfasst, verarbeitet, zusammengefasst und veröffentlicht werden.

Unter Aufsicht des CEO und des CFO wurde eine Überprüfung der Gestaltung und Wirksamkeit unserer Offenlegungskontrollen und -verfahren durchgeführt. Der CEO und der CFO kamen auf der Grundlage dieser Überprüfung zu dem Ergebnis, dass diese Offenlegungskontrollen und -verfahren als effektiv anzusehen sind.

Rechnungslegungsbezogenes internes Kontrollsystem

Darüber hinaus wurde ein rechnungslegungsbezogenes internes Kontrollsystem vom CEO und vom CFO selbst beziehungsweise unter deren Aufsicht konzipiert, das hinreichende Sicherheit über die Zuverlässigkeit des Finanzberichtswesens und die Übereinstimmung des für externe Zwecke aufgestellten Jahresabschlusses mit den IFRS bieten soll.

Unter Aufsicht des CEO und des CFO wurde eine Überprüfung der Gestaltung und Wirksamkeit unseres rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems durchgeführt. Auf der Grundlage dieser Überprüfung kamen der CEO und der CFO zu dem Ergebnis, dass das rechnungslegungsbezogene interne Kontrollsystem als effektiv anzusehen ist und die Anforderungen erfüllt, die das Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission (COSO) in seinem Regelwerk "Internal Control - Integrated Framework" (Framework 2013) festgelegt hat.

Änderungen des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems

In dem zum 31. Dezember 2018 endenden Quartal und Geschäftsjahr sind keine Änderungen an unserem rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystem vorgenommen worden, die eine wesentliche Auswirkung auf unser rechnungslegungsbezogenes internes Kontrollsystem hatten oder voraussichtlich haben werden.

WECHSELKURSE

Wir unterliegen Wechselkursschwankungen aufgrund der Umrechnung von Umsatzerlösen und Aufwendungen sowie Vermögenswerten und Verbindlichkeiten unserer ausländischen Geschäftsbetriebe, die eine andere funktionale Währung verwenden als den US-Dollar (hauptsächlich Euro, Pfund Sterling und andere europäische Währungen), und aufgrund von Transaktionen in anderen Währungen, hauptsächlich dem kanadischen Dollar und dem Pfund Sterling.

Die folgende Übersicht zeigt die für die Umrechnung von Vermögenswerten und Verbindlichkeiten in US-Dollar angewandten Stichtagskurse zum:

	31. Dezember 2018	31. Dezember 2017	Verminderung
Euro	1,1450	1,1993	(5%)
Kanadischer Dollar	0,7337	0,7975	(8%)
Pfund Sterling	1,2800	1,3517	(5%)

Die folgende Übersicht zeigt die Durchschnittskurse, die für die Umrechnung von Umsatzerlösen und Aufwendungen in US-Dollar in den vierten Quartalen zum 31. Dezember 2018 bzw. 31. Dezember 2017 angewandt wurden:

	31. Dezember 2018	31. Dezember 2017	Verminderung
Euro	1,1422	1,1770	(3%)
Kanadischer Dollar	0,7582	0,7878	(4%)
Pfund Sterling	1,2878	1,3262	(3%)

Die folgende Übersicht zeigt die Durchschnittskurse, die für die Umrechnung von Umsatzerlösen und Aufwendungen in US-Dollar in den Geschäftsjahren zum 31. Dezember 2018 bzw. 31. Dezember 2017 angewandt wurden:

	31. Dezember 2018	31. Dezember 2017	Erhöhung
Euro	1,1822	1,1281	5%
Kanadischer Dollar	0,7729	0,7705	0%
Pfund Sterling	1,3367	1,2874	4%

INFORMATIONEN FÜR AKTIONÄRE

Informationen zu den genehmigten, ausgegebenen und im Umlauf befindlichen Aktien per 12. Februar 2019	Genehmigt	Ausgegeben und im Umlauf
Class-A-Aktien (Mehrstimmrechtsaktien) ⁽¹⁾	3.592.000.000	308.750.749
Class-B-Aktien (nachrangiges Stimmrecht) ⁽²⁾	3.592.000.000	2.064.741.454 ⁽³⁾
Kumulative rückkaufbare Vorzugsaktien der Serie 2	12.000.000	5.811.736
Kumulative rückkaufbare Vorzugsaktien der Serie 3	12.000.000	6.188.264
Kumulative rückkaufbare Vorzugsaktien der Serie 4	9.400.000	9.400.000

⁽¹⁾ Jeweils 10 Stimmen, auf Wunsch des Inhabers jederzeit in je eine Class-B-Aktie mit nachrangigem Stimmrecht umtauschbar.

⁽²⁾ Auf Wunsch des Inhabers in je eine Class-A-Aktie umtauschbar, wenn bestimmte Bedingungen erfüllt sind.

⁽³⁾ Abzüglich 60.541.394 Class-B-Aktien mit nachrangigem Stimmrecht, die im Zusammenhang mit den PSU- und RSU-Plänen erworben wurden und treuhänderisch verwahrt werden.

Informationen zu Optionsscheinen, Aktienoptionen, PSUs, DSUs und RSUs zum 31. Dezember 2018

Ausgegebene und im Umlauf befindliche Optionsscheine	305.851.872
Im Rahmen der Aktienoptionspläne ausgegebene und im Umlauf befindliche Optionen	111.545.290
Im Rahmen der PSU-, DSU- und RSU-Pläne ausgegebene und im Umlauf befindliche PSUs, DSUs und RSUs	89.344.947
Treuhänderisch verwahrte Class-B-Aktien mit nachrangigem Stimmrecht, die der Erfüllung von PSU- und RSU-Verpflichtungen dienen	60.541.394

Kontakt

Bombardier Inc.
Investor Relations
800 Rene-Levesque Blvd. West
Montréal, Québec, Kanada H3B 1Y8
Tel.: +1 514 861 9481, DW 13273
Fax: +1 514 861 2420
E-Mail: investors@bombardier.com

Weitere Informationen zum Konzern sowie die Annual Information Form sind auf der Website von SEDAR unter der Adresse sedar.com oder auf der Investor-Relations-Website von Bombardier unter der Adresse ir.bombardier.com zu finden.

Die Flugzeugprogramme Global 5500, Global 6500, Global 8000 and CRJ550 befinden sich derzeit in der Entwicklungsphase. Daher sind noch Änderungen in Bezug auf die Strategie, das Branding, die Kapazität, die Leistung, das Design und/oder die Systeme für diese Flugzeugreihe möglich. Alle Angaben und Daten sind Näherungswerte, können sich ohne Ankündigung ändern und unterliegen bestimmten betriebsbezogenen Regeln, Annahmen und anderen Bedingungen. Dieses Dokument stellt kein Angebot, keine Verpflichtung, keine Zusicherung und keine Garantie dar und begründet keinerlei Haftungsansprüche jedweder Art.

ALP, AVENTRA, BiLevel, Bombardier, Challenger, Challenger 300, Challenger 350, Challenger 600, Challenger 650, Challenger 850, CITYFLO, CRJ, CRJ550, CRJ700, CRJ900, CRJ1000, CRJ Series, EBI, FLEXITY, FLEXX, FlexCare, Global, Global 5000, Global 5500, Global 6000, Global 6500, Global 7500, Global 8000, INNOVIA, INTERFLO, Learjet, Learjet 70, Learjet 75, Learjet 85, MITRAC, MOVIA, OMNEO, OPTIFLO, Parts Express, Primove, Q400, Q Series, Smart Services, TALENT, TRAXX, TWINDEXX, WAKO und ZEFIRO sind Warenzeichen der Bombardier Inc. oder ihrer Tochtergesellschaften.

Die Printversion dieses Geschäftsberichts ist auf Rolland Opaque-Papier gedruckt, das zu 30 % aus Altpapier hergestellt wurde, EcoLogo-zertifiziert ist und chlorfrei gebleicht wurde. Durch die Verwendung dieses Papiers statt Neufaserpapier werden 17 ausgewachsene Bäume, 742 kg Abfall, 2.439 kg CO₂-Emissionen (dies entspricht 16.317 gefahrenen Kilometern) und 60.564 Liter Wasser eingespart.

Bombardier Inc., 800 René-Lévesque Blvd. West, Montréal, Québec, Kanada H3B 1Y8

Tel.: +1 514 861 9481; Fax: +1 514 861 2420; Website: bombardier.com

Un exemplaire en français est disponible sur demande adressée auprès du service des Relations avec les investisseurs ou sur le site Internet de la Société dédié aux relations avec les investisseurs, à l'adresse ri.bombardier.com.

AUSGEWÄHLTE FINANZINFORMATIONEN

Die folgenden ausgewählten Finanzinformationen wurden den Konzernabschlüssen für die Geschäftsjahre zum 31. Dezember 2018, 2017 und 2016 entnommen und sind im Zusammenhang mit diesen zu lesen.

Die folgende Übersicht zeigt ausgewählte Finanzinformationen für die letzten drei Geschäftsjahre.

Geschäftsjahre zum 31. Dezember	2018	2017 angepasst ⁽¹⁾	2016
Umsatzerlöse	\$ 16.236	\$ 16.199	\$ 16.339
Auf die Anteilseigner der Bombardier Inc. entfallendes Periodenergebnis	\$ 232	\$ (494)	\$ (1.022)
Ergebnis je Aktie (in USD)			
Unverwässert	\$ 0,10	\$ (0,24)	\$ (0,48)
Verwässert	\$ 0,09	\$ (0,24)	\$ (0,48)
Beschlossene Bardividenden je Aktie (in kanadischen Dollar):			
Class-A-Aktien (Mehrstimmrechtsaktien)	\$ -	\$ -	\$ -
Class-B-Aktien (Aktien mit nachrangigem Stimmrecht)	\$ -	\$ -	\$ -
Vorzugsaktien, Serie 2	\$ 0,90	\$ 0,72	\$ 0,68
Vorzugsaktien, Serie 3	\$ 1,00	\$ 0,89	\$ 0,78
Vorzugsaktien, Serie 4	\$ 1,56	\$ 1,56	\$ 1,56
Zum 31. Dezember	2018	2017 angepasst ⁽¹⁾	2016 angepasst ⁽¹⁾

Zum 31. Dezember	2018	2017 angepasst ⁽¹⁾	2016 angepasst ⁽¹⁾
Bilanzsumme	\$ 24.958	\$ 24.916	\$ 22.795
Langfristige finanzielle Verbindlichkeiten	\$ 10.619	\$ 10.165	\$ 9.737

⁽¹⁾ Aufgrund der erstmaligen Anwendung von IFRS 15 "Erlöse aus Verträgen mit Kunden". Weitere Informationen über die Anpassung von Vergleichsperioden sind im Abschnitt "Neue Rechnungslegungsvorschriften" im Berichtsteil "Sonstiges" enthalten.

Im Anschluss folgt eine Darstellung der Quartalsinformationen.

13. Februar 2019

QUARTALSDATEN (UNGEPRÜFT)

(die Quartalsdaten wurden mit Ausnahme der Kursspannen gemäß IAS 34 "Zwischenberichterstattung" erstellt)

(in Mio. USD, ausgenommen Angaben je Aktie)

Geschäftsjahr	Gesamt	Viertes Quartal	Drittes Quartal	Zweites Quartal	2018 Erstes Quartal
Umsatzerlöse					
Business Aircraft	\$ 4.994	\$ 1.494	\$ 1.083	\$ 1.307	\$ 1.110
Commercial Aircraft	1.756	421	256	616	463
Aerostructures and Engineering Services	1.953	622	430	455	446
Transportation	8.915	2.161	2.140	2.259	2.355
Konzernaufwendungen und Eliminierungen	(1.382)	(395)	(266)	(375)	(346)
	\$				
	16.236	\$ 4.303	\$ 3.643	\$ 4.262	\$ 4.028
EBIT					
Business Aircraft	\$ 430	\$ 145	\$ 80	\$ 108	\$ 97
Commercial Aircraft	(755)	(18)	4	(668)	(73)
Aerostructures and Engineering Services	146	-	35	65	46
Transportation	774	236	184	163	191
Konzernaufwendungen und Eliminierungen	406	(21)	(36)	523	(60)
	1.001	342	267	191	201
Finanzierungsaufwand ⁽²⁾	712	261	147	163	162
Finanzertrag ⁽²⁾	(106)	(33)	(25)	(31)	(38)
EBT	395	114	145	59	77
Ertragsteuern	77	59	(4)	(11)	33
Periodenergebnis	\$ 318	\$ 55	\$ 149	\$ 70	\$ 44
Davon entfallen auf: Anteilseigner der Bombardier Inc.	\$ 232	\$ 15	\$ 111	\$ 68	\$ 38
Davon entfallen auf: Nicht beherrschende Anteile	86	40	38	2	6
	\$ 318	\$ 55	\$ 149	\$ 70	\$ 44
Ergebnis je Aktie (in USD)					
Unverwässert	\$ 0,10	\$ 0,02	\$ 0,04	\$ 0,03	\$ 0,01
Verwässert	\$ 0,09	\$ 0,02	\$ 0,04	\$ 0,02	\$ 0,01
Börsenkursentwicklung der Class-B-Aktien mit nachrangigem Stimmrecht (in CAD)					

Geschäftsjahr	Gesamt	Viertes Quartal	Drittes Quartal	Zweites Quartal	2018 Erstes Quartal
Höchststand	\$ 5,58	\$ 4,71	\$ 5,58	\$ 5,36	\$ 4,16
Tiefststand	\$ 1,59	\$ 1,59	\$ 4,10	\$ 3,55	\$ 2,80
Geschäftsjahr	Gesamt	Viertes Quartal	Drittes Quartal	Zweites Quartal	2017 Erstes Quartal
	angepasst ^(1)	angepasst ^(1)	angepasst ^(1)	angepasst ^(1)	angepasst ^(1)
Umsatzerlöse					
Business Aircraft	\$ 4.933	\$ 1.448	\$ 1.074	\$ 1.389	\$ 1.022
Commercial Aircraft	2.317	651	515	626	525
Aerostructures and Engineering Services	1.616	426	349	443	398
Transportation	8.551	2.415	2.146	2.038	1.952
Konzernaufwendungen und Eliminierungen	(1.218)	(329)	(245)	(352)	(292)
	\$ 16.199	\$ 4.611	\$ 3.839	\$ 4.144	\$ 3.605
EBIT					
Business Aircraft	\$ 394	\$ 129	\$ 87	\$ 99	\$ 79
Commercial Aircraft	(389)	(138)	(75)	(119)	(57)
Aerostructures and Engineering Services	81	7	33	26	15
Transportation	443	129	140	10	164
Konzernaufwendungen und Eliminierungen	(230)	(54)	(52)	(73)	(51)
	299	73	133	(57)	150
Finanzierungsaufwand ^(2)	801	279	181	198	159
Finanzertrag ^(2)	(56)	(21)	(14)	(12)	(25)
EBT	(446)	(185)	(34)	(243)	16
Ertragsteuern	79	3	66	-	10
Periodenergebnis	\$ (525)	\$ (188)	\$ (100)	\$ (243)	\$ 6
Davon entfallen auf: Anteilseigner der Bombardier Inc.	\$ (494)	\$ (190)	\$ (83)	\$ (227)	\$ 6
Davon entfallen auf: Nicht beherrschende Anteile	(31)	2	(17)	(16)	-
	\$ (525)	\$ (188)	\$ (100)	\$ (243)	\$ 6
Ergebnis je Aktie (in USD)					
Unverwässert	\$ (0,24)	\$ (0,09)	\$ (0,04)	\$ (0,11)	\$ 0,00
Verwässert	\$ (0,24)	\$ (0,09)	\$ (0,04)	\$ (0,11)	\$ 0,00
Börsenkursentwicklung der Class-B-Aktien mit nachrangigem Stimmrecht (in CAD)					
Höchststand	\$ 3,24	\$ 3,24	\$ 2,67	\$ 2,67	\$ 2,76
Tiefststand	\$ 1,96	\$ 2,15	\$ 1,96	\$ 2,01	\$ 1,99

^(1) Aufgrund der erstmaligen Anwendung von IFRS 15 "Erlöse aus Verträgen mit Kunden". Weitere Informationen über die Anpassung von Vergleichsperioden sind im Abschnitt "Neue Rechnungslegungsvorschriften" im Berichtsteil "Sonstiges" enthalten.

^(2) Die auf Jahresbasis ausgewiesenen Beträge entsprechen möglicherweise nicht der Summe der vier Quartale, da auf kumulierter Basis bei den Quartalsangaben bestimmte Umgliederungen zwischen dem Finanzertrag und dem Finanzierungsaufwand notwendig sein können.

ZUSAMMENFASSUNG HISTORISCHER FINANZDATEN

(in Mio. USD, ausgenommen Beträge je Aktie, und Anzahl der Stammaktien)

Für die Geschäftsjahre zum 31. Dezember	2018	2017 angepasst ^(1)	2016	2015	2014
	\$				
Umsatzerlöse	16.236	\$ 16.199	\$ 16.339	\$ 18.172	\$ 20.111
	\$				
EBIT vor Sonderposten ^(2)	1.029	\$ 725	\$ 427	\$ 554	\$ 923
Sonderposten	28	426	485	5.392	1.489
EBIT	1.001	299	(58)	(4.838)	(566)
Finanzierungsaufwand	712	801	819	418	249
Finanzertrag	(106)	(56)	(70)	(70)	(75)
EBT	395	(446)	(807)	(5.186)	(740)
Ertragsteuern	77	79	174	154	506
Periodenergebnis	\$ 318	\$ (525)	\$ (981)	\$ (5.340)	\$ (1.246)
Davon entfallen auf:					
Anteilseigner der Bombardier Inc.	\$ 232	\$ (494)	\$ (1.022)	\$ (5.347)	\$ (1.260)
Nicht beherrschende Anteile	\$ 86	\$ (31)	\$ 41	\$ 7	\$ 14
Angepasstes Periodenergebnis ^(2)	\$ 438	\$ 91	\$ (268)	\$ 326	\$ 648
Ergebnis je Aktie (in USD)					
Unverwässert	\$ 0,10	\$ (0,24)	\$ (0,48)	\$ (2,58)	\$ (0,74)
Verwässert	\$ 0,09	\$ (0,24)	\$ (0,48)	\$ (2,58)	\$ (0,74)
Angepasst ^(2)	\$ 0,14	\$ 0,04	\$ (0,15)	\$ 0,14	\$ 0,35
Allgemeine Informationen					
	\$				
Exportumsatz aus Kanada	5.803	\$ 6.498	\$ 6.383	\$ 7.335	\$ 8.086
Nettozugänge zu den Sachanlagen und immateriellen					
Vermögenswerten	\$ 415	\$ 1.317	\$ 1.201	\$ 1.862	\$ 1.964
Abschreibungen	\$ 272	\$ 314	\$ 371	\$ 438	\$ 417
Aufwendungen aus der Wertminderung von Sachanlagen und					
immateriellen Vermögenswerten	\$ 11	\$ 51	\$ 10	\$ 4.300	\$ 1.266
Dividende je Stammaktie (in CAD)					
Class A	\$ 0,00	\$ 0,00	\$ 0,00	\$ 0,00	\$ 0,10
Class-B-Aktien mit nachrangigem Stimmrecht	\$ 0,00	\$ 0,00	\$ 0,00	\$ 0,00	\$ 0,10
Dividende je Vorzugsaktie (in CAD)					
Serie 2	\$ 0,90	\$ 0,72	\$ 0,68	\$ 0,70	\$ 0,75
Serie 3	\$ 1,00	\$ 0,89	\$ 0,78	\$ 0,78	\$ 0,78
Serie 4	\$ 1,56	\$ 1,56	\$ 1,56	\$ 1,56	\$ 1,56
Börsenkursentwicklung (in CAD)					
Class-A-Aktien					
Höchststand	\$ 5,60	\$ 3,25	\$ 3,35	\$ 4,24	\$ 4,68
Tiefststand	\$ 1,70	\$ 1,87	\$ 0,89	\$ 1,18	\$ 3,30
Schlusskurs	\$ 2,08	\$ 3,05	\$ 2,33	\$ 1,49	\$ 4,13
Class-B-Aktien mit nachrangigem Stimmrecht					

Für die Geschäftsjahre zum 31. Dezember	2018	2017 angepasst ⁽¹⁾	2016	2015	2014
Höchststand	\$ 5,58	\$ 3,24	\$ 2,28	\$ 4,24	\$ 4,68
Tiefststand	\$ 1,59	\$ 1,96	\$ 0,72	\$ 1,03	\$ 3,41
Schlusskurs	\$ 2,03	\$ 3,03	\$ 2,16	\$ 1,34	\$ 4,15
Zum 31. Dezember			angepasst ⁽¹⁾		
Anzahl Stammaktien (in Mio.)	2.373	2.194	2.193	2.220	1.740
	\$				
Buchwert je Stammaktie (in USD)	(2,63)	\$ (3,20)	\$ (2,95)	\$ (1,99)	\$ (0,18)

⁽¹⁾ Aufgrund der erstmaligen Anwendung von IFRS 15 "Erlöse aus Verträgen mit Kunden". Weitere Informationen über die Anpassung von Vergleichsperioden sind im Abschnitt "Neue Rechnungslegungsvorschriften" im Berichtsteil "Sonstiges" enthalten.

⁽²⁾ GAAP-fremde Finanzkennzahlen. Einzelheiten zu den Definitionen dieser Kennzahlen und zur Überleitung auf die jeweils am besten vergleichbaren Finanzkennzahlen nach IFRS in den Geschäftsjahren 2018 und 2017 sind im Abschnitt "GAAP-fremde Finanzkennzahlen" enthalten.

ZUSAMMENFASSUNG HISTORISCHER FINANZDATEN (FORTS.)

KONZERNBILANZ

Zum 31. Dezember	2018	2017 angepasst ⁽¹⁾	2016 angepasst ⁽¹⁾	2015	2014
Vermögenswerte					
	\$				
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	3.187	\$ 2.988	\$ 3.384	\$ 2.720	\$ 2.489
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen	1.575	1.174	1.220	1.473	1.538
Vertragliche Vermögenswerte	2.617	2.460	1.631	-	-
Vorräte	4.402	3.429	4.286	6.978	7.970
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	210	415	336	450	530
Sonstige Vermögenswerte	357	427	427	484	592
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	-	4.150	-	-	-
Kurzfristige Vermögenswerte	12.348	15.043	11.284	12.105	13.119
Sachanlagen	1.557	1.696	1.949	2.061	2.092
Im Rahmen von Flugzeugprogrammen verwendete Werkzeuge	4.519	3.581	5.174	3.975	6.823
Goodwill	1.948	2.042	1.855	1.978	2.127
Latente Ertragsteuern	746	595	698	761	875
Anteile an Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen	2.211	491	332	356	294
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	1.030	825	915	870	1.328
Sonstige Vermögenswerte	599	643	588	797	956
Langfristige Vermögenswerte	12.610	9.873	11.511	10.798	14.495
	\$				
	24.958	\$ 24.916	\$ 22.795	\$ 22.903	\$ 27.614
Verbindlichkeiten					

Zum 31. Dezember	2018	2017 angepasst ⁽¹⁾	2016 angepasst ⁽¹⁾	2015	2014
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten	\$ 4.634	\$ 3.964	\$ 3.045	\$ 4.040	\$ 4.216
Rückstellungen	1.390	1.630	1.542	1.108	990
Vertragliche Verbindlichkeiten	4.262	3.820	3.840	-	-
Über die Vorräte für langfristige Aufträge hinausgehende Anzahlungen und Teilabrechnungen	-	-	-	1.408	1.698
Anzahlungen für Flugzeugprogramme	-	-	-	2.002	3.339
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	607	342	608	991	1.010
Sonstige Verbindlichkeiten	1.499	1.723	1.634	2.274	2.182
Verbindlichkeiten, die in direktem Zusammenhang mit zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten stehen	-	2.686	-	-	-
Kurzfristige Verbindlichkeiten	12.392	14.165	10.669	11.823	13.435
Rückstellungen	1.110	781	1.561	918	562
Vertragliche Verbindlichkeiten	1.933	1.272	1.673	-	-
Anzahlungen für Flugzeugprogramme	-	-	-	1.534	1.608
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	9.093	9.200	8.738	8.908	7.627
Altersversorgungsleistungen	2.381	2.633	2.647	2.159	2.629
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	1.526	965	999	619	602
Sonstige Verbindlichkeiten	537	595	891	996	1.096
Langfristige Verbindlichkeiten	16.580	15.446	16.509	15.134	14.124
	28.972	29.611	27.178	26.957	27.559
Eigenkapital					
Den Anteilseignern der Bombardier Inc. zurechenbares Eigenkapital	(5.563)	(6.608)	(6.054)	(4.067)	42
Auf nicht beherrschende Anteile entfallendes Eigenkapital	1.549	1.913	1.671	13	13
	(4.014)	(4.695)	(4.383)	(4.054)	55
	\$				
	24.958	\$ 24.916	\$ 22.795	\$ 22.903	\$ 27.614

⁽¹⁾ Aufgrund der erstmaligen Anwendung von IFRS 15 "Erlöse aus Verträgen mit Kunden". Weitere Informationen über die Anpassung von Vergleichsperioden sind im Abschnitt "Neue Rechnungslegungsvorschriften" im Berichtsteil "Sonstiges" enthalten.

VERANTWORTUNG DER KONZERNLEITUNG FÜR DIE FINANZBERICHTERSTATTUNG

Der Konzernabschluss und der MD&A der Bombardier Inc. und alle sonstigen im vorliegenden Geschäftsbericht enthaltenen Informationen liegen in der Verantwortung der Konzernleitung und wurden vom Board of Directors durchgesehen und freigegeben.

Der Konzernabschluss wurde nach den vom International Accounting Standards Board veröffentlichten IFRS aufgestellt. Die Aufstellung des MD&A erfolgte entsprechend den Anforderungen der kanadischen Wertpapieraufsichtsbehörden (Canadian Securities Administrators). Im Konzernabschluss und im MD&A sind Posten enthalten, die auf bestmöglichen Schätzungen und Beurteilungen der voraussichtlichen Auswirkungen gegenwärtiger Ereignisse und Geschäftsvorfälle beruhen. Die Konzernleitung hat diese Posten auf der Grundlage einer vernünftigen kaufmännischen Beurteilung ermittelt, um sicherzustellen, dass der Konzernabschluss und der MD&A in allen wesentlichen Belangen ein angemessenes Bild vermitteln. Die im MD&A dargestellten Finanzinformationen stehen im Einklang mit dem Konzernabschluss.

Der Chief Executive Officer (CEO) und der Chief Financial Officer (CFO) der Bombardier Inc. haben Offenlegungskontrollen und -verfahren sowie ein rechnungslegungsbezogenes internes Kontrollsystem entwickelt oder über die Entwicklung solcher Kontrollen und Verfahren Aufsicht geführt. Damit ist mit hinreichender Sicherheit gewährleistet, dass alle wesentlichen Informationen über die Bombardier Inc. sowohl dem CEO als auch dem CFO zur Kenntnis gelangen und dass Informationen, die in den Pflichtmitteilungen der Bombardier Inc. enthalten sein müssen, innerhalb der durch die kanadische Wertpapiergesetzgebung vorgegebenen Zeitspanne erfasst, verarbeitet, zusammengefasst und veröffentlicht werden.

Der CEO und der CFO der Bombardier Inc. haben außerdem die vorgenannten Offenlegungskontrollen und -verfahren und das rechnungslegungsbezogene interne Kontrollsystem zum Ende des Geschäftsjahres 2018 auf deren Wirksamkeit geprüft. Auf der Grundlage dieser Untersuchung kamen der CEO und der CFO zu dem Ergebnis, dass die Offenlegungskontrollen und -verfahren und das rechnungslegungsbezogene interne Kontrollsystem an diesem Stichtag als effektiv anzusehen waren und die Anforderungen erfüllten, die das Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission (COSO) in seinem Regelwerk "Internal Control - Integrated Framework (2013)" festgelegt hat. Des Weiteren stellten sie durch diese Beurteilung fest, dass das rechnungslegungsbezogene interne Kontrollsystem zum Geschäftsjahresende 2018 keine wesentlichen Mängel aufwies. Der CEO und der CFO der Bombardier Inc. haben die in National Instrument 52-109 der Canadian Securities Administrators vorgeschriebene Bestätigung in Bezug auf die einen Konzernabschluss und einen MD&A umfassende jährliche Finanzberichterstattung der Bombardier Inc. bei den Canadian Securities Administrators vorgelegt.

Es liegt in der Verantwortung des Board of Directors sicherzustellen, dass die Konzernleitung ihrer Verantwortung für die Finanzberichterstattung nachkommt. Darüber hinaus ist das Board of Directors für die abschließende Durchsicht und Freigabe des Konzernabschlusses und des MD&A zuständig. Das Board of Directors führt diese Aufgaben im Wesentlichen über das Gremium des Prüfungsausschusses aus.

Der Prüfungsausschuss wird vom Board of Directors ernannt und setzt sich vollständig aus unabhängigen, in Finanzfragen versierten Directors zusammen. Er tritt in regelmäßigen Abständen mit der Konzernleitung, der Innenrevision und den Abschlussprüfern des Konzerns zusammen, um den Konzernabschluss, den Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers und den MD&A durchzusehen, Fragen der Prüfung und Finanzberichterstattung sowie das rechnungslegungsbezogene interne Kontrollsystem zu erörtern und sicherzustellen, dass alle Verantwortlichen ihren Pflichten ordnungsgemäß nachkommen. Zu den Aufgaben des Prüfungsausschusses zählt außerdem die Überprüfung der von der Konzernleitung bei der Erstellung des Konzernabschlusses verwendeten Rechnungslegungsgrundsätze sowie wesentlichen Schätzungen und Beurteilungen auf ihre Angemessenheit. Er prüft ferner die Unabhängigkeit und die Honorare der Abschlussprüfer und spricht diesbezüglich Empfehlungen gegenüber dem Board of Directors aus. Der Prüfungsausschuss legt dem Board of Directors seine Feststellungen zur Kenntnisnahme vor, bevor dieses den Konzernabschluss und den MD&A gegenüber den Anteilseignern freigibt.

Der Konzernabschluss wurde nach Bestellung durch die Anteilseigner von den unabhängigen Abschlussprüfern der Ernst & Young LLP unter Beachtung der kanadischen Grundsätze der ordnungsmäßigen Durchführung von Abschlussprüfungen (Canadian Generally Accepted Auditing Standards) geprüft. Die unabhängigen Abschlussprüfer haben vollständigen und ungehinderten Zugang zum Prüfungsausschuss, um mit diesem in Prüfungsfragen und zu prüfungsnahen Sachverhalten Rücksprache zu halten.

13. Februar 2019

*Alain Bellemare, President und Chief Executive Officer
John Di Bert, CPA, CA, Senior Vice President und Chief Financial Officer*

BESTÄTIGUNGSVERMERK DES UNABHÄNGIGEN ABSCHLUSSPRÜFERS

AN DIE AKTIONÄRE DER BOMBARDIER INC.

Prüfungsurteil

Wir haben den Konzernabschluss der Bombardier Inc. und ihrer Tochtergesellschaften (der "Konzern") - bestehend aus der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2018 und 2017 sowie zum 1. Januar 2017, der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, der Konzern-Gesamtergebnisrechnung, der Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung und der Konzern-Kapitalflussrechnung für die Geschäftsjahre zum 31. Dezember 2018 und 2017 sowie dem Konzernanhang, einschließlich einer Zusammenfassung bedeutsamer Rechnungslegungsmethoden - geprüft.

Nach unserer Beurteilung vermittelt der beigegefügte Konzernabschluss in allen wesentlichen Belangen ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Finanzlage des Konzerns zum 31. Dezember 2018 und 2017 sowie zum 1. Januar 2017, sowie seiner Ertragslage und Zahlungsströme für die Geschäftsjahre zum 31.

Dezember 2018 und 2017 unter Beachtung der International Financial Reporting Standards (IFRS).

Grundlage für das Prüfungsurteil

Wir haben unsere Prüfung unter Beachtung der kanadischen Grundsätze der ordnungsmäßigen Durchführung von Abschlussprüfungen (Canadian Generally Accepted Auditing Standards) durchgeführt. Unsere Verantwortung nach diesen Grundsätzen ist im Abschnitt "Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses" unseres Bestätigungsvermerks weitergehend beschrieben. Wir sind von dem Konzern unabhängig in Übereinstimmung mit den berufsrechtlichen Vorschriften, die für unsere Prüfung des Konzernabschlusses in Kanada gelten, und haben unsere sonstigen Berufspflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen.

Sonstige Informationen

Die gesetzlichen Vertreter sind für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen Folgendes:

- Management's Discussion and Analysis - MD&A (Lagebericht)

- Im Geschäftsbericht enthaltene Informationen mit Ausnahme des Konzernabschlusses und unseres zugehörigen Bestätigungsvermerks

Unser Prüfungsurteil zum Konzernabschluss erstreckt sich nicht auf die sonstigen Informationen, und dementsprechend geben wir keine Form von Prüfungsschlussfolgerung hierzu ab.

Im Zusammenhang mit unserer Prüfung des Konzernabschlusses haben wir die Verantwortung, die sonstigen Informationen zu lesen und dabei zu würdigen, ob die sonstigen Informationen wesentliche Unstimmigkeiten zum Konzernabschluss oder unseren bei der Prüfung erlangten Kenntnissen aufweisen oder anderweitig wesentlich falsch dargestellt erscheinen.

Wir haben den MD&A und den Geschäftsbericht vor dem Datum dieses Bestätigungsvermerks des Abschlussprüfers erhalten. Falls wir auf Grundlage der von uns durchgeführten Arbeiten den Schluss ziehen, dass eine wesentliche falsche Darstellung dieser sonstigen Informationen vorliegt, sind wir verpflichtet, über diese Tatsache zu berichten. Wir haben in diesem Zusammenhang nichts zu berichten.

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter und der für die Überwachung Verantwortlichen für den Konzernabschluss

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Konzernabschlusses in Übereinstimmung mit den IFRS und dafür, dass der Konzernabschluss unter Beachtung dieser Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild vermittelt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig bestimmt haben, um die Aufstellung eines Konzernabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen - beabsichtigten oder unbeabsichtigten - falschen Darstellungen ist.

Bei der Aufstellung des Konzernabschlusses sind die gesetzlichen Vertreter dafür verantwortlich, die Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu beurteilen. Des Weiteren haben sie die Verantwortung, Sachverhalte in Zusammenhang mit der Fortführung der Unternehmenstätigkeit, sofern einschlägig, anzugeben.

Darüber hinaus sind sie dafür verantwortlich, auf der Grundlage des Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu bilanzieren, es sei denn, es besteht die Absicht den Konzern zu liquidieren oder der Einstellung des Geschäftsbetriebs oder es besteht keine realistische Alternative dazu.

Die für die Überwachung Verantwortlichen sind für die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses des Konzerns verantwortlich.

Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der Konzernabschluss als Ganzes frei von wesentlichen - beabsichtigten oder unbeabsichtigten - falschen Darstellungen ist, sowie einen Bestätigungsvermerk zu erteilen, der unser Prüfungsurteil beinhaltet. Hinreichende Sicherheit ist ein hohes Maß an Sicherheit, aber keine Garantie dafür, dass eine in Übereinstimmung mit den kanadischen Grundsätzen der ordnungsmäßigen Durchführung von Abschlussprüfungen durchgeführte Prüfung eine wesentliche falsche Darstellung stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus Verstößen oder Unrichtigkeiten resultieren und werden als wesentlich angesehen, wenn vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie einzeln oder insgesamt die auf der Grundlage dieses Konzernabschlusses getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Adressaten beeinflussen.

Während der Prüfung in Übereinstimmung mit den kanadischen Grundsätzen der ordnungsmäßigen Durchführung von Abschlussprüfungen üben wir pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung.

Darüber hinaus:

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher - beabsichtigter oder unbeabsichtigter - falscher Darstellungen im Konzernabschluss, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zu dienen. Das Risiko, dass wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist bei Verstößen höher als bei Unrichtigkeiten, da Verstöße betrügerisches Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können;
- gewinnen wir ein Verständnis von dem für die Prüfung relevanten internen Kontrollsystem, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit des internen Kontrollsystems des Konzerns abzugeben;
- beurteilen wir die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte und damit zusammenhängenden Angaben;
- ziehen wir Schlussfolgerungen über die Angemessenheit des von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die bedeutsame Zweifel an der Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir zu dem Schluss kommen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, im Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Konzernabschluss aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser jeweiliges Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch dazu führen, dass der Konzern seine Unternehmenstätigkeit nicht mehr fortführen kann;
- beurteilen wir die Gesamtdarstellung, den Aufbau und den Inhalt des Konzernabschlusses einschließlich der Angaben sowie ob der Konzernabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse so darstellt, dass der Konzernabschluss ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild vermittelt;
- holen wir ausreichende, geeignete Prüfungsnachweise für die Rechnungslegungsinformationen der Unternehmen oder Geschäftstätigkeiten innerhalb des Konzerns ein, um ein Prüfungsurteil zum Konzernabschluss abzugeben. Wir sind verantwortlich für die Anleitung, Überwachung und Durchführung der Konzernabschlussprüfung. Wir tragen die alleinige Verantwortung für unser Prüfungsurteil.

Wir erörtern mit den für die Überwachung Verantwortlichen unter anderem den geplanten Umfang und die Zeitplanung der Prüfung sowie bedeutsame Prüfungsfeststellungen, einschließlich etwaiger Mängel im internen Kontrollsystem, die wir während unserer Prüfung feststellen.

Wir geben gegenüber den für die Überwachung Verantwortlichen außerdem eine Erklärung ab, dass wir die relevanten Unabhängigkeitsanforderungen eingehalten haben, und erörtern mit ihnen alle Beziehungen und sonstigen Sachverhalte, von denen vernünftigerweise angenommen werden kann, dass sie sich auf unsere Unabhängigkeit auswirken, und die hierzu getroffenen Schutzmaßnahmen.

Der verantwortliche Engagement Partner für die Prüfung, aus der dieser Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers hervorgegangen ist, ist Zahid Fazal.

13. Februar 2019

Ernst & Young LLP, Montréal, Kanada

⁽¹⁾ zugelassen als Wirtschaftsprüfer von den Chartered Professional Accountants of Canada (CPA) und dem Canadian Institute of Chartered Accountants (CA) unter der Nummer A122227

KONZERNABSCHLUSS für die Geschäftsjahre 2018 und 2017

(Tabellenbeträge sind, soweit nicht anders angegeben, in Mio. USD dargestellt.)

Konzernabschluss	214
Konzernanhang	230
1 GRUNDLAGEN DER ERSTELLUNG	230
2 ZUSAMMENFASSUNG WESENTLICHER BILANZIERUNGS- UND BEWERTUNGSMETHODEN	230
3 ÄNDERUNGEN DER BILANZIERUNGS- UND BEWERTUNGSMETHODEN	247

4 KÜNFTIGE ÄNDERUNGEN DER BILANZIERUNGS- UND BEWERTUNGSMETHODEN	254
5 VERWENDUNG VON SCHÄTZUNGEN UND BEURTEILUNGEN	255
6 SEGMENTBERICHTERSTATTUNG	262
7 FORSCHUNG UND ENTWICKLUNG	269
8 SONSTIGE AUFWENDUNGEN (ERTRÄGE)	269
9 SONDERPOSTEN	270
10 FINANZIERUNGSAUFWAND UND FINANZERTRAG	273
11 NICHT BEHERRSCHENDE ANTEILE	275
12 AUFWAND FÜR LEISTUNGEN AN ARBEITNEHMER	278
13 ERTRAGSTEUERN	279
14 ERGEBNIS JE AKTIE	281
15 FINANZINSTRUMENTE	282
16 ZAHLUNGSMITTEL UND ZAHLUNGSMITTELÄQUIVALENTE	287
17 FORDERUNGEN AUS LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN UND SONSTIGE FORDERUNGEN	288
18 VERTRAGSSALDEN	290
19 VORRÄTE	292
20 AUFTRAGSBESTAND	292
21 SONSTIGE FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE	293
22 SONSTIGE VERMÖGENSWERTE	294
23 SACHANLAGEN	295
24 IMMATERIELLE VERMÖGENSWERTE	297
25 ALTERSVERSORGUNGSLEISTUNGEN	299
26 VERBINDLICHKEITEN AUS LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN UND SONSTIGE VERBINDLICHKEITEN	313
27 RÜCKSTELLUNGEN	314
28 SONSTIGE FINANZIELLE VERBINDLICHKEITEN	316
29 SONSTIGE VERBINDLICHKEITEN	316
30 LANGFRISTIGE FINANZVERBINDLICHKEITEN	317
31 VERÄUSSERUNG EINES GESCHÄFTSBEREICHES	318
32 GEZEICHNETES KAPITAL	322
33 ANTEILSBASIERTE VERGÜTUNG	326
34 NETTOVERÄNDERUNG DER NICHT ZAHLUNGSWIRKSAMEN POSTEN	329
35 KREDITFAZILITÄTEN	330
36 KAPITALMANAGEMENT	331
37 FINANZRISIKOMANAGEMENT	333
38 FAIR VALUE DER FINANZINSTRUMENTE	339
39 ANTEILE AN GEMEINSCHAFTSUNTERNEHMEN UND ASSOZIIERTEN UNTERNEHMEN	346
40 TRANSAKTIONEN MIT NAHE STEHENDEN UNTERNEHMEN UND PERSONEN	347
41 NICHT KONSOLIDIERTE STRUKTURIERTE UNTERNEHMEN	348
42 SONSTIGE FINANZIELLE VERPFLICHTUNGEN UND EVENTUALVERBINDLICHKEITEN	349
43 TRANSAKTIONEN	356
44 EREIGNISSE NACH DEM ABSCHLUSSSTICHTAG	356

Die nachstehende Tabelle bietet eine Übersicht der im Konzernabschluss verwendeten Abkürzungen.

Abkürzung	Erläuterung	Abkürzung	Erläuterung
AFS	Available for sale (zur Veräußerung verfügbar)	FVOCI	Fair value through other comprehensive income (loss) (erfolgsneutral zum Fair Value im sonstigen Ergebnis bewertet)
AOCI	Accumulated other comprehensive income (kumuliertes sonstiges Ergebnis)		
bps	Basis points (Basispunkte)	FVTP&L	Fair value through profit and loss (erfolgswirksam zum Fair Value bewertet)
BT Holdco	Bombardier Transportation (Investment)	HFT	Held for trading (zu Handelszwecken gehalten)
	UK Limited	IAS	International Accounting Standard(s)
	Cumulative currency translation difference (Ausgleichsposten aus der Währungsumrechnung)	IASB	International Accounting Standards Board
CCTD	Caisse de dépôt et placement du Québec (Einlage- und Anlagekasse von Québec)	IFRIC	International Financial Reporting Interpretation Committee
CDPQ	Cash generating unit (zahlungsmittelgenerierende Einheit)		
CGU	C Series Aircraft Limited Partnership (Kommanditgesellschaft für das C Series-Flugzeug)	IFRS	International Financial Reporting Standard(s)
CSALP	Defined benefit (leistungsorientierte Pläne)	MD&A	Management's discussion and analysis (Lagebericht)
DB	Defined contribution (beitragsorientierte Pläne)	NCI	Non-controlling interests (nicht beherrschende Anteile)
DC	Derivative designated in a hedge relationship (in einer Sicherungsbeziehung eingesetztes Derivat)	OCI	Other comprehensive income (loss) (sonstiges Ergebnis)
DDHR			Property, plant and equipment (Sachanlagen)
DSUs	Deferred share unit	PP&E	
	Earnings (loss) before financing expense, financing income and income taxes (Ergebnis vor Finanzierungsaufwand, Finanzertrag und Ertragsteuern)	PSG	Performance security guarantee
EBIT		PSU	Performance share unit

Abkürzung	Erläuterung	Abkürzung	Erläuterung
	Earnings (loss) before financing expense, financing income, income taxes, amortization and impairment charges on PP&E and intangible assets (Ergebnis vor Finanzierungsaufwand, Finanzertrag, Ertragsteuern sowie Abschreibungen und Wertminderungen von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten)	R&D RSU SG&A	Research and development (Forschung und Entwicklung - F&E) Restricted share unit Selling, general and administrative (Vertrieb und allgemeine Verwaltung)
EBITDA			
	Earnings (loss) before income taxes (Ergebnis vor Ertragsteuern)	U.K.	United Kingdom (Vereinigtes Königreich)
EBT	Earnings (loss) per share attributable to equity holders of Bombardier Inc. (den Anteilseignern der Bombardier Inc.)		
	zurechenbares Ergebnis je Aktie)	U.S.	United States of America (Vereinigte Staaten von Amerika - USA)
EPS			
* Anm. d. Übers.: Das Abkürzungsverzeichnis bezieht sich auf den englischen Ausgangstext. Einige der hier aufgeführten Abkürzungen kommen in der deutschen Übersetzung nicht vor.			

KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

Für die Geschäftsjahre zum 31. Dezember
(in Mio. USD, ausgenommen Angaben je Aktie)

	Anhangsangabe	2018	2017 angepasst ⁽¹⁾
Umsatzerlöse		\$ 16.236	\$ 16.199
Herstellungskosten des Umsatzes	19	13.958	14.204
Bruttogewinn		2.278	1.995
Vertriebs- und allgemeine Verwaltungskosten		1.156	1.194
Forschungs- und Entwicklungskosten	7	217	240
Anteil am Ergebnis von Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen	39	(66)	(175)
Sonstige Aufwendungen (Erträge)	8	(58)	11
Sonderposten	9	28	426
EBIT		1.001	299
Finanzierungsaufwand	10	712	801
Finanzertrag	10	(106)	(56)
Ergebnis vor Ertragsteuern (EBT)		395	446
Ertragsteuern	13	77	79
Periodenergebnis		\$ 318	\$ (525)
Davon entfallen auf:			
Anteilseigner der Bombardier Inc.		\$ 232	\$ (494)

	Anhangsangabe	2018	2017 angepasst ^(1)
Nicht beherrschende Anteile		86	(31)
		\$ 318	\$ (525)
Ergebnis je Aktie (in USD)	14		
Unverwässert		\$ 0,10	\$ (0,24)
Verwässert		\$ 0,09	\$ (0,24)

^(1) Nach Anpassung; die Auswirkungen von Änderungen der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden sind in Anhangsangabe 3 dargestellt.

Der Anhang ist Bestandteil des vorliegenden Konzernabschlusses.

KONZERN-GESAMTERGEBNISRECHNUNG

Für die Geschäftsjahre zum 31. Dezember
(in Mio. USD)

	Anhangsangabe	2018	2017 angepasst ^(1)
Periodenergebnis		\$ 318	\$ (525)
Sonstiges Ergebnis			
Posten, die in das Periodenergebnis umgegliedert werden können			
Nettoveränderung Cash Flow Hedges ^(2)			
Nettogewinn (-verlust) aus derivativen Finanzinstrumenten		(263)	250
Umgliederung in das Periodenergebnis oder in den zugrunde liegenden nicht finanziellen Vermögenswert ^(3) (4)		10	36
Ertragsteuern	13	55	(29)
Unterschiedsbetrag aus der Währungsumrechnung		(3)	(1)
		(201)	256
Erfolgsneutral zum Fair Value im sonstigen Ergebnis bewertete finanzielle Vermögenswerte			
Unrealisierter Nettogewinn (-verlust)		1	(2)
Ausgleichsposten aus der Währungsumrechnung			
Nettoinvestitionen in ausländische Geschäftsbetriebe		33	(161)
Posten, die nicht in das Periodenergebnis umgegliedert werden			
Erfolgsneutral zum Fair Value im sonstigen Ergebnis bewertete Eigenkapitalinstrumente			
Unrealisierter Nettoverlust		(6)	-
Altersversorgungsleistungen ^(2)			
Neubewertung der leistungsorientierten Pensionspläne		278	252
Ertragsteuern	13	(6)	(68)
		266	184
Sonstiges Ergebnis, gesamt		99	277
Gesamtergebnis		\$ 417	\$ (248)
Davon entfallen auf:			
Anteilseigner der Bombardier Inc.		\$ 413	\$ (395)
NCI		4	147
		\$ 417	\$ (248)

^(1) Nach Anpassung; die Auswirkungen von Änderungen der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden sind in Anhangsangabe 3 dargestellt.

(²) Enthält im Geschäftsjahr 2018 einen Verlust von USD 1 Mio. aus Cash Flow Hedges sowie einen Verlust von USD 7 Mio. aus Altersversorgungsleistungen in Verbindung mit unserem Anteil am Ergebnis von Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen.

(³) Enthält im Geschäftsjahr 2018 einen Gewinn von USD 15 Mio., der in den zugrunde liegenden nicht finanziellen Vermögenswert umgegliedert wurde (Geschäftsjahr 2017: Verlust von USD 53 Mio.).

(⁴) Ein abgegrenzter Nettoverlust von USD 34 Mio. wird im Geschäftsjahr 2019 voraussichtlich vom sonstigen Ergebnis in den Buchwert des zugrunde liegenden nicht finanziellen Vermögenswerts oder in das Periodenergebnis umgegliedert.

Der Anhang ist Bestandteil des vorliegenden Konzernabschlusses.

KONZERNBILANZ

Zum

(in Mio. USD)

	Anhangsangabe	31. Dezember 2018	31. Dezember 2017 angepasst(¹)	1. Januar 2017 angepasst(¹)
Vermögenswerte				
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	16	\$ 3.187	\$ 2.988	\$ 3.384
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen	17	1.575	1.174	1.220
Vertragliche Vermögenswerte	18	2.617	2.460	1.631
Vorräte	19	4.402	3.429	4.286
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	21	210	415	336
Sonstige Vermögenswerte	22	357	427	427
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	31	-	4.150	-
Kurzfristige Vermögenswerte		12.348	15.043	11.284
Sachanlagen	23	1.557	1.696	1.949
Im Rahmen von Flugzeugprogrammen verwendete Werkzeuge	24	4.519	3.581	5.174
Goodwill	24	1.948	2.042	1.855
Latente Ertragsteuern	13	746	595	698
Anteile an Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen	39	2.211	491	332
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	21	1.030	825	915
Sonstige Vermögenswerte	22	599	643	588
Langfristige Vermögenswerte		12.610	9.873	11.511
		\$ 24.958	\$ 24.916	\$ 22.795
Verbindlichkeiten				
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten	26	\$ 4.634	\$ 3.964	\$ 3.045
Rückstellungen	27	1.390	1.630	1.542
Vertragliche Verbindlichkeiten	18	4.262	3.820	3.840
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	28	607	342	608
Sonstige Verbindlichkeiten	29	1.499	1.723	1.634

	Anhangsangabe	31. Dezember 2018	31. Dezember 2017. angepasst ^(1)	1. Januar 2017 angepasst ^(1)
Verbindlichkeiten, die in direktem Zusammenhang mit zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten stehen	31	-	2.686	-
Kurzfristige Verbindlichkeiten		12.392	14.165	10.669
Rückstellungen	27	1.110	781	1.561
Vertragliche Verbindlichkeiten	18	1.933	1.272	1.673
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	30	9.093	9.200	8.738
Altersversorgungsleistungen	25	2.381	2.633	2.647
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	28	1.526	965	999
Sonstige Verbindlichkeiten	29	537	595	891
Langfristige Verbindlichkeiten		16.580	15.446	16.509
		28.972	29.611	27.178
Eigenkapital				
Den Anteilseignern der Bombardier Inc. zurechenbares Eigenkapital		(5.563)	(6.608)	(6.054)
Auf nicht beherrschende Anteile entfallendes Eigenkapital	11	1.549	1.913	1.671
		(4.014)	(4.695)	(4.383)
		\$ 24.958	\$ 24.916	\$ 22.795
Sonstige finanzielle Verpflichtungen und Eventualverbindlichkeiten	42			

^(1) Nach Anpassung; die Auswirkungen von Änderungen der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden sind in Anhangsangabe 3 dargestellt.

Der Anhang ist Bestandteil des vorliegenden Konzernabschlusses.

*Im Namen des Board of Directors
Pierre Beaudoin, Director
Diane Giard, Director*

KONZERN-EIGENKAPITALVERÄNDERUNGSRECHNUNG Für die Geschäftsjahre zum (in Mio. USD)

	Den Anteilseignern der Bombardier Inc. zurechenbares Eigenkapital	Gezeichnetes Kapital	Vorzugsaktien	Stammaktien	Optionsscheine(sonstiger Verlustvortrag)	Bilanzgewinn (Nicht durch Eigenkapital gedeckter Fehlbetrag)	Sonstige Gewinnrücklagen	Verluste aus der Neubewertung
Zum 1. Januar 2017 ^(1)	\$ 347			\$ 2.152	\$ 73	\$ (5.716)		\$ (2.772)
Gesamtergebnis								
Periodenergebnis	-			-	-	(494)		-
Sonstiges Ergebnis	-			-	-	-		195
	-			-	-	(494)		195
Dividenden - Vorzugsaktien (nach Steuern)	-			-	-	(27)		-

	Den Anteilseignern der Bombardier Inc. zurechenbares Eigenkapital Gezeichnetes Kapital Vorzugsaktien	Stammaktien	Optionsscheine(sonstiger Verlustvortrag)	Bilanzgewinn (Nicht durch Eigenkapital gedeckter Fehlbetrag) Sonstige Gewinnrücklagen Verluste aus der Neubewertung	
Auf nicht beherrschende Anteile entfallende Dividendenzahlungen	-	-	-	-	-
Veränderung der nicht beherrschenden Anteile	-	-	-	(177)	-
Ausgegebene Aktien- PSU-Pläne	-	2	-	-	-
Anteilsbasierter Aufwand	-	-	-	-	-
Zum 31. Dezember 2017 ⁽¹⁾	\$ 347	\$ 2.154	\$ 73	\$ (6.414)	\$ (2.577)
Gesamtergebnis					
Periodenergebnis	-	-	-	232	-
Sonstiges Ergebnis	-	-	-	-	272
	-	-	-	232	272
Ausgabe von Optionsscheinen ⁽²⁾	-	-	270	-	-
Ausgabe von Aktien ⁽³⁾	-	475	-	-	-
Ausgeübte Optionen	-	42	-	-	-
Dividenden auf Vorzugsaktien (nach Steuern)	-	-	-	4	-
Auf nicht beherrschende Anteile entfallende Dividendenzahlungen	-	-	-	-	-
Erworbene Aktien-PSU- Pläne	-	(97)	-	-	-
Ausgegebene Aktien- PSU-Pläne	-	49	-	-	-
Veränderung der nicht beherrschenden Anteile ⁽⁴⁾	-	-	-	(116)	-
Anteilsbasierter Aufwand	-	-	-	-	-
Zum 31. Dezember 2018	\$ 347	\$ 2.623	\$ 343	\$ (6.294)	\$ (2.305)

Den Anteilseignern der Bombardier Inc. zurechenbares Eigenkapital				
Kapitalrücklage	Kumuliertes sonstiges Ergebnis FVOCI	Cash Flow Hedges	Ausgleichsposten aus der Währungsumrechnung	
Zum 1. Januar 2017 ^(1)	\$ 128	\$ 6	\$ (123)	\$ (149)
Gesamtergebnis				
Periodenergebnis	-	-	-	-
Sonstiges Ergebnis	-	(2)	250	(344)
	-	(2)	250	(344)
Dividenden - Vorzugsaktien (nach Steuern)	-	-	-	-
Auf nicht beherrschende Anteile entfallende Dividendenzahlungen	-	-	-	-
Veränderung der nicht beherrschenden Anteile	-	-	-	-
Ausgegebene Aktien-PSU-Pläne	(2)	-	-	-
Anteilsbasierter Aufwand	45	-	-	-
Zum 31. Dezember 2017 ^(1)	\$ 171	\$ 4	\$ 127	\$ (493)
Gesamtergebnis				
Periodenergebnis	-	-	-	-
Sonstiges Ergebnis	-	(5)	(195)	109
	-	(5)	(195)	109
Ausgabe von Optionsscheinen ^(2)	-	-	-	-
Ausgabe von Aktien ^(3)	-	-	-	-
Ausgeübte Optionen	(11)	-	-	-
Dividenden auf Vorzugsaktien (nach Steuern)	-	-	-	-
Auf nicht beherrschende Anteile entfallende Dividendenzahlungen	-	-	-	-
Erworbene Aktien-PSU-Pläne	-	-	-	-
Ausgegebene Aktien-PSU-Pläne	(49)	-	-	-
Veränderung der nicht beherrschenden Anteile ⁽⁴⁾	-	-	-	-
Anteilsbasierter Aufwand	65	-	-	-
Zum 31. Dezember 2018	\$ 176	\$ (1)	\$ (68)	\$ (384)
Den Anteilseignern der Bombardier Inc. zurechenbares Eigenkapital Gesamt				
		Nicht beherrschende Anteile	Eigenkapital, gesamt	
Zum 1. Januar 2017 ^(1)	\$ (6.054)	\$ 1.671	\$ (4.383)	
Gesamtergebnis				
Periodenergebnis	(494)	(31)	(525)	
Sonstiges Ergebnis	99	178	277	
	(395)	147	(248)	
Dividenden - Vorzugsaktien (nach Steuern)	(27)	-	(27)	
Auf nicht beherrschende Anteile entfallende Dividendenzahlungen	-	(82)	(82)	
Veränderung der nicht beherrschenden Anteile	(177)	177	-	

	Den Anteilseignern der Bombardier Inc. zurechenbares Eigenkapital Gesamt	Nicht beherrschende Anteile	Eigenkapital, gesamt
Ausgegebene Aktien 1 PSU1Pläne	-	-	-
Anteilsbasierter Aufwand	45	-	45
Zum 31. Dezember 2017 ^(1)	\$ (6.608)	\$ 1.913	\$ (4.695)
Gesamtergebnis			
Periodenergebnis	232	86	318
Sonstiges Ergebnis	181	(82)	99
	413	4	417
Ausgabe von Optionsscheinen ^(2)	270	-	270
Ausgabe von Aktien ^(3)	475	-	475
Ausgeübte Optionen	31	-	31
Dividenden auf Vorzugsaktien (nach Steuern)	4	-	4
Auf nicht beherrschende Anteile entfallende Dividendenzahlungen	-	(93)	(93)
Erworbene Aktien-PSU-Pläne	(97)	-	(97)
Ausgegebene Aktien-PSU-Pläne	-	-	-
Veränderung der nicht beherrschenden Anteile ⁽⁴⁾	(116)	(275)	(391)
Anteilsbasierter Aufwand	65	-	65
Zum 31. Dezember 2018	\$ (5.563)	\$ 1.549	\$ (4.014)

^(1) Nach Anpassung; die Auswirkungen von Änderungen der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden sind in Anhangsangabe 3 dargestellt.

^(2) Bezogen auf die (in Verbindung mit dem Verkauf einer Mehrheitsbeteiligung an der CSALP) am 1. Juli 2018 an Airbus ausgegebenen wandelbaren Aktien. Weitere Informationen hierzu sind in Anhangsangabe 31 "Veräußerung eines Geschäftsbereichs" enthalten.

^(3) Weitere Informationen hierzu sind in Anhangsangabe 32 "Gezeichnetes Kapital" enthalten.

⁽⁴⁾ Enthält USD 391 Mio. aus der Ausbuchung der nicht beherrschenden Anteile in Verbindung mit der Veräußerung der CSALP. Weitere Informationen hierzu sind in Anhangsangabe 31 "Veräußerung eines Geschäftsbereichs" enthalten.

Der Anhang ist Bestandteil des vorliegenden Konzernabschlusses.

KONZERN-KAPITALFLUSSRECHNUNG Für die Geschäftsjahre zum 31. Dezember

(in Mio. USD)

	Anhangsangabe	2018	2017 angepasst ^(1)
Betriebliche Geschäftstätigkeit			
Jahresüberschuss/ (-fehlbetrag)		\$ 318	\$ (525)
Nicht zahlungswirksame Posten			
Abschreibungen	23, 24	272	314
Aufwendungen aus der Wertminderung von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	8, 9, 23, 24	11	51
Latente Ertragsteuern	13	(74)	35
Gewinne aus Abgängen von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	8, 9	(636)	(38)
C Series-Transaktion mit Airbus	9, 31	616	-
Anteil am Ergebnis von Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen	39	(66)	(175)

	Anhangsangabe	2018	2017 angepasst ⁽¹⁾
Anteilsbasierter Aufwand	33	65	45
Verlust aus dem Rückkauf langfristiger Finanzverbindlichkeiten	9	-	23
Verlust aus dem Verkauf von Forderungen aus langfristigen Aufträgen	9	31	-
Von Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen erhaltene Dividenden		72	55
Nettoveränderung der nicht zahlungswirksamen Posten	34	(12)	746
Cashflow aus betrieblicher Geschäftstätigkeit		597	531
Investitionstätigkeit			
Zugänge zu den Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten		(1.164)	(1.389)
Erlöse aus der Veräußerung von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	9	749	72
Entkonsolidierung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente der CSALP	31	(151)	-
Mittelabflüsse in Verbindung mit der Veräußerung eines Geschäftsbereichs	31	(36)	-
Investitionen in stimmrechtslose Anteile an der CSALP	31	(225)	-
Veräußerungen aus dem Wertpapierbestand		133	-
Sonstiges		(7)	(5)
Cashflow aus der Investitionstätigkeit		(701)	(1.322)
Finanzierungstätigkeit			
Nettoerlöse aus der Aufnahme langfristiger Finanzverbindlichkeiten	30	-	988
Tilgung langfristiger Finanzverbindlichkeiten	30	(15)	(651)
Rückwerb von Class-B-Aktien, welche im Rahmen der PSU-Pläne treuhänderisch verwaltet werden		(97)	-
Auf Vorzugsaktien gezahlte Dividenden		(20)	(18)
Ausgabe von Class-B-Aktien	32	506	-
Auf nicht beherrschende Anteile entfallende Dividendenzahlungen		(93)	(89)
Sonstiges		(60)	200
Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit		221	430
Einfluss von Wechselkurseffekten auf die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente		13	34
Nettozunahme/(-abnahme) der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente		130	(327)
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zu Beginn des Geschäftsjahres ⁽²⁾		3.057	3.384
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente am Ende des Geschäftsjahres ⁽²⁾	16	\$ 3.187	\$ 3.057
Zusätzliche Informationen ⁽³⁾ ⁽⁴⁾			
Auszahlungen für:			
Zinsen		\$ 674	\$ 594
Ertragsteuern		\$ 147	\$ 94
Einzahlungen für:			
Zinsen		\$ 32	\$ 61
Ertragsteuern		\$ 5	\$ 8

⁽¹⁾ Nach Anpassung; die Auswirkungen von Änderungen der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden sind in Anhangsangabe 3 dargestellt.

⁽²⁾ Für Zwecke der Kapitalflussrechnung umfasst der Bestand an Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten Zahlungsmittel, die in die zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerte umgegliedert wurden. In Anhangsangabe 31 "Veräußerung eines Geschäftsbereichs" sind detaillierte Informationen zur Umgliederung der Vermögenswerte und Verbindlichkeiten der CSALP enthalten.

(³) Für Zinsen gezahlte oder erhaltene Beträge werden entweder im Cashflow aus betrieblicher Geschäftstätigkeit erfasst oder in den Sachanlagen bzw. den immateriellen Vermögenswerten aktiviert. Im Falle der Aktivierung werden sie als Cashflow aus der Investitionstätigkeit erfasst. Für Ertragsteuern gezahlte oder erhaltene Beträge werden als Cashflow aus betrieblicher Geschäftstätigkeit erfasst.

(⁴) Gezahlte Zinsen beinhalten Zinsen auf langfristige Finanzverbindlichkeiten nach Berücksichtigung eventueller Sicherungsgeschäfte. Nicht darin enthalten sind Bearbeitungsgebühren, die für die Aushandlung von Krediten oder Kreditfazilitäten gezahlt wurden, sowie Zinszahlungen für verlängerte Zahlungsziele bei Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen. Erhaltene Zinsen enthalten für Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente, den Wertpapierbestand, Darlehen und Leasingforderungen erhaltene Zinsen nach Berücksichtigung eventueller Sicherungsgeschäfte sowie gegebenenfalls den Zinsanteil in Verbindung mit der Abwicklung eines Zinsswaps.

Der Anhang ist Bestandteil des vorliegenden Konzernabschlusses.

ANHANG ZUM KONZERNABSCHLUSS für die Geschäftsjahre zum 31. Dezember 2018 und 2017

(Tabellenbeträge sind, soweit nicht anders angegeben, in Mio. USD dargestellt.)

1. GRUNDLAGEN DER ERSTELLUNG

Bombardier Inc. (der "Konzern", "unser" oder "wir") ist eine Gesellschaft kanadischen Rechts. Der Konzern ist als Hersteller im Bereich der Verkehrstechnik tätig, wobei sein Portfolio neben Geschäfts- und Verkehrsflugzeugen wichtige strukturelle Flugzeugkomponenten sowie Schienenverkehrsprodukte und -systeme umfasst. Außerdem erbringt er mit seiner Geschäftstätigkeit verbundene Dienstleistungen. Der Konzern ist in vier Geschäftssegmenten tätig: Business Aircraft, Commercial Aircraft, Aerostructures and Engineering Services sowie Transportation. Die Geschäftstätigkeit des Konzerns ist in Anhangsangabe 6 "Segmentberichterstattung" beschrieben. Der Konzernabschluss für die Geschäftsjahre 2018 und 2017 wurde am 13. Februar 2019 vom Board of Directors zur Veröffentlichung freigegeben.

Erklärung zur Übereinstimmung mit den IFRS

Der Konzernabschluss ist in US-Dollar und gemäß den vom IASB veröffentlichten IFRS aufgestellt.

2. ZUSAMMENFASSUNG WESENTLICHER BILANZIERUNGS- UND BEWERTUNGSMETHODEN

Die im Folgenden beschriebenen Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden wurden, sofern nicht anders angegeben, einheitlich für alle in diesem Konzernabschluss erfassten Zeiträume angewandt.

Konsolidierungskreis

Tochtergesellschaften - Tochtergesellschaften werden vom Zeitpunkt des Erwerbs bis zum Ende des Beherrschungsverhältnisses voll konsolidiert.

Der Konzern konsolidiert Beteiligungsunternehmen, darunter strukturierte Unternehmen, wenn die wirtschaftliche Betrachtung der Beziehung zwischen Beteiligungsunternehmen und Konzern zeigt, dass der Konzern das Beteiligungsunternehmen beherrscht. Der Konzern beherrscht ein Beteiligungsunternehmen, wenn er aufgrund seiner Beteiligung an dem Beteiligungsunternehmen variable Rückflüsse erhalten oder über diese verfügen kann und die Möglichkeit hat, diese Rückflüsse zu beeinflussen, indem er die Aktivitäten des Beteiligungsunternehmens steuert.

Die nachfolgende Übersicht zeigt die wesentlichen Tochtergesellschaften des Konzerns, deren Anteil an den Gesamtumsatzerlösen oder den gesamten Vermögenswerten des Segments Aerospace oder Transportation jeweils mehr als 10 % beträgt:

Gesellschaft	Standort
Bombardier Transportation GmbH	Deutschland
Bombardier Transportation (Holdings) UK Ltd	Vereinigtes Königreich
Bombardier Transportation Canada Inc.	Kanada

Gesellschaft

Learjet Inc.

Standort

USA

Die Umsatzerlöse und die Vermögenswerte dieser Tochtergesellschaften machten zusammen mit denen der Bombardier Inc. im Geschäftsjahr 2018 66 % der Konzernumsatzerlöse bzw. 78 % der Konzernvermögenswerte aus (im Geschäftsjahr 2017 jeweils 63 %).

Gemeinschaftsunternehmen - Als Gemeinschaftsunternehmen bzw. Joint Ventures werden Unternehmen bezeichnet, die der Konzern in Form der gemeinschaftlichen Führung beherrscht, bei denen wichtige Maßnahmen - z. B. strategische, finanz- und geschäftspolitische Entscheidungen - die einstimmige Zustimmung der die Beherrschung ausübenden Parteien erfordern und bei denen die Parteien Rechte in Bezug auf das Nettovermögen haben. Der Konzern erfasst seine Anteile an Gemeinschaftsunternehmen unter Anwendung der Equity-Methode.

Assoziierte Unternehmen - Assoziierte Unternehmen sind Unternehmen, bei denen der Konzern über die Möglichkeit verfügt, maßgeblichen Einfluss auf die Finanz- und Geschäftspolitik zu nehmen. Anteile an assoziierten Unternehmen werden unter Anwendung der Equity-Methode erfasst.

Währungsumrechnung

Der Konzernabschluss wurde in US-Dollar, der funktionalen Währung der Bombardier Inc., aufgestellt. Die funktionale Währung ist die Währung des primären Wirtschaftsraumes, in dem ein Unternehmen tätig ist. Die funktionalen Währungen der meisten ausländischen Tochtergesellschaften sind die jeweiligen Landeswährungen: der Euro, das Pfund Sterling, verschiedene andere europäische Währungen und der US-Dollar im Segment Transportation und in den Aerospace-Segmenten im Wesentlichen der US-Dollar.

Fremdwährungstransaktionen - Transaktionen in anderen Währungen werden zunächst in der funktionalen Währung des jeweiligen Unternehmens erfasst. Dabei werden sie unter Verwendung des am Tag der Transaktion geltenden Wechselkurses umgerechnet. Monetäre Vermögenswerte und Verbindlichkeiten in Fremdwährung werden zum Stichtagskurs umgerechnet. Alle daraus entstehenden Umrechnungsdifferenzen werden sofort ergebniswirksam erfasst. Davon ausgenommen sind Umrechnungsdifferenzen aus Vermögenswerten und Verbindlichkeiten aus Altersversorgungsleistungen sowie finanzielle Verbindlichkeiten aus Sicherungsgeschäften zur Absicherung von Nettoinvestitionen des Konzerns in ausländische Geschäftsbetriebe, die erfolgsneutral im sonstigen Ergebnis (OCI) erfasst werden. Nicht monetäre Vermögenswerte und Verbindlichkeiten in Fremdwährung, die mit ihren historischen Anschaffungs- oder Herstellungskosten bewertet wurden, werden zu historischen Wechselkursen umgerechnet. Wenn sie mit ihrem Fair Value bewertet wurden, werden sie zu dem am Tag der Bestimmung des Fair Value geltenden Kurs umgerechnet. Die Umrechnung der Umsatzerlöse und Aufwandspositionen erfolgt zu den Durchschnittskursen der Berichtsperiode oder bei wesentlichen Posten zu dem am Tag der Transaktion geltenden Wechselkurs.

Ausländische Geschäftsbetriebe - Vermögenswerte und Verbindlichkeiten ausländischer Geschäftsbetriebe, deren funktionale Währung nicht der US-Dollar ist, werden zum Stichtagskurs in US-Dollar umgerechnet. Umsatzerlöse und Aufwandspositionen sowie Cashflows werden zu den Durchschnittskursen der Berichtsperiode umgerechnet. Gewinne oder Verluste aus der Währungsumrechnung werden im sonstigen Ergebnis erfasst und bei vollständiger oder teilweiser Veräußerung der Beteiligung an dem entsprechenden ausländischen Geschäftsbetrieb in das Periodenergebnis umgegliedert.

Die Umrechnungskurse für die wesentlichen bei der Erstellung des Konzernabschlusses verwendeten Währungen sind wie folgt:

	Umrechnungskurse zum			Durchschnittskurse der Geschäftsjahre	
	31. Dezember 2018	31. Dezember 2017	1. Januar 2017	2018	2017
Euro	1,1450	1,1993	1,0541	1,1822	1,1281
Kanadischer Dollar	0,7337	0,7975	0,7430	0,7729	0,7705
Pfund Sterling	1,2800	1,3517	1,2312	1,3367	1,2874

Umsatzrealisierung

Langfristige Aufträge - Umsatzerlöse aus langfristigen Aufträgen zur Entwicklung, Konstruktion oder Herstellung von speziell entwickelten Produkten (einschließlich Schienenfahrzeugen, Überholung von Fahrzeugen sowie Verträgen für Signaltechnik) und aus Dienstleistungsaufträgen werden in der Regel über einen bestimmten Zeitraum erfasst. Der Leistungsfortschritt im Hinblick auf die vollständige Erfüllung der Leistungsverpflichtung wird dabei in der Regel durch einen Vergleich der tatsächlich aufgelaufenen Kosten mit den geschätzten Gesamtkosten je Auftrag unter Ausschluss derjenigen Kosten, die nicht als repräsentativ für den Leistungsfortschritt anzusehen sind, bestimmt. Der Transaktionspreis in Bezug auf den Auftrag wird um auftragsbezogene Änderungen, geltend gemachte Ansprüche, Leistungsanreize und

andere Vertragsbedingungen, die Preisanpassungen in dem Umfang vorsehen, in dem sie für den Konzern durchsetzbare Rechte darstellen, angepasst. Eine variable Gegenleistung wie z. B. Annahmen bezüglich Preisgleitklauseln und Leistungsanreize werden nur dann in den Transaktionspreis einbezogen, wenn höchstwahrscheinlich keine wesentliche Stornierung der erfassten kumulierten Umsatzerlöse vorgenommen werden muss, sobald die Unsicherheit in Verbindung mit der variablen Gegenleistung nicht mehr besteht. Kundenoptionen sind nur dann in den Transaktionspreis für den Auftrag einzubeziehen, wenn sie rechtlich durchsetzbar werden, weil der Kunde sein Recht auf den Erwerb zusätzlicher Güter oder Dienstleistungen ausübt. Deutet eine Auftragsüberprüfung darauf hin, dass die erwarteten Kosten der Vertragserfüllung die erwarteten wirtschaftlichen Vorteile aus dem Vertrag übersteigen, so wird der gesamte erwartete Verlust aus dem Auftrag in der Rückstellung für belastende Verträge erfasst, wobei der entsprechende Aufwand in den Herstellungskosten des Umsatzes ausgewiesen wird. Die erwarteten Vorteile sind in der Regel auf die Umsatzerlöse aus dem entsprechenden Vertrag begrenzt.

Optionen auf zusätzliche Vermögenswerte werden bei ihrer Ausübung als Vertragsmodifizierungen behandelt. Modifizierungen der langfristigen Aufträge des Konzerns im Segment Transportation werden in der Regel als Teil des bestehenden Vertrags bilanziert, wenn die verbleibenden Güter und Dienstleistungen als Teil einer einzigen Leistungsverpflichtung betrachtet werden, die zum Zeitpunkt der Vertragsmodifizierung teilweise erfüllt ist. Die Auswirkung, die die Vertragsmodifizierung auf den Transaktionspreis und auf den vorliegenden Leistungsfortschritt gegenüber der Erfüllung der einzigen Leistungsverpflichtung hat, wird als Anpassung der Umsatzerlöse zum Zeitpunkt der Vertragsmodifizierung kumulativ erfasst.

Flugzeugprogramme - Umsatzerlöse aus dem Verkauf von Neuflugzeugen werden als eine einzige Leistungsverpflichtung betrachtet und zum Zeitpunkt der Auslieferung erfasst, d. h. zu dem Zeitpunkt, zu dem der Kunde die Verfügungsgewalt über das Flugzeug erlangt und der Konzern seine Leistungsverpflichtung erfüllt hat. Alle im Zusammenhang mit dem Verkauf entstandenen oder noch entstehenden Kosten, einschließlich Gewährleistungskosten und Kaufanreizen, werden zum Zeitpunkt der Umsatzrealisierung als Herstellungskosten des Umsatzes erfasst oder als Erlösschmälerungen von den Umsatzerlösen abgezogen.

Bei Bill-and-hold-Vereinbarungen in Bezug auf Neuflugzeuge werden Umsatzerlöse erfasst, wenn der Kunde die Verfügungsgewalt über das Flugzeug erlangt hat. Dies ist der Fall, wenn der Kunde den Abschluss einer solchen Vereinbarung verlangt hat, das Flugzeug für sich genommen als dem Kunden gehörend identifiziert wurde, das Flugzeug für die physische Übertragung auf den Kunden bereit ist und der Konzern das Produkt nicht nutzen oder an einen anderen Kunden weiterzuleiten kann.

Sonstiges - Umsatzerlöse aus dem Verkauf von Gebrauchtflyern und Ersatzteilen werden zu dem Zeitpunkt realisiert, zu dem der Kunde die Verfügungsgewalt über den zugesagten Vermögenswert erlangt und der Konzern die Leistungsverpflichtung erfüllt hat. Aftermarket-Leistungen werden in der Regel über einen bestimmten Zeitraum erfasst.

Umsatzerlöse, die das Segment Aerostructures and Engineering Services aus seinem Vertrag mit der CSALP über das A220-Programm sowie aus seinen Verträgen mit den Segmenten Business Aircraft und Commercial Aircraft von Bombardier erwirtschaftet, werden zum Zeitpunkt der Auslieferung erfasst.

Der Konzern bilanziert bei Aufträgen eine signifikante Finanzierungskomponente, wenn der Zeitpunkt des Zahlungseingangs und der Zeitpunkt der Umsatzrealisierung erheblich voneinander abweichen. Die meisten der vom Konzern abgeschlossenen Verträge weisen keine signifikante Finanzierungskomponente auf. Im Segment Business Aircraft bestehen jedoch mehrere Aufträge, bei denen Anzahlungen lange vor dem Zeitpunkt der erwarteten Lieferung erhalten wurden und somit eine Finanzierungskomponente gesondert bilanziert wurde. Daher werden während des Zeitraums, in dem Anzahlungen erhalten werden, Zinsaufwendungen abgegrenzt, und der Transaktionspreis erhöht sich um den entsprechenden Betrag.

Vertragssalden

Salden im Zusammenhang mit Verträgen umfassen vertragliche Vermögenswerte und vertragliche Verbindlichkeiten, die in der Konzernbilanz gesondert dargestellt sind.

Vertragliche Vermögenswerte werden erfasst, wenn Güter oder Dienstleistungen auf die Kunden übertragen werden, bevor die Gegenleistung eingegangen ist oder bevor der Konzern einen unbedingten Anspruch auf Erhalt einer Zahlung für die bis zum Zeitpunkt der Übertragung erbrachten Leistungen hat. Sobald ein unbedingter Zahlungsanspruch vorliegt, werden die vertraglichen Vermögenswerte in die Forderungen umgebucht. Die vertraglichen Vermögenswerte umfassen die über die Anzahlungen und Teilabrechnungen in Bezug auf langfristige Fertigungs- und Dienstleistungsaufträge hinausgehenden aufgelaufenen Kosten und erfassten Margen.

Vertragliche Verbindlichkeiten werden erfasst, wenn vor der Übertragung von Gütern oder Dienstleistungen Zahlungen von Kunden eingehen. Die vertraglichen Verbindlichkeiten werden als Umsatzerlöse erfasst, sobald oder wenn der Konzern seine Verpflichtungen aus Verträgen erfüllt. Die vertraglichen Verbindlichkeiten umfassen Anzahlungen für Flugzeugprogramme, über die langfristigen Auftragskosten und erfassten Margen hinausgehende erhaltene Anzahlungen und sonstige abgegrenzte Erträge in Verbindung mit dem Betrieb und der Wartung von Systemen.

Für jeden Vertrag wird eine Nettoposition aus den vertraglichen Vermögenswerten und vertraglichen Verbindlichkeiten ermittelt. Die Zahlungsströme in Verbindung mit Anzahlungen und Teilabrechnungen, einschließlich von externen Parteien erhaltener Anzahlungen, werden als Cashflow aus betrieblicher Geschäftstätigkeit klassifiziert.

Zuwendungen der öffentlichen Hand und rückzahlbare Finanzhilfen

Zuwendungen der öffentlichen Hand, einschließlich Steuervorteilen für Investitionen, werden erfasst, wenn hinreichend sicher ist, dass die Zuwendungen gewährt werden und der Konzern alle relevanten Bedingungen erfüllen wird. In Verbindung mit dem Erwerb von Vorräten, Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten erhaltene Zuwendungen der öffentlichen Hand werden von den Anschaffungskosten des betreffenden Vermögenswerts abgezogen. Zuwendungen der öffentlichen Hand, die sich auf laufende Aufwendungen beziehen, werden von den entsprechenden Aufwendungen abgezogen.

Rückzahlbare staatliche Finanzhilfen werden als finanzielle Verbindlichkeit erfasst, wenn ihre Rückzahlung hinreichend sicher ist. Die rückzahlbaren staatlichen Finanzhilfen werden angepasst, wenn eine Änderung der Anzahl der zu liefernden Flugzeuge oder des Zeitpunkts der Auslieferung der Flugzeuge eintritt. Dem Konzern gewährte rückzahlbare staatliche Finanzhilfen, mit denen auf der Basis der Risikostreuung Forschungs- und Entwicklungstätigkeiten finanziert werden, werden als zur Geschäftstätigkeit des Konzerns zugehörig betrachtet und in der Kapitalflussrechnung als Cashflows aus betrieblicher Geschäftstätigkeit ausgewiesen.

Sonderposten

In den Sonderposten sind solche Posten erfasst, die nicht in die gewöhnliche Geschäftstätigkeit des Konzerns fallen oder deren gesonderte Darstellung für das Verständnis der Periodenergebnisse des Konzerns seitens der Nutzer des Konzernabschlusses relevant ist. Hierbei handelt es sich beispielsweise um die Auswirkungen von Restrukturierungsaufwendungen und signifikanten Wertminderungsaufwendungen sowie Auflösungen solcher Aufwendungen.

Ertragsteuern

Ertragsteuern werden nach der Liability-Methode bilanziert. Latente Steueransprüche und -verbindlichkeiten spiegeln die künftigen ertragsteuerlichen Auswirkungen, die sich aus temporären Unterschieden zwischen den Buchwerten der Vermögenswerte und Verbindlichkeiten in der Konzernbilanz und den entsprechenden Wertansätzen in der Steuerbilanz ergeben, sowie alle steuerlichen Verlustvorträge wider. Latente Steueransprüche und -verbindlichkeiten werden unter Berücksichtigung der Steuersätze ermittelt, die auf Basis des gegenwärtigen Gesetzesstandes voraussichtlich zum Zeitpunkt der Umkehrung der Unterschiede gelten werden.

Latente Steueransprüche werden nur in der Höhe des zu versteuernden Ergebnisses erfasst, das voraussichtlich verfügbar sein wird und mit dem die abzugsfähigen temporären Unterschiede oder die nicht genutzten steuerlichen Verluste verrechnet werden können.

Latente Steueransprüche und -verbindlichkeiten werden je nach Klassifizierung des Postens, auf den sie sich beziehen, entweder erfolgswirksam oder erfolgsneutral im sonstigen Ergebnis oder Eigenkapital erfasst.

Ergebnis je Aktie

Das unverwässerte Ergebnis je Aktie wird ausgehend von dem auf die Anteilseigner der Bombardier Inc. entfallenden Periodenergebnis abzüglich der Dividenden auf Vorzugsaktien vor Steuern, dividiert durch die gewichtete durchschnittliche Anzahl der im Berichtsjahr im Umlauf befindlichen Class-A-Aktien (Mehrstimmrechtsaktien) und Class-B-Aktien (Aktien mit nachrangigem Stimmrecht), berechnet.

Das verwässerte Ergebnis je Aktie wird nach der "Treasury-Stock-Methode" ermittelt, wobei die Ausübung aller verwässernden Elemente unterstellt wird. Die Investition der CDPQ in wandelbare Aktien der BT Holdco wird in das verwässerte Ergebnis je Aktie eingerechnet, indem das auf die Anteilseigner der Bombardier Inc. entfallende Periodenergebnis um ihren Anteil am Ergebnis von Transportation auf Konvertierungsbasis angepasst wird. Weitere Informationen hierzu sind in Anhangsangabe 11 "Nicht beherrschende Anteile" enthalten.

Finanzinstrumente

Ein Finanzinstrument ist ein Vertrag, der bei der einen Vertragspartei zur Entstehung eines finanziellen Vermögenswerts und bei der anderen Vertragspartei zur Entstehung einer finanziellen Verbindlichkeit oder eines Eigenkapitalinstruments führt. Die finanziellen Vermögenswerte des Konzerns bestehen aus Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstigen Forderungen, Darlehen und Leasingforderungen in Verbindung mit Flugzeugen, dem Wertpapierbestand, stimmrechtslosen Anteilen an der CSALP, Forderungen gegen nahestehende Unternehmen und Personen, Anteilen an Finanzierungsarrangements,

Forderungen aus langfristigen Aufträgen, gebundenen Zahlungsmitteln und derivativen Finanzinstrumenten mit einem positiven Fair Value. Zu den finanziellen Verbindlichkeiten des Konzerns zählen Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten, langfristige Finanzverbindlichkeiten, kurzfristiges Fremdkapital, subventionierte Leasinggebühren, rückzahlbare staatliche Finanzhilfen, einmalige Kosten der Zulieferer, Sale-and-leaseback-Verpflichtungen und derivative Finanzinstrumente mit einem negativen Fair Value.

Finanzinstrumente werden in der Konzernbilanz erfasst, wenn der Konzern in Bezug auf das Instrument vertragliche Verpflichtungen eingeht. Der erstmalige Ansatz der Finanzinstrumente erfolgt zum Fair Value, im Falle von nicht erfolgswirksam zum Fair Value bewerteten Finanzinstrumenten zuzüglich der Transaktionskosten, die direkt dem Erwerb oder der Ausgabe dieser Finanzinstrumente zuzurechnen sind. Nach dem erstmaligen Ansatz geschieht die Folgebewertung der Finanzinstrumente jeweils auf Grundlage der Kategorie, der die Instrumente zugeordnet sind: a) erfolgswirksam zum Fair Value bewertete (FVTP&L) Finanzinstrumente, b) als erfolgswirksam zum Fair Value bewertet designierte Finanzinstrumente, c) erfolgsneutral zum Fair Value im sonstigen Ergebnis bewertete (FVOCI) finanzielle Vermögenswerte oder d) zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete Finanzinstrumente. Finanzinstrumente werden bei der Folgebewertung mit ihren fortgeführten Anschaffungskosten angesetzt. Ausgenommen hiervon sind Finanzinstrumente, die als erfolgsneutral zum Fair Value im sonstigen Ergebnis oder als erfolgswirksam zum Fair Value bewertet klassifiziert sind oder als erfolgswirksam zum Fair Value bewertet designiert wurden. Diese werden bei der Folgebewertung mit ihrem Fair Value angesetzt.

Ein finanzieller Vermögenswert wird ausgebucht, wenn die Rechte auf den Erhalt von Cashflows aus dem Vermögenswert abgelaufen sind oder der Konzern seine Rechte auf den Erhalt von Cashflows aus dem Vermögenswert übertragen hat, und wenn entweder (a) der Konzern im Wesentlichen die gesamten mit dem Vermögenswert verbundenen Chancen und Risiken übertragen hat oder (b) der Konzern im Wesentlichen die gesamten mit dem Vermögenswert verbundenen Chancen und Risiken weder übertragen noch zurückbehalten, aber die Verfügungsgewalt über den Vermögenswert übertragen hat.

Für Transaktionen, bei denen nicht offensichtlich ist, ob der Konzern im Wesentlichen die gesamten mit dem Vermögenswert verbundenen Chancen und Risiken des Eigentums übertragen oder zurückbehalten hat, führt der Konzern eine quantitative Analyse durch, um das für ihn bestehende Risiko in Bezug auf Schwankungen der Cashflows aus den Vermögenswerten vor und nach dem Eigentumsübergang zu vergleichen. Bei der Bestimmung einer Reihe plausibler Szenarien, die die erwarteten Schwankungen der Höhe und Eintrittszeitpunkte der Netto-Cashflows widerspiegeln, und der anschließenden Zuweisung der Eintrittswahrscheinlichkeit zu jedem dieser Szenarien, wobei die Ergebnisse, bei denen die Eintrittswahrscheinlichkeit höher eingeschätzt wird, eine größere Gewichtung erhalten, muss der Konzern Ermessensentscheidungen treffen.

Wenn die Übertragung einer Kundenforderung zur Ausbuchung des Vermögenswerts führt, werden die entsprechenden Barerlöse als Cashflows aus betrieblicher Geschäftstätigkeit erfasst.

Eine finanzielle Verbindlichkeit wird ausgebucht, wenn die im Rahmen der Verbindlichkeit bestehende Verpflichtung erfüllt, aufgehoben oder erloschen ist. Wenn eine bestehende Verbindlichkeit durch eine andere desselben Gläubigers zu wesentlich abweichenden Bedingungen ersetzt wird oder wenn die mit der Verbindlichkeit einhergehenden Bedingungen wesentlich geändert werden, wird ein solcher Tausch bzw. eine solche Änderung bilanztechnisch als Ausbuchung der ursprünglichen Verbindlichkeit und Ansatz einer neuen Verbindlichkeit behandelt. Die Differenz zwischen den jeweiligen Buchwerten wird in der Gewinn- und Verlustrechnung verbucht.

a) Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete Finanzinstrumente

Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente - umfassen alle Kassenbestände und jederzeit verfügbaren Kapitalanlagen bei Kreditinstituten hoher Bonität und Geldmarktfonds mit einer Fälligkeit von maximal drei Monaten ab dem Zeitpunkt des Erwerbs.

Sonstige Finanzinstrumente - Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen, gebundene Zahlungsmittel, bestimmte Darlehen und Leasingforderungen in Verbindung mit Flugzeugen sowie bestimmte sonstige finanzielle Vermögenswerte sind finanzielle Vermögenswerte, die unter Anwendung der Effektivzinsmethode zu fortgeführten Anschaffungskosten abzüglich Wertminderungsaufwendungen bewertet werden Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie sonstige Verbindlichkeiten, kurzfristiges Fremdkapital, langfristige Finanzverbindlichkeiten, bestimmte rückzahlbare staatliche Finanzhilfen, einmalige Kosten der Zulieferer, Sale-and-leaseback-Verpflichtungen und bestimmte sonstige finanzielle Verbindlichkeiten werden unter Anwendung der Effektivzinsmethode zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet.

Für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und die sonstigen finanziellen Vermögenswerte werden Werthaltigkeitsprüfungen durchgeführt. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, vertragliche Vermögenswerte und Leasingforderungen werden unter Anwendung der vereinfachten Methode, nach der sich die Wertberichtigung in Höhe der über die Laufzeit erwarteten Kreditverluste bemisst, auf Wertminderungen hin überprüft. Bei sonstigen finanziellen Vermögenswerten, bei denen das Ausfallrisiko seit der erstmaligen Erfassung nicht signifikant gestiegen ist, bemisst sich die Wertberichtigung in Höhe des erwarteten 12-Monats-Kreditverlusts.

Ist das Ausfallrisiko bei sonstigen finanziellen Vermögenswerten seit der erstmaligen Erfassung hingegen signifikant gestiegen bemisst sich die Wertberichtigung in Höhe der über die Laufzeit erwarteten Kreditverluste.

b) Als erfolgswirksam zum Fair Value bewertet designierte Finanzinstrumente

Finanzinstrumente können beim erstmaligen Ansatz als erfolgswirksam zum Fair Value bewertet designiert werden, wenn eines der folgenden Kriterien zutrifft: (i) die Einstufung beseitigt oder verringert signifikant Inkongruenzen bei der Bewertung oder dem Ansatz, die entstehen, wenn die Bewertung von Vermögenswerten oder Verbindlichkeiten oder die Erfassung von Gewinnen und Verlusten auf unterschiedlicher Grundlage erfolgt; oder (ii) eine Gruppe von finanziellen Verbindlichkeiten oder finanziellen Vermögenswerten und finanziellen Verbindlichkeiten wird gemäß einer dokumentierten Risikomanagement- oder Anlagestrategie gesteuert und ihre Wertentwicklung wird anhand des Fair Value beurteilt. Der Konzern hat Inzahlungnahmeverpflichtungen, subventionierte Leasinggebühren und bestimmte rückzahlbare staatliche Finanzhilfen als erfolgswirksam zum Fair Value bewertet designiert.

Nachträgliche Änderungen des Fair Value solcher Finanzinstrumente werden - mit Ausnahme der Fair-Value-Änderungen, die aus Zinsänderungen resultieren und im Finanzertrag bzw. Finanzierungsaufwand erfasst werden - in den sonstigen Aufwendungen (Erträgen) erfasst.

c) Als erfolgswirksam zum Fair Value bewertet klassifizierte Finanzinstrumente

Forderungen gegen nahestehende Unternehmen und Personen, Anteile an Finanzierungsarrangements, Forderungen aus langfristigen Aufträgen, stimmrechtslose Anteile an der CSALP und bestimmte Flugzeugdarlehen und Leasingforderungen sind verpflichtend als erfolgswirksam zum Fair Value bewertet zu klassifizieren.

Nachträgliche Änderungen des Fair Value solcher Finanzinstrumente werden in den sonstigen Aufwendungen (Erträgen) erfasst. Eine Ausnahme bilden Änderungen des Fair Value, die aus Zinsänderungen resultieren, oder Instrumente, die zu Anlagezwecken gehalten werden. Diese werden im Finanzertrag bzw. Finanzierungsaufwand erfasst.

Derivative Finanzinstrumente, im Wesentlichen Devisentermingeschäfte und Zinsswaps, werden hauptsächlich zur Steuerung der Wechselkurs- und Zinsänderungsrisiken des Konzerns verwendet. Derivative Finanzinstrumente schließen Derivate ein, die in Verträge finanzieller oder nicht finanzieller Art eingebettet sind und keine enge Verknüpfung mit dem Basisvertrag aufweisen.

Derivative Finanzinstrumente werden als erfolgswirksam zum Fair Value bewertet klassifiziert, sofern sie nicht als Sicherungsinstrumente designiert werden, die als Sicherungsgeschäft zu bilanzieren sind (siehe hierzu die nachfolgenden Ausführungen). Änderungen des Fair Value derivativer Finanzinstrumente, die nicht als Teil einer Sicherungsbeziehung designiert worden sind, werden, sofern es sich nicht um eingebettete Derivate handelt, entsprechend der Art des zugrunde liegenden Risikos in den Herstellungskosten des Umsatzes oder im Finanzertrag bzw. Finanzierungsaufwand erfasst.

Die eingebetteten Derivate des Konzerns umfassen Kaufoptionen bei langfristigen Finanzverbindlichkeiten, Wandlungsoptionen sowie nicht eng mit Verkaufs- oder Kaufvereinbarungen verknüpfte Währungsinstrumente und sonstige derivative Finanzinstrumente. Kaufoptionen bei langfristigen Finanzverbindlichkeiten, die nicht eng mit dem Basisvertrag verknüpft sind, werden zum Fair Value bewertet, wobei der erstmals angesetzte Wert als Erhöhung der zugehörigen langfristigen Finanzverbindlichkeiten erfasst und unter Anwendung der Effektivzinsmethode erfolgswirksam aufgelöst wird. Der Fair Value der Währungsinstrumente, die nicht einer Sicherungsbeziehung zugeordnet werden, wird bei deren erstmaligem Ansatz in den Herstellungskosten des Umsatzes erfasst. Nachträgliche Änderungen des Fair Value eingebetteter Derivate werden entsprechend der Art des zugrunde liegenden Risikos in den Herstellungskosten des Umsatzes, den sonstigen Aufwendungen (Erträgen) oder im Finanzertrag bzw. Finanzierungsaufwand erfasst.

d) Erfolgsneutral zum Fair Value im sonstigen Ergebnis bewertete finanzielle Vermögenswerte

Der Wertpapierbestand ist als erfolgsneutral zum Fair Value im sonstigen Ergebnis bewertet (FVOCI) eingestuft. Der Wertpapierbestand (mit Ausnahme der Eigenkapitalinstrumente) wird mit dem Fair Value erfasst, wobei die nicht realisierten Gewinne und Verluste im sonstigen Ergebnis ausgewiesen werden. Ausgenommen hiervon sind Wertminderungsgewinne und -verluste sowie Wechselkursgewinne und -verluste aus Geldanlagen, wie beispielsweise festverzinsliche Anlagen, die erfolgswirksam erfasst werden. Im Wertpapierbestand enthaltene Eigenkapitalinstrumente wurden beim erstmaligen Ansatz als erfolgsneutral zum Fair Value im sonstigen Ergebnis (FVOCI) bewertet eingestuft, wobei nachträgliche Änderungen des Fair Value im sonstigen Ergebnis ausgewiesen werden, ohne dass eine nachträgliche Umgliederung in das Periodenergebnis erfolgt. Dividendenerträge werden im Finanzertrag erfasst.

Bilanzierung als Sicherungsgeschäft

Eine Designation als Sicherungsgeschäft ist nur dann zulässig, wenn zu erwarten ist, dass die Änderungen des Fair Value des gesicherten Grundgeschäfts, die dem abgesicherten Risiko zuzurechnen sind, sowohl zu Beginn der Sicherungsbeziehung als auch über den gesamten Sicherungszeitraum hinweg durch Änderungen des Fair Value der derivativen wie nicht derivativen zur Absicherung eingesetzten Finanzinstrumente im Wesentlichen ausgeglichen werden.

Beziehungen zwischen Sicherungsgeschäften und den zugehörigen gesicherten Grundgeschäften sowie die Risikomanagementziele des Konzerns und seine Strategie für den Einsatz der verschiedenen Sicherungsgeschäfte werden formal dokumentiert. Dabei werden sämtliche Derivate des Konzerns erwarteten Cashflows oder einem bestimmten Vermögenswert bzw. einer bestimmten Verbindlichkeit zugewiesen. Ferner wird formal dokumentiert und geprüft, ob die Sicherungsinstrumente sowohl zu Beginn der Sicherungsbeziehung als auch über den Sicherungszeitraum hinweg Änderungen des Fair Value oder der Cashflows der gesicherten Grundgeschäfte wirksam kompensieren. Drei Sicherungsstrategien sind zulässig:

Fair Value Hedges (Absicherung des Fair Value) - Der Konzern bilanziert bestimmte Zinsderivate und Devisentermingeschäfte, die das Risiko aus Änderungen des Fair Value von erfassten finanziellen Vermögenswerten und finanziellen Verbindlichkeiten absichern sollen, als Fair Value Hedges. Bei einem Fair Value Hedge werden Gewinne oder Verluste aus der Bewertung des eingesetzten derivativen Sicherungsinstruments erfolgswirksam zum Fair Value erfasst, während Gewinne oder Verluste aus dem gesicherten Grundgeschäft, die dem abgesicherten Risiko zugerechnet werden können, als Anpassung des Buchwerts des Grundgeschäfts behandelt und ebenfalls erfolgswirksam erfasst werden.

Cash Flow Hedges (Absicherung erwarteter künftiger Zahlungsein- oder -ausgänge) - Der Konzern bilanziert Devisentermingeschäfte und Zinsderivate, die Wechselkursrisiken aus erwarteten Transaktionen und erfassten Vermögenswerten und Verbindlichkeiten absichern sollen, als Cash Flow Hedges. Bei Cash Flow Hedges wird der Teil der Gewinne oder Verluste aus dem Sicherungsinstrument, der als effektives Sicherungsgeschäft gilt, im sonstigen Ergebnis bilanziert, während der ineffektive Teil erfolgswirksam erfasst wird. Die in das sonstige Ergebnis eingestellten Beträge werden als Umgliederungsanpassung in das Periodenergebnis umgegliedert, sobald das gesicherte Grundgeschäft das Ergebnis beeinflusst. Führt eine vorhergesehene Transaktion dagegen zum Ansatz eines nicht finanziellen Vermögenswerts, so werden die im sonstigen Ergebnis erfassten Beträge ausgebucht und in den anfänglichen Buchwert des Vermögenswerts einbezogen.

Sicherungsgeschäfte zur Absicherung von Nettoinvestitionen in ausländische Geschäftsbetriebe - Der Konzern setzt zur Absicherung seiner Nettoinvestitionen in ausländische Geschäftsbetriebe bestimmte langfristige Finanzverbindlichkeiten ein. Der Teil der Gewinne oder Verluste aus dem Sicherungsinstrument, der als effektives Sicherungsgeschäft gilt, wird im sonstigen Ergebnis bilanziert, während der ineffektive Teil erfolgswirksam erfasst wird. Die in das sonstige Ergebnis eingestellten Beträge werden in das Periodenergebnis umgegliedert, sobald korrespondierende Gewinne oder Verluste aus der Umrechnung des Abschlusses des ausländischen Geschäftsbetriebs erfolgswirksam erfasst werden.

Die Aerospace-Segmente haben ihre Fremdwährungsrisiken über Devisentermingeschäfte abgesichert. Es besteht eine wirtschaftliche Beziehung zwischen den gesicherten Grundgeschäften und den Sicherungsinstrumenten, da die Bedingungen der Devisentermingeschäfte denen der mit hoher Wahrscheinlichkeit eintretenden künftigen Transaktion (d. h. Nennwert und erwarteter Zahlungszeitpunkt) entsprechen. Die Fremdwährungsrisiken des Segments Transportation aus seinen langfristigen Verträgen verteilen sich auf mehrere Jahre. Diese Risiken werden in der Regel zum Zeitpunkt des Auftragseingangs für jeden einzelnen Auftrag vollständig abgesichert, und zwar für einen Zeitraum, der häufig kürzer ist als der Zeitraum, in dem ein Cashflow-Risiko für Transportation besteht. Bei Fälligkeit der Sicherungsgeschäfte verfolgt Transportation eine Verlängerungsstrategie, d. h., es werden so lange neue Sicherungsgeschäfte abgeschlossen, bis das Cashflow-Risiko nicht mehr besteht. Es besteht eine wirtschaftliche Beziehung zwischen den gesicherten Grundgeschäften und den Sicherungsinstrumenten, da die wesentlichen Bedingungen im Rahmen einer Designation als Kassaelement weitgehend übereinstimmen. Wesentliche Bedingungen sind der Nennbetrag und die Währung.

Um die Effektivität eines Sicherungsgeschäfts zu testen, zieht der Konzern die hypothetische Derivate-Methode heran und vergleicht die Änderungen des Fair Value der Sicherungsinstrumente mit den Änderungen des Fair Value der gesicherten Grundgeschäfte, die den abgesicherten Risiken zuzurechnen sind. Die Ineffektivität des Sicherungsgeschäfts kann aufgrund des Zinseffekts entstehen, aufgrund der abweichenden Zeitplanung zwischen der erwarteten Transaktion und dem Terminkontrakt im Rahmen der Designation als Kassaelement, aufgrund unterschiedlicher Indizes und aufgrund von Änderungen des erwarteten Betrags des Cashflows der gesicherten Grundgeschäfte und der Sicherungsinstrumente. Der Konzern hat sich für eine Absicherungsquote von 1:1 entschieden.

Der Teil der Gewinne oder Verluste aus dem Sicherungsinstrument, der als effektive Absicherung ermittelt wird, wird als Anpassung der Anschaffungskosten oder Erträge des gesicherten Grundgeschäfts behandelt. Gewinne und Verluste aus Derivaten, die nicht als Teil einer Sicherungsbeziehung designiert sind, sowie Gewinne und Verluste aus dem ineffektiven Teil eines wirksamen Sicherungsgeschäfts werden in den Herstellungskosten des Umsatzes oder im Finanzertrag bzw. Finanzierungsaufwand erfasst, wenn sie sich auf die Zinskomponente der Derivate beziehen oder die Derivate zur Steuerung des Zinsänderungsrisikos eingesetzt werden.

Die Bilanzierung als Sicherungsgeschäft wird für zukünftige Perioden eingestellt, wenn die Feststellung getroffen wird, dass das Sicherungsinstrument nicht länger als wirksames Sicherungsgeschäft einzustufen ist, das Sicherungsinstrument nicht länger eingesetzt oder veräußert wird oder das gesicherte Grundgeschäft veräußert oder vorzeitig beendet wird.

Leasingverhältnisse

Die Festlegung, ob eine Vereinbarung ein Leasingverhältnis ist oder enthält, basiert auf dem wirtschaftlichen Gehalt der Vereinbarung und erfordert eine Einschätzung, ob die Vereinbarung ein Recht auf Nutzung des Vermögenswerts überträgt. Wenn im Wesentlichen alle mit dem Eigentum verbundenen Risiken und Chancen vom Leasinggeber auf den Leasingnehmer übertragen werden, wird das Leasingverhältnis als Finanzierungsleasing bilanziert. Alle anderen Leasingverhältnisse werden als Operating-Leasingverhältnisse bilanziert.

Der Konzern schließt in regelmäßigen Abständen Sale-and-leaseback-Transaktionen ab, typischerweise für Flugzeuge, Flugsimulatoren und Immobilien. Dabei veräußert der Konzern einen Vermögenswert an einen Leasinggeber und least diesen sofort zurück. Diese Leasingverhältnisse werden in der Regel auf Basis der oben beschriebenen Bilanzierungsmethode für die Klassifizierung von Leasingverhältnissen als Operating-Leasingverhältnisse bilanziert. Im Falle der Flugzeuge wird die Veräußerung in den Umsatzerlösen erfasst und die Barerlöse werden als Cashflow aus betrieblicher Geschäftstätigkeit klassifiziert. Im Falle der Flugsimulatoren und Immobilien wird die Veräußerung als ein Abgang von Sachanlagen behandelt und ein entsprechender Gewinn oder Verlust aus dem Abgang erfasst. Die Barerlöse werden als Abgang von Sachanlagen innerhalb des Cashflows aus der Investitionstätigkeit klassifiziert.

Wenn der Konzern Leasingnehmer ist - Leasingverträge für Vermögenswerte, die als Finanzierungsleasing klassifiziert sind, werden entsprechend ihren Eigenschaften in der Konzernbilanz ausgewiesen. Die Zinskomponente der Leasingzahlung wird unter Anwendung der Effektivzinsmethode über die Leasinglaufzeit erfasst und im Finanzierungsaufwand ausgewiesen. Im Rahmen von Operating-Leasingverhältnissen geleistete Zahlungen werden über die Leasinglaufzeit linear erfolgswirksam erfasst.

Wenn der Konzern Leasinggeber ist - Vermögenswerte, die Gegenstand von Finanzierungsleasingverträgen sind (im Wesentlichen Verkehrsflugzeuge), werden zunächst in Höhe der Nettoinvestition in das Leasingverhältnis angesetzt und als Leasingforderungen in Verbindung mit Flugzeugen ausgewiesen. Zinserträge werden unter Anwendung der Effektivzinsmethode über die Laufzeit des zugrunde liegenden Leasingvertrags erfasst. Im Rahmen von Operating-Leasingverhältnissen vermietete Vermögenswerte, im Wesentlichen gebrauchte Geschäfts- und Regionalflugzeuge, werden unter den Sachanlagen ausgewiesen. Leasingerträge aus Operating-Leasingverhältnissen werden linear über den Leasingzeitraum erfasst und in den Umsatzerlösen ausgewiesen.

Bewertung von Vorräten

Flugzeugprogramme und fertige Erzeugnisse - Bestände an unfertigen und fertigen Erzeugnissen und Rohstoffen im Rahmen der Flugzeugprogramme werden zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten oder dem niedrigeren Nettoveräußerungswert angesetzt. Die Kosten werden mit Ausnahme der Kosten für den Ersatzteilbestand, die in Anwendung der Methode der gleitenden Mittelwerte berechnet werden, grundsätzlich auf Stückkostenbasis ermittelt. Die Kosten selbstgefertigter Vorräte enthalten alle Kosten, die direkt dem Fertigungsprozess zuzurechnen sind, wie Materialkosten, Lohneinzelkosten, Fertigungsgemeinkosten und sonstige Kosten, die anfallen, um die Vorräte an ihren derzeitigen Standort und in ihren derzeitigen Zustand zu versetzen. Der Nettoveräußerungswert ist der geschätzte, im normalen Geschäftsgang erzielbare Verkaufserlös abzüglich der geschätzten Kosten bis zur Fertigstellung und der geschätzten Veräußerungskosten, mit Ausnahme von Rohstoffen, für die der Nettoveräußerungswert durch die Wiederbeschaffungskosten bestimmt wird. Der Nettoveräußerungswert der Flugzeuge wird mittels interner und externer Bewertungen geschätzt, in die u. a. auch Informationen aus dem Verkauf vergleichbarer Flugzeuge am Sekundärmarkt Eingang finden.

Wertminderung von Vorräten - Vorräte werden auf ihren Nettoveräußerungswert abgeschrieben, wenn der Konzern zu der Einschätzung gelangt, dass die Anschaffungs- oder Herstellungskosten der Vorräte nicht länger erzielbar sind. Wenn die Umstände, die zuvor zur Wertminderung geführt haben, nicht länger bestehen, oder wenn aufgrund geänderter wirtschaftlicher Gegebenheiten ein substanzieller Hinweis auf eine Erhöhung des Nettoveräußerungswerts vorliegt, wird die Wertminderung rückgängig gemacht.

Altersversorgungsleistungen und andere langfristig fällige Leistungen an Arbeitnehmer

Altersversorgungspläne werden als leistungsorientierte oder beitragsorientierte Pläne klassifiziert.

Leistungsorientierte Pläne

In der Konzernbilanz erfasste Verbindlichkeiten oder Vermögenswerte aus Altersversorgungsleistungen werden mit dem Unterschiedsbetrag zwischen dem Barwert der leistungsorientierten Verpflichtungen und dem Fair Value des Planvermögens zum Bilanzstichtag bewertet. Besteht bei einem leistungsorientierten Plan ein Vermögensüberschuss, so wird beim Ansatz des Planvermögens stets die Aktivierungsobergrenze (Asset Ceiling) beachtet. Diese entspricht dem Barwert eines etwaigen wirtschaftlichen Nutzens in Form von Rückerstattungen aus dem Plan oder Minderungen künftiger Beitragszahlungen an den Plan (Asset Ceiling Test). Eine Mindestverbindlichkeit wird erfasst, wenn die gesetzlichen Mindestdotierungsvorschriften für bereits erdiente Ansprüche den etwaigen wirtschaftlichen Nutzen in Form von Rückerstattungen aus dem Plan oder Minderungen künftiger Beitragszahlungen an den Plan überschreiten. Eine faktische Verpflichtung wird als leistungsorientierte Verpflichtung erfasst, wenn es keine realistische Alternative zur Zahlung der Leistungen an den Arbeitnehmer gibt. Verbindlichkeiten oder Vermögenswerte aus Altersversorgungsleistungen beinhalten ggf. die Auswirkungen einer Aktivierungsobergrenze, einer Mindestverbindlichkeit und einer faktischen Verpflichtung. Aufwendungen für Renten und andere von den Mitarbeitern erworbene Ansprüche werden versicherungsmathematisch für jeden Plan nach der Methode der laufenden Einmalprämien (Projected Unit Credit Method) und unter Verwendung der bestmöglichen Einschätzung seitens des Managements in Bezug auf Gehaltssteigerungen, das Renteneintrittsalter, die Sterbewahrscheinlichkeit, die allgemeine Preissteigerung, die Abzinsungssätze sowie Kostentrends für medizinische Leistungen ermittelt. Planvermögen umfasst Vermögenswerte, die von einem langfristig ausgelegten Fonds zur Erfüllung von Leistungen an Arbeitnehmer gehalten werden, sowie qualifizierende Versicherungspolice. Diese Vermögenswerte werden am Ende der Berichtsperiode zum Fair Value bewertet, der im Falle von börsennotierten Wertpapieren auf den veröffentlichten Mittelkursen basiert. Die Abzinsungssätze werden zu jedem Abschlussstichtag durch Bezugnahme auf die zum Ende der Berichtsperiode geltenden marktüblichen Zinsen auf erstrangige festverzinsliche Unternehmensanlagen, die mit der Währung und erwarteten Laufzeit der Verpflichtungen aus Altersversorgungsleistungen übereinstimmen, ermittelt. Der nachzuverrechnende Dienstzeitaufwand wird entweder i) zum Zeitpunkt der Planänderung oder Plankürzung oder ii) zu dem Zeitpunkt, zu dem der Konzern die Restrukturisierungskosten ausweist, je nachdem, welcher Zeitpunkt früher eintritt, erfolgswirksam erfasst. Gewinne und Verluste aus der Neubewertung des Planvermögens und der leistungsorientierten Verpflichtungen (einschließlich Wechselkursauswirkungen) sowie die Auswirkungen einer Aktivierungsobergrenze und der Mindestverbindlichkeit werden direkt im sonstigen Ergebnis der Berichtsperiode erfasst, in der sie anfallen. Eine spätere Umgliederung in das Periodenergebnis wird nicht vorgenommen. Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand (-ertrag) wird in der jeweiligen Berichtsperiode unmittelbar erfolgswirksam erfasst.

Der Aufwand aus der Aufzinsung von Nettoverpflichtungen aus Altersversorgungsleistungen wird im Finanzertrag bzw. Finanzierungsaufwand erfasst. Die weiteren Bestandteile der Aufwendungen für Altersversorgungsleistungen werden entweder als Teil des Personalaufwands aktiviert und unter dem Vorratsvermögen sowie während der Konstruktionsphase unter bestimmten Sachanlagen oder immateriellen Vermögenswerten ausgewiesen oder direkt erfolgswirksam erfasst. Der im Periodenergebnis erfasste Leistungsaufwand wird abhängig von der Funktion des künftigen Leistungsempfängers dem Personalaufwand zugeordnet.

Beitragsorientierte Pensionspläne

Die Einzahlungen in beitragsorientierte Pensionspläne werden entweder sofort nach ihrem Entstehen erfolgswirksam erfasst oder als Teil des Personalaufwands aktiviert und unter dem Vorratsvermögen sowie während der Konstruktionsphase unter bestimmten Sachanlagen oder immateriellen Vermögenswerten ausgewiesen. Der im Periodenergebnis erfasste Leistungsaufwand wird abhängig von der Funktion des künftigen Leistungsempfängers dem Personalaufwand zugeordnet.

Andere langfristig fällige Leistungen an Arbeitnehmer - Die Bilanzierung ist ähnlich wie bei den leistungsorientierten Plänen, mit der Ausnahme, dass alle versicherungsmathematischen Gewinne und Verluste direkt ergebniswirksam erfasst werden. Andere langfristig fällige Leistungen an Arbeitnehmer werden unter den sonstigen Verbindlichkeiten ausgewiesen.

Sachanlagen

Sachanlagen werden zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten abzüglich Abschreibungen und Wertminderungsaufwand bilanziert. Die Anschaffungs- oder Herstellungskosten von Sachanlagen enthalten den Kaufpreis bzw. die Fertigungskosten, Fremdkapitalkosten sowie sonstige Kosten, die anfallen, um die Sachanlagen an ihren derzeitigen Standort und in ihren derzeitigen Zustand zu versetzen. Wenn die Kosten bestimmter Teile einer Sachanlage einen erheblichen Teil der Gesamtkosten ausmachen, werden die Gesamtkosten auf die einzelnen Teile verteilt und dann separat über die entsprechende voraussichtliche Nutzungsdauer der einzelnen Teile abgeschrieben. Sachanlagen werden linear über die folgenden Nutzungsdauern abgeschrieben:

Gebäude	5 bis 75 Jahre
Technische Anlagen	2 bis 15 Jahre
Sonstige	3 bis 20 Jahre

Die Abschreibungsmethode und die Nutzungsdauern werden regelmäßig (mindestens einmal im Jahr) überprüft. Änderungen werden prospektiv berücksichtigt. Der Abschreibungs- und Wertminderungsaufwand ist je nach Funktion des zugrunde liegenden Vermögenswerts in den Herstellungskosten des Umsatzes, den Vertriebs- und allgemeinen Verwaltungskosten oder den Forschungs- und Entwicklungskosten enthalten oder wird in den Sonderposten ausgewiesen. Anlagen im Bau werden ab dem Zeitpunkt abgeschrieben, ab dem sie zu ihrer bestimmungsgemäßen Nutzung bereitstehen.

Wenn ein wesentliches Bauteil ersetzt oder eine größere Inspektion oder Überholung durchgeführt wird, werden die entsprechenden Kosten im Buchwert der Sachanlage erfasst, sofern die Ansatzkriterien erfüllt sind, und der Buchwert des ersetzten Bauteils oder der vorangegangenen Inspektion oder Überholung wird ausgebucht. Alle anderen Wartungs- und Instandsetzungskosten werden sofort aufwandswirksam erfasst.

Immaterielle Vermögenswerte

Selbst geschaffene immaterielle Vermögenswerte enthalten Entwicklungskosten (wie bspw. Prototypentwicklungskosten und Erprobungskosten von Flugzeugen für die Aerospace-Segmente sowie Plattformentwicklungskosten für das Segment Transportation) und selbst entwickelte oder modifizierte Anwendungssoftware. Diese Kosten werden aktiviert, wenn bestimmte Bedingungen für eine Abgrenzung erfüllt sind, z. B. Nachweis der technischen Machbarkeit. Die Kosten selbst geschaffener immaterieller Vermögenswerte umfassen Materialkosten, Lohneinzelkosten, Fertigungsgemeinkosten und Fremdkapitalkosten; Kosten, die bei der Schaffung eines Vermögenswerts unnötig waren, wie beispielsweise identifizierte Ineffizienzen, werden nicht berücksichtigt.

Erworbene immaterielle Vermögenswerte enthalten Entwicklungskosten der Zulieferer, bei denen der Konzern die Ergebnisse der Technologieanwendung kontrolliert, sowie Kosten in Verbindung mit von Dritten erworbenen Lizenzen, Patenten und Warenzeichen.

Immaterielle Vermögenswerte werden zu ihren Anschaffungs- oder Herstellungskosten abzüglich kumulierter Abschreibungen und Wertminderungsaufwendungen bilanziert und umfassen den Goodwill, im Rahmen von Flugzeugprogrammen verwendete Werkzeuge sowie sonstige immaterielle Vermögenswerte wie Lizenzen, Patente und Warenzeichen. Die sonstigen immateriellen Vermögenswerte sind unter den sonstigen Vermögenswerten ausgewiesen.

Im Rahmen von Flugzeugprogrammen verwendete Werkzeuge werden ab dem Zeitpunkt der Fertigstellung des ersten Flugzeugs des Programms abgeschrieben. Die sonstigen immateriellen Vermögenswerte werden ab dem Zeitpunkt abgeschrieben, ab dem sie zu ihrer bestimmungsgemäßen Nutzung bereitstehen. Immaterielle Vermögenswerte werden wie folgt abgeschrieben:

	Methode	Voraussichtliche Nutzungsdauer Voraussichtliche Anzahl zu fertigender Flugzeuge ⁽¹⁾
Im Rahmen von Flugzeugprogrammen verwendete Werkzeuge	Leistungsabhängige Abschreibung	
Sonstige immaterielle Vermögenswerte		
Lizenzen, Patente und Warenzeichen	Lineare Abschreibung	3 bis 20 Jahre
Sonstiges	Lineare Abschreibung	3 bis 8 Jahre

⁽¹⁾ Zum 31. Dezember 2018 betrug der Zeitraum, der zur Fertigung der noch ausstehenden Stückzahl und somit zur vollständigen Abschreibung der im Rahmen von Flugzeugprogrammen verwendeten Werkzeuge voraussichtlich benötigt wird, 14 Jahre.

Die Abschreibungsmethoden und geschätzten Nutzungsdauern werden regelmäßig (mindestens einmal im Jahr) überprüft. Änderungen werden prospektiv berücksichtigt. Der Abschreibungsaufwand für im Rahmen von Flugzeugprogrammen verwendete Werkzeuge und Plattformentwicklungskosten im Segment Transportation ist in den Forschungs- und Entwicklungskosten enthalten, während der Abschreibungsaufwand für sonstige immaterielle Vermögenswerte je nach Funktion des zugrunde liegenden Vermögenswerts in den Herstellungskosten des Umsatzes, den Vertriebs- und allgemeinen Verwaltungskosten oder den Forschungs- und Entwicklungskosten enthalten ist. Der Konzern besitzt neben dem Goodwill keine anderen immateriellen Vermögenswerte mit unbegrenzter Nutzungsdauer. Der Goodwill entspricht dem Betrag, um den der Kaufpreis den Fair Value des identifizierbaren Nettovermögens der erworbenen Geschäftsbereiche übersteigt. Nach dem erstmaligen Ansatz wird der Goodwill zu Anschaffungskosten abzüglich kumulierter Wertminderungsaufwendungen bewertet.

Fremdkapitalkosten

Fremdkapitalkosten umfassen die Zinsen auf langfristige Finanzverbindlichkeiten und sonstige Kosten, die dem Konzern bei der Kapitalaufnahme entstehen. Fremdkapitalkosten, die unmittelbar dem Erwerb, dem Bau oder der Produktion eines qualifizierten Vermögenswerts zuzurechnen sind, werden als Teil der Anschaffungs- oder Herstellungskosten dieses Vermögenswerts aktiviert und vom entsprechenden Finanzierungsaufwand abgezogen. Der Konzern setzt die Aktivierung von Fremdkapitalkosten aus, wenn er über längere Zeiträume hinweg die aktive Entwicklung eines qualifizierten Vermögenswerts unterbricht. Alle sonstigen Fremdkapitalkosten werden sofort aufwandswirksam erfasst.

Wertminderungen von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten

Der Konzern beurteilt zu jedem Bilanzstichtag, ob ein Anhaltspunkt dafür vorliegt, dass ein Gegenstand des Sachanlagevermögens oder ein immaterieller Vermögenswert wertgemindert sein könnte. Wenn es einen derartigen Anhaltspunkt gibt, schätzt der Konzern, sofern möglich, den erzielbaren Betrag des jeweiligen Vermögenswerts. Wenn der Vermögenswert keine Zahlungsmittelzuflüsse erzeugt, die weitestgehend unabhängig von denen anderer Vermögenswerte oder anderer Gruppen von Vermögenswerten sind, wird er auf Ebene der zahlungsmittelgenerierenden Einheit getestet. Die meisten nicht finanziellen Vermögenswerte des Konzerns werden auf Ebene der zahlungsmittelgenerierenden Einheit auf Wertminderung getestet. Der erzielbare Betrag eines Vermögenswerts oder einer zahlungsmittelgenerierenden Einheit ist der höhere der beiden Beträge aus dem Fair Value abzüglich Veräußerungskosten und dem Nutzungswert.

- Der Fair Value abzüglich Veräußerungskosten entspricht dem Betrag, den der Konzern unter marktüblichen Bedingungen in einer Transaktion zwischen sachverständigen, vertragswilligen und voneinander unabhängigen Geschäftspartnern nach Abzug der Veräußerungskosten erzielen könnte. Wenn es keinen verbindlichen Kaufvertrag oder aktiven Markt für den Vermögenswert gibt, wird der Fair Value in Abhängigkeit von der Art des Vermögenswerts oder der zahlungsmittelgenerierenden Einheit unter Anwendung angemessener Bewertungsmodelle, z. B. Discounted-Cashflow-Verfahren, ermittelt.

- Der Nutzungswert wird auf Grundlage der geschätzten künftigen Netto-Cashflows ermittelt. Dabei werden in der Regel für die ersten fünf Jahre detaillierte Prognosen und für Folgejahre Extrapolationen auf Grundlage von Wachstumsannahmen erstellt. Die geschätzten Netto-Cashflows werden auf Grundlage eines Abzinsungssatzes vor Steuern, der aktuellen Markterwartungen im Hinblick auf den Zinseffekt und das spezifische Risiko des Vermögenswerts oder der zahlungsmittelgenerierenden Einheit widerspiegelt, auf ihren Barwert abgezinst.

Wenn der erzielbare Betrag unter dem Buchwert des entsprechenden Vermögenswerts oder der entsprechenden zahlungsmittelgenerierenden Einheit liegt, wird der Vermögenswert oder die zahlungsmittelgenerierende Einheit auf den erzielbaren Betrag abgeschrieben und ein entsprechender Wertminderungsaufwand wird ergebniswirksam erfasst.

Bei Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten außer dem Goodwill wird zu jedem Bilanzstichtag beurteilt, ob es Anhaltspunkte dafür gibt, dass ein zuvor erfasster Wertminderungsaufwand nicht länger besteht oder sich vermindert hat. Wenn ein derartiger Anhaltspunkt vorliegt, schätzt der Konzern den erzielbaren Betrag des Vermögenswerts oder der zahlungsmittelgenerierenden Einheit. Ein zuvor erfasster Wertminderungsaufwand ist nur dann aufzulösen, wenn sich seit der Erfassung des letzten Wertminderungsaufwands eine Änderung in den Schätzungen ergeben hat, die bei der Bestimmung des erzielbaren Betrags herangezogen wurden. Wertaufholungen spiegeln eine Erhöhung des geschätzten Nutzungspotenzials eines Vermögenswerts wider. Die Auflösung des Wertminderungsaufwands erfolgt nur in Höhe des Betrags, der den Buchwert des Vermögenswerts oder der zahlungsmittelgenerierenden Einheit auf den Betrag anhebt, der abzüglich Abschreibungen ausgewiesen worden wäre, wenn in Vorjahren kein Wertminderungsaufwand für den Vermögenswert oder die zahlungsmittelgenerierende Einheit erfasst worden wäre. Eine solche Auflösung wird in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung in demselben Posten erfasst wie zuvor der Wertminderungsaufwand.

Immaterielle Vermögenswerte, die noch nicht zur Nutzung verfügbar sind, und der Goodwill sind mindestens jährlich auf Wertminderungen zu überprüfen - oder häufiger, wenn Umstände wie stark hinter den Erwartungen zurückbleibende Umsätze, Ergebnisse oder Cashflows darauf hindeuten, dass eine Wertminderung des Vermögenswerts oder der zahlungsmittelgenerierenden Einheit zu mehr als 50 % wahrscheinlich ist. Beim Goodwill wird in künftigen Berichtsperioden grundsätzlich kein zuvor erfasster Wertminderungsaufwand aufgelöst.

Wertminderung von Anteilen an Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen

Die Anteile des Konzerns an seinen Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen werden nach dem erstmaligen Ansatz unter Anwendung der Equity-Methode bilanziert. Der Buchwert der Anteile wird angepasst, um die seit dem Erwerbszeitpunkt eingetretenen Veränderungen des Anteils des Konzerns am

Nettovermögen des assoziierten Unternehmens oder Gemeinschaftsunternehmens auszuweisen. Goodwill in Verbindung mit dem assoziierten Unternehmen oder Gemeinschaftsunternehmen ist im Buchwert der Anteile enthalten und wird nicht gesondert auf Werthaltigkeit geprüft.

Der Anteil des Konzerns am Ergebnis der Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen ist in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung enthalten.

Nach Anwendung der Equity-Methode ermittelt der Konzern, ob es erforderlich ist, einen Wertminderungsaufwand für seine Anteile an einem assoziierten Unternehmen oder Gemeinschaftsunternehmen zu erfassen. An jedem Bilanzstichtag bestimmt der Konzern, ob objektive Nachweise dafür vorliegen, dass die Anteile an dem Gemeinschaftsunternehmen oder assoziierten Unternehmen wertgemindert sind. Sofern solche Nachweise bestehen, ermittelt der Konzern die Höhe der Wertminderung als die Differenz zwischen dem erzielbaren Betrag des Gemeinschaftsunternehmens oder assoziierten Unternehmens und dessen Buchwert und erfasst den Wertminderungsaufwand erfolgswirksam.

Rückstellungen

Rückstellungen werden gebildet, wenn der Konzern eine gegenwärtige rechtliche oder faktische Verpflichtung hat, die aus Ereignissen der Vergangenheit entstanden ist, ein Abfluss von Ressourcen zur Erfüllung der Verpflichtung wahrscheinlich ist und die Kosten verlässlich bestimmbar sind. Diese Verbindlichkeiten werden als Rückstellungen ausgewiesen, wenn sie bezüglich ihres Zeitpunkts oder ihrer Höhe ungewiss sind. Rückstellungen werden mit ihrem Barwert bewertet.

Produktgarantien - Bei Realisierung der Umsatzerlöse aus einem Produkt wird auch ein Rückstellungsbetrag für die zugehörigen "assurance-type-warranties" in den Herstellungskosten des Umsatzes erfasst. Die mit Produktgarantien im Zusammenhang stehende Zinskomponente wird ggf. im Finanzierungsaufwand erfasst. Die Schätzung der Garantiekosten erfolgt auf Grundlage einer Reihe von Faktoren, wie in der Vergangenheit gegen den Konzern geltend gemachte Gewährleistungsansprüche und die daraus resultierenden Kosten, die Art und Dauer der Garantie, die Art der verkauften und in Betrieb befindlichen Produkte sowie von Zulieferern des Konzerns gegebene Rückgarantien. Von Dritten geltend gemachte Rückerstattungsansprüche werden erfasst, wenn ihre Realisierung so gut wie sicher ist. Die Produkthaftung beträgt in der Regel ein bis fünf Jahre, wobei jedoch Flugzeugkonstruktions- und Drehgestellgarantien eine Laufzeit von bis zu 20 Jahren haben können.

Kredit- und Restwertgarantien - Im Rahmen von Flugzeugverkäufen geleistete Kredit- und Restwertgarantien werden zum Zeitpunkt der Umsatzrealisierung mit dem Betrag erfasst, den der Konzern im Rahmen dieser Garantien voraussichtlich leisten wird. Nach dem erstmaligen Ansatz werden Änderungen des Werts dieser Garantien in den sonstigen Aufwendungen (Erträgen) erfasst. Hiervon ausgenommen sind Wertänderungen, die aus Zinsänderungen resultieren. Diese werden im Finanzertrag bzw. Finanzierungsaufwand erfasst.

Im Rahmen von Kreditgarantien werden vertraglich begrenzte Zahlungen an die garantiebegünstigte Partei geleistet, um Verluste aus der Verletzung von Kreditbedingungen abzuschwächen. Der Garantiefall tritt ein, wenn Kunden ihre Verpflichtungen während der Laufzeit der Finanzierungsvereinbarung nicht erfüllen. Restwertgarantien bieten den Garantiebegünstigten Schutz in Form vertraglich begrenzter Zahlungen für den Fall, dass der Marktwert des zugrunde liegenden Vermögenswerts unter den garantierten Wert sinkt. In den meisten Fällen sind diese Garantien Bestandteil einer Finanzierungsvereinbarung.

Restrukturierungsrückstellungen - Restrukturierungsrückstellungen werden nur dann gebildet, wenn für den Konzern eine tatsächliche oder faktische Verpflichtung besteht. Eine faktische Verpflichtung liegt vor, wenn ein detaillierter, formaler Restrukturierungsplan erstellt worden ist, der Angaben zum betroffenen Geschäftsbereich oder zu einem Teil dieses Geschäftsbereichs, zum betroffenen Standort und zur Zahl der betroffenen Mitarbeiter sowie eine detaillierte Schätzung der damit verbundenen Kosten und einen angemessenen Zeitplan enthält. Weiterhin müssen die betroffenen Mitarbeiter oder Mitarbeitervertreter von den wichtigsten Punkten des Plans in Kenntnis gesetzt worden sein.

Belastende Verträge - Wenn es zu mehr als 50 % wahrscheinlich ist, dass die unvermeidbaren Kosten zur Erfüllung der Verpflichtungen aus einem festen Vertrag höher sind als der erwartete wirtschaftliche Nutzen, wird in den Herstellungskosten des Umsatzes eine Rückstellung für belastende Verträge erfasst, wobei die Zinskomponente im Finanzierungsaufwand ausgewiesen wird. Unvermeidbare Kosten umfassen die Kosten, die unmittelbar mit dem Vertrag zusammenhängen, wie bspw. voraussichtliche Kostenüberschreitungen und voraussichtliche Kosten im Zusammenhang mit Vertragsstrafen wegen Lieferverzögerungen und technischen Problemen, sowie die Allokation von Kosten, die sich direkt auf den Vertrag beziehen. Rückstellungen für belastende Verträge werden mit den erwarteten Kosten der Erfüllung des Vertrags oder den erwarteten Kosten der Vertragsbeendigung bewertet, wobei der niedrigere der beiden Beträge maßgeblich ist.

Leistungen aus Anlass der Beendigung des Arbeitsverhältnisses - Diese Leistungen werden gewöhnlich dann gezahlt, wenn das Arbeitsverhältnis vor dem Zeitpunkt der regulären Pensionierung beendet wird oder der Arbeitnehmer gegen Zahlung dieser Leistungen freiwillig vorzeitig ausscheidet. Der Konzern erfasst Leistungen aus Anlass der Beendigung des Arbeitsverhältnisses nur dann, wenn er nachweislich verpflichtet ist, das Arbeitsverhältnis aktueller Arbeitnehmer zu beenden, d. h. ein detaillierter, formaler Plan vorliegt und er keine Möglichkeit hat, sich dem zu entziehen.

Umweltschutzkosten -

Eine Rückstellung für Umweltschutzkosten wird angesetzt, wenn die Geltendmachung umweltrechtlicher Ansprüche oder Sanierungsmaßnahmen als wahrscheinlich eingestuft werden und die Kosten verlässlich bestimmbar sind. Verpflichtungen aus der rechtlich geforderten Stilllegung oder Veräußerung von Vermögenswerten und Umweltschutzkosten mit Investitionscharakter, die zu einer Verlängerung der Nutzungsdauer, Erhöhung der Leistungsfähigkeit oder Verbesserung der Sicherheit eines Vermögenswerts bzw. zur Verminderung einer bestehenden Umweltverschmutzung oder zur Vermeidung einer zukünftigen Umweltschädigung führen, werden den Sachanlagen zugerechnet und im Regelfall über die Restnutzungsdauer des betreffenden Vermögenswerts abgeschrieben. Kosten, die sich auf eine aktuell gegebene Sachlage beziehen, welche durch eine frühere Geschäftstätigkeit verursacht wurde, und die keinen Einfluss auf die künftige Ertragskraft des Konzerns haben, werden aufwandswirksam in den Herstellungskosten des Umsatzes erfasst.

Rechtsstreitigkeiten -

Eine Rückstellung für Rechtsstreitigkeiten wird im Falle von Klagen, staatlichen Untersuchungen oder Verfahren gebildet, wenn ein Abfluss von Ressourcen zur Erfüllung der Verpflichtung wahrscheinlich ist und die Kosten hierfür verlässlich geschätzt werden können.

Anteilsbasierte Vergütung

Anteilsbasierte Vergütung mit Ausgleich durch Eigenkapitalinstrumente - Für die Bewertung der anteilsbasierten Vergütung mit Ausgleich durch Eigenkapitalinstrumente ist der Fair Value am Tag der Gewährung maßgeblich. Für die gewährten PSUs, DSUs und RSUs, die voraussichtlich ausübbar werden, wird der Wert der Vergütung anhand des Schlusskurses ermittelt, zu dem eine Class-B-Aktie des Konzerns mit nachrangigem Stimmrecht an der Toronto Stock Exchange notiert, und ggf. entsprechend den Bedingungen, zu denen die Aktien zugeteilt wurden, angepasst. Für Aktienoptionspläne wird der Wert der Vergütung anhand eines Black-Scholes-Optionspreismodells ermittelt. Bei einer Änderung der geschätzten Anzahl der ausübbar werdenden Optionen, PSUs, DSUs und RSUs wird die hieraus resultierende Auswirkung in demselben Berichtszeitraum wie die Schätzungsänderung erfasst. Der Vergütungsaufwand wird linear über den Erdienungszeitraum verteilt und durch eine entsprechende Erhöhung der Kapitalrücklage erfasst. Von Planteilnehmern bei Ausübung von Aktienoptionen erbrachte monetäre Gegenleistungen werden als Zuführungen zum gezeichneten Kapital erfasst.

Anteilsbasierte Vergütung mit Barausgleich - Die Bewertung der anteilsbasierten Vergütung mit Barausgleich erfolgt zum Fair Value am Tag der Gewährung in Höhe einer entsprechenden Verbindlichkeit. Bis zur Begleichung der Verbindlichkeit wird der Fair Value der Verbindlichkeit an jedem Bilanzstichtag und am Tag der Begleichung neu bewertet. Änderungen des Fair Value werden erfolgswirksam erfasst. Die begrenzt gewährten PSUs, DSUs und RSUs stellen eine anteilsbasierte Vergütung mit Barausgleich dar. Für die PSUs, DSUs und RSUs, die voraussichtlich ausübbar werden, wird der Wert der Vergütung anhand des Schlusskurses ermittelt, zu dem eine Class-B-Aktie des Konzerns mit nachrangigem Stimmrecht an der Toronto Stock Exchange notiert, und ggf. entsprechend den Bedingungen, zu denen die Aktien zugeteilt wurden, angepasst.

Mitarbeiterbeteiligungsprogramm - Einzahlungen des Konzerns in das Mitarbeiterbeteiligungsprogramm werden mit ihren Kosten angesetzt und wie der entsprechende Personalaufwand behandelt. Ein Vergütungsaufwand wird bei Einzahlung des entsprechenden Beitrags durch den Mitarbeiter erfasst.

3. ÄNDERUNGEN DER BILANZIERUNGS- UND BEWERTUNGSMETHODEN

Finanzinstrumente

Im Juli 2014 schloss das IASB das aus drei Teilen bestehende Projekt zur Ersetzung von IAS 39 "Finanzinstrumente: Ansatz und Bewertung" mit der Veröffentlichung von IFRS 9 "Finanzinstrumente" ab. IFRS 9 enthält neue Vorschriften für die Klassifizierung und Bewertung finanzieller Vermögenswerte und finanzieller Verbindlichkeiten, ein zukunftsbezogenes Modell der erwarteten Kreditverluste und einen grundlegend reformierten Ansatz für die Bilanzierung von Sicherungsgeschäften.

Nach IFRS 9 ist bei der Bestimmung, ob ein finanzieller Vermögenswert mit den fortgeführten Anschaffungskosten oder zum Fair Value zu bewerten ist, ein neuer Ansatz anzuwenden, der die vielen unterschiedlichen Regelungen in IAS 39 ersetzt. Die Zuordnung zu einer der beiden Bewertungskategorien hängt gemäß IFRS 9 davon ab, wie ein Unternehmen seine Finanzinstrumente steuert und welche Eigenschaften die vertraglichen Cashflows der finanziellen Vermögenswerte aufweisen. Die meisten der in IAS 39 enthaltenen Vorschriften für die Klassifizierung und Bewertung finanzieller Verbindlichkeiten wurden in IFRS 9 übernommen. Bei der Bewertung einer finanziellen Verbindlichkeit, die als erfolgswirksam zum Fair Value bewertet designiert wurde, ist jedoch der Teil der Änderungen des Fair Value, der sich auf das eigene Ausfallrisiko des Unternehmens bezieht, nicht erfolgswirksam auszuweisen, sondern stattdessen erfolgsneutral im sonstigen Ergebnis zu erfassen, es sei denn, der Effekt

der Änderung des mit der Verbindlichkeit verbundenen Ausfallrisikos würde im Periodenergebnis zu einer Rechnungslegungsinkongruenz führen oder eine bestehende Rechnungslegungsinkongruenz verschärfen.

Mit IFRS 9 wird außerdem ein neues Modell der erwarteten Kreditverluste eingeführt, das eine zeitgerechtere Erfassung von erwarteten Kreditverlusten vorsieht. Gemäß dem neuen Standard müssen Unternehmen erwartete Kreditverluste ab dem Zeitpunkt des erstmaligen Ansatzes von Finanzinstrumenten bilanzieren und Schätzungen hinsichtlich der Höhe der über die Gesamtlaufzeit erwarteten Kreditverluste zeitgerechter erfassen.

Schließlich führt IFRS 9 ein neues Modell zur Bilanzierung von Sicherungsgeschäften ein und schreibt erläuternde Angaben zu Risikomanagementaktivitäten vor. Das neue Modell zur Bilanzierung von Sicherungsgeschäften stellt eine grundlegende Änderung gegenüber dem alten Ansatz dar und ermöglicht es Unternehmen, ihre Risikomanagementaktivitäten in ihrem Abschluss besser widerzuspiegeln.

Der Konzern hat IFRS 9 erstmals zum 1. Januar 2018 angewendet. Aus der Anwendung ergaben sich keine Anpassungen.

Umsatzrealisierung

Im Mai 2014 hat das IASB IFRS 15 "Erlöse aus Verträgen mit Kunden" veröffentlicht, der IAS 11 "Fertigungsaufträge", IAS 18 "Umsatzerlöse" und weitere dazugehörige Interpretationen ersetzt. Das Kernprinzip von IFRS 15 für die Erfassung von Umsatzerlösen besteht in der Abbildung der Lieferung bzw. Erbringung zugesagter Güter oder Dienstleistungen an den Kunden mit einem Betrag, welcher der Gegenleistung entspricht, auf die das Unternehmen im Tausch für diese Güter oder Dienstleistungen voraussichtlich Anspruch haben wird. Umsatzerlöse werden erfasst, wenn oder sobald der Kunde die Verfügungsgewalt über das Gut oder die Dienstleistung erlangt hat. Die Mehrzahl der langfristigen Fertigungs- und Dienstleistungsaufträge im Segment Transportation, die in Vorjahren unter Anwendung der Percentage-of-Completion-Methode bilanziert wurden, erfüllen die Voraussetzungen zur Erfassung von Umsatzerlösen über einen bestimmten Zeitraum, sodass auch künftig die Percentage-of-Completion-Methode angewendet wird. Die wesentlichen Unterschiede im Hinblick auf die Bilanzierung langfristiger Aufträge im Segment Transportation bestehen in der bilanziellen Behandlung von Kundenoptionen zum Erwerb zusätzlicher Züge und in der Erfassung variabler Gegenleistungen wie beispielsweise Preisgleitklauseln. Nach IAS 11 galt, dass die Schätzung der Umsatzerlöse bei Fertigstellung die voraussichtlichen Kundenoptionen zum Erwerb zusätzlicher Züge mit einschließt, wenn es wahrscheinlich ist, dass der Kunde diese Optionen ausübt und deren Betrag verlässlich bestimmbar ist. Nach IFRS 15 sind Kundenoptionen nur dann in den Transaktionspreis für den Vertrag einzubeziehen, wenn sie rechtlich durchsetzbar werden, weil der Kunde sein Recht auf den Erwerb zusätzlicher Züge ausübt. Diese Änderung zieht die Abgrenzung von Umsatzerlösen und Margen nach sich, bis der Kunde seine Option ausübt.

Nach IAS 11 waren in die Schätzung der Umsatzerlöse bei Fertigstellung variable Gegenleistungen wie beispielsweise Preisgleitklauseln einzubeziehen, sofern der Betrag als wahrscheinlich erachtet wird und verlässlich bestimmbar ist. IFRS 15 führt das Konzept der Begrenzung der Erfassung der variablen Gegenleistung ein, wonach Beträge nur dann in den Transaktionspreis einzubeziehen sind, wenn höchstwahrscheinlich keine wesentliche Stornierung der erfassten kumulierten Umsatzerlöse vorgenommen werden muss, sobald die Unsicherheit in Verbindung mit der variablen Gegenleistung nicht mehr besteht. Die Einführung dieser Begrenzungsvorschrift führt dazu, dass der Effekt aus Preisindexierungen erst zu einem späteren Zeitpunkt im Transaktionspreis erfasst wird.

In den Aerospace-Segmenten werden Umsatzerlöse aus dem Verkauf von Flugzeugen weiterhin erfasst, wenn die Flugzeuge ausgeliefert worden sind.

Gemäß IFRS 15 ist IAS 37 "Rückstellungen, Eventualverbindlichkeiten und Eventualforderungen" auf belastende Verträge anzuwenden. IFRS 15 enthält jedoch keine weiteren Vorschriften zu deren Bewertung. Bei der erstmaligen Anwendung von IFRS 15 muss auf alle Verlustrückstellungen für Verträge mit Kunden dieselbe Definition in Bezug auf die unvermeidbaren Kosten zur Erfüllung des Vertrags angewendet werden. Im Einklang mit einem der beiden Ansätze, die das IFRS Interpretations Committee im Rahmen seiner vorläufigen Agendaentscheidung vom 13. Juni 2017 als angemessen identifiziert hat, definiert der Konzern unvermeidbare Kosten als diejenigen Kosten, die der Konzern aufgrund seines Vertragsabschlusses nicht vermeiden kann (dies würde beispielsweise die Zuweisung von Gemeinkosten einschließen, wenn diese Kosten für Aktivitäten entstanden sind, die für die Erfüllung des Vertrags erforderlich sind). Dieser Ansatz wurde auf langfristige Verträge und auf andere Verträge in den Aerospace-Segmenten angewendet und hat zu einer Erhöhung der Rückstellungen für belastende Verträge und damit in der Folge zu niedrigeren Aufwendungen in Bezug auf den Nettoveräußerungswert von Vorräten geführt.

Der Konzern bilanziert bei Aufträgen eine signifikante Finanzierungskomponente, wenn der Zeitpunkt des Zahlungseingangs und der Zeitpunkt der Umsatzrealisierung erheblich voneinander abweichen. Die meisten der vom Konzern abgeschlossenen Verträge weisen keine signifikante Finanzierungskomponente auf. Im Segment Business Aircraft bestehen jedoch mehrere Aufträge, bei denen Anzahlungen lange vor dem Zeitpunkt der erwarteten Auslieferung erhalten wurden und somit eine Finanzierungskomponente gesondert bilanziert wurde. Daher werden während des Zeitraums, in dem Anzahlungen erhalten werden, Zinsaufwendungen abgegrenzt und der Transaktionspreis erhöht sich um den entsprechenden Betrag.

Gemäß IFRS 15 sind Umsatzerlöse, die im Segment Aerostructures and Engineering Services aus dem Auftrag für das A220-Programm mit der CSALP erzielt wurden, bei Auslieferung zu erfassen. Auch wenn sich dies auf den Erfassungszeitpunkt von Umsatzerlösen und Gewinnen im Segment Aerostructures and Engineering Services auswirkt, verändert sich dadurch nicht das Konzernergebnis des Konzerns aus Vorjahren, da die CSALP konsolidiert wurde.

Diese Änderungen wirken sich auf den Zeitpunkt der Erfassung von Umsatzerlösen und Margen aus und führen zu einer Verminderung des Eigenkapitals zum Übergangszeitpunkt, bewirken jedoch keine Änderung bei den Cashflows. Des Weiteren tritt während der Laufzeit der Aufträge keine Änderung der Rentabilität ein. Der Konzern hat IFRS 15 erstmals zum 1. Januar 2018 angewendet. Die Änderungen wurden gemäß den Übergangsregelungen von IFRS 15 rückwirkend berücksichtigt.

Auswirkungen der erstmaligen Anwendung der in IFRS 15 vorgesehenen Änderungen der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

In der folgenden Tabelle sind die vom Konzern vorgenommenen rückwirkenden Anpassungen des Konzernabschlusses zusammengefasst, die aus der erstmaligen Anwendung von IFRS 15 "Erlöse aus Verträgen mit Kunden" resultieren, darin eingeschlossen die Auswirkungen von Umgliederungen.

Es ergaben sich die folgenden Auswirkungen auf die Konzern-Gesamtergebnisrechnung und das Eigenkapital des Konzerns nach Ertragsteuern:

	Stand 1. Januar 2017
Im Vorjahr ausgewiesenes Eigenkapital	\$ (3.489)
Kundenoptionen	(635)
Variable Gegenleistungen	(85)
Rückstellungen für belastende Verträge	(154)
Signifikante Finanzierungskomponente	(25)
Ausgleichsposten aus der Währungsumrechnung, Steuern und Sonstiges	5
Nettoveränderung des Eigenkapitals	(894)
Angepasstes Eigenkapital	\$ (4.383)
	Geschäftsjahr zum 31.
	Dezember 2017
Im Vorjahr ausgewiesenes Gesamtergebnis	\$ (179)
Periodenergebnis	
Kundenoptionen	(2)
Variable Gegenleistungen	29
Rückstellungen für belastende Verträge	30
Signifikante Finanzierungskomponente	(20)
Steuern und sonstiges	(9)
Nettoveränderung des Periodenergebnisses	28
Sonstiges Ergebnis	
Ausgleichsposten aus der Währungsumrechnung	(97)
Nettoerhöhung des Gesamtergebnisses	(69)
Angepasstes Gesamtergebnis	\$ (248)
	Stand 31. Dezember
	2017
Im Vorjahr ausgewiesenes Eigenkapital	\$ (3.732)
Kundenoptionen	(637)
Variable Gegenleistungen	(56)
Rückstellungen für belastende Verträge	(124)
Signifikante Finanzierungskomponente	(45)

Stand 31. Dezember

2017

Ausgleichsposten aus der Währungsumrechnung, Steuern und Sonstiges

(101)

Nettoveränderung des Eigenkapitals

(963)

Angepasstes Eigenkapital

\$ (4.695)

Es ergaben sich die folgenden Auswirkungen auf die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung für das:

Geschäftsjahr zum 31.

Dezember 2017

	Im Vorjahr ausgewiesen	Anpassungen	Nach Anpassung
Umsatzerlöse	\$ 16.218	\$ (19)	\$ 16.199
Herstellungskosten des Umsatzes	14.276	(72)	14.204
Bruttogewinn	1.942	53	1.995
Vertriebs- und allgemeine Verwaltungskosten	1.194	-	1.194
Forschungs- und Entwicklungskosten	240	-	240
Anteil am Ergebnis von Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen	(175)	-	(175)
Sonstige Aufwendungen	11	-	11
Sonderposten	426	-	426
EBIT	246	53	299
Finanzierungsaufwand	778	23	801
Finanzertrag	(56)	-	(56)
EBT	(476)	30	(446)
Ertragsteuern	77	2	79
Periodenergebnis	\$ (553)	\$ 28	\$ (525)
Davon entfallen auf:			
Anteilseigner der Bombardier Inc.	\$ (516)	\$ 22	\$ (494)
Nicht beherrschende Anteile	(37)	6	(31)
	\$ (553)	\$ 28	\$ (525)
Ergebnis je Aktie (in USD)			
Unverwässert und verwässert	\$ (0,25)	\$ 0,01	\$ (0,24)

Neben den Änderungen, die sich auf das Periodenergebnis auswirken, wurden Vertragsstrafen aus den Herstellungskosten des Umsatzes in die Umsatzerlöse umgegliedert.

Es ergaben sich die folgenden Auswirkungen auf die Konzernbilanz:

	Im Vorjahr ausgewiesen	Zum 31. Dezember 2017 Anpassungen	Nach Anpassung
Vermögenswerte			
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen	\$ 1.231	\$ (57)	\$ 1.174
Vertragliche Vermögenswerte	-	2.460	2.460
Vorräte	5.890	(2.461)	3.429
Sonstige Vermögenswerte	1.094	(24)	1.070
Latente Ertragsteuern	603	(8)	595
Sonstige kurzfristige Vermögenswerte	7.553	-	7.553
Sonstige langfristige Vermögenswerte	8.635	-	8.635
	\$ 25.006	\$ (90)	\$ 24.916

		Zum 31. Dezember 2017	
	Im Vorjahr ausgewiesen	Anpassungen	Nach Anpassung
Verbindlichkeiten			
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten	\$ 4.194	\$ (230)	\$ 3.964
Rückstellungen	1.751	660	2.411
Vertragliche Verbindlichkeiten	-	5.092	5.092
Über die Vorräte für langfristige Aufträge hinausgehende Anzahlungen und Teilabrechnungen	1.990	(1.990)	-
Anzahlungen für Flugzeugprogramme	2.074	(2.074)	-
Sonstige Verbindlichkeiten	3.056	(738)	2.318
Verbindlichkeiten, die in direktem Zusammenhang mit zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten stehen	2.533	153	2.686
Sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten	342	-	342
Sonstige langfristige Verbindlichkeiten	12.798	-	12.798
	28.738	873	29.611
Eigenkapital			
Den Anteilseignern der Bombardier Inc. zurechenbares Eigenkapital	(5.702)	(906)	(6.608)
Auf nicht beherrschende Anteile entfallendes Eigenkapital	1.970	(57)	1.913
	(3.732)	(963)	(4.695)
	\$ 25.006	\$ (90)	\$ 24.916
			Zum 1. Januar 2017
	Im Vorjahr ausgewiesen	Anpassungen	Nach Anpassung
Vermögenswerte			
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen	\$ 1.291	\$ (71)	\$ 1.220
Vertragliche Vermögenswerte	-	1.631	1.631
Vorräte	5.844	(1.558)	4.286
Sonstige Vermögenswerte	1.041	(26)	1.015
Latente Ertragsteuern	705	(7)	698
Sonstige kurzfristige Vermögenswerte	3.720	-	3.720
Sonstige langfristige Vermögenswerte	10.225	-	10.225
	\$ 22.826	\$ (31)	\$ 22.795
Verbindlichkeiten			
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten	\$ 3.239	\$ (194)	\$ 3.045
Rückstellungen	2.266	837	3.103
Vertragliche Verbindlichkeiten	-	5.513	5.513
Über die Vorräte für langfristige Aufträge hinausgehende Anzahlungen und Teilabrechnungen	1.539	(1.539)	-
Anzahlungen für Flugzeugprogramme	3.085	(3.085)	-
Sonstige Verbindlichkeiten	3.194	(669)	2.525
Sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten	608	-	608
Sonstige langfristige Verbindlichkeiten	12.384	-	12.384
	26.315	863	27.178
Eigenkapital			
Den Anteilseignern der Bombardier Inc. zurechenbares Eigenkapital	(5.243)	(811)	(6.054)

Zum 1. Januar 2017

	Im Vorjahr ausgewiesen	Anpassungen	Nach Anpassung
Auf nicht beherrschende Anteile entfallendes Eigenkapital	1.754	(83)	1.671
	(3.489)	(894)	(4.383)
	\$ 22.826	\$ (31)	\$ 22.795

Zusätzlich zu den Änderungen, die sich auf das Eigenkapital auswirkten, wurden bestimmte Umgliederungen vorgenommen. Die Salden im Zusammenhang mit Verträgen wurden aus den Vorräten, den über die Vorräte für langfristige Aufträge hinausgehenden Anzahlungen und Teilabrechnungen, den Anzahlungen für Flugzeugprogramme sowie den sonstigen Vermögenswerten und sonstigen Verbindlichkeiten in die vertraglichen Vermögenswerte bzw. die vertraglichen Verbindlichkeiten umgegliedert. Für weitere Erläuterungen wird auf Anhangsangabe 18 "Vertragssalden" verwiesen.

Da außerdem in IFRS 15 darauf hingewiesen wird, dass IAS 37 "Rückstellungen, Eventualverbindlichkeiten und Eventualforderungen" auf belastende Verträge anzuwenden ist, werden die Rückstellungen für belastende Verträge, die sich auf langfristige Aufträge im Segment Transportation beziehen, nicht länger mit den Salden im Zusammenhang mit Verträgen verrechnet. Sie wurden stattdessen aus den Vorräten in die Rückstellungen umgegliedert. Diese Umgliederungen zwischen den Salden im Zusammenhang mit Verträgen und den Rückstellungen in der Bilanz wirkten sich nicht auf die Ertragslage, das Eigenkapital oder die Zahlungsströme aus. Weitere Erläuterungen hierzu sind in Anhangsangabe 18 "Vertragssalden" und in Anhangsangabe 27 "Rückstellungen" enthalten.

Aus der erstmaligen Anwendung von IFRS 15 ergaben sich keine Auswirkungen auf den Cashflow aus betrieblicher Geschäftstätigkeit, aus der Investitionstätigkeit und aus der Finanzierungstätigkeit.

4. KÜNFTIGE ÄNDERUNGEN DER BILANZIERUNGS- UND BEWERTUNGSMETHODEN

Leasingverhältnisse

Im Januar 2016 veröffentlichte das IASB IFRS 16 "Leasingverhältnisse", der den früheren Leasingstandard IAS 17 "Leasingverhältnisse" und die zugehörigen Interpretationen ersetzt. IFRS 16 enthält die Grundsätze für die Erfassung, Bewertung, Darstellung und Offenlegung von Leasingverhältnissen für beide Vertragsparteien, den Kunden (Leasingnehmer) und den Lieferanten (Leasinggeber). Er hebt die Klassifizierung von Leasingverhältnissen als Operating-Leasingverhältnis bzw. Finanzierungsleasingverhältnis auf und führt auf Leasingnehmerseite ein einheitliches Bilanzierungsmodell ein. Auf Leasinggeberseite übernimmt er im Wesentlichen die Anforderungen an die Bilanzierung. Entsprechend stuft der Leasinggeber seine Verträge weiterhin als Operating-Leasingverhältnis oder Finanzierungsleasingverhältnis ein und bilanziert diese beiden Arten von Leasingverträgen unterschiedlich.

IFRS 16 ist erstmals für das am 1. Januar 2019 beginnende Geschäftsjahr des Konzerns anzuwenden. In diesem Zusammenhang hat der Konzern sich für den modifizierten rückwirkenden Ansatz entschieden. Der Konzern hat beschlossen, den Standard auf Verträge anzuwenden, die bislang gemäß IAS 17 und IFRIC 4 als Leasingverhältnisse eingestuft wurden. Auf Verträge, die bislang nicht gemäß IAS 17 und IFRIC 4 als Leasingverhältnisse eingestuft wurden, wird der Konzern den Standard folglich nicht anwenden. Des Weiteren hat der Konzern entschieden, die in IFRS 16 vorgesehenen Befreiungen auf Leasingverträge anzuwenden, deren Laufzeit ab dem Datum der erstmaligen Anwendung innerhalb eines Jahres beendet ist, sowie bei Leasingverträgen, bei denen der zugrunde liegende Vermögenswert geringwertig ist. Der Konzern hat geprüft, wie sich die Erstanwendung dieses Standards auf den Konzernabschluss auswirken wird. Die meisten Leasingverhältnisse, bei denen der Konzern Leasingnehmer ist und die nach IAS 17 als Operating-Leasingverhältnisse einzustufen sind, müssen bilanziell erfasst werden. Die Erfassung eines Nutzungsrechts und einer Verbindlichkeit in Höhe des Barwerts der künftigen Leasingzahlungen dürfte eine Aufblähung der Bilanz zur Folge haben. Der Abschreibungsaufwand für das Nutzungsrecht und der Zinsaufwand für die Leasingverbindlichkeit ersetzen die Aufwendungen für Operating-Leasing. Diese geänderte Bilanzierungsweise wird voraussichtlich die Erfassung eines Nutzungsrechts und einer Verbindlichkeit in Höhe von ca. USD 565 Mio. zur Folge haben. Des Weiteren bestehen im Konzern Finanzierungsleasing-Verträge in Höhe von USD 41 Mio., die in den langfristige Finanzverbindlichkeiten erfasst sind und die zum 1. Januar 2019 in die Leasingverbindlichkeiten umgegliedert werden. Der Konzern prüft fortlaufend, wie sich die erstmalige Anwendung von IFRS 16 auf die latenten Steuersalden auswirkt.

Ertragsteuern

Im Juni 2017 veröffentlichte das IASB IFRIC 23 "Unsicherheit bezüglich der ertragsteuerlichen Behandlung". In IFRIC 23 wird klargestellt, wie die in IAS 12 "Ertragsteuern" enthaltenen Ansatz- und Bewertungsvorschriften anzuwenden sind, wenn Unsicherheiten in Bezug auf ertragsteuerliche Behandlungen bestehen. Nach

IFRIC 23 soll eine einzelne oder gemeinsame Beurteilung von Unsicherheiten in Bezug auf die Ertragsteuern im Ermessen des bilanzierenden Unternehmens liegen. In der Interpretation wird außerdem ausgeführt, welche Annahmen ein Unternehmen in Bezug auf die Prüfung der steuerlichen Behandlungen durch die Steuerbehörden treffen sollte, wie ein Unternehmen den zu versteuernden Gewinn (steuerlichen Verlust), die Steuerbemessungsgrundlagen, die nicht genutzten steuerlichen Verluste, die nicht genutzten Steuergutschriften und die Steuersätze zu bestimmen hat und wie es Änderungen der Sachverhalte und Umstände berücksichtigen sollte.

IFRIC 23 ist erstmals für das am 1. Januar 2019 beginnende Geschäftsjahr des Konzerns anzuwenden. Eine frühere Anwendung ist zulässig. Die vom Konzern durchgeführte Analyse in Verbindung mit der erstmaligen Anwendung von IFRIC 23 hat keine wesentlichen Unterschiede aufgedeckt.

Altersversorgungsleistungen und andere langfristig fällige Leistungen an Arbeitnehmer

Im Februar 2018 veröffentlichte das IASB eine Änderung an IAS 19 "Leistungen an Arbeitnehmer", die am 1. Januar 2019 in Kraft tritt. Die Änderung betrifft die Bilanzierung von Planänderungen, -kürzungen und -abgeltungen in Verbindung mit leistungsorientierten Pensionsplänen. Die Änderung an IAS 19 schreibt die Nutzung aktualisierter versicherungsmathematischer Annahmen zur Bewertung des laufenden Dienstzeitaufwands und der Nettozinsen für die nach einer Planänderung, -kürzung oder -abgeltung verbleibende Berichtsperiode vor. Der Konzern wird diese Änderungen in Bezug auf Planänderungen, -kürzungen und -abgeltungen, die am 1. Januar 2019 oder danach in Kraft treten, anwenden.

5. VERWENDUNG VON SCHÄTZUNGEN UND BEURTEILUNGEN

Die Anwendung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden des Konzerns erfordert vom Management die Verwendung von Schätzungen und Beurteilungen, die einen erheblichen Einfluss auf die ausgewiesenen Umsatzerlöse und Aufwendungen, das ausgewiesene Gesamtergebnis, die ausgewiesenen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten sowie die Angaben im Konzernabschluss haben können. Schätzungen und Beurteilungen sind wesentlich, wenn

- das Ergebnis zum Zeitpunkt der Schätzung und Beurteilung mit einem hohen Maß an Unsicherheit behaftet ist und
- abweichende Schätzungen und Beurteilungen nach vernünftigem Ermessen hätten verwendet werden können, die wesentliche Auswirkungen auf den Konzernabschluss gehabt hätten.

Die bestmöglichen Schätzungen des Managements bezüglich der künftigen Entwicklung basieren auf den zum Schätzungszeitpunkt bekannten Tatsachen und Umständen. Das Management legt seinen Schätzungen Entwicklungen der Vergangenheit, allgemeine Wirtschaftsdaten und -trends sowie Annahmen bezüglich wahrscheinlicher künftiger Ergebnisse zugrunde. Schätzungen und die ihnen zugrunde liegenden Annahmen werden regelmäßig überprüft und die Auswirkungen möglicher Änderungen sofort berücksichtigt. Die sich tatsächlich einstellenden Beträge werden von den Schätzungen und Annahmen des Managements abweichen, wobei die Abweichungen wesentlich sein könnten.

Die Finanz- und Strategieplanung des Managements deckt einen Zeitraum von fünf Jahren ab und enthält grundlegende Angaben, auf denen viele der zur Erstellung der Finanzinformationen benötigten Schätzungen beruhen. Das Management erstellt eine Fünf-Jahres-Finanz- und Strategieplanung auf jährlicher Basis und wendet hierzu ein Verfahren an, bei dem für jedes berichtspflichtige Segment ein detaillierter Ein-Jahres-Finanzplan sowie ein Vier-Jahres-Strategieplan erstellt wird, die dann konsolidiert werden. Die in der Finanz- und Strategieplanung enthaltenen Cashflows und Rentabilitätsannahmen berücksichtigen bestehende und künftige Verträge und Aufträge, die allgemeine Marktsituation, die derzeitigen Kostenstrukturen, die voraussichtlichen Kostenabweichungen sowie die geltenden Tarifverträge. Die Finanz- und Strategieplanung ist auf verschiedenen Ebenen zustimmungspflichtig, einschließlich der Ebenen des obersten Managements und des Board of Directors. Das Management nutzt die Finanz- und Strategieplanung sowie zusätzliche Prognosen und Annahmen, um daraus die Ergebniserwartungen für Folgeperioden abzuleiten. Das Management überwacht auf verschiedenen Ebenen innerhalb des Konzerns die Leistungserfüllung auf Grundlage dieser Finanz- und Strategieplanung. Bei Vorliegen erheblicher Abweichungen der tatsächlichen Leistungserfüllung gegenüber dem Plan muss überprüft werden, ob bestimmte bei der Erstellung der Finanzinformationen verwendete Schätzungen überarbeitet werden müssen.

Im Folgenden sind die Bereiche aufgeführt, für die die Schätzungen und Beurteilungen des Managements von besonderer Bedeutung sind. Die im Folgenden enthaltenen Sensitivitätsanalysen sollten mit Vorsicht verwendet werden, da die Änderungen hypothetisch und die Auswirkungen von Änderungen der wichtigen Annahmen möglicherweise nicht linear sind.

Langfristige Aufträge -

Der Großteil der Geschäftsaktivitäten im Segment Transportation ergibt sich aus langfristigen Fertigungs- und Dienstleistungsaufträgen. Die Aerospace-Segmente verfügen über einige langfristige Wartungsverträge sowie Design- und Entwicklungsaufträge für Dritte. Umsatzerlöse und Margen aus langfristigen Aufträgen zur

Entwicklung, Konstruktion oder Herstellung von speziell entwickelten Produkten (einschließlich Aufträgen für Schienenfahrzeuge, Überholung von Fahrzeugen sowie Signaltechnik) und aus Dienstleistungsaufträgen werden über einen bestimmten Zeitraum erfasst. Aufgrund der langfristigen Natur dieser Aufträge müssen zur Ermittlung der Auftragsgesamtkosten und des Transaktionspreises Schätzungen verwendet werden. Der Leistungsfortschritt im Hinblick auf die vollständige Erfüllung der Leistungsverpflichtung wird dabei in der Regel durch einen Vergleich der tatsächlich aufgelaufenen Kosten mit den geschätzten Gesamtkosten je Auftrag unter Ausschluss derjenigen Kosten, die nicht als repräsentativ für den Leistungsfortschritt anzusehen sind, bestimmt.

Der Transaktionspreis in Bezug auf den Auftrag wird um auftragsbezogene Änderungen, geltend gemachte Ansprüche, Leistungsanreize, Preisgleitklauseln und andere Vertragsbedingungen, die Preisanpassungen in dem Umfang vorsehen, in dem sie für den Konzern durchsetzbare Rechte darstellen, angepasst. Eine variable Gegenleistung wie z. B. Annahmen bezüglich Preisgleitklauseln und Leistungsanreize werden nur dann in den Transaktionspreis einbezogen, wenn höchstwahrscheinlich keine wesentliche Stornierung der erfassten kumulierten Umsatzerlöse vorgenommen werden muss, sobald die Unsicherheit in Verbindung mit der variablen Gegenleistung nicht mehr besteht.

Die Auftragskosten enthalten Materialkosten, Lohneinzelkosten, Fertigungsgemeinkosten und sonstige Kosten wie Garantie- und Frachtkosten. In die Schätzung der Auftragskosten bei Fertigstellung fließen Vorhersagen im Hinblick auf den Materialeinsatz und die Materialkosten einschließlich Preisgleitklauseln sowie den Arbeitseinsatz und die Lohnkosten, die Wechselkurse (unter Berücksichtigung der Auswirkungen von Sicherungsgeschäften) und die Arbeitsproduktivität ein. Diese Kosten werden von der Art und Komplexität der durchzuführenden Arbeiten sowie von der Auswirkung von Auftragsänderungen und Lieferverzögerungen beeinflusst. Die Kostenschätzungen basieren vorwiegend auf historischen Performance-Entwicklungen, Konjunkturtrends, Tarifverträgen und mit Zulieferern geschlossenen Verträgen. Um zu beurteilen, wie wahrscheinlich es ist, dass dem Konzern Mehrkosten aufgrund von Verzögerungen oder anderweitig bedingten Strafzuschlägen entstehen, muss das Management Ermessensentscheidungen treffen. Wenn solche Mehrkosten als wahrscheinlich eingeschätzt werden, fließen sie in die Schätzung der Auftragskosten bei Fertigstellung mit ein, es sei denn, der Transaktionspreis wird angepasst. Im dem Fall wird die Anpassung als Minderung der geschätzten Umsatzerlöse bei Fertigstellung erfasst.

Die realisierten Umsatzerlöse und Margen können je nach Leistungsfortschritt angepasst werden. Das Management führt für jeden einzelnen Auftrag vierteljährliche Überprüfungen der geschätzten Fertigstellungskosten und der Umsatzerlöse bis zur Fertigstellung durch; dazu gehört auch die Überprüfung der Preissteigerungsannahmen. Darüber hinaus wird jährlich im Rahmen der Erstellung der Finanz- und Strategiepläne für jeden einzelnen Auftrag eine detaillierte Überprüfung durchgeführt. Die Auswirkungen von Korrekturen können signifikant sein und werden in der Korrekturperiode als kumulierte Anpassungen erfolgswirksam verbucht.

Sensitivitätsanalyse

Ein 1%iger Anstieg der geschätzten künftigen Kosten für die Fertigstellung aller laufenden langfristigen Aufträge im Segment Transportation hätte im Geschäftsjahr 2018 zu einem Rückgang des Bruttogewinns um rund USD 91 Mio. geführt.

Im Rahmen von Flugzeugprogrammen verwendete Werkzeuge -

Die Berechnung der Abschreibungen auf diese Werkzeuge und des bei Werthaltigkeitsprüfungen verwendeten erzielbaren Betrags erfordert Schätzungen der erwarteten Anzahl an Flugzeugen, die im Rahmen des jeweiligen Programms ausgeliefert werden. Die voraussichtliche Anzahl zu fertigender Flugzeuge basiert auf den Prognosen des Managements für den Flugzeugmarkt und dem erwarteten Anteil des Konzerns an dem jeweiligen Markt. Diese Schätzungen werden im Rahmen des Erstellungsprozesses der Finanz- und Strategiepläne detailliert überprüft. Zur Überprüfung der Werthaltigkeit trifft das Management Ermessensentscheidungen, um unabhängige Zahlungsmittelzuflüsse zu identifizieren und diese auf Grundlage der jeweiligen Flugzeugfamilie den zahlungsmittelgenerierenden Einheiten zuzuordnen. Andere wesentliche Schätzungen zur Ermittlung des erzielbaren Betrags beziehen sich auf den Abzinsungssatz und die erwarteten künftigen Cashflows über die Restlaufzeit des Programms. Dies umfasst die Kosten für die Beendigung etwaiger Entwicklungsaktivitäten sowie für eventuelle Modernisierungen und Neuentwicklungen während der Laufzeit des Programms. Die geschätzten Kosten für eventuelle Modernisierungen und Neuentwicklungen basieren auf Erfahrungswerten mit früheren Programmen. Die erwarteten künftigen Cashflows umfassen außerdem künftige Cashflows aus Aftermarket-Aktivitäten sowie erwartete Kosteneinsparungen durch Synergieeffekte aus der Sicht eines Marktteilnehmers. Die im Discounted-Cashflow-Modell verwendeten Inputdaten sind Inputdaten der Stufe 3 (Inputdaten, die nicht auf beobachtbaren Marktdaten beruhen).

Die erzielbaren Beträge der Vermögenswerte aus den Flugzeugprogrammen oder zahlungsmittelgenerierenden Einheiten basieren auf dem Fair Value abzüglich Veräußerungskosten. Die erzielbaren Beträge wurden im vierten Quartal 2018 bestimmt. Die bei der Bemessung des Fair Value verwendeten Parameter wurden der Stufe 3 der Fair-Value-Hierarchie zugeordnet. Die Schätzung des Fair Value abzüglich Veräußerungskosten erfolgte unter Zugrundelegung prognostizierter künftiger Cashflows. Die in den ersten fünf Jahren erwarteten künftigen Cashflows basieren auf dem Finanz- und Strategieplan. Nach den ersten fünf Jahren werden langfristige Prognosen, die

vom Management erstellt werden, verwendet. Die prognostizierten künftigen Cashflows basieren auf der bestmöglichen Schätzung des Managements im Hinblick auf künftige Umsätze aus bestehenden Festaufträgen, erwartete künftige Aufträge, den Zahlungszeitpunkt auf Basis der erwarteten Lieferpläne, Umsätze aus damit verbundenen Dienstleistungen, Beschaffungskosten auf Grundlage bestehender Verträge mit Zulieferern, den künftigen Personalaufwand, allgemeine Marktbedingungen, Devisenkurse und anwendbare Langzeitprognosen der Ertragsteuersätze sowie einem Abzinsungssatz nach Steuern von 10 % auf der Basis der gewichteten durchschnittlichen Kapitalkosten, die anhand von marktbasierenden Inputdaten ermittelt werden, die entweder direkt von den Finanzmärkten verfügbar sind oder auf Vergleichsdaten repräsentativer börsennotierter Unternehmen der Luftfahrtbranche beruhen.

Für das Global 7500-Flugzeug wurde eine Werthaltigkeitsprüfung durchgeführt, da es erst im Dezember 2018 in Betrieb genommen wurde. Auf Grundlage dieser Beurteilung kam der Konzern zu dem Schluss, dass keine Wertminderung eingetreten war.

Sensitivitätsanalyse

Die nachfolgenden Analysen nehmen aufeinander keinen Bezug, d. h., alle übrigen Schätzungen bleiben unberührt.

Eine Verminderung der erwarteten künftigen Mittelzuflüsse aus dem Global 7500-Flugzeugprogramm um 10 % (gleichmäßig verteilt über künftige Perioden) hätte im Geschäftsjahr 2018 nicht zu einem Wertminderungsaufwand geführt.

Eine Anhebung des in der Werthaltigkeitsprüfung verwendeten Abzinsungssatzes um 100 Basispunkte hätte im Geschäftsjahr 2018 für das Global 7500-Flugzeugprogramm nicht zu einem Wertminderungsaufwand geführt.

Goodwill

- Der erzielbare Betrag des Geschäftssegments Transportation, also der Gruppe von zahlungsmittelgenerierenden Einheiten, auf deren Ebene das Management den Goodwill überwacht, wurde unter Anwendung eines Discounted-Cashflow-Verfahrens auf Basis des Fair Value abzüglich Veräußerungskosten ermittelt. Im vierten Quartal des Geschäftsjahres 2018 hat der Konzern seine jährliche Werthaltigkeitsprüfung für das Geschäftssegment Transportation durchgeführt und dabei keine Wertminderung festgestellt. Die bei der Bemessung des Fair Value verwendeten Parameter wurden der Stufe 3 der Fair-Value-Hierarchie zugeordnet.

Bei der Schätzung der künftigen Cashflows wurde die Finanz- und Strategieplanung für die ersten fünf Jahre zugrunde gelegt. Um den Terminal Value für die Folgejahre zu ermitteln, wurde eine konstante Wachstumsrate von 1 % unterstellt. Der Abzinsungssatz nach Steuern gehört auch zu den wesentlichen Schätzungen im Rahmen des Discounted-Cashflow-Verfahrens und basiert auf repräsentativen gewichteten durchschnittlichen Kapitalkosten. Der für die Berechnung des erzielbaren Betrags im Geschäftsjahr 2018 verwendete Abzinsungssatz nach Steuern betrug 8,5 %. Eine Änderung des Abzinsungssatzes nach Steuern um 100 Basispunkte hätte im Geschäftsjahr 2018 nicht zu einem Wertminderungsaufwand geführt.

Bewertung latenter Steueransprüche -

Um die Höhe der anzusetzenden latenten Steueransprüche zu ermitteln, schätzt das Management die Höhe des künftigen zu versteuernden Ergebnisses, das voraussichtlich verfügbar sein wird und mit dem die abzugsfähigen temporären Unterschiede und die nicht genutzten steuerlichen Verluste verrechnet werden können. Diese Schätzungen werden im Rahmen der Finanz- und Strategieplanung für jeden Steuerrechtskreis auf nicht abgezinster Basis vorgenommen und vierteljährlich überprüft. Um bestimmen zu können, ob die Realisierung der künftigen zu versteuernden Vorteile wahrscheinlich ist, muss das Management bei seiner Ermessensentscheidung bestimmte Faktoren berücksichtigen (z. B. die Länge des Prognosezeitraums, die in der Vergangenheit erzielten zu versteuernden Ergebnisse und das Vorhandensein von umsichtigen Steuerplanungsstrategien). Weitere Informationen hierzu sind in Anhangsangabe 13 "Ertragsteuern" enthalten.

Steuerliche Risiken -

Im Hinblick auf die Auslegung komplexer Steuervorschriften, Änderungen von Steuergesetzen und die Höhe und den Zeitpunkt des zukünftigen steuerpflichtigen Einkommens bestehen gewisse Unsicherheiten. Angesichts der Vielzahl an internationalen Geschäftsbeziehungen, der langfristigen Natur und Komplexität bestehender vertraglicher Vereinbarungen, der Abweichungen zwischen tatsächlichen Ergebnissen und den getroffenen Annahmen oder künftiger Änderungen dieser Annahmen könnte es notwendig werden, den bereits erfassten Steueraufwand bzw. die bereits erfasste Erstattung zu korrigieren. Der Konzern bildet Steuerrückstellungen für mögliche Folgen von Betriebsprüfungen durch die jeweiligen nationalen Steuerverwaltungen. Die Höhe dieser Rückstellungen richtet sich nach mehreren Faktoren. Berücksichtigt werden insbesondere Erfahrungen aus früheren Betriebsprüfungen sowie unterschiedliche Auslegungen des Steuerrechts zwischen dem steuerpflichtigen Unternehmen und der zuständigen Finanzbehörde. Ursachen für Auslegungsunterschiede können verschiedene Umstände aufgrund landesspezifischer Besonderheiten im Ansässigkeitsstaat der jeweiligen Konzerngesellschaft sein.

Kredit- und Restwertgarantien

- Der Konzern verwendet ein internes Bewertungsmodell auf Grundlage stochastischer Simulationen. Ein entsprechend diesen Garantien entstehender Auszahlungsfall kann davon abhängen, ob während der Laufzeit der ursprünglichen Finanzierung Kreditausfälle eintreten und die Kreditgarantie somit in Anspruch genommen werden kann. Tritt kein Kreditausfall ein, so können im Rahmen der Restwertgarantie Ansprüche geltend gemacht werden. Voraussetzung ist jedoch in beiden Fällen, dass bei der Veräußerung des Flugzeugs ein Verlust realisiert wird. Somit bemisst sich der Wert der Garantien zum Großteil daran, welchen Wert das zugrunde liegende Flugzeug in der Zukunft hat, und zum anderen an der Wahrscheinlichkeit, dass Kredit- oder Restwertgarantien bei Ablauf der Finanzierungsprogramme in Anspruch genommen werden. Zur Schätzung des künftigen Werts der zugrunde liegenden Flugzeuge werden Restwertkurven für Flugzeuge verwendet, die das Management auf Grundlage externer Gutachten erstellt hat und die entsprechend den aktuellen Marktfaktoren sowie mittel- und langfristig ausgewogenen Marktfaktoren im Flugzeugsegment angepasst wurden. Die Höhe der Verbindlichkeit wird außerdem stark von gegenwartsbezogenen Marktannahmen über die Zinshöhe beeinflusst, da Zahlungen im Rahmen dieser Garantien meist mittel- bis langfristig geleistet werden. Zu den weiteren wesentlichen Schätzungen, die in die Berechnung des Werts der Garantien einfließen, gehört die Wahrscheinlichkeit von Kreditausfällen, die entweder mittels öffentlich erhältlicher Bonitätsratings oder aber, falls nicht verfügbar, mithilfe interner Annahmen zum Ausfallrisiko der Kunden geschätzt werden. Diese Schätzungen werden vierteljährlich überprüft.

Sensitivitätsanalyse

Die nachfolgenden Analysen nehmen aufeinander keinen Bezug, d. h., alle übrigen Schätzungen bleiben unberührt.

Bei einer Absenkung der Restwertkurven aller Verkehrsflugzeuge um 10 % zum 31. Dezember 2018 wäre das EBIT des Segments Commercial Aircraft im Geschäftsjahr 2018 um USD 16 Mio. niedriger ausgefallen.

Unter der Annahme einer Erhöhung der Wahrscheinlichkeit um 10 %, dass Restwertgarantien bei Ablauf der Finanzierungsprogramme zum 31. Dezember 2018 in Anspruch genommen werden, wäre das EBIT des Segments Commercial Aircraft im Geschäftsjahr 2018 um USD 22 Mio. niedriger ausgefallen.

Bei einer Minderung der Zinssätze um 100 Basispunkte zum 31. Dezember 2018 wäre das EBT des Segments Commercial Aircraft im Geschäftsjahr 2018 um USD 7 Mio. niedriger ausgefallen. Bei einer Erhöhung der Zinssätze um 100 Basispunkte zum 31. Dezember 2018 wäre das EBT des Segments Commercial Aircraft im Geschäftsjahr 2018 um USD 7 Mio. höher ausgefallen.

Altersversorgungsleistungen und andere langfristig fällige Leistungen an Arbeitnehmer - Der versicherungsmathematische Bewertungsprozess, mit dem Renten und sonstige Aufwendungen, Vermögenswerte und Verpflichtungen für Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses bewertet werden, beruht auf verschiedenen Annahmen, welche die Abzinsungssätze, Gehaltssteigerungen und Erhöhungen der Vorruhestandsleistungen, die Inflationsraten, den Kostentrend bei Gesundheitsfürsorgeleistungen sowie demografische Faktoren (z. B. Mitarbeiterfluktuation, Pensionsalter der Mitarbeiter und Sterblichkeitsraten) betreffen. Die Auswirkungen von Änderungen der Abzinsungssätze und von wichtigen Ereignissen und anderen Umständen, soweit diese wesentlich sind, werden vierteljährlich erfasst. Die Abzinsungssätze werden verwendet, um den Barwert der geschätzten künftigen Leistungsauszahlungen am Bewertungsstichtag zu ermitteln, und entsprechen den marktüblichen Zinsen auf erstrangige festverzinsliche Unternehmensanlagen, die mit der Währung und erwarteten Laufzeit der Verpflichtungen aus Altersversorgungsleistungen übereinstimmen. Da der kanadische Markt für erstrangige Unternehmensanleihen im Sinne der IFRS verhältnismäßig wenige Anleihen mit mittleren und langen Laufzeiten umfasst, werden die Abzinsungssätze für die vom Konzern in Kanada aufgelegten Pensionspläne und sonstigen Pläne für Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses durch Berechnung einer Renditekurve unter Verwendung von drei Laufzeitbändern festgelegt. Das erste Laufzeitband der Kurve basiert auf beobachtbaren Marktzinsen für Unternehmensanleihen mit einem AA-Rating und Laufzeiten von weniger als sechs Jahren. Im längerfristigen Laufzeitbereich wurde die Kurve aufgrund der geringeren Anzahl an erstrangigen Anleihen aus Marktbeobachtungen und extrapolierten Daten abgeleitet. Die extrapolierten Datenpunkte wurden durch Hinzurechnung eines laufzeitbasierten Renditeaufschlags auf langfristige Anleihen der kanadischen Provinzregierungen ermittelt. Dieser laufzeitbasierte Aufschlag wird zwischen einem Basis-Spread und einem Long-Spread extrapoliert. Der Basis-Spread basiert auf beobachteten Spannen zwischen Unternehmensanleihen mit einem AA-Rating und Anleihen der kanadischen Provinzregierungen mit einem AA-Rating im Laufzeitbereich fünf bis zehn Jahre. Der Long-Spread ist definiert als die Spanne, die zum Zeitpunkt der durchschnittlichen Laufzeit der Anleihen der kanadischen Provinzregierungen mit einem AA-Rating im Laufzeitbereich elf bis 30 Jahre vorliegen muss, damit die durchschnittliche Spanne zwischen Unternehmensanleihen mit einem AA-Rating und Anleihen der kanadischen Provinzregierungen mit einem AA-Rating der extrapolierten Spanne entspricht, die durch Anwendung des Verhältnisses zwischen den beobachteten Spannen zwischen Unternehmensanleihen mit einem A-Rating und Anleihen der kanadischen Provinzregierungen mit einem AA-Rating für den Laufzeitbereich elf bis 30 Jahre und den Laufzeitbereich fünf bis zehn Jahre auf den Basis-Spread abgeleitet wird. Bei Laufzeiten, die über der durchschnittlichen Laufzeit von Anleihen der kanadischen Provinzregierungen mit einem AA-Rating im Laufzeitbereich elf bis 30 Jahre liegen, wird angenommen, dass die Spanne konstant dem Long-Spread entspricht.

Da der britische Markt für erstrangige Unternehmensanleihen im Sinne der IFRS verhältnismäßig wenige Anleihen mit langen Laufzeiten umfasst, werden die Abzinsungssätze für die vom Konzern im Vereinigten Königreich aufgelegten Pensionspläne und sonstigen Pläne für Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses durch Berechnung einer hypothetischen Renditekurve festgelegt. Die hypothetische Renditekurve wird anhand von Informationen über die GBP-Renditen von Unternehmensanleihen mit einem AA-Rating oder gleichwertigen Rating entwickelt. Zielrenditen werden auf der Basis von Anleihen innerhalb eines Laufzeitbandes berechnet, und die Renditekurve wird an diese Zielwerte angepasst. Kassakurse (Renditen von Nullkuponanleihen) werden von der Renditekurve abgeleitet und zur Abzinsung der Leistungszahlungen in jedem künftigen Jahr herangezogen. Da Unternehmensanleihen grundsätzlich keine sehr langen Laufzeiten aufweisen, wird angenommen, dass die Kassakurse über die längste Laufzeit hinaus unverändert bleiben. Die längste Laufzeit betrug zum 31. Dezember 2018 24 Jahre. Die langfristigen Gehaltssteigerungen werden anhand der derzeitigen Gehaltsstruktur sowie der in der Vergangenheit eingetretenen und für die Zukunft erwarteten Lohnerhöhungen ermittelt, wobei die aktuelle Wirtschaftsentwicklung Berücksichtigung findet. Weitere Informationen zu den zugrunde liegenden Annahmen und der Sensitivitätsanalyse in Bezug auf Änderungen kritischer versicherungsmathematischer Annahmen sind in Anhangsangabe 25 "Altersversorgungsleistungen" zu finden.

Rückstellung für belastende Verträge

- Eine Rückstellung für belastende Verträge wird gebildet, wenn es zu mehr als 50 % wahrscheinlich ist, dass die unvermeidbaren Kosten zur Erfüllung der Verpflichtungen aus einem festen Vertrag höher sind als der von ihm erwartete wirtschaftliche Nutzen. In den meisten Fällen besteht der erwartete wirtschaftliche Nutzen, den man aus dem Vertrag ziehen will, aus den Umsatzerlösen, die mit dem Auftrag generiert werden. Zur Berechnung der unvermeidbaren Kosten müssen die erwarteten künftigen Kosten (einschließlich prognostizierter künftiger Kostensenkungen aufgrund von Leistungsverbesserungen und Transformationsinitiativen), voraussichtliche Kostenüberschreitungen, voraussichtliche Kosten im Zusammenhang mit Vertragsstrafen wegen Lieferverzögerungen und technischen Problemen sowie allokierte Kosten, die sich direkt auf den Vertrag beziehen, geschätzt werden. Die Bewertung der Rückstellung wird durch die erwarteten Lieferpläne beeinflusst, da die ersten Produktionseinheiten bei neuen Flugzeugprogrammen höhere Kosten verursachen als spätere Produktionseinheiten und Verzögerungen im Rahmen von langfristigen Fertigungsaufträgen für Züge zu Vertragsstrafen führen.

Sensitivitätsanalyse

Ein 1%iger Anstieg der erwarteten Kosten hätte im Geschäftsjahr 2018 zu einem Rückgang des EBIT um rund USD 161 Mio. geführt.

Eigenkapital- und derivative Verbindlichkeitenkomponente in Verbindung mit der CDPQ-Investition - Die an die CDPQ ausgegebenen wandelbaren Aktien enthalten für den Konzern keine Verpflichtung, der CDPQ Barmittel oder andere finanzielle Vermögenswerte bereitzustellen. Die Anlage der CDPQ in wandelbare Aktien der BT Holdco wurde nicht als Verbindlichkeit klassifiziert, sondern als ein zusammengesetztes Finanzinstrument, das aus einer Eigenkapitalkomponente in Form von freiwilligen Dividenden und einem Liquidationsvorzug sowie einer Verbindlichkeitenkomponente in Form eines derivativen Finanzinstruments, das die Lieferung einer variablen Anzahl von Stammaktien der BT Holdco bei Beendigung des Instruments vorsieht, besteht. Diese Klassifizierung erfolgte auf Basis von Ermessensentscheidungen. Der Konzern weist die wandelbaren Aktien im Eigenkapital (nicht beherrschende Anteile) und die derivative Komponente als Verbindlichkeit aus.

Der Fair Value der wandelbaren Aktien zum Emissionszeitpunkt wurde auf die Eigenkapitalkomponente bzw. die derivative Verbindlichkeitenkomponente aufgeteilt, sodass aus der gesonderten Erfassung der Komponenten kein Gewinn oder Verlust entstanden ist. Dabei wurde zunächst der Fair Value der derivativen Verbindlichkeit ermittelt, der Restbetrag wurde anschließend der Eigenkapitalkomponente zugeordnet. Die Verbindlichkeitenkomponente wird vierteljährlich unter Zugrundelegung der bestmöglichen Schätzung des Barwerts des Erfüllungsbetrags durch den Konzern und nicht unter Zugrundelegung eines Szenarios, bei dem der Konzern einen Kauf des Anteils der CDPQ anstrengt, neu bewertet. Zur Schätzung des Fair Value der Wandlungsoption, die in die wandelbaren Aktien der BT Holdco eingebettet ist, greift der Konzern auf ein internes Bewertungsmodell zurück, das auf stochastischen Simulationen basiert. Der Fair Value der eingebetteten Wandlungsoption entspricht der Barwertdifferenz zwischen dem aufgelaufenen Liquidationsvorzug der wandelbaren Aktien auf Basis des Mindestrenditeanspruchs und dem Fair Value der Stammaktien auf Konvertierungsbasis. Dieser Wert ist abhängig von der Erfüllung der mit der CDPQ vereinbarten Leistungsanreize durch Transportation, dem Zeitpunkt der Ausübung der Umwandlungsrechte und dem jeweiligen Umwandlungssatz. Das Simulationsmodell generiert mehrere Leistungsszenarien für Transportation über die erwartete Laufzeit der Option. Dies geschieht unter Verwendung der bestmöglichen Schätzung der erwarteten Ergebnisse von Transportation über die restliche Laufzeit des Instruments und einer aus den historischen Ergebnissen abgeleiteten Standardabweichung. Der Fair Value der Aktien auf Konvertierungsbasis wird mittels eines auf Marktdaten basierenden EBIT-Multiplikators zur Bestimmung des Unternehmenswertes berechnet. Der verwendete Abzinsungssatz wird ebenfalls mittels Marktdaten

berechnet. Zur Bestimmung der Laufzeit des Instruments und der künftigen Leistung von Transportation greift der Konzern auf interne Annahmen zurück, die aus dem Finanz- und Strategieplan abgeleitet werden.

Eine Sensitivitätsanalyse der Variabilität des Fair Value der Wandlungsoption aufgrund einer grundsätzlich möglichen Veränderung der erwarteten künftigen Leistung von Transportation ist in Anhangsangabe 38 "Fair Value der Finanzinstrumente" enthalten.

Konsolidierung -

Gelegentlich beteiligt sich der Konzern an strukturierten Unternehmen, bei denen Stimmrechte für die Feststellung, wer das Unternehmen beherrscht, nicht ausschlaggebend sind. Um zu bestimmen, ob der Konzern variable Rückflüsse in wesentlicher Höhe erhalten oder über diese verfügen kann, wendet das Management in diesen Fällen eine Reihe komplexer Schätzverfahren unter Einbeziehung qualitativer und quantitativer Faktoren an. Bei der quantitativen Analyse werden unter anderem die künftigen Cashflows und Ergebnisse des Beteiligungsunternehmens geschätzt und die Abweichung dieser Cashflows von den erwarteten Cashflows analysiert. In die qualitative Analyse werden Faktoren wie Gegenstand und Struktur des Beteiligungsunternehmens sowie die Beurteilung, ob der Konzern als Prinzipal oder als Agent handelt, einbezogen. Die Auswertung der Ergebnisse dieser Analysen und die Einschätzung, ob der Konzern die Fähigkeit hat, die Rückflüsse des Beteiligungsunternehmens zu beeinflussen, erfordern komplexe Ermessensentscheidungen. Diese betreffen unter anderem die Beurteilung der Auswirkung potenzieller Stimmrechte, vertraglicher Vereinbarungen und der sog. de facto control (faktische Beherrschung).

Um zu bestimmen, ob es sich bei den Rechten, die von Inhabern nicht beherrschender Anteile gehalten werden (z. B. Rechte der CDPQ in Bezug auf Transportation) eher um Schutzrechte als um materielle Rechte handelt, sind ebenfalls Ermessensentscheidungen seitens des Konzerns erforderlich. Ergeben sich aus Sachverhalten und Umständen Hinweise, dass sich eines oder mehrere der Beherrschungselemente verändert haben, wird der Konzern erneut prüfen, ob weiterhin eine Beherrschung vorliegt.

Beteiligung an der CSALP

- Am 1. Juli 2018 wies der Konzern seine Eigenkapitalbeteiligung an der CSALP in Höhe von USD 1.761 Mio. aus, die zu diesem Zeitpunkt einem Anteil von 33,55 % am geschätzten Fair Value der CSALP entsprach. Der geschätzte Fair Value der CSALP wurde nach erfolgter Beratung durch einen unabhängigen Experten und Gesprächen mit dem beherrschenden Partner mittels einer Discounted-Cashflow-Analyse bestimmt. Die Bewertung stützt sich unter anderem auf Annahmen bezüglich potenzieller Synergien aus der Expertise in den Bereichen Beschaffung, Vertrieb, Marketing sowie Kundendienst, die Airbus in das Programm einbringen wird. Hierbei müssen in erheblichem Umfang Ermessensentscheidungen hinsichtlich der künftigen operativen Performance des Programms getroffen werden.

Weitere Informationen hierzu sind in Anhangsangabe 31 "Veräußerung eines Geschäftsbereichs" enthalten.

Informationen bezüglich der Schätzungen, die zur Bestimmung des Fair Value der Finanzierungsverpflichtungen des Konzerns gegenüber der CSALP und des Fair Value der Beteiligung des Konzerns an den stimmrechtslosen Anteilen der CSALP verwendet wurden, sind in Anhangsangabe 38 "Fair Value der Finanzinstrumente" enthalten.

6. SEGMENTBERICHTERSTATTUNG

Der Konzern gliedert sich in vier berichtspflichtige Segmente: Business Aircraft, Commercial Aircraft, Aerostructures and Engineering Services sowie Transportation. Jedes berichtspflichtige Segment bietet unterschiedliche Produkte und Dienstleistungen an und erfordert überwiegend unterschiedliche Strategien im Hinblick auf Technologie und Marketing.

Business Aircraft

Das Segment Business Aircraft entwickelt, produziert und vermarktet Geschäftsflugzeuge in drei Baureihen (Learjet, Challenger und Global), von den Kategorien Light bis Large, und bietet entsprechende Aftermarket-Leistungen an.

Commercial Aircraft

Das Segment Commercial Aircraft entwickelt und produziert ein umfangreiches Portfolio an Verkehrsflugzeugen in den Kategorien mit 50 bis 100 Sitzen, darunter die CRJ550-, CRJ700-, CRJ900- und CRJ1000-Regionaljets, sowie die Q400-Turboprops, und hat mit Airbus eine Partnerschaft über die A220-Flugzeugfamilie vereinbart. Commercial Aircraft bietet Aftermarket-Leistungen und Support für seine große bestehende Gesamtflotte an.

Aerostructures and Engineering Services

Das Segment Aerostructures and Engineering Services konzipiert, entwickelt und produziert wichtige strukturelle Flugzeugkomponenten (wie Triebwerksgondeln, Flugzeugrümpfe und Tragflügel) und bietet Aftermarket-Leistungen wie Reparatur und Wartung von Komponenten sowie andere Engineering-Leistungen für interne und externe Kunden an.

Transportation

Transportation bietet ein umfangreiches Portfolio an innovativen und effizienten Produkten für die Schienenverkehrsbranche und deckt das gesamte Spektrum an Lösungen für den Schienenverkehr ab, von weltweiten Mobilitätslösungen für eine Vielzahl von Zügen und Teilsystemen bis hin zu Wartungsleistungen, Systemintegration und Signaltechnik. Damit will das Segment die Anforderungen und Erwartungen des Marktes erfüllen.

Konzernaufwendungen und Eliminierungen

Unter Konzernaufwendungen und Eliminierungen sind diejenigen Aufwendungen des Konzerns, die nicht den Segmenten zugeordnet werden, sowie die Eliminierung von Gewinnen aus konzerninternen Transaktionen und sonstige Anpassungen zusammengefasst.

Die Segmentangaben werden entsprechend den in Anhangsangabe 2 "Zusammenfassung wesentlicher Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden" aufgeführten Grundsätzen erstellt.

Das Management bewertet die Ertragskraft der Segmente anhand des EBIT und des EBIT vor Sonderposten. Die Ertragslage der Segmente und die sonstigen Angaben stellten sich in den nachstehenden Geschäftsjahren wie folgt dar:

	Transportation	Business Aircraft	Commercial Aircraft
Ertragslage			
Außenumsatzerlöse	\$ 8.910	\$ 4.991	\$ 1.755
Innenumsatzerlöse	5	3	1
Umsatzerlöse, gesamt	8.915	4.994	1.756
EBIT vor Sonderposten	750	420	(157)
Sonderposten ^(1)	(24)	(10)	598
EBIT	\$ 774	\$ 430	\$ (755)
Finanzierungsaufwand			
Finanzertrag			
EBT			
Ertragsteuern			
Periodenergebnis			
Sonstige Angaben			
Forschung und Entwicklung ^(2)	\$ 122	\$ 72	\$ 16
Anteil am Ergebnis von Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen	\$ (111)	\$ 5	\$ 40
Nettozugänge zu den Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten (Erlöse) ^(3)	\$ 108	\$ 866	\$ 53
Abschreibungen	\$ 101	\$ 111	\$ 12
Aufwendungen aus der Wertminderung von Sachanlagen ⁽⁴⁾	\$ 8	\$ -	\$ -
	Aerostructures and Engineering Services	Konzernaufwendungen und Eliminierungen	2018 Gesamt
Ertragslage			
Außenumsatzerlöse	\$ 576	\$ 4	\$ 16.236
Innenumsatzerlöse	1.377	(1.386)	-

	Aerostructures and Engineering Services	Konzernaufwendungen und Eliminierungen	2018 Gesamt
Umsatzerlöse, gesamt	1.953	(1.382)	16.236
EBIT vor Sonderposten	188	(172)	1.029
Sonderposten ^(1)	42	(578)	28
EBIT	\$ 146	\$ 406	\$ 1.001
Finanzierungsaufwand			712
Finanzertrag			(106)
EBT			395
Ertragsteuern			77
Periodenergebnis			\$ 318
Sonstige Angaben			
Forschung und Entwicklung ^(2)	\$ 7	\$ -	\$ 217
Anteil am Ergebnis von Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen	\$ -	\$ -	\$ (66)
Nettozugänge zu den Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten (Erlöse) ^(3)	\$ 14	\$ (626)	\$ 415
Abschreibungen	\$ 51	\$ (3)	\$ 272
Aufwendungen aus der Wertminderung von Sachanlagen ⁽⁴⁾	\$ -	\$ 3	\$ 11
	Transportation	Business Aircraft	Commercial Aircraft
Ertragslage			
Außenumsatzerlöse	\$ 8.545	\$ 4.932	\$ 2.317
Innenumsatzerlöse	6	1	-
Umsatzerlöse, gesamt	8.551	4.933	2.317
EBIT vor Sonderposten	738	419	(381)
Sonderposten ^(1)	295	25	8
EBIT	\$ 443	\$ 394	\$ (389)
Finanzierungsaufwand			
Finanzertrag			
EBT			
Ertragsteuern			
Periodenergebnis			
Sonstige Angaben			
Forschung und Entwicklung ^(2)	\$ 121	\$ 61	\$ 42
Anteil am Ergebnis von Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen	\$ (176)	\$ 1	\$ -
Nettozugänge zu den Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten (Erlöse) ^(3)	\$ 123	\$ 1.075	\$ 107
Abschreibungen	\$ 98	\$ 97	\$ 67
Aufwendungen aus der Wertminderung von Sachanlagen ⁽⁴⁾	\$ 38	\$ -	\$ -
Aufwendungen aus der Wertminderung immaterieller Vermögenswerte ⁽⁶⁾	\$ -	\$ -	\$ 5
	Aerostructures and Engineering Services	Konzernaufwendungen und Eliminierungen	2017 ⁽⁵⁾ Gesamt
Ertragslage			
Außenumsatzerlöse	\$ 398	\$ 7	\$ 16.199
Innenumsatzerlöse	1.218	(1.225)	-

	Aerostructures and Engineering Services	Konzernaufwendungen und Eliminierungen	2017 ⁽⁵⁾ Gesamt
Umsatzerlöse, gesamt	1.616	(1.218)	16.199
EBIT vor Sonderposten	88	(139)	725
Sonderposten ⁽¹⁾	7	91	426
EBIT	81	\$ (230)	299
Finanzierungsaufwand			801
Finanzertrag			(56)
EBT			(446)
Ertragsteuern			79
Periodenergebnis			\$ (525)
Sonstige Angaben			
Forschung und Entwicklung ⁽²⁾	\$ 4	\$ 12	\$ 240
Anteil am Ergebnis von Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen	\$ -	\$ -	\$ (175)
Nettozugänge zu den Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten (Erlöse) ⁽³⁾	\$ 22	\$ (10)	\$ 1.317
Abschreibungen	\$ 50	\$ 2	\$ 314
Aufwendungen aus der Wertminderung von Sachanlagen ⁽⁴⁾	\$ -	\$ 8	\$ 46
Aufwendungen aus der Wertminderung immaterieller Vermögenswerte ⁽⁶⁾	\$ -	\$ -	\$ 5

⁽¹⁾ Weitere Informationen hierzu sind in Anhangsangabe 9 "Sonderposten" enthalten.

⁽²⁾ Einschließlich Abschreibungen auf Werkzeuge. Weitere Informationen hierzu sind in Anhangsangabe 7 "Forschung und Entwicklung" enthalten.

⁽³⁾ Die Wertangaben sind der Konzern-Kapitalflussrechnung entnommen.

⁽⁴⁾ Weitere Informationen hierzu sind in Anhangsangabe 23 "Sachanlagen" enthalten.

⁽⁵⁾ Nach Anpassung; die Auswirkungen von Änderungen der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden sind in Anhangsangabe 3 dargestellt.

⁽⁶⁾ Weitere Informationen hierzu sind in Anhangsangabe 24 "Immaterielle Vermögenswerte" enthalten.

Die Überleitung der Konzernvermögenswerte und -verbindlichkeiten auf die Segmentvermögenswerte und -verbindlichkeiten stellte sich zu den nachstehenden Stichtagen wie folgt dar:

	31. Dezember 2018	31. Dezember 2017 ⁽¹⁾	1. Januar 2017 ⁽¹⁾
Vermögenswerte			
Konzernvermögenswerte	\$ 24.958	\$ 24.916	\$ 22.795
Keinem Segment zugeordnete Vermögenswerte			
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente ⁽²⁾	3.187	3.057	3.384
Ertragsteuerforderung ⁽³⁾	49	60	41
Latente Ertragsteuern	746	595	698
Segmentvermögenswerte	20.976	21.204	18.672
Verbindlichkeiten			
Konzernverbindlichkeiten	28.972	29.611	27.178
Keinem Segment zugeordnete Verbindlichkeiten			
Zinsverbindlichkeiten ⁽⁴⁾	138	139	141
Ertragsteuerverbindlichkeiten ⁽⁵⁾	173	187	217
Langfristige Finanzverbindlichkeiten ⁽⁶⁾	9.102	9.218	8.769
Segmentverbindlichkeiten	\$ 19.559	\$ 20.067	\$ 18.051
Nettosegmentvermögen			

	31. Dezember 2018	31. Dezember 2017 ⁽¹⁾	1. Januar 2017 ⁽¹⁾
Transportation	\$ (412)	\$ (1.106)	\$ (754)
Business Aircraft	\$ 2.162	\$ 2.178	\$ 1.393
Commercial Aircraft	\$ 870	\$ 311	\$ 293
Aerostructures and Engineering Services	\$ (612)	\$ 190	\$ 62
Konzernaufwendungen und Eliminierungen	\$ (591)	\$ (436)	\$ (373)

⁽¹⁾ Nach Anpassung; die Auswirkungen von Änderungen der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden sind in Anhangsangabe 3 dargestellt.

⁽²⁾ Weitere Informationen hierzu sind in Anhangsangabe 16 "Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente" enthalten.

⁽³⁾ In den sonstigen Vermögenswerten enthalten.

⁽⁴⁾ In den Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstigen Verbindlichkeiten enthalten.

⁽⁵⁾ In den sonstigen Verbindlichkeiten enthalten.

⁽⁶⁾ Der kurzfristige Anteil der langfristigen Finanzverbindlichkeiten ist in den sonstigen finanziellen Verbindlichkeiten erfasst.

Die Umsatzerlöse des Konzerns nach Marktsegmenten gliederten sich wie folgt:

	2018	2017 ⁽¹⁾
Business Aircraft		
Produktionstätigkeit und Sonstige ⁽²⁾	\$ 3.794	\$ 3.883
Dienstleistungen ⁽³⁾	1.200	1.050
	4.994	4.933
Commercial Aircraft ⁽⁴⁾	1.756	2.317
Aerostructures and Engineering Services		
Außenumsatzerlöse	576	398
Innenumsatzerlöse	1.377	1.218
	1.953	1.616
Transportation		
Schienenfahrzeuge und Transportsysteme ⁽⁵⁾	5.844	5.800
Dienstleistungen ⁽⁶⁾	2.096	1.882
Signaltechnik ⁽⁷⁾	975	869
	8.915	8.551
Konzernaufwendungen und Eliminierungen	\$ (1.382)	\$ (1.218)
	\$ 16.236	\$ 16.199

⁽¹⁾ Nach Anpassung; die Auswirkungen von Änderungen der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden sind in Anhangsangabe 3 dargestellt.

⁽²⁾ Umfasst Umsatzerlöse aus dem Verkauf von neuen Flugzeugen, Spezialflugzeuglösungen und Gebrauchtflugzeugen.

⁽³⁾ Enthält Umsatzerlöse aus Aftermarket-Leistungen einschließlich Ersatzteile, Smart Services, Servicezentren, Schulungen und technischer Publikationen.

⁽⁴⁾ Enthält Produktionstätigkeiten, Dienstleistungen und Sonstige.

⁽⁵⁾ Umfasst Umsatzerlöse aus dem Verkauf von Stadt-/Straßenbahnen, U-Bahnen, Nahverkehrs- und Regionalzügen, Intercityzügen, Hoch- und Höchstgeschwindigkeitszügen, Lokomotiven, Antriebs- und Steuerungssystemen, Drehgestellen, Transportsystemen für den Nahverkehr und Flughäfen sowie Fernverkehrssystemen.

⁽⁶⁾ Umfasst Umsatzerlöse aus dem Flottenmanagement, dem Asset Life Management, der Überarbeitung und Überholung von Komponenten, Materiallösungen und dem Betrieb und der Wartung von Systemen.

⁽⁷⁾ Umfasst Umsatzerlöse aus der Signaltechnik für den Nah- und Fernverkehr sowie für den Industriebereich und aus OPTIFLO-Wartungslösungen für Zugsteuerungsanlagen.

Die Umsatzerlöse, Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerte des Konzerns verteilten sich wie folgt nach Ländern:

	Umsatzerlöse im Geschäftsjahr ⁽¹⁾		Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte zum ⁽²⁾		
	2018	2017 ⁽³⁾	31. Dezember 2018	31. Dezember 2017	1. Januar 2017
Nordamerika					
USA	\$ 3.989	\$ 3.901	\$ 239	\$ 258	\$ 262
Kanada	1.553	1.613	5.057	4.077	5.977
Mexiko	141	70	40	38	37
	5.683	5.584	5.336	4.373	6.276
Europa					
Deutschland	1.795	1.712	1.045	1.048	938
Vereinigtes Königreich	1.598	1.498	658	807	773
Frankreich	1.137	1.103	32	35	31
Schweiz	797	780	381	379	358
Sonstige	2.098	2.358	708	717	635
	7.425	7.451	2.824	2.986	2.735
Asien/Pazifik					
Australien	719	612	11	23	23
China	375	457	2	3	4
Indien	165	285	21	23	22
Sonstige	873	851	1	3	3
	2.132	2.205	35	52	52
Sonstige	996	959	24	28	27
	996	959	24	28	27
	\$ 16.236	\$ 16.199	\$ 8.219	\$ 7.439	\$ 9.090

⁽¹⁾ Die geografische Zuordnung erfolgt auf Grundlage des Kundensitzes.

⁽²⁾ Bei der geografischen Zuordnung der Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerte (ohne Goodwill) wird der Ort, an dem sich diese Vermögenswerte befinden, zugrunde gelegt. Der Goodwill wird auf Grundlage der durch den Konzern vorgenommenen Kaufpreisverteilung geografisch zugeordnet.

⁽³⁾ Nach Anpassung; die Auswirkungen von Änderungen der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden sind in Anhangsangabe 3 dargestellt.

7. FORSCHUNG UND ENTWICKLUNG

Die Forschungs- und Entwicklungskosten abzüglich Zuwendungen der öffentlichen Hand stellten sich in den nachstehenden Geschäftsjahren wie folgt dar:

	2018	2017
Forschungs- und Entwicklungskosten	\$ 1.136	\$ 1.235
abzüglich: Entwicklungskosten, die unter den im Rahmen von Flugzeugprogrammen verwendeten Werkzeugen aktiviert worden sind	(989)	(1.082)
	147	153
zuzüglich: Abschreibungen auf im Rahmen von Flugzeugprogrammen verwendete Werkzeuge	70	87
	\$ 217	\$ 240

8. SONSTIGE AUFWENDUNGEN (ERTRÄGE)

Die sonstigen Aufwendungen (Erträge) stellten sich in den nachstehenden Geschäftsjahren wie folgt dar:

	2018	2017
Änderungen der Schätzungen und des Fair Value ^(1)	\$ (55)	\$ 42
Gewinne aus Abgängen von immateriellen Vermögenswerten und Sachanlagen ^(2)	(9)	(38)
Wertminderungen von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten ^(2)	3	7
Kosten für Abfindungen und sonstige Personalstrukturmaßnahmen (einschließlich Schätzungsänderungen) ^(2)	3	2
Sonstiges	-	(2)
	\$ (58)	\$ 11

^(1) Enthält Nettoverluste (-gewinne) aus bestimmten zum Fair Value bewerteten Finanzinstrumenten und Änderungen von Schätzungen in Bezug auf bestimmte Rückstellungen und bestimmte Finanzinstrumente. Enthält keine Verluste (Gewinne) aus Zinsänderungen.

^(2) Enthält nicht die in den Sonderposten erfassten Kosten.

9. SONDERPOSTEN

In den Sonderposten sind solche Posten erfasst, die nicht in die gewöhnliche Geschäftstätigkeit des Konzerns fallen oder deren gesonderte Darstellung für das Verständnis der Periodenergebnisse des Konzerns seitens der Nutzer des Konzernabschlusses relevant ist. Hierbei handelt es sich beispielsweise um die Auswirkungen von Restrukturierungsaufwendungen und signifikanten Wertminderungsaufwendungen sowie Auflösungen solcher Aufwendungen.

In den nachstehenden Geschäftsjahren wurden folgende Sonderposten ausgewiesen:

	2018	2017
C Series-Transaktion mit Airbus ^(1)	\$ 616	\$ -
Gewinn aus dem Abgang von Sachanlagen ^(2)	(561)	-
Gewinne aus dem Abgang von Sachanlagen im Rahmen von Sale-and-leaseback-Transaktionen ^(3)	(66)	-
Restrukturierungsaufwendungen ⁽⁴⁾	41	285
Steuerrechtsstreit ⁽⁵⁾	(35)	11
Änderungen von Kredit- und Restwertgarantien ⁽⁶⁾	(34)	-
Erwerb von Rentenverpflichtungen ⁽⁷⁾	32	-
Verlust aus dem Verkauf von Forderungen aus langfristigen Aufträgen ⁽⁸⁾	31	-
Auflösung von Rückstellungen für die Einstellung des Learjet 85-Flugzeugprogramms ⁽⁹⁾	(29)	(28)
Pensionsausgleich ^(1 0)	28	-
Wertminderung in Bezug auf das Nichtkerngeschäft ^(11)	17	43
Primove-Wertminderung und sonstige Kosten ^(12)	4	91
Neuverhandlung einer Geschäftsvereinbarung ^(13)	-	35
Verlust aus dem Rückkauf langfristiger Finanzverbindlichkeiten ^(1 4)	-	23
Ertragsteuern	(23)	(15)
	\$ 21	\$ 445
Davon ausgewiesen unter:		
Sonderposten im EBIT	\$ 28	\$ 426
Finanzierungsaufwand - Verlust aus dem Verkauf von Forderungen aus langfristigen Aufträgen ⁽⁸⁾	31	-
Finanzierungsaufwand - Verlust aus dem Rückkauf langfristiger Finanzverbindlichkeiten ^(1 4)	-	23
Finanzertrag - Zinsen im Zusammenhang mit einem Steuerrechtsstreit ⁽⁵⁾	(15)	11
Ertragsteuern	(23)	(15)
	\$ 21	\$ 445

1. Der Erwerb von 50,01 % der Anteile an der CSALP (dem Unternehmen, das die C Series-Flugzeuge produziert und vertreibt) durch Airbus führte zu einem Aufwand vor Steuern von USD 616 Mio. (USD 552 Mio. nach Steuern). Der Aufwand vor Steuern berücksichtigt alle Elemente der Transaktion, einschließlich: (i) der Optionsscheine mit einem Fair Value von USD 270 Mio., die Bombardier am 1. Juli 2018 an Airbus ausgegeben hat, (ii) einer derivativen Verbindlichkeit von USD 310 Mio. im Zusammenhang mit der erwarteten außerbörslichen Rendite auf Anteile, die von der CSALP im Gegenzug für die von Bombardier übernommenen Finanzierungsverpflichtungen an Bombardier ausgegeben werden, und iii) anderer Verpflichtungen von Bombardier gegenüber der CSALP, die im Wesentlichen Lieferkettenverpflichtungen für das Segment Aerostructures and Engineering Services umfassen. Nach dem Closing hat Airbus die C Series-Flugzeuge in A220 unbenannt. Weitere Informationen zu dieser Transaktion sind in Anhangsangabe 31 "Veräußerung eines Geschäftsbereichs" enthalten.
2. Bezieht sich auf den Verkauf der Downsvue-Anlage an das Public Sector Pension Investment Board (PSP Investments).
3. Der Konzern hat gemäß dem Transformationsplan zwei Anlagen des Segments Transportation verkauft und zurückgeleast.
4. Entspricht im Geschäftsjahr 2018 Abfindungskosten von USD 43 Mio., die durch Gewinne aus Plankürzungen von USD 10 Mio. teilweise kompensiert wurden, sowie Wertminderungen von Sachanlagen in Höhe von USD 8 Mio., alle in Verbindung mit zuvor angekündigten Restrukturierungsmaßnahmen. Entspricht im Geschäftsjahr 2017 Abfindungskosten von USD 253 Mio., die durch Gewinne aus Plankürzungen von USD 6 Mio. teilweise kompensiert wurden, sowie Wertminderungen von Sachanlagen in Höhe von USD 38 Mio., alle in Verbindung mit zuvor angekündigten Restrukturierungsmaßnahmen.
5. Entspricht einer Änderung der Schätzung, die für die Ermittlung der Rückstellung für einen Steuerrechtsstreit herangezogen wurde.
6. Die Rückstellungen für Kredit- und Restwertgarantien wurden infolge einer Änderung der Annahmen bezüglich des Ausfallrisikos für eine Fluggesellschaft gemindert. Die Minderung der Rückstellungen wurde als Sonderposten behandelt, da die ursprünglichen Rückstellungen im Geschäftsjahr 2015 ebenfalls als Sonderposten erfasst wurden.
7. Entspricht dem (zum überwiegenden Teil nicht zahlungswirksamen) Verlust aus der Abgeltung leistungsorientierter Pensionspläne in Ontario (Kanada), dem Vereinigten Königreich und den USA infolge des Erwerbs von Rentenverpflichtungen von Versicherungsunternehmen. Im Rahmen seiner bestehenden Risikominderungsstrategien hat der Konzern ein Projekt zur Übertragung von Rentenverpflichtungen und Anwartschaften für diejenigen Pläne gestartet, die nach der Übertragung voll kapitalgedeckt wären. Dies erfolgt vorbehaltlich der Erfüllung bestimmter Bedingungen sowie der einschlägigen Rentengesetze. Im Geschäftsjahr 2018 übertrug der Konzern auf konsolidierter Basis Rentenverpflichtungen für über 3.000 Rentenempfänger von leistungsorientierten Pensionsplänen. Die hierfür an die Versicherer entrichteten Prämien beliefen sich auf USD 516 Mio. (Auszahlung aus dem Planvermögen) und die betreffenden leistungsorientierten Verpflichtungen auf USD 484 Mio.
8. Im Geschäftsjahr 2018 verkaufte der Konzern Forderungen aus langfristigen Aufträgen des Segments Transportation. Dies führte zu einem Verlust von USD 31 Mio., der als Finanzierungsaufwand erfasst wurde.
9. Ausgehend von den laufenden Maßnahmen im Zusammenhang mit der Einstellung des Learjet 85-Flugzeugprogramms hat der Konzern 2018 die entsprechenden Rückstellungen um USD 29 Mio. (2017: USD 28 Mio.) gemindert. Die Minderung der Rückstellungen wird als Sonderposten behandelt, da die ursprünglichen Rückstellungen in den Geschäftsjahren 2014 und 2015 ebenfalls als Sonderposten erfasst wurden.
10. Am 26. Oktober 2018 entschied der oberste Gerichtshof des Vereinigten Königreichs, dass Pensionspläne Ungleichheiten bei der garantierten Mindestrente zwischen Männern und Frauen für in bestimmten Perioden erdiente Leistungen ausgleichen müssen. Der Konzern untersuchte, wie sich diese Entscheidung auf seine Pensionspläne auswirken wird, und erfasste zum 31. Dezember 2018 eine zusätzliche Verpflichtung von USD 28 Mio. Dieser Einmaleffekt wurde im Geschäftsjahr 2018 erfolgswirksam gemäß IAS 19 "Leistungen an Arbeitnehmer" als nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand erfasst.
11. Ein Wertminderungsaufwand in Bezug auf das Nichtkerngeschäft in Höhe von USD 17 Mio., der im Geschäftsjahr 2018 im Zusammenhang mit dem erwarteten Verkauf von Unternehmen im Rahmen des Transformationsplans des Segments Transportation erfasst wurde (2017: USD 43 Mio.).
12. Nach einer Neubewertung des Werts der Primove-E-Mobilitätstechnologie und des Stands der bestehenden vertraglichen Verpflichtungen erfasste der Konzern im Geschäftsjahr 2018 eine zusätzliche Rückstellung für belastende Verträge in Höhe von USD 4 Mio. Im Geschäftsjahr 2017 erfasste der Konzern eine Abschreibung von Vorräten in Höhe von USD 22 Mio., Wertminderungen von Sachanlagen in Höhe von USD 6 Mio. und eine Rückstellung für belastende Verträge in Höhe von USD 63 Mio. Primove bietet E-Mobilitätslösungen für mehrere Arten von elektronischen Schienen- und Straßenfahrzeugen.
13. Im Geschäftsjahr 2017 wurde eine Rückstellung gebildet, um den erwarteten Ausgang der Neuverhandlung einer Geschäftsvereinbarung mit einem Dritten zu berücksichtigen.
14. Entspricht im Geschäftsjahr 2017 dem Verlust im Zusammenhang mit dem Rückkauf der 2019 fälligen Senior Notes im Nennwert von USD 600 Mio.

10. FINANZIERUNGS-AUFWAND UND FINANZERTRAG

Finanzierungsaufwand und Finanzertrag stellten sich in den nachstehenden Geschäftsjahren wie folgt dar:

	2018	2017 ⁽¹⁾
Finanzierungsaufwand		
Aufzinsung von Nettoverpflichtungen aus Altersversorgungsleistungen	\$ 65	\$ 78
Aufzinsung anderer finanzieller Verbindlichkeiten	58	59
Nettoverlust aus bestimmten Finanzinstrumenten ⁽²⁾	53	102
Verlust aus dem Verkauf von Forderungen aus langfristigen Aufträgen ⁽³⁾	31	-
Aufzinsung von Rückstellungen	27	22
Aufzinsung von Anzahlungen ⁽⁴⁾	18	21
Tilgung der Kosten der Akkreditivfazilität	16	17
Steuerrechtsstreit ⁽⁵⁾	-	11
Verlust aus dem Rückkauf langfristiger Finanzverbindlichkeiten ⁽⁶⁾	-	23
Sonstiges	91	103
	359	436
Zinsen für langfristige Finanzverbindlichkeiten - nach Berücksichtigung des Effekts von Sicherungsgeschäften	353	365
	\$ 712 ⁽⁷⁾	\$ 801 ⁽⁷⁾
Finanzertrag		
Änderungen der Abzinsungssätze für Rückstellungen	\$ (17)	\$ (7)
Steuerrechtsstreit ⁽⁵⁾	(15)	-
Sonstiges	(37)	(18)
	(69)	(25)
Zinsertrag aus Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten	(25)	(11)
Erträge aus dem Wertpapierbestand ⁽⁸⁾	(8)	(13)
Zinsertrag aus Darlehen und Leasingforderungen - nach Berücksichtigung des Effekts von Sicherungsgeschäften	(4)	(7)
	(37)	(31)
	\$ (106) ⁽⁹⁾	\$ (56) ⁽⁹⁾

⁽¹⁾ Nach Anpassung; die Auswirkungen von Änderungen der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden sind in Anhangsangabe 3 dargestellt.

⁽²⁾ Nettoverlust (-gewinn) aus bestimmten Finanzinstrumenten, die als erfolgswirksam zum Fair Value bewertet klassifiziert sind, einschließlich Verlusten (Gewinnen) aus Zinsänderungen.

⁽³⁾ Enthält den Verlust im Zusammenhang mit dem Verkauf von Forderungen aus langfristigen Aufträgen im Segment Transportation. Weitere Informationen hierzu sind in Anhangsangabe 9 "Sonderposten" enthalten.

⁽⁴⁾ Entspricht Anpassungen von Transaktionspreisen bei bestimmten Aufträgen mit einer signifikanten Finanzierungskomponente aufgrund einer wesentlichen Abweichung zwischen dem Zeitpunkt des Zahlungseingangs und dem Zeitpunkt der Umsatzrealisierung.

⁽⁵⁾ Entspricht einer Änderung der Schätzungen, die für die Ermittlung der Rückstellung für einen Steuerrechtsstreit herangezogen wurden. Weitere Informationen hierzu sind in Anhangsangabe 9 "Sonderposten" enthalten.

⁽⁶⁾ Umfasst den Verlust aus dem Geschäftsjahr 2017 im Zusammenhang mit dem Rückkauf der 2019 fälligen Senior Notes im Nennwert von USD 600 Mio., der als Sonderposten ausgewiesen wurde.

⁽⁷⁾ Davon entfielen im Geschäftsjahr 2018 USD 431 Mio. auf nach der Effektivzinsmethode berechnete Zinsaufwendungen aus finanziellen Verbindlichkeiten, die als zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet klassifiziert sind (Vorjahr: USD 453 Mio.).

⁽⁸⁾ Enthält Dividendenerträge in Höhe von USD 1 Mio. aus Beteiligungen, die als erfolgsneutral zum Fair Value im sonstigen Ergebnis bewertet klassifiziert sind, für das Geschäftsjahr 2018.

⁽⁹⁾ Davon entfielen im Geschäftsjahr 2018 USD 32 Mio. auf nach der Effektivzinsmethode berechnete Zinserträge aus finanziellen Vermögenswerten, die als zu fortgeführten Anschaffungskosten bzw. als erfolgsneutral zum Fair Value im sonstigen Ergebnis bewertet klassifiziert sind (Vorjahr: USD 7 Mio.).

In den Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten aktivierte Fremdkapitalkosten beliefen sich im Geschäftsjahr 2018 auf USD 247 Mio. basierend auf einem durchschnittlichen Aktivierungssatz von 6,65 % (Vorjahr: USD 183 Mio. und 6,16 %). Aktivierte Fremdkapitalkosten werden von den entsprechenden Zinsaufwendungen abgezogen (d. h. von den Zinsen auf langfristige Finanzverbindlichkeiten oder der Aufzinsung anderer finanzieller Verbindlichkeiten, sofern vorhanden).

11. NICHT BEHERRSCHENDE ANTEILE

Die zusammengefasste Bilanz der BT Holdco, die über umfangreiche nicht beherrschende Anteile verfügt, stellt sich wie folgt dar:

	31. Dezember 2018	31. Dezember 2017 ⁽¹⁾
Kurzfristige Vermögenswerte	\$ 4.929	\$ 5.196
Langfristige Vermögenswerte	3.916	4.333
Summe Vermögenswerte	\$ 8.845	\$ 9.529
Kurzfristige Verbindlichkeiten	\$ 7.246	\$ 7.791
Langfristige Verbindlichkeiten	1.448	1.657
Summe Verbindlichkeiten	\$ 8.694	\$ 9.448
Nettovermögen	\$ 151	\$ 81

⁽¹⁾ Nach Anpassung; die Auswirkungen von Änderungen der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden sind in Anhangsangabe 3 dargestellt.

Die ausgewählten Informationen betreffend das Periodenergebnis und die Zahlungsströme der BT Holdco, die über umfangreiche nicht beherrschende Anteile verfügt, stellen sich für die Geschäftsjahre 2018 und 2017 wie folgt dar:

	2018	2017
Umsatzerlöse	\$ 8.915	\$ 8.551
Periodenergebnis	\$ 325	\$ (32)
Sonstiges Ergebnis	\$ 79	\$ 186
Cashflow aus betrieblicher Geschäftstätigkeit	\$ (6)	\$ 857
Cashflow aus der Investitionstätigkeit	\$ (107)	\$ (133)
Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit	\$ (328) ⁽²⁾	\$ (292)

⁽¹⁾ Nach Anpassung; die Auswirkungen von Änderungen der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden sind in Anhangsangabe 3 dargestellt.

⁽²⁾ Enthält Dividendenzahlungen für das Geschäftsjahr 2018 in Höhe von USD 326 Mio. (EUR 270 Mio.) (Vorjahr: USD 282 Mio. (EUR 250 Mio.)).

Die Veränderung der kumulierten nicht beherrschenden Anteile bei BT Holdco, die über umfangreiche nicht beherrschende Anteile verfügt, stellt sich wie folgt dar:

	BT Holdco
Stand zum 1. Januar 2017	\$ 1.274
Mindestrenditeanspruch	171
Sonstiges Ergebnis	180
Dividenden	(77)
Stand zum 31. Dezember 2017	1.548
Mindestrenditeanspruch	155
Sonstiges Ergebnis	(75)
Dividenden	(90)
Stand zum 31. Dezember 2018	\$ 1.538

Investition der CDPQ in BT Holdco

Am 11. Februar 2016 schloss Bombardier die Veräußerung einer Investition in Höhe von USD 1,5 Mrd. in wandelbare Aktien der neu gegründeten Holdinggesellschaft von Bombardier Transportation, der Bombardier Transportation (Investment) UK Limited ("BT Holdco") an die Caisse de dépôt et placement du Québec (CDPQ) ab. Gemäß den Bedingungen der Vereinbarung veräußerte die Bombardier Inc. an die CDPQ stimmberechtigte Aktien, die in eine 30%ige Beteiligung an der BT Holdco in Form von Stammaktien, vorbehaltlich jährlicher Anpassungen in Bezug auf die Ertragsentwicklung, umwandelbar sind. Nach Abschluss der bereits angekündigten Unternehmensneustrukturierung ist die BT Holdco Eigentümerin im Wesentlichen aller Vermögenswerte und Verbindlichkeiten des Bombardier-Geschäftssegments Transportation, der operative Hauptsitz befindet sich weiterhin in Deutschland und das Segment wird weiterhin in den Konzernabschluss von Bombardier einbezogen.

Wichtigste Bedingungen der Transaktion

Sobald der Konzern und die CDPQ der Ausschüttung von Dividenden vorschriftsgemäß zugestimmt haben, hat die CDPQ Anspruch auf einen Anteil (auf Konvertierungsbasis; zu Beginn in Höhe von 30 % der Stammaktien der BT Holdco) an allen Ausschüttungen. Ausschüttungen sind in Form von Barmitteln oder, sofern bestimmte Bedingungen erfüllt sind, nach Wahl der BT Holdco in Form von zusätzlichen wandelbaren Aktien vorzunehmen (wobei jede Aktienausgabe die Beteiligung der CDPQ erhöht).

Leistungsanreize

Die Bedingungen der Transaktion beinhalten starke Leistungsanreize für Transportation. In jedem der ersten fünf Jahre nach dem Vollzugsdatum können sowohl die Beteiligungsquote (bei Umwandlung) als auch die Rendite der CDPQ jährlich nach unten oder oben angepasst werden. Die Anpassung erfolgt auf der Grundlage von Leistungszielen, die gemäß dem Geschäftsplan von Transportation gemeinsam vereinbart wurden. Übertrifft Transportation das in seinem Geschäftsplan festgelegte Ziel, so verringert sich die Beteiligungsquote der CDPQ bei Umwandlung ihrer Aktien um jährlich 2,5 % bis zu einer Untergrenze von 25 %. In diesem Fall verringert sich die Mindestrendite der Wandelaktien ebenfalls, und zwar von 9,5 % auf einen Mindestsatz von 7,5 %. Umgekehrt gilt: Erreicht Transportation das in seinem Geschäftsplan festgelegte Ziel nicht, so erhöht sich die Beteiligungsquote der CDPQ über einen Zeitraum von fünf Jahren um jährlich 2,5 % bis zu einer Obergrenze von 42,5 %. In diesem Fall erhöht sich auch die Mindestrendite der Wandelaktien von 9,5 % auf maximal 12 %. Im Geschäftsjahr 2018 hat das Segment Transportation die mit der CDPQ-Investition in BT Holdco verbundenen Leistungsziele nicht erfüllt. Entsprechend erhöht sich im 12-Monats-Zeitraum ab dem 12. Februar 2019 der prozentuale Aktienbesitz der CDPQ durch Umwandlung ihrer Aktien um 2,5 % von 27,5 % auf 30 % und der prozentuale Anspruch auf Vorzugsrendite bei Veräußerung ihrer Aktien von 7,5 % auf 9,5 %. Alle während dieses Zeitraums von der BT Holdco an ihre Anteilseigner gezahlten Dividenden werden auf der Basis des prozentualen Anteils jedes Anteilseigners bei der Umwandlung ausgeschüttet, d. h. Bombardier erhält 70 % und CDPQ 30 %. Diese Anpassungen werden wirksam, sobald der geprüfte Konzernabschluss der BT Holdco von ihrem Board of Directors ordnungsgemäß genehmigt wurde.

Aktionärsrechte und Verkauf der Beteiligung

Gemäß den Bedingungen der Vereinbarung gelten für die CDPQ die üblichen Schutzrechte für Minderheitsaktionäre, einschließlich Bezugsrechten, eines Vorkaufsrechts und Mitverkaufsrechten (tag-along rights). Bombardier verfügt über ein Vorkaufsrecht und übliche Mitverkaufspflichten (drag-along rights). Die Ausübung dieser Rechte und Pflichten unterliegt jeweils bestimmten Bedingungen.

Bombardier ist unter bestimmten Bedingungen zum Rückkauf der Beteiligung der CDPQ berechtigt. Dieser Rückkauf ist nach Ablauf von drei Jahren nach Vollzug der Transaktion zu jedem Zeitpunkt möglich, und zwar gegen Zahlung des Verkehrswerts (auf Konvertierungsbasis) oder, falls höher, einer jährlichen Mindestrendite von durchschnittlich 15 % an die CDPQ.

Am oder nach dem 11. Februar 2021 kann die CDPQ, sofern Bombardier bis dahin sein Recht auf Rückkauf der CDPQ-Beteiligung nicht ausgeübt hat, die BT Holdco auffordern, eine Zweitemission oder eine Veräußerung von 100 % ihrer Aktien durchzuführen.

Im Falle einer Zweitemission wird das Umwandlungsverhältnis der CDPQ-Aktien angepasst, sodass die CDPQ unmittelbar vor der Zweitemission Aktien erhält, deren Wert dem höheren der beiden folgenden Werte entspricht: (i) dem Wert ihrer Aktien (auf Konvertierungsbasis) auf der Grundlage des implizierten Werts der Zweitemission oder (ii) der um Ausschüttungen angepassten Mindestrendite; in beiden Fällen unter Berücksichtigung von Änderungen, die ggf. aus dem Effekt der Leistungsanreize resultieren. Bei einer Veräußerung im Rahmen der Zweitemission haben die Aktien der CDPQ Vorrang vor den Aktien von Bombardier.

Im Falle einer Veräußerung von 100 % der Aktien von BT Holdco ist die CDPQ zum Erhalt eines Betrags in Höhe des höheren der beiden folgenden Werte berechtigt: (i) dem Wert ihrer Aktien (auf Konvertierungsbasis) auf der Grundlage des implizierten Werts der Veräußerung an Dritte oder (ii) der um Ausschüttungen angepassten Mindestrendite; in beiden Fällen unter Berücksichtigung von Änderungen, die ggf. aus dem Effekt der Leistungsanreize resultieren.

Bei einem Wechsel der Beherrschungsverhältnisse bei der Bombardier Inc. oder, unter bestimmten Umständen, bei der BT Holdco hat die CDPQ das Recht, eine Zweitmission oder eine Veräußerung von 100 % der Aktien der BT Holdco zu verlangen. In diesem Fall erhält die CDPQ (i) den Wert der von der CDPQ (auf Konvertierungsbasis) gehaltenen Stammaktien, ermittelt auf Grundlage des implizierten Werts der Zweitmission oder der Veräußerung an Dritte (siehe vorstehende Erläuterung), oder, falls höher, (ii) eine dreijährige jährliche Durchschnittsrendite von mindestens 15 % (oder eine jährliche Durchschnittsrendite von 15 % nach Ablauf von drei Jahren).

Weitere Bedingungen der Transaktion

Gemäß Vertragswortlaut haben die Parteien eine Mindestbarreserve für Bombardier von USD 1,25 Mrd. am Ende eines jeden Quartals vorgesehen. Diese Auflage wurde zum Ende eines jeden Quartals sowie zum 31. Dezember 2018 und 2017 erfüllt. Sollten die Barreserven von Bombardier unter diesen Betrag sinken, wird das Board of Directors von Bombardier ein Special Initiatives Committee einrichten, das aus drei unabhängigen, für die CDPQ annehmbaren Directors besteht, die für die Aufstellung eines Aktionsplans zur Wiederaufstockung der Barreserven verantwortlich sind. Die Umsetzung des Plans wird nach Zustimmung seitens der CDPQ vom Special Initiatives Committee überwacht.

12. AUFWAND FÜR LEISTUNGEN AN ARBEITNEHMER

Der Aufwand für Leistungen an Arbeitnehmer⁽¹⁾ stellte sich in den nachstehenden Geschäftsjahren wie folgt dar:

	Anhangsangabe	2018	2017
Löhne, Gehälter und sonstige Leistungen an Arbeitnehmer		\$ 4.919	\$ 4.809
Altersversorgungsleistungen ⁽²⁾	25	464	424
Anteilsbasierter Aufwand	33	74	45
Kosten für Restrukturierungsinitiativen, Abfindungen und sonstige Personalstrukturmaßnahmen	8, 9	46	255
		\$ 5.503	\$ 5.533

⁽¹⁾ Der Aufwand für Leistungen an Arbeitnehmer enthält in den Anschaffungs- oder Herstellungskosten der Vorräte und sonstigen selbst erstellten Vermögenswerten aktivierte Aufwendungen.

⁽²⁾ Bezieht sich auf leistungs- und beitragsorientierte Pläne.

13. ERTRAGSTEUERN

Analyse der Steuerbelastung

Die Ertragsteuerbelastung stellte sich in den nachstehenden Geschäftsjahren wie folgt dar:

	2018	2017 ⁽¹⁾
Laufende Ertragsteuern	\$ 151	\$ 44
Latente Ertragsteuern	(74)	35
	\$ 77	\$ 79

⁽¹⁾ Nach Anpassung; die Auswirkungen von Änderungen der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden sind in Anhangsangabe 3 dargestellt.

Die folgende Übersicht zeigt eine Überleitungsrechnung von der theoretischen Steuerbelastung auf Basis des gesetzlichen kanadischen Steuersatzes zur tatsächlichen Steuerbelastung des Konzerns in den nachstehenden Geschäftsjahren:

	2018	2017 ⁽¹⁾
EBT	\$ 395	\$ (446)
Gesetzlicher kanadischer Steuersatz	26,7%	26,7%
Theoretische Steuerbelastung (-erstattung) auf Basis des gesetzlichen Steuersatzes	105	(119)
Erhöhung (Verringerung) durch:		
Nicht erfasste Steuererminderungen aus steuerlichen Verlusten und temporären Unterschieden	166	268
Abschreibung latenter Steueransprüche	132	6
Steuersatzdifferenz von Tochtergesellschaften und sonstigen Beteiligungsunternehmen im Ausland	21	14
Erfassung bislang nicht erfasster steuerlicher Verluste oder temporärer Unterschiede	(171)	(193)
Permanente Unterschiede	(135)	57
Auswirkungen von sicher zu erwartenden Änderungen des Steuersatzes	2	65
Sonstiges	(43)	(19)
Steuerbelastung	\$ 77	\$ 79
Effektiver Steuersatz	19,5%	(17,7)%

⁽¹⁾ Nach Anpassung; die Auswirkungen von Änderungen der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden sind in Anhangsangabe 3 dargestellt.

Der vom Konzern anzuwendende gesetzliche kanadische Steuersatz ist der kombinierte Steuersatz auf Bundes- und auf Provinzebene für den Steuerrechtskreis, in dem der Konzern tätig ist.

Der latente Ertragsteueraufwand (bzw. die latente Ertragsteuerrückerstattung) stellte sich in den nachstehenden Geschäftsjahren wie folgt dar:

	2018	2017 ⁽¹⁾
Nicht erfasste Steuererminderungen aus steuerlichen Verlusten und temporären Unterschieden	\$ 166	\$ 268
Entstehung und Auflösung temporärer Unterschiede	(203)	(111)
Abschreibung latenter Steueransprüche	132	6
Erfassung bislang nicht erfasster steuerlicher Verluste oder temporärer Unterschiede	(171)	(193)
Auswirkungen von sicher zu erwartenden Änderungen des Steuersatzes	2	65
	\$ (74)	\$ 35

⁽¹⁾ Nach Anpassung; die Auswirkungen von Änderungen der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden sind in Anhangsangabe 3 dargestellt.

Latente Ertragsteuern

Die wesentlichen Bestandteile der latenten Steueransprüche und latenten Steuerschulden des Konzerns zu den nachstehenden Stichtagen sind im Folgenden dargestellt:

	31. Dezember 2018		31. Dezember 2017 ⁽¹⁾	
	Aktiv	Passiv	Aktiv	Passiv
Steuerliche Verlustvorträge aus der betrieblichen Geschäftstätigkeit	\$ 2.247	\$ -	\$ 2.433	\$ -
Altersversorgungsleistungen	547	-	501	-
Vertragliche Verbindlichkeiten	179	-	87	-
Vorräte	705	-	673	-
Rückstellungen	754	-	1.106	-
Sonstige finanzielle Vermögenswerte und sonstige Vermögenswerte	264	-	118	-
Sachanlagen	6	-	(3)	-
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten und sonstige Verbindlichkeiten	6	-	(3)	-
Immaterielle Vermögenswerte	16	-	(161)	-

	31. Dezember 2018		31. Dezember 2017 ⁽¹⁾	
	Aktiv	Passiv	Aktiv	Passiv
Vertragliche Vermögenswerte	157	-	(161)	-
Sonstiges	(92)	-	36	-
	4.789	-	4.626	-
Nicht erfasste latente Steueransprüche	(4.043)	-	(4.031)	-
	\$ 746	\$ -	\$ 595	\$ -
			1. Januar 2017 ⁽¹⁾	
			Aktiv	Passiv
Steuerliche Verlustvorträge aus der betrieblichen Geschäftstätigkeit			\$ 1.891	\$ -
Altersversorgungsleistungen			588	-
Vertragliche Verbindlichkeiten			706	-
Vorräte			824	-
Rückstellungen			924	-
Sonstige finanzielle Vermögenswerte und sonstige Vermögenswerte			124	-
Sachanlagen			11	-
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten und sonstige Verbindlichkeiten			68	-
Immaterielle Vermögenswerte			(136)	-
Vertragliche Vermögenswerte			(9)	-
Sonstiges			(14)	-
			4.977	-
Nicht erfasste latente Steueransprüche			(4.279)	-
			\$ 698	\$ -

⁽¹⁾ Nach Anpassung; die Auswirkungen von Änderungen der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden sind in Anhangsangabe 3 dargestellt.

Folgende Änderungen des latenten Nettosteueranspruchs ergaben sich in den nachstehenden Geschäftsjahren:

	2018	2017 ⁽¹⁾
Stand zu Beginn des Geschäftsjahres, netto	\$ 595	\$ 698
Im Periodenergebnis	74	(35)
Im sonstigen Ergebnis		
Altersversorgungsleistungen	(6)	(68)
Cash Flow Hedges	55	(29)
Sonstiges ⁽²⁾	28	29
Stand am Ende des Geschäftsjahres, netto	\$ 746	\$ 595

⁽¹⁾ Nach Anpassung; die Auswirkungen von Änderungen der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden sind in Anhangsangabe 3 dargestellt.

⁽²⁾ Enthält die Auswirkungen von im Eigenkapital erfassten latenten Steuern in Höhe von USD 31 Mio. sowie Wechselkurseffekte.

Die Nettoverlustvorträge aus der betrieblichen Geschäftstätigkeit und die abzugsfähigen temporären Unterschiede, für die keine latenten Steueransprüche erfasst wurden, beliefen sich zum 31. Dezember 2018 auf USD 15.315 Mio. Davon entfielen USD 1.297 Mio. auf Altersversorgungsleistungen, die über das sonstige Ergebnis aufgelöst werden (31. Dezember 2017: USD 16.677 Mio., davon USD 1.482 Mio. für Altersversorgungsleistungen, die über das sonstige Ergebnis aufgelöst werden; 1. Januar 2017: USD 14.739 Mio., davon USD 1.401 Mio. für Altersversorgungsleistungen, die über das sonstige Ergebnis aufgelöst werden). Von diesen Beträgen sind zum 31. Dezember 2018 etwa USD 10.015 Mio. zeitlich unbegrenzt nutzbar (USD 11.326 Mio. zum 31. Dezember 2017 und USD 11.361 Mio. zum 1. Januar 2017). Rund USD 3.087 Mio. beziehen sich auf die Konzernstandorte in Deutschland, wo für 40 % der zu versteuernden Einkünfte eine Mindesterttragsteuer berechnet wird (31. Dezember 2017: USD

2.917 Mio.; 1. Januar 2017: USD 2.186 Mio.). USD 437 Mio. beziehen sich auf die Konzernstandorte in Frankreich, wo für 50 % der zu versteuernden Einkünfte eine Mindestertragsteuer berechnet wird (31. Dezember 2017: USD 522 Mio.; 1. Januar 2017: USD 478 Mio.).

Weiterhin weist der Konzern nicht in Anspruch genommene Steuervorteile für Investitionen in Höhe von USD 1.614 Mio. aus, die größtenteils über die nächsten 20 Jahre vorgetragen werden können, sowie Veräußerungsverlustvorträge in Höhe von USD 43 Mio., für die keine latenten Steueransprüche erfasst sind (31. Dezember 2017: USD 1.620 Mio. bzw. USD 117 Mio.; 1. Januar 2017: USD 1.537 Mio. bzw. USD 72 Mio.). Veräußerungsverluste sind unbegrenzt vortragsfähig und können ausschließlich mit künftigen steuerpflichtigen Veräußerungsgewinnen verrechnet werden.

Latente Nettosteueransprüche in Höhe von USD 321 Mio. wurden zum 31. Dezember 2018 (31. Dezember 2017: USD 492 Mio.; 1. Januar 2017: USD 512 Mio.) in Steuerrechtskreisen erfasst, in denen im Geschäftsjahr oder im Vorjahr Verluste entstanden waren. Vor dem Hintergrund der bisher erzielten steuerpflichtigen Gewinne, der Prognosen für den künftigen zu versteuernden Gewinn und umsichtiger Steuerplanungsstrategien hält es das Management für wahrscheinlich, dass der Konzern aus diesen abzugsfähigen Unterschieden und steuerlichen Verlustvorträgen aus der betrieblichen Geschäftstätigkeit einen wirtschaftlichen Nutzen ziehen kann. In Anhangsangabe 5 "Verwendung von Schätzungen und Beurteilungen" ist näher beschrieben, wie der Konzern den Umfang bestimmt, in dem latente Ertragsteueransprüche anzusetzen sind. Für thesaurierte Gewinne der ausländischen Tochtergesellschaften, Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen des Konzerns wurden in den Fällen keine latenten Steuerverbindlichkeiten gebildet, in denen diese als dauerhaft reinvestiert betrachtet werden, da der Konzern die Beherrschung oder gemeinschaftliche Führung im Hinblick auf die Dividendenpolitik ausübt. Ausgenommen hiervon waren Fälle, in denen eine Umkehr der temporären Unterschiede als wahrscheinlich anzusehen war. Bei Ausschüttung dieser Gewinne als Dividenden oder in anderer Form können für den Konzern Körperschaft- und/oder Quellensteuern anfallen. Steuerpflichtige temporäre Unterschiede, für die keine latenten Steuerverbindlichkeiten erfasst wurden, beliefen sich zum 31. Dezember 2018 auf rund USD 682 Mio. (31. Dezember 2017: USD 588 Mio.; 1. Januar 2017: USD 392 Mio.).

14. ERGEBNIS JE AKTIE

Das verwässerte und unverwässerte Ergebnis je Aktie für die Geschäftsjahre 2018 und 2017 wurde wie folgt berechnet:

	2018	2017 ⁽¹⁾
(Anzahl der Aktien, Aktienoptionen, PSUs, DSUs, RSUs und Optionsscheine in Tausend)		
Auf die Anteilseigner der Bombardier Inc. entfallendes Periodenergebnis	\$ 232	\$ (494)
Dividenden auf Vorzugsaktien vor Steuern	4	(27)
Auf die Stammaktionäre der Bombardier Inc. entfallendes Periodenergebnis	\$ 236	\$ (521)
Gewichtete durchschnittliche Anzahl der im Umlauf befindlichen Stammaktien	2.316.824	2.195.379
Nettoeffekt der Aktienoptionen, PSUs, DSUs, RSUs, Optionsscheine und der Wandlungsoption	184.223	-
Gewichtete durchschnittliche Anzahl der Stammaktien (verwässert)	2.501.047	2.195.379
Ergebnis je Aktie (in USD)		
Unverwässert	\$ 0,10	\$ (0,24)
Verwässert	\$ 0,09	\$ (0,24)

⁽¹⁾ Nach Anpassung; die Auswirkungen von Änderungen der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden sind in Anhangsangabe 3 dargestellt.

In die Berechnung des vorstehend ausgewiesenen verwässerten Ergebnisses je Aktie wurde der Effekt aus der Ausübung von Aktienoptionen, PSUs, DSUs, RSUs und Optionsscheinen einbezogen. Dabei wurden im Geschäftsjahr 2018 53.477.802 Optionen, PSUs, DSUs, RSUs und Optionsscheine (Geschäftsjahr 2017: 374.076.982) nicht berücksichtigt, da entweder der durchschnittliche Kurswert der zugrunde liegenden Aktien unter dem Ausübungspreis lag, das für die fraglichen Zeiträume festgelegte Kursmindestziel für Class-B-Aktien des Konzerns mit nachrangigem Stimmrecht nicht erreicht wurde, die festgelegten finanziellen Leistungsziele nicht erreicht wurden oder der Effekt aus der Ausübung einer Verwässerung entgegenwirken würde. Die Berechnung des verwässerten Ergebnisses je Aktie beinhaltet nicht die Auswirkung der Wandlungsoption der CDPQ, da der Mindestrenditeanspruch den Anteil der CDPQ am Jahresüberschuss der BT Holdco auf Konvertierungsbasis überstieg. Hierbei liegt die Annahme zugrunde, dass Transportation seine Leistungsziele nicht erreicht.

15. FINANZINSTRUMENTE

Die folgende Übersicht zeigt die erfolgswirksam erfassten Nettogewinne (-verluste) aus Finanzinstrumenten für die nachstehenden Geschäftsjahre:

	2018	2017
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete Finanzinstrumente		
Finanzielle Vermögenswerte - Wertberichtigung für erwartete Kreditverluste (Wertminderungsaufwendungen)	\$ (30)	\$ (36)
Zinsertrag aus Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten	\$ 25	\$ -
Zum Fair Value bewertete Finanzinstrumente		
Erfolgswirksam zum Fair Value bewertet (FVTP&L) - Änderung des Fair Value		
Als erfolgswirksam zum Fair Value bewertet designiert		
Finanzielle Vermögenswerte	entf.	\$ (8)
Finanzielle Verbindlichkeiten	\$ 1	\$ (1)
Als erfolgswirksam zum Fair Value bewertet (FVTP&L) zu klassifizieren		
Finanzielle Vermögenswerte ⁽¹⁾	\$ (45)	\$ -
Derivate, die nicht Teil einer Sicherungsbeziehung sind	\$ (39)	\$ 78
Sonstige ⁽²⁾	\$ 25	\$ (93)

⁽¹⁾ Enthält den Verlust aus dem Verkauf von Forderungen aus langfristigen Aufträgen. Siehe hierzu auch Anhangsangabe 9 "Sonderposten".

⁽²⁾ Ohne die auf Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente entfallenden Zinserträge in Höhe von USD 11 Mio. im Geschäftsjahr 2017.

Buchwerte und Fair Value von Finanzinstrumenten

Die Klassifikation der Finanzinstrumente und ihre Buchwerte sowie der Fair Value der Finanzinstrumente stellten sich zu den nachstehenden Stichtagen wie folgt dar:

	FVTP&L	FVTP&L	designiert	FVOCI ⁽¹⁾	Fortgeführte Anschaffungskosten
31. Dezember 2018					
Finanzielle Vermögenswerte					
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	\$ -		\$ -	\$ -	\$ 3.187
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen	-		-	-	1.575
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	846		-	230	35
	\$ 846		\$ -	\$ 230	\$ 4.797
Finanzielle Verbindlichkeiten					
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten	\$ -		\$ -	entf.	\$ 4.634
Langfristige Finanzverbindlichkeiten ⁽²⁾	-		-	entf.	9.102
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	597		438	entf.	801
	\$ 597		\$ 438	entf.	\$ 14.537
			DDHR	Gesamtbuchwert	Fair Value
31. Dezember 2018					
Finanzielle Vermögenswerte					
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente			\$ -	\$ 3.187	3.187
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen			-	1.575	1.575
Sonstige finanzielle Vermögenswerte			129	1.240	1.237
			\$ 129	\$ 6.002	\$ 5.999

		DDHR	Gesamtbuchwert	Fair Value
Finanzielle Verbindlichkeiten				
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten		\$ -	\$ 4.634	\$ 4.634
Langfristige Finanzverbindlichkeiten ^(2)		-	9.102	8.750
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten		288	2.124	2.412
		\$ 288	\$ 15.860	\$ 15.796
				Fortgeführte
	FVTP&L HFT	designiert	AFS	Anschaffungskosten
31. Dezember 2018				
Finanzielle Vermögenswerte				
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	\$ 2.988	\$ -	\$ -	\$ -
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen	-	-	-	1.174
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	79	216	361	331
	\$ 3.067	\$ 216	\$ 361	\$ 1.505
Finanzielle Verbindlichkeiten				
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten	\$ -	\$ 6	entf.	\$ 3.958
Langfristige Finanzverbindlichkeiten ^(2)	-	-	entf.	9.218
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	354	74	entf.	677
	\$ 354	\$ 80	entf.	\$ 13.853
1. Januar 2017				
Finanzielle Vermögenswerte				
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	\$ 3.384	\$ -	\$ -	\$ -
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen	-	-	-	1.220
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	144	227	374	310
	\$ 3.528	\$ 227	\$ 374	\$ 1.530
Finanzielle Verbindlichkeiten				
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten	\$ -	\$ 6	entf.	\$ 3.039
Langfristige Finanzverbindlichkeiten ^(2)	-	-	entf.	8.769
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	259	141	entf.	808
	\$ 259	\$ 147	entf.	\$ 12.616
		DDHR	Gesamtbuchwert	Fair Value
31. Dezember 2017				
Finanzielle Vermögenswerte				
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente		\$ -	\$ 2.988	\$ 2.988
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen		-	1.174	1.174
Sonstige finanzielle Vermögenswerte		253	1.240	1.278
		\$ 253	\$ 5.402	\$ 5.440
Finanzielle Verbindlichkeiten				

	DDHR	Gesamtbuchwert	Fair Value
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten	\$ -	\$ 3.964	\$ 3.964
Langfristige Finanzverbindlichkeiten ^(2)	-	9.218	9.354
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	184	1.289	1.329
	\$ 184	\$ 14.471	\$ 14.647
1. Januar 2017			
Finanzielle Vermögenswerte			
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	\$ -	\$ 3.384	\$ 3.384
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen	-	1.220	1.220
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	196	1.251	1.272
	\$ 196	\$ 5.855	\$ 5.876
Finanzielle Verbindlichkeiten			
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten	\$ -	\$ 3.045	\$ 3.045
Langfristige Finanzverbindlichkeiten ^(2)	-	8.769	8.624
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	368	1.576	1.616
	\$ 368	\$ 13.390	\$ 13.285

^(1) Enthält in die FVOCI-Bewertungskategorie eingestufte Finanzinvestitionen in Eigenkapitalinstrumente

^(2) Enthält den kurzfristigen Anteil langfristiger Finanzverbindlichkeiten.

entf.: entfällt

Saldierung von finanziellen Vermögenswerten und finanziellen Verbindlichkeiten

Der Konzern unterliegt rechtlich durchsetzbaren Globalnettingvereinbarungen hauptsächlich in Bezug auf seine derivativen Finanzinstrumente und Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente. Diese Vereinbarungen beinhalten einen Saldierungsanspruch im Falle von Zahlungsausfall, Insolvenz oder Konkurs. Die Beträge der derivativen Finanzinstrumente und Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente, die rechtlich durchsetzbaren Globalnettingvereinbarungen unterliegen, jedoch einige oder alle Saldierungskriterien nicht erfüllen, stellen sich zu den folgenden Stichtagen wie folgt dar:

Beschreibung der bilanzierten finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten	Nettobetrag, der keiner		
	Im Abschluss ausgewiesener Betrag	Globalnettingvereinbarungen unterliegende Beträge	Globalnettingvereinbarung unterliegt
31. Dezember 2018			
Derivative Finanzinstrumente - Vermögenswerte	\$ 168	\$ (104)	\$ 64
Derivative Finanzinstrumente - Verbindlichkeiten	\$ (885)	\$ 232	\$ (653)
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	\$ 3.187	\$ (127)	\$ 3.060
31. Dezember 2017			
Derivative Finanzinstrumente - Vermögenswerte	\$ 332	\$ (135)	\$ 197
Derivative Finanzinstrumente - Verbindlichkeiten	\$ (538)	\$ 176	\$ (362)
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	\$ 3.057	\$ (41)	\$ 3.016
1. Januar 2017			
Derivative Finanzinstrumente - Vermögenswerte	\$ 340	\$ (177)	\$ 163
Derivative Finanzinstrumente - Verbindlichkeiten	\$ (627)	\$ 321	\$ (306)
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	\$ 3.384	\$ (144)	\$ 3.240

Derivative Finanzinstrumente und Risikoabsicherung

Die nachfolgende Übersicht zeigt die Buchwerte aller derivativen und nicht derivativen Finanzinstrumente in einer Sicherungsbeziehung zu den nachstehenden Stichtagen:

	31. Dezember 2018		31. Dezember 2017	
	Vermögenswerte	Verbindlichkeiten	Vermögenswerte	Verbindlichkeiten
Als Fair Value Hedges designierte derivative Finanzinstrumente				
Zinsswaps	\$ -	\$ 1	\$ 5	\$ -
Als Cash Flow Hedges designierte derivative Finanzinstrumente ^(1)				
Devisentermingeschäfte	129	287	248	184
Als erfolgswirksam zum Fair Value bewertet klassifizierte derivative Finanzinstrumente ^(2)				
Devisentermingeschäfte	33	48	57	50
Finanzierungsverpflichtungen	-	235	-	-
Eingebettete derivative Finanzinstrumente				
Wandlungsoption	-	314	-	304
Kaufoptionen bei langfristigen Finanzverbindlichkeiten	4	-	21	-
Sonstiges	2	-	1	-
	39	597	79	354
Derivative Finanzinstrumente, gesamt	\$ 168	\$ 885	\$ 332	\$ 538
Als Sicherungsgeschäfte zur Absicherung von Nettoinvestitionen designierte nicht derivative Finanzinstrumente				
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	\$ -	\$ 526	\$ -	\$ 28
			1. Januar 2017	
			Vermögenswerte	Verbindlichkeiten
Als Fair Value Hedges designierte derivative Finanzinstrumente				
Zinsswaps			\$ 58	\$ -
Als Cash Flow Hedges designierte derivative Finanzinstrumente ^(1)				
Devisentermingeschäfte			138	368
Als erfolgswirksam zum Fair Value bewertet klassifizierte derivative Finanzinstrumente ^(2)				
Devisentermingeschäfte			58	86
Finanzierungsverpflichtungen			-	-
Eingebettete derivative Finanzinstrumente				
Wandlungsoption			-	170
Kaufoptionen bei langfristigen Finanzverbindlichkeiten			11	-
Sonstiges			75	3
			144	259
Derivative Finanzinstrumente, gesamt			\$ 340	\$ 627
Als Sicherungsgeschäfte zur Absicherung von Nettoinvestitionen designierte nicht derivative Finanzinstrumente				
Langfristige Finanzverbindlichkeiten			\$ -	\$ -

^(1) Der Konzern sichert sich mit den eingesetzten derivativen Finanzinstrumenten maximal 18 Monate (gerechnet ab 31. Dezember 2018) gegen das Risiko von Schwankungen künftiger Zahlungsströme aus erwarteten Transaktionen ab.

^(2) Dienen als wirtschaftliche Sicherungsgeschäfte, mit Ausnahme von eingebetteten derivativen Finanzinstrumenten.

Die Nettoverluste aus als Fair Value Hedges designierten Sicherungsinstrumenten und die Nettogewinne aus den entsprechenden Grundgeschäften, die dem abgesicherten Risiko zugerechnet und im Finanzierungsaufwand erfasst werden, betrugen im Geschäftsjahr 2018 USD 4 Mio. bzw. USD 4 Mio. (2017: Nettoverluste von USD 2 Mio. bzw. Nettogewinne von USD 3 Mio.). Der erfolgswirksam erfasste ineffektive Teil des Cash Flow Hedge führte im Geschäftsjahr 2018 zu Nettoverlusten in Höhe von USD 4 Mio. Die zur Bemessung des Fair Value von Finanzinstrumenten verwendeten Verfahren und Annahmen sind in Anhangsangabe 38 "Fair Value der Finanzinstrumente" dargelegt.

16. ZAHLUNGSMITTEL UND ZAHLUNGSMITTELÄQUIVALENTE

Die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente stellten sich zu den nachstehenden Stichtagen wie folgt dar:

	31. Dezember 2018	31. Dezember 2017	1. Januar 2017
Zahlungsmittel	\$ 1.296	\$ 1.382	\$ 1.375
Zahlungsmitteläquivalente			
Festgeld	892	449	1.105
Geldmarktfonds	999	1.226	904
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente ⁽¹⁾	\$ 3.187	\$ 3.057	\$ 3.384
In zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte umgegliedert	-	69	-
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	\$ 3.187	\$ 2.988	\$ 3.384

⁽¹⁾ Für Zwecke der Kapitalflussrechnung umfasst der Bestand an Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten für das Geschäftsjahr 2017 diejenigen Zahlungsmittel, die in die zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerte umgegliedert wurden. Weitere Informationen hierzu sind in Anhangsangabe 31 "Veräußerung eines Geschäftsbereichs" enthalten.

Weitere Informationen zu Auflagen bezüglich der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente sind in Anhangsangabe 35 "Kreditfazilitäten" enthalten.

Weitere Informationen zu der Vereinbarung mit der CDPQ in Bezug auf eine Mindestbarreserve für Bombardier in Höhe von USD 1,25 Mrd. am Ende eines jeden Quartals sind in Anhangsangabe 11 "Nicht beherrschende Anteile" enthalten.

17. FORDERUNGEN AUS LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN UND SONSTIGE FORDERUNGEN

Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstigen Forderungen stellten sich zu den nachstehenden Stichtagen wie folgt dar:

	Gesamt	Nicht überfällig	Überfällig, jedoch nicht wertgemindert ⁽³⁾ Bis 90 Tage	Mehr als 90 Tage	Wertgemindert ⁽⁴⁾
31. Dezember 2018 ⁽¹⁾⁽²⁾					
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, brutto	\$ 1.508	\$ 764	\$ 339	\$ 245	\$ 160
Wertberichtigung auf zweifelhafte Forderungen	(42)	-	-	-	(42)
	1.466	\$ 764	\$ 339	\$ 245	\$ 118
Sonstige Forderungen	109				
Gesamt	\$ 1.575				
31. Dezember 2017 ⁽¹⁾⁽²⁾⁽⁵⁾					
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, brutto	\$ 1.149	\$ 669	\$ 195	\$ 171	\$ 114
Wertberichtigung auf zweifelhafte Forderungen	(70)	-	-	-	(70)
	1.079	\$ 669	\$ 195	\$ 171	\$ 44
Sonstige Forderungen	95				
Gesamt	\$ 1.174				

	Überfällig, jedoch nicht wertgemindert ⁽³⁾ Bis 90				
	Gesamt	Nicht überfällig	Tage	Mehr als 90 Tage	Wertgemindert ⁽⁴⁾
1. Januar 2017 ⁽¹⁾ ⁽²⁾ ⁽⁵⁾					
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, brutto	\$ 1.138	\$ 790	\$ 118	\$ 121	\$ 109
Wertberichtigung auf zweifelhafte Forderungen	(44)	-	-	-	(44)
	1.094	\$ 790	\$ 118	\$ 121	\$ 65
Sonstige Forderungen	126				
Gesamt	\$ 1.220				

⁽¹⁾ Davon lauteten zum 31. Dezember 2018 umgerechnet USD 334 Mio. auf Euro und umgerechnet USD 564 Mio. auf andere ausländische Währungen (31. Dezember 2017: umgerechnet USD 254 Mio. auf Euro bzw. USD 443 Mio. auf andere ausländische Währungen; 1. Januar 2017: umgerechnet USD 302 Mio. auf Euro bzw. USD 428 Mio. auf andere ausländische Währungen).

⁽²⁾ Davon entfielen zum 31. Dezember 2018 USD 400 Mio. auf Kundeneinbehalte im Zusammenhang mit langfristigen Aufträgen auf Grundlage der normalen Geschäftsbedingungen (31. Dezember 2017: USD 287 Mio.; 1. Januar 2017: USD 259 Mio.).

⁽³⁾ Die Forderungen dieser Kategorie beinhalteten zum 31. Dezember 2018 Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von USD 464 Mio., die sich auf langfristige Aufträge im Segment Transportation bezogen, davon waren USD 229 Mio. mehr als 90 Tage überfällig (31. Dezember 2017: USD 225 Mio., davon USD 144 Mio. mehr als 90 Tage überfällig; 1. Januar 2017: USD 183 Mio., davon USD 121 Mio. mehr als 90 Tage überfällig). Die Beurteilung der Einbringlichkeit dieser Forderungen ist Teil des vom Segment Transportation für langfristige Aufträge praktizierten Risikomanagements.

⁽⁴⁾ Darin sind zum 31. Dezember 2018 Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von (brutto) USD 40 Mio. enthalten, bei denen nach einer Einzelbewertung Wertminderungen festgestellt worden waren (31. Dezember 2017: USD 73 Mio.; 1. Januar 2017: USD 27 Mio.).

⁽⁵⁾ Nach Anpassung; die Auswirkungen von Änderungen der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden sind in Anhangsangabe 3 dargestellt.

Bei seiner Einschätzung, ob bei Forderungen aus Lieferungen und Leistungen eine Wertminderung vorliegt, überprüft der Konzern, ob der Kunde Insolvenz angemeldet hat oder einem Insolvenzverwalter untersteht, Zahlungen strittig sind oder ein Zahlungsrückstand besteht. Nähere Erläuterungen zum Finanzrisiko finden sich in Anhangsangabe 37 "Finanzrisikomanagement".

Wertberichtigung auf zweifelhafte Forderungen - Die Wertberichtigung auf zweifelhafte Forderungen hat sich in den nachstehenden Geschäftsjahren wie folgt verändert:

	2018	2017
Stand zu Beginn des Geschäftsjahres	\$ (70)	\$ (44)
Zuführungen zur Wertberichtigung auf zweifelhafte Forderungen	(30)	(36)
Ausbuchungen	56	14
Wertaufholungen	-	1
Einfluss von Wechselkursänderungen	2	(5)
Stand am Ende des Geschäftsjahres	\$ (42)	\$ (70)

Bilanzunwirksame Forderungsverkäufe

Bombardier Transportation verfügt im Rahmen seiner gewöhnlichen Geschäftstätigkeit über eine Reihe von Fazilitäten, die ihm die Möglichkeit bieten, geeignete Forderungen regressfrei zu veräußern. Zum 31. Dezember 2018 waren im Rahmen dieser Fazilitäten Forderungen in Höhe von EUR 799 Mio. (USD 914 Mio.) offen (31. Dezember 2017: EUR 907 Mio. (USD 1.088 Mio.); 1. Januar 2017: EUR 820 Mio. (USD 864 Mio.)). Im Geschäftsjahr 2018 wurden Forderungen im Umfang von EUR 1.590 Mio. (USD 1.880 Mio.) an diese Fazilitäten verkauft (EUR 1.349 Mio. (USD 1.618 Mio.) im Geschäftsjahr 2017).

Darüber hinaus veräußerte der Konzern eine Forderung aus langfristigen Aufträgen, die zuvor in den sonstigen finanziellen Vermögenswerten erfasst wurde, für USD 133 Mio. Siehe hierzu auch Anhangsangabe 9 "Sonderposten" und Anhangsangabe 21 "Sonstige finanzielle Vermögenswerte".

18. VERTRAGSSALDEN

Die vertraglichen Vermögenswerte stellten sich zu den nachstehenden Stichtagen wie folgt dar:

	31. Dezember 2018	31. Dezember 2017 ⁽¹⁾	1. Januar 2017 ⁽¹⁾
Langfristige Aufträge			
Fertigungsaufträge			
Kosten und Margen	\$ 8.882	\$ 8.306	\$ 6.796
abzüglich: Anzahlungen und Teilabrechnungen	(6.707)	(6.171)	(5.362)
	2.175	2.135	1.434
Dienstleistungsaufträge			
Kosten und Margen	506	367	270
abzüglich: Anzahlungen und Teilabrechnungen	(64)	(42)	(73)
	442	325	197
	\$ 2.617	\$ 2.460	\$ 1.631

Die vertraglichen Verbindlichkeiten stellten sich zu den nachstehenden Stichtagen wie folgt dar:

	31. Dezember 2018	31. Dezember 2017 ⁽¹⁾	1. Januar 2017 ⁽¹⁾
Anzahlungen für Flugzeugprogramme	\$ 3.075	\$ 2.120	\$ 3.110
Über die Kosten für langfristige Aufträge und die erfassten Margen hinausgehende Anzahlungen und Teilabrechnungen	2.124	1.981	1.497
Sonstige abgegrenzte Erträge	996	991	906
	\$ 6.195	\$ 5.092	\$ 5.513
davon kurzfristig	\$ 4.262	\$ 3.820	\$ 3.840
davon langfristig	1.933	1.272	1.673
	\$ 6.195	\$ 5.092	\$ 5.513

⁽¹⁾ Nach Anpassung; nähere Erläuterungen hierzu sind in Anhangsangabe 3 "Änderungen der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden" enthalten.

Bei bestimmten Aufträgen wird das Eigentumsrecht an Vertragssalden in Übereinstimmung mit den branchenüblichen Gepflogenheiten und den Auftragskonditionen bereits während der Leistungserbringung auf den Kunden übertragen. Darüber hinaus gibt der Konzern bei bestimmten Aufträgen, vor allem im Segment Transportation, im normalen Geschäftsgang gegenüber seinen Kunden Leistungs- und Bankgarantien sowie andere Formen von Garantien ab, die als Sicherheit für erhaltene Anzahlungen von Kunden vor Erbringung der entsprechenden Leistungen dienen. Wie branchenüblich haftet der Konzern gegenüber den Kunden für die Erfüllung der gewöhnlichen Vertragspflichten des Auftragnehmers im Hinblick auf die zuvor festgelegten Spezifikationen, die pünktliche Lieferung und die Produktleistung.

Erhaltene Anzahlungen und Teilabrechnungen für langfristige Aufträge betrugen zum 31. Dezember 2018 USD 8.895 Mio. (31. Dezember 2017: USD 8.194 Mio.; 1. Januar 2017: USD 6.932 Mio.). Die Umsatzerlöse enthalten Umsatzerlöse aus langfristigen Aufträgen im Segment Transportation, die sich im Geschäftsjahr 2018 auf USD 7.388 Mio. beliefen (Vorjahr: USD 6.867 Mio.).

In Verbindung mit bestimmten langfristigen Aufträgen schließt das Segment Transportation Vereinbarungen, bei denen es Anzahlungen von externen Parteien gegen Abtretung des Rechts auf Kundenzahlungen erhält. Es besteht keine Rückgriffsmöglichkeit beim Segment Transportation, wenn der Kunde mit seinen Zahlungsverpflichtungen, die an die externe anzahlende Partei abgetreten wurden, in Verzug gerät. Im Rahmen dieser Vereinbarungen erhaltene Beträge werden in den Anzahlungen und Teilabrechnungen erfasst; sie reduzieren die vertraglichen Vermögenswerte für langfristige Aufträge (Fertigungsaufträge) und betrugen zum 31. Dezember 2018 EUR 624 Mio. (USD 714 Mio.), zum 31. Dezember 2017 EUR 434 Mio. (USD 520 Mio.) und zum 1. Januar 2017 EUR 471 Mio. (USD 496 Mio.). Es besteht die Möglichkeit, dass die externen, die Anzahlungen leistenden Parteien die Rückzahlung dieser Beträge verlangen können, wenn das Segment Transportation seinen vertraglichen Verpflichtungen nicht nachkommt. Dies könnte beispielsweise der Fall sein, wenn der vereinbarte Liefertermin nicht eingehalten wird.

In den nachstehenden Geschäftsjahren wurden die folgenden Umsatzerlöse ausgewiesen:

	2018	2017
Umsatzerlöse aus:		

	2018	2017
dem zum Jahresanfang bestehenden Saldo der vertraglichen Verbindlichkeiten		
Langfristige Fertigungs- und Dienstleistungsaufträge	\$ 1.796	\$ 1.672
Anzahlungen für Flugzeugprogramme	729	1.158
In früheren Perioden erfüllten (teilweise erfüllten) Leistungsverpflichtungen ⁽¹⁾		
Langfristige Fertigungsaufträge	174	171
Langfristige Dienstleistungsaufträge	(23)	3
	\$ 2.676	\$ 3.004

⁽¹⁾ Enthält Änderungen des Transaktionspreises wie z. B. Vertragsstrafen und Preiserhöhungen.

In den nachstehenden Geschäftsjahren wurden die folgenden Wertminderungsaufwendungen erfasst:

	2018	2017
Erfasste Wertminderungsaufwendungen im Zusammenhang mit:		
Forderungen aus:		
Fertigungsaufträgen	\$ (22)	\$ (28)
Dienstleistungsaufträgen	(1)	(1)
	\$ (23)	\$ (29)

19. VORRÄTE

Der Vorratsbestand gliederte sich zu den nachstehenden Stichtagen wie folgt:

	31. Dezember 2018	31. Dezember 2017 ⁽¹⁾	1. Januar 2017 ⁽¹⁾
Flugzeugprogramme	\$ 3.546	\$ 2.472	\$ 3.187
Fertige Erzeugnisse ⁽²⁾	733	749	904
Sonstige	\$ 123	\$ 208	\$ 195
	\$ 4.402	\$ 3.429	\$ 4.286

⁽¹⁾ Nach Anpassung; die Auswirkungen von Änderungen der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden sind in Anhangsangabe 3 dargestellt.

⁽¹⁾ In den fertigen Erzeugnissen waren zum 31. Dezember 2018 3 Neuflugzeuge, die unabhängig von einem Festauftrag gebaut wurden, und 3 Gebrauchtflugzeuge im Gesamtwert von USD 53 Mio. enthalten (31. Dezember 2017: 3 Neuflugzeuge und 5 Gebrauchtflugzeuge im Gesamtwert von USD 93 Mio.; 1. Januar 2017: 1 Neuflugzeug und 12 Gebrauchtflugzeuge im Gesamtwert von USD 67 Mio.).

Die in den Herstellungskosten des Umsatzes erfassten Vorräte beliefen sich im Geschäftsjahr 2018 auf USD 5.422 Mio. (Vorjahr: USD 5.994 Mio.). Darin waren im Geschäftsjahr 2018 Wertberichtigungen in Höhe von USD 249 Mio. enthalten (Vorjahr: USD 293 Mio.). Eine Wertaufholung für Vorräte in Höhe von USD 19 Mio. wurde im Geschäftsjahr 2018 erfasst (Vorjahr: USD 17 Mio.).

20. AUFTRAGSBESTAND

Die folgende Tabelle enthält den Gesamtbetrag der voraussichtlichen künftigen Umsatzerlöse aus Leistungsverpflichtungen, die zum 31. Dezember 2018 teilweise oder vollständig unerfüllt sind. Diese Umsatzerlöse werden bei Auslieferung oder über einen bestimmten Zeitraum erfasst. Die nachstehend ausgewiesenen Beträge bilden nur den Wert von Festaufträgen ab. Aufträge können künftigen Änderungen unterliegen, die sich auf die Höhe der Umsatzerlöse und/oder den Zeitpunkt der Umsatzrealisierung auswirken können. Die nachstehend ausgewiesenen Beträge enthalten keine begrenzten variablen Gegenleistungen, nicht ausgeübten Optionen oder Absichtserklärungen.

Umsatzerlöse sind voraussichtlich innerhalb der folgenden Fristen auszuweisen:

(In Mrd. USD)	31. Dezember 2018
Innerhalb von 24 Monaten	\$ 26,8

(In Mrd. USD)

31. Dezember 2018

Danach

26,3

Gesamt

\$ 53,1

21. SONSTIGE FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE

Die sonstigen finanziellen Vermögenswerte stellten sich zu den nachstehenden Stichtagen wie folgt dar:

	31. Dezember 2018	31. Dezember 2017	1. Januar 2017
Forderungen gegen nahestehende Unternehmen und Personen ⁽¹⁾	\$ 385	\$ -	\$ -
Wertpapierbestand ⁽²⁾⁽³⁾⁽⁸⁾	230	361	380
Anteile an Finanzierungsarrangements ⁽³⁾	173	219	211
Derivative Finanzinstrumente ⁽⁴⁾	168	332	340
Stimmrechtslose Anteile an der CSALP ⁽⁵⁾	150	-	-
Forderungen aus langfristigen Aufträgen ⁽⁶⁾⁽⁹⁾	75	253	231
Darlehen und Leasingforderungen in Verbindung mit Flugzeugen ⁽³⁾⁽⁷⁾	26	49	64
Gebundene Zahlungsmittel	21	12	10
Sonstiges	12	14	15
	\$ 1.240	\$ 1.240	\$ 1.251
davon kurzfristig	\$ 210	\$ 415	\$ 336
davon langfristig	1.030	825	915
	\$ 1.240	\$ 1.240	\$ 1.251

⁽¹⁾ Diese Forderung gegen die CSALP stellt eine gegenseitige Vereinbarung zwischen dem Konzern und der CSALP in Bezug auf bestimmte rückzahlbare staatliche Finanzhilfen dar. Weitere Informationen hierzu sind Anhangsangabe 28 "Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten" zu entnehmen.

⁽²⁾ Enthält zum 31. Dezember 2018 Wertpapiere in Höhe von USD 16 Mio. zur Besicherung bedingter Kapitaleinlagen im Zusammenhang mit Garantien, die in Verbindung mit Flugzeugverkäufen abgegeben wurden (31. Dezember 2017: USD 51 Mio.; 1. Januar 2017: USD 78 Mio.).

⁽³⁾ Zum Fair Value bewertet mit Ausnahme von Darlehen und Leasingforderungen in Verbindung mit Flugzeugen in Höhe von USD 2 Mio., die zum 31. Dezember 2018 zu fortgeführten Anschaffungskosten angesetzt waren. Zum Fair Value bewertet mit Ausnahme von Darlehen und Leasingforderungen in Verbindung mit Flugzeugen in Höhe von USD 2 Mio., einem Wertpapierbestand in Höhe von USD 0 Mio. und Anteilen an Finanzierungsarrangements in Höhe von USD 50 Mio., die zum 31. Dezember 2017 zu fortgeführten Anschaffungskosten angesetzt waren (1. Januar 2017: USD 2 Mio., USD 6 Mio. bzw. USD 46 Mio.).

⁽⁴⁾ Siehe hierzu Anhangsangabe 15 "Finanzinstrumente".

⁽⁵⁾ Siehe hierzu Anhangsangabe 31 "Veräußerung eines Geschäftsbereichs".

⁽⁶⁾ Siehe hierzu Anhangsangabe 37 "Finanzrisikomanagement".

⁽⁷⁾ Zum 31. Dezember 2018 entfielen 90 % des Gesamtbetrags der Darlehen und Leasingforderungen in Verbindung mit Flugzeugen auf Finanzierungsvereinbarungen mit zwei Fluggesellschaften (zum 31. Dezember 2017 machten Finanzierungsarrangements mit zwei Fluggesellschaften 78 % der flugzeugbezogenen Darlehen und Leasingforderungen aus und zum 1. Januar 2017 entfielen 75 % der flugzeugbezogenen Darlehen und Leasingforderungen auf Finanzierungsarrangements mit drei Fluggesellschaften). Darlehen und Leasingforderungen in Verbindung mit Flugzeugen sind grundsätzlich durch die Vermögenswerte besichert, auf die sie sich beziehen. Der Wert dieser Sicherheiten ist eng an die wirtschaftliche Situation der Verkehrsflughafenbranche und die Eigenschaften des jeweiligen Flugzeugs (Alter, Typ und Sitzkapazität) sowie andere Faktoren gekoppelt.

⁽⁸⁾ Enthält Eigenkapitalinstrumente in Höhe von USD 28 Mio., die zum 31. Dezember 2018 als erfolgsneutral zum Fair Value im sonstigen Ergebnis bewertet designiert waren.

⁽⁹⁾ Weitere Informationen zur Veräußerung von Forderungen aus langfristigen Aufträgen sind in Anhangsangabe 9 "Sonderposten" enthalten.

22. SONSTIGE VERMÖGENSWERTE

Die sonstigen Vermögenswerte stellten sich zu den nachstehenden Stichtagen wie folgt dar:

	31. Dezember 2018	31. Dezember 2017 ⁽¹⁾	1. Januar 2017 ⁽¹⁾
Umsatzsteuer und sonstige Steuern	\$ 212	\$ 262	\$ 238
Altersversorgungsleistungen ⁽²⁾	200	290	124
Immaterielle Vermögenswerte außer im Rahmen von Flugzeugprogrammen verwendeten Werkzeugen und Goodwill ⁽³⁾	195	120	112
Vorausbezahlte Verkaufsprovisionen	131	174	274
Aktiver Rechnungsabgrenzungsposten	107	107	145
Ertragsteuerforderungen	49	60	41
Abgegrenzte Finanzierungskosten	38	40	51
Sonstiges	24	17	30
	\$ 956	\$ 1.070	\$ 1.015
davon kurzfristig	\$ 357	\$ 427	\$ 427
davon langfristig	599	643	588
	\$ 956	\$ 1.070	\$ 1.015

⁽¹⁾ Nach Anpassung; die Auswirkungen von Änderungen der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden sind in Anhangsangabe 3 dargestellt.

⁽²⁾ Siehe hierzu Anhangsangabe 25 "Altersversorgungsleistungen".

⁽³⁾ Siehe hierzu Anhangsangabe 24 "Immaterielle Vermögenswerte".

23. SACHANLAGEN

Die Sachanlagen entwickelten sich zu den nachstehenden Stichtagen wie folgt:

	Grundstücke	Gebäude	Technische Anlagen
Anschaffungs- oder Herstellungskosten			
Stand zum 31. Dezember 2017 ⁽¹⁾	\$ 83	\$ 2.538	\$ 1.442
Zugänge	-	13	47
Abgänge	(1)	(155)	(130)
Umbuchungen	-	95	54
Veräußerung des Geschäftsbereichs CSALP ⁽²⁾	-	(304)	(64)
Einfluss von Wechselkursänderungen	(3)	(47)	(19)
Stand zum 31. Dezember 2018	\$ 79	\$ 2.140	\$ 1.330
Kumulierte Abschreibungen und Wertminderungen			
Stand zum 31. Dezember 2017 ⁽¹⁾	\$ (18)	\$ (1.377)	\$ (993)
Abschreibungen	-	(65)	(103)
Wertminderungen	-	(1)	(6)
Abgänge	-	100	100
Umbuchungen	-	-	(18)
Veräußerung des Geschäftsbereichs CSALP ⁽²⁾	-	74	23
Einfluss von Wechselkursänderungen	-	31	8
Stand zum 31. Dezember 2018	\$ (18)	\$ (1.238)	\$ (989)
Nettobuchwert	\$ 61	\$ 902	\$ 341
	Anlagen im Bau	Sonstige	Gesamt

	Anlagen im Bau	Sonstige	Gesamt
Anschaffungs- oder Herstellungskosten			
Stand zum 31. Dezember 2017 ^(1)	\$ 173	\$ 415	\$ 4.651
Zugänge	128	3	191
Abgänge	-	(8)	(294)
Umbuchungen	(100)	(49)	-
Veräußerung des Geschäftsbereichs CSALP ^(2)	(13)	-	(381)
Einfluss von Wechselkursänderungen	(4)	(2)	(75)
Stand zum 31. Dezember 2018	\$ 184	\$ 359	\$ 4.092
Kumulierte Abschreibungen und Wertminderungen			
Stand zum 31. Dezember 2017 ^(1)	\$ (7)	\$ (291)	\$ (2.686)
Abschreibungen	-	(13)	(181)
Wertminderungen	(4)	-	(11)
Abgänge	-	2	202
Umbuchungen	-	18	-
Veräußerung des Geschäftsbereichs CSALP ^(2)	-	-	97
Einfluss von Wechselkursänderungen	-	5	44
Stand zum 31. Dezember 2018	\$ (11)	\$ (279)	\$ (2.535)
Nettobuchwert	\$ 173	\$ 80	\$ 1.557
	Grundstücke	Gebäude	Technische Anlagen
Anschaffungs- oder Herstellungskosten			
Stand zum 1. Januar 2017	\$ 77	\$ 2.387	\$ 1.444
Zugänge	-	24	50
Abgänge	-	(19)	(103)
Umbuchungen	-	34	27
In zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte umgegliedert ^(3)	-	(305)	(49)
Einfluss von Wechselkursänderungen	6	112	24
Stand zum 31. Dezember 2017	\$ 83	\$ 2.233	\$ 1.393
Kumulierte Abschreibungen und Wertminderungen			
Stand zum 1. Januar 2017	\$ (1)	\$ (1.239)	\$ (998)
Abschreibungen	-	(84)	(80)
Wertminderungen	(15)	(20)	(4)
Abgänge	-	43	92
In zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte umgegliedert ^(3)	-	74	23
Einfluss von Wechselkursänderungen	(2)	(77)	(3)
Stand zum 31. Dezember 2017	\$ (18)	\$ (1.303)	\$ (970)
Nettobuchwert	\$ 65	\$ 930	\$ 423
	Anlagen im Bau	Sonstige	Gesamt
Anschaffungs- oder Herstellungskosten			
Stand zum 1. Januar 2017	\$ 161	\$ 384	\$ 4.453
Zugänge	104	37	215
Abgänge	(43)	(9)	(174)

	Anlagen im Bau	Sonstige	Gesamt
Umbuchungen	(62)	1	-
In zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte umgegliedert ^(3)	(12)	-	(366)
Einfluss von Wechselkursänderungen	13	2	157
Stand zum 31. Dezember 2017	\$ 161	\$ 415	\$ 4.285
Kumulierte Abschreibungen und Wertminderungen			
Stand zum 1. Januar 2017	-	\$ (266)	\$ (2.504)
Abschreibungen	-	(33)	(197)
Wertminderungen	(7)	-	(46)
Abgänge	-	6	141
In zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte umgegliedert ^(3)	-	-	97
Einfluss von Wechselkursänderungen	-	2	(80)
Stand zum 31. Dezember 2017	\$ (7)	\$ (291)	\$ (2.589)
Nettobuchwert	\$ 154	\$ 124	\$ 1.696

^(1) Anfangssalden entsprechen dem Stand vor der Umgliederung in zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte. In Anhangsangabe 31 "Veräußerung eines Geschäftsbereichs" sind detaillierte Informationen zur Umgliederung der Vermögenswerte und Verbindlichkeiten der CSALP enthalten.

^(2) Weitere Informationen zur Veräußerung der CSALP sind in Anhangsangabe 31 "Veräußerung eines Geschäftsbereichs" enthalten.

^(3) In Anhangsangabe 31 "Veräußerung eines Geschäftsbereichs" sind detaillierte Informationen zur Umgliederung der Vermögenswerte und Verbindlichkeiten der CSALP in zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte enthalten.

In der Übersicht sind Vermögensgegenstände aus Finanzierungsleasing-Vereinbarungen enthalten, bei denen der Konzern Leasingnehmer ist und deren Anschaffungs- und Herstellungskosten sich zum 31. Dezember 2018 auf USD 210 Mio. (Vorjahr: USD 237 Mio.) beliefen, während ihre kumulierten Abschreibungen USD 122 Mio. (Vorjahr: USD 126 Mio.) betrugen.

24. IMMATERIELLE VERMÖGENSWERTE

Die immateriellen Vermögenswerte entwickelten sich zu den nachstehenden Stichtagen wie folgt:

	Im Rahmen von Flugzeugprogrammen verwendete Werkzeuge		
	Erworben	Selbst geschaffen	Gesamt ^(3)
Anschaffungs- oder Herstellungskosten			
Stand zum 31. Dezember 2017 ⁽⁴⁾	\$ 2.743	\$ 12.868	\$ 15.611
Zugänge	362	627	989
Abgänge	-	(13)	(13)
Veräußerung des Geschäftsbereichs CSALP ⁽⁵⁾	(1.175)	(4.483)	(5.658)
Einfluss von Wechselkursänderungen	-	-	-
Stand zum 31. Dezember 2018	\$ 1.930	\$ 8.999	\$ 10.929
Kumulierte Abschreibungen und Wertminderungen			
Stand zum 31. Dezember 2017 ⁽⁴⁾	\$ (1.460)	\$ (7.987)	\$ (9.447)
Abschreibungen	(1)	(69)	(70)
Wertminderungen	-	-	-
Abgänge	-	-	-

	Im Rahmen von Flugzeugprogrammen verwendete Werkzeuge		Gesamt ^(3)
	Erworben	Selbst geschaffen	
Veräußerung des Geschäftsbereichs CSALP ⁽⁵⁾	480	2.627	3.107
Einfluss von Wechselkursänderungen	-	-	-
Stand zum 31. Dezember 2018	\$ (981)	\$ (5.429)	\$ (6.410)
Nettobuchwert	\$ 949	\$ 3.570	\$ 4.519
	Goodwill		Gesamt
		Sonstige ^{(1) (2)}	
Anschaffungs- oder Herstellungskosten			
Stand zum 31. Dezember 2017 ⁽⁴⁾	\$ 2.042	\$ 837	\$ 18.490
Zugänge	-	85	1.074
Abgänge	-	(15)	(28)
Veräußerung des Geschäftsbereichs CSALP ⁽⁵⁾	-	(3)	(5.661)
Einfluss von Wechselkursänderungen	(94)	(13)	(107)
Stand zum 31. Dezember 2018	\$ 1.948	\$ 891	\$ 13.768
Kumulierte Abschreibungen und Wertminderungen			
Stand zum 31. Dezember 2017 ⁽⁴⁾	\$ -	\$ (701)	\$ (10.148)
Abschreibungen	-	(21)	(91)
Wertminderungen	-	-	-
Abgänge	-	7	7
Veräußerung des Geschäftsbereichs CSALP ⁽⁵⁾	-	3	3.110
Einfluss von Wechselkursänderungen	-	16	16
Stand zum 31. Dezember 2018	\$ -	\$ (696)	\$ (7.106)
Nettobuchwert	\$ 1.948	\$ 195 ⁽⁷⁾	\$ 6.662
	Im Rahmen von Flugzeugprogrammen verwendete Werkzeuge		Gesamt ^(3)
	Erworben	Selbst geschaffen	
Anschaffungs- oder Herstellungskosten			
Stand zum 1. Januar 2017	\$ 2.380	\$ 12.149	\$ 14.529
Zugänge	363	719	1.082
Abgänge	-	-	-
In zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte umgegliedert ⁽⁶⁾	(1.164)	(4.526)	(5.690)
Einfluss von Wechselkursänderungen	-	-	-
Stand zum 31. Dezember 2017	\$ 1.579	\$ 8.342	\$ 9.921
Kumulierte Abschreibungen und Wertminderungen			
Stand zum 1. Januar 2017	\$ (1.452)	\$ (7.903)	\$ (9.355)
Abschreibungen	(8)	(79)	(87)
Wertminderungen	-	(5)	(5)
Abgänge	-	-	-
In zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte umgegliedert ⁽⁶⁾	549	2.558	3.107

	Im Rahmen von Flugzeugprogrammen verwendete Werkzeuge		
	Erworben	Selbst geschaffen	Gesamt ⁽³⁾
Einfluss von Wechselkursänderungen	-	-	-
Stand zum 31. Dezember 2017	\$ (911)	\$ (5.429)	\$ (6.340)
Nettobuchwert	\$ 668	\$ 2.913	\$ 3.581
	Goodwill	Sonstige ⁽¹⁾ (2)	Gesamt
Anschaffungs- oder Herstellungskosten			
Stand zum 1. Januar 2017	\$ 1.855	\$ 699	\$ 17.083
Zugänge	-	55	1.137
Abgänge	-	(4)	(4)
In zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte umgegliedert ⁽⁶⁾	-	(19)	(5.709)
Einfluss von Wechselkursänderungen	187	87	274
Stand zum 31. Dezember 2017	\$ 2.042	\$ 818	\$ 12.781
Kumulierte Abschreibungen und Wertminderungen			
Stand zum 1. Januar 2017	\$ -	\$ (587)	\$ (9.942)
Abschreibungen	-	(30)	(117)
Wertminderungen	-	-	(5)
Abgänge	-	3	3
In zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte umgegliedert ⁽⁶⁾	-	3	3.110
Einfluss von Wechselkursänderungen	-	(87)	(87)
Stand zum 31. Dezember 2017	\$ -	\$ (698)	\$ (7.038)
Nettobuchwert	\$ 2.042	\$ 120	\$ 5.743

⁽¹⁾ Dargestellt in Anhangsangabe 22 "Sonstige Vermögenswerte".

⁽²⁾ Enthält zum 31. Dezember 2018 selbst geschaffene immaterielle Vermögenswerte mit Anschaffungs- oder Herstellungskosten in Höhe von USD 511 Mio. (31. Dezember 2017: USD 429 Mio.; 1. Januar 2017: USD 365 Mio.) und kumulierten Abschreibungen in Höhe von USD 324 Mio. (31. Dezember 2017: USD 324 Mio.; 1. Januar 2017: USD 296 Mio.).

⁽³⁾ Enthält zum 31. Dezember 2018 in der Entwicklung befindliche immaterielle Vermögenswerte mit Anschaffungs- oder Herstellungskosten in Höhe von USD 0 Mio. (31. Dezember 2017: USD 3.390 Mio.; 1. Januar 2017: USD 2.467 Mio.).

⁽⁴⁾ Anfangssalden entsprechen dem Stand vor der Umgliederung in zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte. In Anhangsangabe 31 "Veräußerung eines Geschäftsbereichs" sind detaillierte Informationen zur Umgliederung der Vermögenswerte und Verbindlichkeiten der CSALP enthalten.

⁽⁵⁾ Weitere Informationen zur Veräußerung der CSALP sind in Anhangsangabe 31 "Veräußerung eines Geschäftsbereichs" enthalten.

⁽⁶⁾ In Anhangsangabe 31 "Veräußerung eines Geschäftsbereichs" sind detaillierte Informationen zur Umgliederung der Vermögenswerte und Verbindlichkeiten der CSALP in zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte enthalten.

⁽⁷⁾ Enthält zum 31. Dezember 2018 Plattformentwicklungskosten im Segment Transportation in Höhe von USD 109 Mio. (31. Dezember 2017: USD 43 Mio.).

Im Rahmen von Flugzeugprogrammen verwendete Werkzeuge

Der Nettobuchwert der im Rahmen von Flugzeugprogrammen verwendeten Werkzeuge beinhaltet zum 31. Dezember 2018 einen Betrag für das Segment Business Aircraft in Höhe von USD 4.475 Mio., für das Segment Commercial Aircraft in Höhe von USD 32 Mio., für das Segment Aerostructures and Engineering in Höhe von USD 13 Mio. und für den Bereich Konzernaufwendungen und Eliminierungen in Höhe von USD -1 Mio. (31. Dezember 2017: USD 3.584 Mio., USD 52 Mio., davon

ausgenommen ein Betrag von USD 2.583 Mio., der in die zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerte umgegliedert wurde, USD 12 Mio. bzw. USD -67 Mio.; 1. Januar 2017: USD 2.631 Mio.; USD 2.586 Mio., USD 8 Mio. bzw. USD -51 Mio.).

Goodwill

Der ausgewiesene Goodwill bezieht sich im Wesentlichen auf die im Mai 2001 erfolgte Akquisition der DaimlerChrysler Rail Systems GmbH (Adtranz). Der Goodwill wird vom Management auf der Ebene des Geschäftssegments Transportation überwacht. Im vierten Quartal des Geschäftsjahres 2018 wurde eine Werthaltigkeitsprüfung durchgeführt. Dabei wurden keine Wertminderungen festgestellt. Nähere Informationen sind in Anhangsangabe 5 "Verwendung von Schätzungen und Beurteilungen" zu finden.

25. ALTERSVERSORGUNGSLEISTUNGEN

Der Konzern unterhält für einen Großteil seiner Mitarbeiter in Kanada und in anderen Ländern verschiedene kapitalunterlegte sowie nicht kapitalunterlegte leistungsorientierte und beitragsorientierte Pensionspläne. Außerdem unterhält der Konzern für bestimmte Gruppen von Mitarbeitern vorwiegend in Kanada und den USA weitere nicht kapitalunterlegte leistungsorientierte Pläne.

Pensionspläne werden in leistungsorientierte oder beitragsorientierte Pläne unterteilt. Bei leistungsorientierten Plänen ist die Höhe der Leistungen, die ein Mitarbeiter nach Rentenanstritt erhält, festgelegt, bei beitragsorientierten Plänen dagegen die Bemessung der Beitragszahlungen. Bei beitragsorientierten Pensionsplänen kommt es demzufolge weder zu einer Unter- noch zu einer Überdeckung. Hybride Pläne sind eine Kombination aus leistungs- und beitragsorientierten Plänen.

Bei kapitalunterlegten Pensionsplänen wird ein separater Teil des Planvermögens (segregated plan assets) in Trusts investiert. Nicht kapitalunterlegte Pläne sind Pläne, bei denen es kein derartiges Planvermögen gibt, da dies nicht zulässig ist oder nicht der lokalen Praxis entspricht.

KAPITALUNTERLEGTE LEISTUNGSORIENTIERTE PENSIONSPLÄNE

Seine wesentlichen leistungsorientierten Pläne unterhält der Konzern in Kanada, dem Vereinigten Königreich und den USA. Daher befindet sich der überwiegende Teil des Planvermögens und der Pensionsverpflichtungen der leistungsorientierten Pensionspläne in diesen Ländern. Die nachstehenden Erläuterungen behandeln schwerpunktmäßig in diesen drei Ländern eingetragene Pläne.

Governance

Nach den jeweils anwendbaren gesetzlichen Regelungen für Pensionspläne ist der Verwalter des Pensionsplans entweder der Konzern (für US-Pläne sowie für außerhalb von Québec eingetragene kanadische Pläne) oder ein Pensionsausschuss, Board of Trustees oder Unternehmenstreuhänder (für in Québec und im Vereinigten Königreich eingetragene Pläne).

Die Planverwalter sind verantwortlich für das Management des Planvermögens und die Aufstellung von Anlagerichtlinien, mit denen für jeden Plan die Anlageziele, die Zielallokation für die anzulegenden Vermögenswerte, die Risikominderungsstrategien und andere durch die gesetzlichen Regelungen für Pensionspläne geforderten Elemente definiert werden.

Das Planvermögen wird durch Pooling in drei Common Investment Funds (CIFs) für die Pläne in Kanada, dem Vereinigten Königreich bzw. den USA eingebracht, um Größenvorteile zu erzielen und eine größere Effizienz, Diversifizierung und Liquidität zu erreichen. Die CIFs sind untergliedert nach Unterfonds oder Asset-Klassen, damit für jeden Plan eine individuelle Asset-Allokation unter Berücksichtigung des jeweiligen Profils der Pensionsverpflichtungen umgesetzt werden kann.

Die Verwaltung der CIFs wurde an drei Investment Committees (ICs) delegiert (jeweils ein IC für Kanada, das Vereinigte Königreich und die USA). Die ICs sind dafür verantwortlich, die Vermögenswerte den verschiedenen Unterfonds und Asset-Klassen in Übereinstimmung mit der jeweiligen Anlagepolitik des Plans zuzuteilen. Sie sind zudem verantwortlich für die Anstellung, die Beaufsichtigung und die Beendigung der Arbeitsverhältnisse von Investmentmanagern und haben für jeden Unterfonds und jede Asset-Klasse eine Multi-Manager-Struktur eingerichtet. Unterstützt werden sie durch die Pension Asset Management Services der Bombardier Inc., die das Management der Vermögenswerte der Pläne und der CIFs täglich beaufsichtigen. Die tägliche Verwaltung der Pläne wird entweder an die Bombardier Inc. oder an externe

Dienstleister für die Verwaltung von Pensionsplänen delegiert. Die Verwalter, die ICs und die Bombardier Inc. stützen sich zudem auf das Fachwissen externer Rechtsberater, Versicherungsmathematiker, Rechnungsprüfer und Anlageberater.

Richtlinien für die Erdienung von Anwartschaften

Die im Rahmen der leistungsorientierten Pläne auszahlenden Leistungen richten sich in der Regel nach der Arbeitsvergütung und der Betriebszugehörigkeitsdauer. In Kanada und den USA treten seit dem 1. September 2013 alle neuen Mitarbeiter, die keine Gewerkschaftsmitglieder sind, beitragsorientierten Plänen bei (d. h., die Möglichkeit, einem leistungsorientierten oder hybriden Plan beizutreten, besteht nicht mehr). Mitarbeiter, die an einem für neue Teilnehmer gesperrten leistungsorientierten oder hybriden Plan teilnehmen, sammeln weiterhin Dienstjahre im Rahmen ihres ursprünglichen Plans an. Im Vereinigten Königreich nehmen alle leistungsorientierten Pläne keine neuen Teilnehmer auf. Neue Mitarbeiter nehmen an beitragsorientierten Plänen teil. Die Pensionsansprüche sind in Übereinstimmung mit der Rentengesetzgebung und den Planregelungen inflationsindexiert.

Anforderungen zur Kapitalunterlegung

Versicherungsmathematische Bewertungen werden durch unabhängige Unternehmen vorgenommen, die vom Konzern oder den Verwaltern in Übereinstimmung mit den gesetzlichen Regelungen engagiert werden. Der Zweck dieser Bewertungen ist es, die Finanzlage der Pläne und die durch den Konzern zu leistenden jährlichen Beträge zu bestimmen, die notwendig sind, um sowohl im Geschäftsjahr erdiente Leistungen (Normalkosten) als auch während der vergangenen Jahre aufgelaufene Defizite zu finanzieren. Die Mindestdotierungsvorschriften werden durch die jeweils geltenden Rentenvorschriften bestimmt.

Die Pensionspläne in Kanada unterliegen insbesondere in Québec dem Supplemental Pension Plans Act, in Ontario dem Pension Benefits Act sowie allgemein dem Income Tax Act. Versicherungsmathematische Bewertungen sind mindestens alle drei Jahre vorzunehmen. In Abhängigkeit von dem jeweiligen Rechtskreis und dem Finanzierungsstatus eines Plans können gegebenenfalls auch jährliche versicherungsmathematische Bewertungen erforderlich sein. Die Beiträge werden durch den ernannten Versicherungsmathematiker bestimmt und decken den künftigen Dienstzeitaufwand und Defizite gemäß den gesetzlichen Vorschriften und der versicherungsmathematischen Praxis.

Für Pensionspläne aus Québec ist vorgeschrieben, dass die Mindestbeiträge die Defizite aus der Planfortführung (ermittelt unter der Annahme, dass der Plan in Kraft bleiben wird) über einen Zeitraum von bis zu 15 Jahren ausgleichen müssen (dieser Zeitraum wird ab 31. Dezember 2020 schrittweise auf 10 Jahre verkürzt). Die Finanzierung basiert auf einer "erweiterten" Bewertung nach dem Fortführungsprinzip, die eine Stabilisierungsrückstellung vorsieht. Diese Rückstellung wird aus Sondertilgungen und laufenden Beitragszahlungen sowie aus versicherungsmathematischen Gewinnen finanziert.

Für Pensionspläne aus Ontario wurde 2018 eine neue Gesetzesvorschrift erlassen, die auf alle versicherungsmathematischen Bewertungsgutachten anzuwenden ist, die auf den 31. Dezember 2017 und später datiert sind und nach dem 30. April 2018 eingereicht wurden. Die Vorschrift besagt, dass die Mindestbeiträge die Defizite aus der Planfortführung (ermittelt unter der Annahme, dass der Plan in Kraft bleiben wird) über einen Zeitraum von bis zu 10 Jahren ausgleichen müssen. Solvenzdefizite in Höhe von bis zu 85 % der Solvenzverbindlichkeiten sind über einen Zeitraum von fünf Jahren zu decken. Es wird eine explizite Marge ("Provision for adverse deviations"; PFAD) eingeführt, die bei der Ermittlung der Mindestbeiträge sowohl zu den Verbindlichkeiten aus der Planfortführung als auch zum zukünftigen Dienstzeitaufwand hinzuzurechnen ist.

Die Pensionspläne in den USA unterliegen hauptsächlich dem Employee Retirement Income Security Act, dem Internal Revenue Code und dem Pension Protection Act von 2006. Versicherungsmathematische Bewertungen sind jährlich erforderlich. Die Beiträge werden durch die ernannten Versicherungsmathematiker ermittelt und decken den künftigen Dienstzeitaufwand und Defizite gemäß den gesetzlichen Vorschriften. Deckungslücken werden im Allgemeinen über einen Zeitraum von sieben Jahren getilgt.

Die Pensionspläne im Vereinigten Königreich unterliegen insbesondere dem Pensions Act of 2004. Versicherungsmathematische Bewertungen sind mindestens alle drei Jahre vorzunehmen. Der Tilgungszeitraum für Deckungslücken wird gemeinsam durch die Verwalter und den Konzern festgelegt.

Investitionspolitik

Die Investitionspolitik wurde mit dem Ziel festgelegt, eine langfristige Anlagerendite zu erzielen. Zusammen mit den Planeinzahlungen soll damit sichergestellt werden, dass die Pläne über genügend Vermögen verfügen, um die zugesagten Leistungen auszus zahlen, und gleichzeitig ein Risikoniveau gehalten wird, das im Hinblick auf die

Risikotoleranz der Planteilnehmer akzeptabel ist. Die Risikomanagementmaßnahmen des Konzerns werden im nachfolgenden Abschnitt näher erläutert.

Die angestrebte Portfoliostruktur wird auf Grundlage der erwarteten Wirtschafts- und Marktbedingungen, des Fälligkeitsprofils der Planverpflichtungen, des Finanzierungsstatus der jeweiligen Pläne und der Risikotoleranz der Planteilnehmer festgelegt.

Die Anlagestrategie der Pläne besteht darin, in großem Umfang in festverzinsliche Wertpapiere und Eigenkapitaltitel zu investieren und einen kleineren Teil des jeweiligen Fondsvermögens für Vermögenswerte mit realer Rendite (börsennotierte globale Infrastruktur- und Immobilienwerte) aufzuwenden.

Zum 31. Dezember 2018 sah die durchschnittliche angestrebte Portfoliostruktur folgendermaßen aus:

- Anlage zu 49 %, 57 % bzw. 50 % in festverzinslichen Wertpapieren bei kanadischen, britischen und US-amerikanischen Plänen;
- Anlage zu 41 %, 31 % bzw. 50 % in Eigenkapitaltiteln bei kanadischen, britischen und US-amerikanischen Plänen; und
- Anlage zu 10 % bzw. 12 % in Vermögenswerten mit realer Rendite bei kanadischen und britischen Plänen.

Um Zinsrisiken zu minimieren, werden für die Pensionspläne außerdem Overlay-Portfolios zur Absicherung gegen das Zinsänderungsrisiko (bestehend aus langfristigen Zinsswaps und langfristigen Anleihe-Futures) eingeführt, sobald die Marktbedingungen günstig und die Voraussetzungen der Pläne erfüllt sind.

Die Planverwalter haben darüber hinaus dynamische Strategien für das Risikomanagement eingeführt. Dies dürfte zur Folge haben, dass die Portfoliostruktur in Zukunft konservativer wird. Außerdem dürften Overlay-Portfolios zur Absicherung gegen das Zinsänderungsrisiko mit zunehmenden Verbesserungen des Finanzierungsstatus von Plänen und der Marktbedingungen sowie des Fortschritts von Plänen mehr und mehr zum Standard werden. Nach Maßgabe bestimmter Rentengesetze und vorbehaltlich der Erfüllung bestimmter Bedingungen würde eine Übertragung von Rentenverpflichtungen auf Versicherungsgesellschaften den Konzern und die Verwalter von ihren jeweiligen Verpflichtungen entbinden. Dementsprechend wurden im Geschäftsjahr 2018 Rentenverpflichtungen für Teilnehmer an sieben in Ontario, dem Vereinigten Königreich und den USA registrierten Pensionsplänen übertragen. Die Übertragung von Rentenverpflichtungen aus anderen Plänen wird in den kommenden Jahren in Betracht gezogen, sobald diese Pläne nach der Übertragung voll kapitalgedeckt wären.

Die Abteilung Pension Asset Management Services der Bombardier Inc. überwacht die Risikominderungsfaktoren auf täglicher Basis, um die zeitnahe und effiziente Umsetzung dieser Strategien sicherzustellen. Der Konzern und die Planverwalter analysieren regelmäßig die Vermögenswerte und Verbindlichkeiten der Pläne, um herauszufinden, ob die Investitionspolitik und die Strategien zur Risikominderung sachgerecht sind.

Risikomanagementmaßnahmen

Bei den Pensionsplänen des Konzerns bestehen diverse Risiken beispielsweise in Bezug auf Eigenkapital, Zinsen, Inflation, Wechselkurse, Liquidität und Langlebigkeit. Es wurden mehrere Strategien und Richtlinien für das Risikomanagement eingeführt, um die Auswirkungen, die diese Risiken auf den Finanzierungsstatus leistungsorientierter Pläne und die künftige Höhe der Planeinzahlungen durch den Konzern haben könnten, zu minimieren. Im Folgenden werden die größten Risiken und die Maßnahmen für deren Minderung ausführlicher beschrieben.

Eigenkapitalrisiko

Das Eigenkapitalrisiko entsteht durch Schwankungen der Preise von Eigenkapitaltiteln. Dieses Risiko wird durch die Streuung von Portfolios über Regionen, Branchen und Anlagestrategien gesteuert.

Zinsrisiko

Das Zinsrisiko entsteht durch Schwankungen des Fair Value von Planvermögen und -verbindlichkeiten infolge der Änderungen von Zinssätzen. Dieses Risiko wird durch Reduzierung der Diskrepanz zwischen den Laufzeiten von Planvermögen und Planverpflichtungen gesteuert. Hierzu wird ein Teil des Portfolios in langfristige festverzinsliche Wertpapiere und Overlay-Portfolios zur Absicherung gegen das Zinsrisiko investiert.

Inflationsrisiko

Das Inflationsrisiko besteht darin, dass inflationsindexierte Planleistungen infolge von Änderungen der Inflationsraten massiv steigen. Um dieses Risiko zu steuern, wurde die Leistungsindexierung bei bestimmten Plänen nach oben begrenzt und ein Teil des Planvermögens wurde in festverzinsliche Wertpapiere und Vermögenswerte mit

realer Rendite investiert.

Wechselkursrisiko

Das Wechselkursrisiko entsteht durch Schwankungen des Fair Value von Planvermögen, das auf eine andere Währung lautet als die Planverbindlichkeiten. Dieses Risiko wird durch Strategien zur Absicherung gegen das Fremdwährungsrisiko gemäß den Anlagerichtlinien des jeweiligen Plans abgesichert.

Liquiditätsrisiko

Das Liquiditätsrisiko entsteht dadurch, dass Vermögenswerte vorhanden sind, die nicht jederzeit in Zahlungsmittel umgewandelt werden können, wenn sie für die Auszahlung von Leistungen oder den Ausgleich von Portfolios benötigt werden. Dieses Risiko wird durch Investitionen in Schatzwechsel, Staatsanleihen und Aktien-Futures und den Verzicht auf Anlagen in privat platzierte Vermögenswerte und Hedgefonds gesteuert.

Langlebigkeitsrisiko

Das Langlebigkeitsrisiko besteht darin, dass aufgrund einer steigenden Lebenserwartung Leistungen länger als erwartet ausgezahlt werden müssen. Dieses Risiko wird dadurch gesteuert, dass zur Bestimmung der Höhe der Planeinzahlungen die aktuellsten Sterbe- und Sterblichkeitsverbesserungstabellen verwendet werden. Bei der Übertragung von Rentenverpflichtungen auf Versicherungsgesellschaften werden auch alle vorstehend erläuterten Risiken für die erworbenen Rentenverpflichtungen auf die Versicherungsgesellschaften übertragen.

NICHT KAPITALUNTERLEGTE LEISTUNGSORIENTIERTE PENSIONSPLÄNE

Nicht kapitalunterlegte Pläne werden in Ländern unterhalten, in denen die Bildung eines gesonderten Planvermögens grundsätzlich nicht zulässig ist oder nicht der lokalen Praxis entspricht. Die wesentlichen nicht kapitalunterlegten leistungsorientierten Pensionspläne des Konzerns werden in Deutschland geführt. Fast zwei Drittel der Verbindlichkeiten aus nicht kapitalunterlegten leistungsorientierten Pensionsplänen in Deutschland beziehen sich auf frühere Planteilnehmer, die keine weiteren künftigen Leistungen ansammeln. Der Konzern leistet jährliche Beitragszahlungen für den Pensions-Sicherungs-Verein, eine Einrichtung der deutschen Wirtschaft, die die betriebliche Altersversorgung bis zu einer bestimmten Höhe für den Fall der Insolvenz des Arbeitgebers bzw. der den Pensionsplan unterhaltenden Einrichtung schützt.

BEITRAGSORIENTIERTE PENSIONSPLÄNE

Da ein wachsender Anteil der Mitarbeiter an beitragsorientierten Plänen teilnimmt, haben auch die Einzahlungen in beitragsorientierte Pläne in den vergangenen Jahren entsprechend zugenommen. Die größten beitragsorientierten Pläne werden in Kanada und den USA geführt. Die Planverwalter und die Investment Committees beaufsichtigen die Verwaltung des Planvermögens der beitragsorientierten Pläne.

SONSTIGE ALTERSVERSORGUNGSPLÄNE

Außerdem unterhält der Konzern weitere nicht kapitalunterlegte leistungsorientierte Pläne, die im Wesentlichen die medizinische Versorgung und Lebensversicherungsleistungen nach Rentenbeginn sowie andere Zahlungen nach Rentenbeginn zum Gegenstand haben. Der Konzern bietet Lebensversicherungen und medizinische Versorgung nach Rentenbeginn, wobei die genaue Ausgestaltung je nach Mitarbeitergruppen in Kanada, den USA und dem Vereinigten Königreich unterschiedlich ist. Neu eingestellten Mitarbeitern, die nicht Mitglied einer Gewerkschaft sind, wird im Allgemeinen keine medizinische Versorgung nach Rentenbeginn mehr angeboten.

ALTERSVERSORGUNGSPLÄNE

Die Bestandteile der Aufwendungen für Altersversorgungsleistungen stellten sich in den nachstehenden Geschäftsjahren wie folgt dar:

	Pensionsleistungen	Sonstige Leistungen	2018 Gesamt
Laufender Dienstzeitaufwand	\$ 264	\$ 6	\$ 270
Aufzinsungsaufwand	55	10	65
Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand ^(1)	28	-	28
Plankürzungen ^(2)	(22)	-	(22)
Planabgeltungen ^(3)	32	-	32
Leistungsorientierte Pensionspläne	357	16	373
Beitragsorientierte Pensionspläne	91	-	91
Aufwendungen für Altersversorgungsleistungen, gesamt	\$ 448	\$ 16	\$ 464
Im Zusammenhang mit:			
kapitalunterlegten leistungsorientierten Pensionsplänen	\$ 321	entf.	\$ 321
nicht kapitalunterlegten leistungsorientierten Pensionsplänen	\$ 36	\$ 16	\$ 52
beitragsorientierten Pensionsplänen	\$ 91	entf.	\$ 91
Folgendermaßen erfasst:			
EBIT-Aufwand oder aktivierte Kosten	\$ 393	\$ 6	\$ 399
Finanzierungsaufwand	\$ 55	\$ 10	\$ 65
	Pensionsleistungen	Sonstige Leistungen	2017 Gesamt
Laufender Dienstzeitaufwand	\$ 263	\$ 7	\$ 270
Aufzinsungsaufwand	67	11	78
Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand ^(1)	-	-	-
Plankürzungen ^(2)	(6)	-	(6)
Planabgeltungen ^(3)	(4)	-	(4)
Leistungsorientierte Pensionspläne	320	18	338
Beitragsorientierte Pensionspläne	86	-	86
Aufwendungen für Altersversorgungsleistungen, gesamt	\$ 406	\$ 18	\$ 424
Im Zusammenhang mit:			
kapitalunterlegten leistungsorientierten Pensionsplänen	\$ 282	entf.	\$ 282
nicht kapitalunterlegten leistungsorientierten Pensionsplänen	\$ 38	\$ 18	\$ 56
beitragsorientierten Pensionsplänen	\$ 86	entf.	\$ 86
Folgendermaßen erfasst:			
EBIT-Aufwand oder aktivierte Kosten	\$ 339	\$ 7	\$ 346
Finanzierungsaufwand	\$ 67	\$ 11	\$ 78

^(1) Entspricht dem Verlust aus dem Pensionsausgleich. Weitere Informationen hierzu sind in Anhangsangabe 9 "Sonderposten" enthalten.

^(2) Enthält im Geschäftsjahr 2018 Gewinne aus Plankürzungen in Höhe von USD 10 Mio. in Verbindung mit bereits angekündigten Restrukturierungsmaßnahmen.

Weitere Informationen hierzu sind in Anhangsangabe 9 "Sonderposten" enthalten.

^(3) Entspricht dem Verlust aus dem Erwerb von Rentenverpflichtungen. Weitere Informationen hierzu sind in Anhangsangabe 9 "Sonderposten" enthalten.

entf.: entfällt

Änderungen der kumulierten Gewinne (Verluste) aus der Neubewertung von leistungsorientierten Plänen, die als separater Bestandteil des nicht durch Eigenkapital gedeckten Fehlbetrags erfolgsneutral im sonstigen Ergebnis ausgewiesen werden, stellten sich in den nachstehenden Geschäftsjahren wie folgt dar:

Gewinne (Verluste)

Stand zum 1. Januar 2017

\$ (2.761)

Auswirkungen der Aktivierungsobergrenze und der Mindestverbindlichkeit			(14)
Versicherungsmathematische Nettogewinne			359
Einfluss von Wechselkursänderungen			(93)
Ertragsteuern			(68)
Stand zum 31. Dezember 2017			(2.577)
Auswirkungen der Aktivierungsobergrenze und der Mindestverbindlichkeit			18
Versicherungsmathematische Nettogewinne			171
Einfluss von Wechselkursänderungen			89
Ertragsteuern			(6)
Stand zum 31. Dezember 2018			\$ (2.305)
Die leistungsorientierten Verpflichtungen und der Fair Value des Planvermögens haben sich in den nachstehenden Geschäftsjahren wie folgt entwickelt:			
	Pensionsleistungen	Sonstige Leistungen	2018 Gesamt
Änderungen der leistungsorientierten Verpflichtung			
Verpflichtung zu Beginn des Geschäftsjahres ^(1)	\$ 11.742	\$ 315	\$ 12.057
Aufzinsung	340	10	350
Laufender Dienstzeitaufwand	264	6	270
Beiträge von Planteilnehmern	26	-	26
Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand ^(2)	28	-	28
Versicherungsmathematische			
(Gewinne) Verluste - Änderungen der finanziellen Annahmen	(620)	(14)	(634)
Versicherungsmathematische			
Gewinne - Änderungen der erfahrungsbedingten Anpassungen	(21)	(12)	(33)
Versicherungsmathematische			
Gewinne - Änderungen der demografischen Annahmen	(88)	(2)	(90)
Ausgezahlte Leistungen	(377)	(13)	(390)
Plankürzungen	(22)	-	(22)
Planabgeltungen	(484)	-	(484)
Veräußerung des Geschäftsbereichs CSALP ^(3)	(327)	(8)	(335)
Umgegliedert in Verbindlichkeiten, die in direktem Zusammenhang mit zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten stehen ^(3)	-	-	-
Einfluss von Wechselkursänderungen	(644)	(22)	(666)
Verpflichtung am Ende des Geschäftsjahres	\$ 9.817	\$ 260	\$ 10.077
Verpflichtung ist zuzuordnen:			
aktiven begünstigten Arbeitnehmern	\$ 4.928	\$ 139	\$ 5.067
Anwärtern	1.460	-	1.460
Rentnern	3.429	121	3.550
	\$ 9.817	\$ 260	\$ 10.077
Änderungen des Planvermögens			
Fair Value zu Beginn des Geschäftsjahres ^(1)	\$ 9.633	\$ -	\$ 9.633
Arbeitgeberbeiträge	217	13	230
Beiträge von Planteilnehmern	26	-	26
Zinsertrag aus dem Planvermögen	285	-	285

	Pensionsleistungen	Sonstige Leistungen	2018 Gesamt
Versicherungsmathematische (Verluste) Gewinne	(586)	-	(586)
Ausgezahlte Leistungen	(377)	(13)	(390)
Planabgeltungen	(516)	-	(516)
Verwaltungskosten	(15)	-	(15)
Veräußerung des Geschäftsbereichs CSALP ^(3)	(231)	-	(231)
Umgegliedert in Verbindlichkeiten, die in direktem Zusammenhang mit zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten stehen ^(3)	-	-	-
Einfluss von Wechselkursänderungen	(540)	-	(540)
Fair Value am Ende des Geschäftsjahres	\$ 7.896	\$ -	\$ 7.896
	Pensionsleistungen	Sonstige Leistungen	2017 Gesamt
Änderungen der leistungsorientierten Verpflichtung			
Verpflichtung zu Beginn des Geschäftsjahres ^(1)	\$ 10.509	\$ 283	\$ 10.792
Aufzinsung	348	11	359
Laufender Dienstzeitaufwand	263	7	270
Beiträge von Planteilnehmern	29	-	29
Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand ^(2)	-	-	-
Versicherungsmathematische (Gewinne) Verluste - Änderungen der finanziellen Annahmen	361	19	380
Versicherungsmathematische Gewinne - Änderungen der erfahrungsbedingten Anpassungen	(51)	(6)	(57)
Versicherungsmathematische Gewinne - Änderungen der demografischen Annahmen	(60)	(7)	(67)
Ausgezahlte Leistungen	(374)	(12)	(386)
Plankürzungen	(6)	-	(6)
Planabgeltungen	(107)	-	(107)
Veräußerung des Geschäftsbereichs CSALP ^(3)	-	-	-
Umgegliedert in Verbindlichkeiten, die in direktem Zusammenhang mit zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten stehen ^(3)	(310)	(7)	(317)
Einfluss von Wechselkursänderungen	830	20	850
Verpflichtung am Ende des Geschäftsjahres	\$ 11.432	\$ 308	\$ 11.740
Verpflichtung ist zuzuordnen:			
aktiven begünstigten Arbeitnehmern	\$ 5.824	\$ 177	\$ 6.001
Anwärtern	1.548	-	1.548
Rentnern	4.060	131	4.191
	\$ 11.432	\$ 308	\$ 11.740
Änderungen des Planvermögens			
Fair Value zu Beginn des Geschäftsjahres ^(1)	\$ 8.274	\$ -	\$ 8.274
Arbeitgeberbeiträge	257	12	269
Beiträge von Planteilnehmern	29	-	29
Zinsertrag aus dem Planvermögen	281	-	281
Versicherungsmathematische (Verluste) Gewinne	615	-	615

	Pensionsleistungen	Sonstige Leistungen	2017 Gesamt
Ausgezahlte Leistungen	(374)	(12)	(386)
Planabgeltungen	(103)	-	(103)
Verwaltungskosten	(14)	-	(14)
Veräußerung des Geschäftsbereichs CSALP ^(3)	-	-	-
Umgegliedert in Verbindlichkeiten, die in direktem Zusammenhang mit zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten stehen ^(3)	(218)	-	(218)
Einfluss von Wechselkursänderungen	668	-	668
Fair Value am Ende des Geschäftsjahres	\$ 9.415	\$ -	\$ 9.415

^(1) Anfangssalden entsprechen dem Stand vor der Umgliederung in zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte. In Anhangsangabe 31 "Veräußerung eines Geschäftsbereichs" sind detaillierte Informationen zur Umgliederung der Vermögenswerte und Verbindlichkeiten der CSALP enthalten.

^(2) Entspricht dem Pensionsausgleich; weitere Informationen hierzu sind in Anhangsangabe 9 "Sonderposten" enthalten.

^(3) In Anhangsangabe 31 "Veräußerung eines Geschäftsbereichs" sind detaillierte Informationen zur Veräußerung der CSALP und zur Umgliederung der Vermögenswerte und Verbindlichkeiten der CSALP in zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte enthalten.

Die Überleitung des Planvermögens und der Verpflichtungen aus den Pensionsplänen auf die in der Konzernbilanz erfassten Beträge stellt sich zu den nachstehenden Stichtagen wie folgt dar:

	31. Dezember 2018		31. Dezember 2017	
	Pensionsleistungen	Sonstige Leistungen	Pensionsleistungen	Sonstige Leistungen
Barwert der leistungsorientierten Verpflichtung	\$ 9.817	\$ 260	\$ 11.432	\$ 308
Fair Value des Planvermögens	(7.896)	-	(9.415)	-
	1.921	260	2.017	308
Auswirkungen des Asset Ceiling Tests und der Mindestverbindlichkeit ^(1)	-	-	18	-
Erfasster Nettobetrag	\$ 1.921	\$ 260	\$ 2.035	\$ 308
Beträge erfasst in:				
Verbindlichkeit aus				
Altersversorgungsleistungen	\$ 2.121	\$ 260	\$ 2.325	\$ 308
Vermögenswert aus Altersversorgungsleistungen ^(2)	(200)	-	(290)	-
Nettoverbindlichkeit	\$ 1.921	\$ 260	\$ 2.035	\$ 308
			1. Januar 2017	
			Pensionsleistungen	Sonstige Leistungen
Barwert der leistungsorientierten Verpflichtung			\$ 10.509	\$ 283
Fair Value des Planvermögens			(8.274)	-
			2.235	283
Auswirkungen des Asset Ceiling Tests und der Mindestverbindlichkeit ^(1)			5	-
Erfasster Nettobetrag			\$ 2.240	\$ 283
Beträge erfasst in:				
Verbindlichkeit aus				
Altersversorgungsleistungen			\$ 2.364	\$ 283
Vermögenswert aus Altersversorgungsleistungen ^(2)			(124)	-
Nettoverbindlichkeit			\$ 2.240	\$ 283

^(1) Einschließlich des Einflusses von Wechselkursänderungen.

(²) Dargestellt in Anhangsangabe 22 "Sonstige Vermögenswerte".

Die nachfolgende Übersicht zeigt die Nettoverbindlichkeit für Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses zu den nachstehenden Stichtagen, aufgeschlüsselt nach Ländern, die für den Konzern von wesentlicher Bedeutung sind:

	31. Dezember 2018		31. Dezember 2017	
	Pensionsleistungen	Sonstige Leistungen	Pensionsleistungen	Sonstige Leistungen
Kapitalunterlegte Pensionspläne				
Kanada	\$ 695	\$ -	\$ 639	\$ -
USA	332	-	366	-
Vereinigtes Königreich	102	-	162	-
Sonstige	72	-	81	-
	1.201	-	1.248	-
Nicht kapitalunterlegte Pensionspläne				
Deutschland	526	-	575	-
Kanada	24	232	28	276
USA	35	18	37	20
Sonstige	135	10	147	12
	720	260	787	308
Nettoverbindlichkeit	\$ 1.921	\$ 260	\$ 2.035	\$ 308
			2017	
Kapitalunterlegte Pensionspläne			Pensionsleistungen	Sonstige Leistungen
Kanada			\$ 562	\$ -
USA			375	-
Vereinigtes Königreich			493	-
Sonstige			99	-
			1.529	-
Nicht kapitalunterlegte Pensionspläne				
Deutschland			522	-
Kanada			25	250
USA			36	22
Sonstige			128	11
			711	283
Nettoverbindlichkeit			\$ 2.240	\$ 283

Die nachfolgende Übersicht zeigt die Leistungsverpflichtung und das Planvermögen zu den nachstehenden Stichtagen, aufgeschlüsselt nach Ländern, die für den Konzern von wesentlicher Bedeutung sind:

	31. Dezember 2018		31. Dezember 2017	
	Leistungsorientierte Verpflichtung	Planvermögen	Leistungsorientierte Verpflichtung	Planvermögen
Kapitalunterlegte Pensionspläne				
Kanada	\$ 4.069	\$ 3.374	\$ 5.030	\$ 4.409
Vereinigtes Königreich	3.752	3.650	4.215	4.053
USA	891	559	1.000	634
Sonstige	385	313	400	319
	9.097	7.896	10.645	9.415

	31. Dezember 2018		31. Dezember 2017	
	Leistungsorientierte Verpflichtung	Planvermögen	Leistungsorientierte Verpflichtung	Planvermögen
Nicht kapitalunterlegte Pensionspläne	980	-	1.095	-
	\$ 10.077	\$ 7.896	\$ 11.740	\$ 9.415
			1. Januar 2017	
			Leistungsorientierte Verpflichtung	Planvermögen
Kapitalunterlegte Pensionspläne				
Kanada			\$ 4.503	\$ 3.946
Vereinigtes Königreich			3.912	3.419
USA			993	618
Sonstige			390	291
			9.798	8.274
Nicht kapitalunterlegte Pensionspläne			994	-
			\$ 10.792	\$ 8.274
Der Fair Value des Planvermögens stellt sich hierarchisch gegliedert zu den nachstehenden Stichtagen wie folgt dar:				
	31. Dezember 2018			
	Gesamt	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	\$ 707	\$ 513	\$ 194	\$ -
Eigenkapitaltitel				
USA	832	826	-	6
Vereinigtes Königreich	228	220	8	-
Kanada	259	259	-	-
Sonstige	1.089	1.086	-	3
	2.408	2.391	8	9
Festverzinsliche Wertpapiere				
Unternehmensanleihen	1.038	-	1.038	-
Staatsanleihen	2.766	-	2.766	-
Sonstige	22	-	22	-
	3.826	-	3.826	-
Wertpapiere mit realer Rendite	895	840	-	55
Sonstige	60	-	60	-
	\$ 7.896	\$ 3.744	\$ 4.088	\$ 64
	31. Dezember 2017			
	Gesamt	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	\$ 732	\$ 551	\$ 181	\$ -
Eigenkapitaltitel				
USA	1.007	1.001	-	6
Vereinigtes Königreich	300	291	9	-
Kanada	419	419	-	-
Sonstige	1.240	1.238	-	2

	31. Dezember 2017			
	Gesamt	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
	2.966	2.949	9	8
Festverzinsliche Wertpapiere				
Unternehmensanleihen	1.335	-	1.335	-
Staatsanleihen	3.139	-	3.139	-
Sonstige	29	-	29	-
	4.503	-	4.503	-
Wertpapiere mit realer Rendite	994	934	-	60
Sonstige	220	-	220	-
	\$ 9.415	\$ 4.434	\$ 4.913	\$ 68
		1. Januar 2017		
	Gesamt	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	\$ 779	\$ 611	\$ 168	\$ -
Eigenkapitaltitel				
USA	951	945	-	6
Vereinigtes Königreich	371	360	11	-
Kanada	350	350	-	-
Sonstige	1.102	1.099	-	3
	2.774	2.754	11	9
Festverzinsliche Wertpapiere				
Unternehmensanleihen	1.301	-	1.301	-
Staatsanleihen	2.351	-	2.351	-
Sonstige	27	-	27	-
	3.679	-	3.679	-
Wertpapiere mit realer Rendite	925	871	-	54
Sonstige	117	-	117	-
	\$ 8.274	\$ 4.236	\$ 3.975	\$ 63

Das Planvermögen enthielt zum 31. Dezember 2018 und 2017 sowie zum 1. Januar 2017 weder Aktien des Konzerns noch durch den Konzern genutzte Immobilien oder sonstige durch den Konzern genutzte Vermögenswerte.

Die nachstehende Tabelle zeigt die für die Geschäftsjahre 2018 und 2017 geleisteten Einzahlungen sowie die geschätzten Einzahlungen für das Geschäftsjahr 2019:

	2019	2018	2017
Einzahlungen für:	Geschätzt		
Kapitalunterlegte Pensionspläne	\$ 237	\$ 190	\$ 232
Nicht kapitalunterlegte Pensionspläne	30	27	25
Sonstige Leistungen	10	13	12
Leistungsorientierte Pläne, gesamt	277	230	269
Beitragsorientierte Pensionspläne	92	91	86
Einzahlungen, gesamt	\$ 369	\$ 321	\$ 355

Die folgende Tabelle enthält Angaben zum Fälligkeitsprofil der leistungsorientierten Verpflichtungen, deren Auszahlung zum 31. Dezember 2018 wie folgt erwartet wird:

31. Dezember 2018

Leistungen, deren Auszahlung in den folgenden Zeiträumen erwartet wird:

31. Dezember 2018

Innerhalb eines Jahres	\$ 298
In 1 bis 5 Jahren	1.397
In 5 bis 10 Jahren	2.271
In 10 bis 15 Jahren	2.797
In 15 bis 20 Jahren	3.136
	\$ 9.899

Die folgende Tabelle enthält die gewichtete durchschnittliche Laufzeit der leistungsorientierten Verpflichtungen aus Pensionsplänen zum nachstehend aufgeführten

Stichtag:

Laufzeit in Jahren zum	31. Dezember 2018
Kapitalunterlegte Pensionspläne	
Kanada	16,9
USA	14,8
Vereinigtes Königreich	19,8
Sonstige	17,0
Nicht kapitalunterlegte Pensionspläne	
Deutschland	15,1
Kanada	13,1
USA	13,9
Sonstige	14,8

Die folgende Tabelle enthält die in den nachstehend aufgeführten Zeiträumen erwarteten Auszahlungen im Rahmen nicht kapitalunterlegter Pensionspläne zum 31. Dezember 2018:

Leistungen, deren Auszahlung in den folgenden Zeiträumen erwartet wird:	Deutschland	Sonstige	Gesamt
Innerhalb eines Jahres	\$ 21	\$ 18	\$ 39
In 1 bis 5 Jahren	93	81	174
In 5 bis 10 Jahren	136	124	260
In 10 bis 15 Jahren	150	140	290
In 15 bis 20 Jahren	129	148	277
	\$ 529	\$ 511	\$ 1.040

Die wesentlichen versicherungsmathematischen Annahmen spiegeln die jeweilige wirtschaftliche Lage in den entsprechenden Ländern wider. Die gewichteten durchschnittlichen Annahmen zur Berechnung der Aufwendungen für Altersversorgungsleistungen und Verpflichtungen aus Altersversorgungsleistungen stellten sich zu den nachstehenden Stichtagen wie folgt dar:

(in Prozent)	31. Dezember 2018		31. Dezember 2017	
	Pensionsleistungen	Sonstige Leistungen	Pensionsleistungen	Sonstige Leistungen
Aufwendungen				
Abzinsungssatz	3,03%	3,56%	3,22%	3,95%
Langfristige Gehaltssteigerungen	3,00%	3,00%	3,00%	3,00%
Inflationsrate	2,28%	2,20%	2,30%	2,25%
Letzte Kostensteigerung im Bereich der medizinischen Leistungen	entf.	5,08%	entf.	5,07%
Leistungsorientierte Verpflichtung				
Abzinsungssatz	3,29%	3,88%	3,03%	3,56%
Langfristige Gehaltssteigerungen	2,99%	3,00%	3,00%	3,00%

(in Prozent)	31. Dezember 2018		31. Dezember 2017	
	Pensionsleistungen	Sonstige Leistungen	Pensionsleistungen	Sonstige Leistungen
Inflationsrate	2,28%	2,20%	2,28%	2,20%
Anfängliche Kostensteigerung im Bereich der medizinischen Leistungen	entf.	5,24%	entf.	5,25%
Letzte Kostensteigerung im Bereich der medizinischen Leistungen	entf.	5,08%	entf.	5,08%
1. Januar 2017				
(in Prozent)			Pensionsleistungen	Sonstige Leistungen
Aufwendungen				
Abzinsungssatz			3,80%	4,19%
Langfristige Gehaltssteigerungen			3,02%	3,00%
Inflationsrate			2,21%	2,05%
Letzte Kostensteigerung im Bereich der medizinischen Leistungen			entf.	5,12%
Leistungsorientierte Verpflichtung				
Abzinsungssatz			3,22%	3,95%
Langfristige Gehaltssteigerungen			3,00%	3,00%
Inflationsrate			2,30%	2,25%
Anfängliche Kostensteigerung im Bereich der medizinischen Leistungen			entf.	5,23%
Letzte Kostensteigerung im Bereich der medizinischen Leistungen			entf.	5,07%
entf.: entfällt				

Die Sterbetafeln und die durchschnittliche Lebenserwartung eines bezugsberechtigten Arbeitnehmers im Alter von 45 bzw. 65 stellen sich zum 31. Dezember wie folgt dar:

Lebenserwartung über 65 eines bezugsberechtigten					
(in Jahren)	Arbeitnehmers im Alter von derzeit	65 im Dezember		45 im Dezember	
Land	Sterbetafeln	2018	2017	2018	2017
Sterbetafel des Privatsektors für 2014					
("CPM2014Priv") generationsbezogen prognostiziert					
unter Anwendung der CMP Improvement Scale B					
Kanada	("CPM-B")	21,8	21,7	22,8	22,7
Vereinigtes					
Königreich	SNA07M_CMI 2013 und S2P(M/F)A CMI 2016 ⁽¹⁾	21,9	22,1	23,6	23,9
RP-2014 Sterbetafel generationsbezogen prognostiziert					
unter Anwendung der MP-2018 Improvement Scale ⁽²⁾					
USA		20,7	20,7	22,3	22,3
Deutschland	Dr. K. Heubeck 2018 ⁽³⁾	19,9	19,1	22,7	21,8
Lebenserwartung über 65 eines bezugsberechtigten					
(in Jahren)	Arbeitnehmers im Alter von derzeit	65 im Dezember		45 im Dezember	
Land	Sterbetafeln	2018	2017	2018	2017
Sterbetafel des Privatsektors für 2014					
("CPM2014Priv") generationsbezogen prognostiziert					
unter Anwendung der CMP Improvement Scale B					
Kanada	("CPM-B")	24,2	24,1	25,1	25,1
Vereinigtes					
Königreich	SNA07M_CMI 2013 und S2P(M/F)A CMI 2016 ⁽¹⁾	23,9	24,3	25,6	26,2

Lebenserwartung über 65 eines bezugsberechtigten		65 im Dezember		45 im Dezember	
(in Jahren)	Arbeitnehmers im Alter von derzeit				
Land	Sterbetafel	2018	2017	2018	2017
	RP-2014 Sterbetafel generationsbezogen prognostiziert				
USA	unter Anwendung der MP-2018 Improvement Scale ⁽²⁾	22,7	22,7	24,3	24,3
Deutschland	Dr. K. Heubeck 2018 ⁽³⁾	23,5	23,2	25,7	25,7

⁽¹⁾ SNA07M_CMI 2013 und S1P(M/F)A CMI 2012, Stand 31. Dezember 2017.

⁽²⁾ RP-2014 Sterbetafel generationsbezogen prognostiziert unter Anwendung der MP-2017 Improvement Scale, Stand 31. Dezember 2017

⁽³⁾ Dr. K. Heubeck 2005, Stand 31. Dezember 2017

Eine Erhöhung einer der folgenden versicherungsmathematischen Annahmen um 0,25 Prozentpunkte hätte die folgenden Auswirkungen (alle anderen versicherungsmathematischen Annahmen bleiben unverändert):

Annahme	Aufwendungen für Altersversorgungsleistungen im Geschäftsjahr 2018	Nettoverbindlichkeit aus Altersversorgungsleistungen zum 31. Dezember 2018
Abzinsungssatz	\$ (29)	\$ (453)
Langfristige Gehaltssteigerungen	\$ 7	\$ 73
Inflationsrate	\$ 5	\$ 112

Eine um ein Jahr höhere Lebenserwartung zum 31. Dezember 2018 für alle leistungsorientierten Pläne würde die Nettoverbindlichkeit aus Altersversorgungsleistungen um USD 282 Mio. und die Aufwendungen für Altersversorgungsleistungen für das Geschäftsjahr 2018 um USD 18 Mio. erhöhen. Alle anderen versicherungsmathematischen Annahmen blieben unverändert.

Zum 31. Dezember 2018 wurde im Rahmen der sonstigen Altersversorgungsleistungen für alle Planteilnehmer eine gewichtete durchschnittliche jährliche Steigerungsrate der Kosten für die Kranken- und Zahnversicherung pro Kopf (Kostentrend) von 5,25 % unterstellt, die bis zum Kalenderjahr 2027 schrittweise auf 5,08 % absinken und danach voraussichtlich auf diesem Niveau verbleiben wird. Eine Veränderung des geschätzten Kostentrends im Bereich der medizinischen Leistungen um einen Prozentpunkt würde sich zum 31. Dezember 2018 und für das zu diesem Zeitpunkt beendete Geschäftsjahr wie folgt auswirken:

	Erhöhung um einen Prozentpunkt	Verminderung um einen Prozentpunkt
Auswirkung auf die Nettoverbindlichkeit aus Altersversorgungsleistungen	\$ 21	\$ (18)
Auswirkung auf die Aufwendungen für Altersversorgungsleistungen	\$ 1	\$ (1)

26. VERBINDLICHKEITEN AUS LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN UND SONSTIGE VERBINDLICHKEITEN

Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstigen Verbindlichkeiten stellten sich zu den nachstehenden Stichtagen wie folgt dar:

	31. Dezember 2018	31. Dezember 2017 ⁽¹⁾	1. Januar 2017 ⁽¹⁾
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	\$ 3.502	\$ 2.710	\$ 1.983
Antizipative Passiva	756	815	639
Zinsen	138	139	141
Sonstige	238	300	282
	\$ 4.634	\$ 3.964	\$ 3.045

⁽¹⁾ Nach Anpassung; die Auswirkungen von Änderungen der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden sind in Anhangsangabe 3 dargestellt.

Der Konzern hat mit bestimmten Zulieferern verlängerte Zahlungsziele von 240 bis 310 Tagen ab Lieferung vereinbart. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen mit diesen verlängerten Zahlungszielen beliefen sich zum 31. Dezember 2018 auf insgesamt USD 839 Mio. und waren mit einem gewichteten durchschnittlichen Zinssatz von 3,83 % verzinst (31. Dezember 2017: USD 575 Mio. bzw. 1,96 %; 1. Januar 2017: USD 287 Mio. bzw. 1,75 %). Zulieferer haben im Allgemeinen das Recht, unter Einhaltung einer Mindestankündigungsfrist bei Verbindlichkeiten in der Zukunft zu den ursprünglich vereinbarten Zahlungszielen zurückzukehren.

27. RÜCKSTELLUNGEN

Die Rückstellungen entwickelten sich in den Geschäftsjahren 2018 und 2017 wie folgt:

		Leistungen in Verbindung mit Restrukturierungsinitiativen, Kredit- und Abfindungen und sonstigen		
	Produktgarantien	Restwertgarantien	Personalstrukturmaßnahmen	
Stand zum 31. Dezember 2017 ^{(2) (3)}	\$ 672	\$ 554	\$ 277	
Zuführung	206 ⁽⁴⁾	39	73 ⁽⁵⁾	
Inanspruchnahme	(223)	(103)	(80)	
Auflösung	(106)	(41) ⁽⁶⁾	(33) ⁽⁵⁾	
Aufzinsungsaufwand	2	12	-	
Einfluss von Änderungen der Abzinsungssätze	(1)	(5)	-	
Veräußerung des Geschäftsbereichs CSALP ^(1 0)	(15)	-	-	
Einfluss von Wechselkursänderungen	(20)	-	(11)	
Stand zum 31. Dezember 2018	\$ 515	\$ 456	\$ 226	
davon kurzfristig	\$ 403	\$ 99	\$ 178	
davon langfristig	112	357	48	
	\$ 515	\$ 456	\$ 226	
	Belastende Verträge	Sonstiges ^(1)	Gesamt	
Stand zum 31. Dezember 2017 ^{(2) (3)}	\$ 1.420	\$ 196	\$ 3.119	
Zuführung	712 ⁽⁴⁾	26	1.056	
Inanspruchnahme	(480)	(24)	(910)	
Auflösung	(119) ⁽⁷⁾	(37) ⁽⁸⁾	(336)	
Aufzinsungsaufwand	13	-	27	
Einfluss von Änderungen der Abzinsungssätze	(11)	-	(17)	
Veräußerung des Geschäftsbereichs CSALP ^(1 0)	(378)	-	(393)	
Einfluss von Wechselkursänderungen	(11)	(4)	(46)	
Stand zum 31. Dezember 2018	\$ 1.146	\$ 157	\$ 2.500	
davon kurzfristig	\$ 576	\$ 134	\$ 1.390	
davon langfristig	570	23	1.110	
	\$ 1.146	\$ 157	\$ 2.500	
		Leistungen in Verbindung mit Restrukturierungsinitiativen, Kredit- und Abfindungen und sonstigen		
	Produktgarantien	Restwertgarantien	Personalstrukturmaßnahmen	
Stand zum 1. Januar 2017 ^(2)	\$ 670	\$ 562	\$ 111	
Zuführung	227	81	265 ⁽⁵⁾	
Inanspruchnahme	(167)	(86)	(104)	
Auflösung	(108)	(2)	(14) ⁽⁵⁾	

	Leistungen in Verbindung mit Restrukturierungsinitiativen, Kredit- und Abfindungen und sonstigen Restwertgarantien		
	Produktgarantien	Personalstrukturmaßnahmen	
Aufzinsungsaufwand	1	8	-
Einfluss von Änderungen der Abzinsungssätze	(1)	(9)	-
Umgegliedert in Verbindlichkeiten, die in direktem Zusammenhang mit zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten stehen ^(1 0)	(13)	-	-
Einfluss von Wechselkursänderungen	50	-	19
Stand zum 31. Dezember 2017 ⁽²⁾	\$ 659	\$ 554	\$ 277
davon kurzfristig	\$ 557	\$ 72	\$ 126
davon langfristig	102	482	151
	\$ 659	\$ 554	\$ 277
	Belastende Verträge	Sonstiges ⁽¹⁾	Gesamt
Stand zum 1. Januar 2017 ⁽²⁾	\$ 1.594	\$ 166	\$ 3.103
Zuführung	303 ⁽⁹⁾	89 ⁽⁸⁾	965
Inanspruchnahme	(477)	(59)	(893)
Auflösung	(64) ⁽⁷⁾	(11)	(199)
Aufzinsungsaufwand	8	5	22
Einfluss von Änderungen der Abzinsungssätze	3	-	(7)
Umgegliedert in Verbindlichkeiten, die in direktem Zusammenhang mit zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten stehen ^(1 0)	(695)	-	(708)
Einfluss von Wechselkursänderungen	53	6	128
Stand zum 31. Dezember 2017 ⁽²⁾	\$ 725	\$ 196	\$ 2.411
davon kurzfristig	\$ 708	\$ 167	\$ 1.630
davon langfristig	17	29	781
	\$ 725	\$ 196	\$ 2.411

⁽¹⁾ Enthält im Wesentlichen Ansprüche und Rechtsstreitigkeiten.

⁽²⁾ Nach Anpassung; die Auswirkungen von Änderungen der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden sind in Anhangsangabe 3 dargestellt.

⁽³⁾ Anfangssalden entsprechen dem Stand vor der Umgliederung in zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte. In Anhangsangabe 31 "Veräußerung eines Geschäftsbereichs" sind detaillierte Informationen zur Umgliederung der Vermögenswerte und Verbindlichkeiten der CSALP enthalten.

⁽⁴⁾ Enthält die zusätzlichen Verpflichtungen, die der Konzern in Verbindung mit dem Verkauf der CSALP erfasst hatte. Weitere Informationen sind in Anhangsangabe 31 "Veräußerung eines Geschäftsbereichs" enthalten.

⁽⁵⁾ Anhangsangabe 9 "Sonderposten" enthält weitere Informationen zu den Zuführungen zu bzw. der Auflösung von Rückstellungen im Zusammenhang mit Restrukturierungsaufwendungen.

⁽⁶⁾ Anhangsangabe 9 "Sonderposten" enthält weitere Informationen zu den Wertaufholungen in Verbindung mit Kredit- und Restwertgarantien.

⁽⁷⁾ Anhangsangabe 9 "Sonderposten" enthält weitere Informationen zur Auflösung der Rückstellungen, die im Zusammenhang mit der Einstellung des Learjet 85-Flugzeugprogramms gebildet wurden.

⁽⁸⁾ Anhangsangabe 9 "Sonderposten" enthält weitere Informationen zur Auflösung der Rückstellung für einen Steuerrechtsstreit. Für das Geschäftsjahr 2017 sind in Anhangsangabe 9 "Sonderposten" weitere Informationen zu der Zuführung zu den Rückstellungen in Verbindung mit der Neuverhandlung einer Geschäftsvereinbarung und in Verbindung mit der Rückstellung für einen Steuerrechtsstreit enthalten.

(⁹) Anhangsangabe 9 "Sonderposten" enthält weitere Informationen zu der Zuführung zu den Rückstellungen im Zusammenhang mit der Primove-Wertminderung und sonstigen Kosten.

(¹⁰) In Anhangsangabe 31 "Veräußerung eines Geschäftsbereichs" sind detaillierte Informationen zur Veräußerung der CSALP und zur Umgliederung der Vermögenswerte und Verbindlichkeiten der CSALP in zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte enthalten.

28. SONSTIGE FINANZIELLE VERBINDLICHKEITEN

Die sonstigen finanziellen Verbindlichkeiten stellten sich zu den nachstehenden Stichtagen wie folgt dar:

	31. Dezember 2018	31. Dezember 2017	1. Januar 2017
Derivative Finanzinstrumente(¹)	\$ 885	\$ 538	\$ 627
Rückzahlbare staatliche Finanzhilfen	759(²)	550	395
Einmalige Kosten der Zulieferer	136	13	351
Subventionierte Leasinggebühren(³)	53	74	141
Kurzfristiger Anteil der langfristigen Finanzverbindlichkeiten(⁴)	9	18	31
Sale-and-leaseback-Verpflichtungen	-	-	25
Sonstige(⁵)	291	114	37
	\$ 2.133	\$ 1.307	\$ 1.607
davon kurzfristig	\$ 607	\$ 342	\$ 608
davon langfristig	1.526	965	999
	\$ 2.133	\$ 1.307	\$ 1.607

(¹) Es wird auf Anhangsangabe 15 "Finanzinstrumente" verwiesen.

(²) Davon beziehen sich USD 385 Mio. auf eine gegenseitige Vereinbarung zwischen dem Konzern und der CSALP. In Bezug auf Forderungen gegen nahestehende Unternehmen und Personen wird auf Anhangsangabe 21 "Sonstige finanzielle Vermögenswerte" verwiesen. Der Konzern muss Zahlungen an Regierungen auf Basis der Anzahl der gelieferten Flugzeuge leisten.

(³) Der vertraglich zahlbare Betrag belief sich zum 31. Dezember 2018 auf USD 64 Mio. (31. Dezember 2017: USD 88 Mio.; 1. Januar 2017: USD 160 Mio.)

(⁴) Siehe hierzu Anhangsangabe 30 "Langfristige Finanzverbindlichkeiten".

(⁵) Enthält zum 31. Dezember 2018 zahlbare Kredit- und Restwertgarantien in Höhe von USD 146 Mio. (31. Dezember 2017: USD 53 Mio.).

29. SONSTIGE VERBINDLICHKEITEN

Die sonstigen Verbindlichkeiten stellten sich zu den nachstehenden Stichtagen wie folgt dar:

	31. Dezember 2018	31. Dezember 2017(¹)	1. Januar 2017(¹)
Leistungen an Arbeitnehmer(²)	\$ 643	\$ 690	\$ 652
Rückstellungen für langfristige Auftragskosten	443	640	579
Beiträge von Zulieferern für Flugzeugprogramme	389	388	650
Sonstige Steuern	181	234	163
Ertragsteuern	173	187	217
Sonstige	207	179	264
	\$ 2.036	\$ 2.318	\$ 2.525
davon kurzfristig	\$ 1.499	\$ 1.723	\$ 1.634
davon langfristig	537	595	891
	\$ 2.036	\$ 2.318	\$ 2.525

(¹) Nach Anpassung; die Auswirkungen von Änderungen der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden sind in Anhangsangabe 3 dargestellt.

(²) Enthält alle Leistungen an Arbeitnehmer mit Ausnahme der Altersversorgungsleistungen, die in den Posten "Altersversorgungsleistungen" und "Sonstige Vermögenswerte" ausgewiesen werden (siehe Anhangsangabe 25 "Altersversorgungsleistungen").

30. LANGFRISTIGE FINANZVERBINDLICHKEITEN

Die langfristigen Finanzverbindlichkeiten stellten sich zu den nachstehenden Stichtagen wie folgt dar:

	Kapitalbetrag in Ursprungswährung	Währung	Verzinsung Vertraglicher Zinssatz	Nach Berücksichtigung des Effekts von Fair Value Hedges entf. (²)
Senior Notes	850	USD	7,75%	entf. (²)
	780	EUR	6,13%	entf.
	1.400	USD	8,75%	entf.
	500	USD	5,75% 3-Monats-Libor + 3,36 (³)	)
	1.200	USD	6,00% 3-Monats-Libor + 3,57 (³)	)
	1.250	USD	6,13% 3-Monats-Libor + 3,48 (⁴)	
	1.000	USD	7,50%	entf.
	1.500	USD	7,50%	entf.
	600 (⁵)	USD	4,75%	entf.
Anleihen	250	USD	7,45%	entf.
Schuldverschreibungen	150	CAD	7,35%	entf.
Sonstiges (⁶)	versch. (⁷)	versch.	versch. (⁷)	entf.
davon kurzfristig (⁸)				
davon langfristig				
		31. Dezember 2018	31. Dezember 2017	1. Januar 2017 Betrag
	Laufzeitende	Betrag	Betrag	
Senior Notes	März 2020	\$ 869	\$ 885	\$ 899
	Mai 2021	952	1.019	931
	Dez. 2021	1.380	1.373	1.369
	März 2022	504	506	507
	Okt. 2022	1.217	1.223	1.228
	Jan. 2023	1.273	1.281	1.280
	Dez. 2024	990	990	-
	März 2025	1.491	1.490	1.488
	entf.	-	-	596
Anleihen	Mai 2034	248	248	248
Schuldverschreibungen	Dez. 2026	110	119	111
Sonstiges (⁶)	2019-2026	68	84	112
		\$ 9.102	\$ 9.218	\$ 8.769
davon kurzfristig (⁸)		\$ 9	\$ 18	\$ 31
davon langfristig		9.093	9.200	8.738

Laufzeitende	31. Dezember 2018	31. Dezember 2017	1. Januar 2017
	Betrag	Betrag	Betrag
	\$ 9.102	\$ 9.218	\$ 8.769

(¹) Zinsen auf zum 31. Dezember 2018 bestehende langfristige Finanzverbindlichkeiten sind halbjährlich zahlbar, mit Ausnahme der sonstigen Finanzverbindlichkeiten, bei denen der Zinszahlungszeitpunkt variabel ist.

(²) Der verbleibende Anteil der in Bezug auf diese Senior Notes bestehenden Zinsswap-Vereinbarung wurde im vierten Quartal des Geschäftsjahres 2017 beendet. Da diese Zinsswaps Teil eines Fair Value Hedges waren, werden die mit dem Grundgeschäft erfassten abgegrenzten Gewinne bis zur Fälligkeit der Finanzverbindlichkeit im Zinsaufwand amortisiert.

(³) Die in Bezug auf diese Senior Notes bestehende Zinsswap-Vereinbarung wurde im vierten Quartal der Geschäftsjahre 2015 und 2017 teilweise beendet. Da diese Zinsswaps Teil eines Fair Value Hedges waren, werden die mit dem Grundgeschäft erfassten abgegrenzten Gewinne bis zur Fälligkeit der Finanzverbindlichkeiten im Zinsaufwand amortisiert.

(⁴) Die in Bezug auf diese Senior Notes bestehende Zinsswap-Vereinbarung wurde im vierten Quartal des Geschäftsjahres 2015 teilweise beendet. Da diese Zinsswaps Teil eines Fair Value Hedges waren, werden die mit dem Grundgeschäft erfassten abgegrenzten Gewinne bis zur Fälligkeit der Finanzverbindlichkeiten im Zinsaufwand amortisiert.

(⁵) Rückkauf gemäß einer im November 2017 ausgeübten Rückkaufoption.

(⁶) Einschließlich Verpflichtungen aus Finanzierungsleasing.

(⁷) Der Nominalwert der sonstigen langfristigen Finanzverbindlichkeiten belief sich zum 31. Dezember 2018 auf USD 68 Mio. (31. Dezember 2017: USD 84 Mio.; 1. Januar 2017: USD 112 Mio.). Der vertragliche Zinssatz entspricht dem gewichteten Durchschnittssatz und betrug zum 31. Dezember 2018 6,23 % (31. Dezember 2017: 5,99 %; 1. Januar 2017: 5,43 %).

(⁸) Es wird auf Anhangsangabe 28 "Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten" verwiesen.
entf.: entfällt

Sämtliche Senior Notes und Anleihen sind gleichrangig und nicht besichert. Im Rahmen der Akkreditivfazilitäten sowie der zwei unbesicherten revolving Kreditfazilitäten ist der Konzern durch Kreditauflagen zur Einhaltung einer Reihe von Finanzkennzahlen verpflichtet, welche vierteljährlich überprüft werden. Weitere Informationen sind in Anhangsangabe 35 "Kreditfazilitäten" enthalten. Ein Verstoß gegen die Vertragsbestimmungen oder die Unfähigkeit, diese Auflagen zu erfüllen, könnte zu einer Verletzung der Bedingungen der Fazilitäten führen. Dies würde die Kreditinstitute des Konzerns berechtigen, eine sofortige Aufhebung oder Bardeckung aller bestehenden Akkreditive zu verlangen, und darüber hinaus den Anleihehabern und anderen Kreditgebern die Veranlassung bieten, die ihnen geschuldeten Beträge sofort fällig zu stellen. Diese Bedingungen wurden zum 31. Dezember 2018 und 2017 sowie zum 1. Januar 2017 erfüllt.

Im Buchwert der langfristigen Finanzverbindlichkeiten sind Tilgungszahlungen, Transaktionskosten, nicht amortisierte Disagios und die in Verbindung mit derivativen Finanzinstrumenten, die Teil einer Sicherungsbeziehung zur Absicherung des Fair Value sind, vorgenommenen Basisanpassungen berücksichtigt. Die nachfolgende Übersicht zeigt die vertraglich vereinbarte zukünftige Tilgung langfristiger Finanzverbindlichkeiten zu den nachstehenden Stichtagen:

	31. Dezember 2018	31. Dezember 2017	1. Januar 2017
Innerhalb eines Jahres	\$ 9	\$ 18	\$ 31
In 1 bis 5 Jahren	6.135	4.934	3.736
In mehr als 5 Jahren	2.878	4.137	4.829
	\$ 9.022	\$ 9.089	\$ 8.596

31. VERÄUSSERUNG EINES GESCHÄFTSBEREICHS

Zum 1. Juli 2018 übernahm die Airbus SAS (Airbus), eine hundertprozentige Tochtergesellschaft der Airbus SE, die Beherrschung der CSALP, des Unternehmens, das die C Series-Flugzeuge produziert und vertreibt. Gemäß den Bedingungen dieser Transaktion bringt Airbus seine Kompetenzen in den Bereichen Beschaffung, Vertrieb, Marketing und Kundendienst in die CSALP ein. Mit Wirkung zum 1. Juli 2018 hält Airbus eine Beteiligung von 50,01 % an der CSALP. Der Konzern und Investissement Québec (IQ) halten jeweils 33,55 % bzw. 16,44 % der Anteile. Nach dem 1. Juli 2018 hat Airbus die C Series-Flugzeuge in A220 unbenannt.

Da der Konzern die CSALP nicht mehr beherrscht, wurde die Transaktion zum 1. Juli 2018 als Veräußerung der CSALP im Tausch gegen einen Eigenkapitalanteil an dieser Gesellschaft bilanziert. Die Bilanzierung erfolgte im Segment Commercial Aircraft nach der Equity-Methode. Aus der Transaktion resultierte ein Aufwand vor

Steuern von USD 616 Mio. (USD 552 Mio. nach Steuern), der als Sonderposten erfasst wurde (siehe Anhangsangabe 9 "Sonderposten").

Die Transaktionen wirkten sich zum 1. Juli 2018 im Einzelnen wie folgt aus:

		1. Juli 2018
Fair Value der CSALP ⁽¹⁾		\$ 5.250
Beteiligungsquote		33,55%
Anteile des Konzerns an einem assoziierten Unternehmen zum Fair Value		\$ 1.761
Ausbuchung von Vermögenswerten, Verbindlichkeiten und nicht beherrschenden Anteilen ⁽²⁾		
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	\$ 151	
Sonstige kurzfristige Vermögenswerte ⁽³⁾	1.018	
Langfristige Vermögenswerte ⁽⁴⁾	3.072	
Summe Vermögenswerte	\$ 4.241	
Kurzfristige Verbindlichkeiten ⁽⁵⁾	\$ (1.092)	
Langfristige Verbindlichkeiten ⁽⁶⁾	(1.709)	
Summe Verbindlichkeiten	\$ (2.801)	
Anteile ohne beherrschenden Einfluss	\$ (391)	\$ (1.049)
Sonstige von Bombardier bereitgestellte Informationen		
Fair Value der Optionsscheine ⁽⁷⁾		(270)
Finanzierungsverpflichtungen ⁽⁷⁾		(310)
Sonstige Verpflichtungen des Konzerns ⁽⁷⁾		(748)
Aufwand vor Steuern		\$ (616)
Steuerrückerstattungen		64
Aufwand		\$ (552)

⁽¹⁾ Der Fair Value der CSALP zum 1. Juli 2018 wurde nach erfolgter Beratung durch einen unabhängigen Experten und Gesprächen mit dem beherrschenden Partner bestimmt.

⁽²⁾ Buchwerte vor Sonderposten, die im zweiten Quartal zum 30. Juni 2018 als Verringerung der zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerte ausgewiesen wurden.

⁽³⁾ Umfasst hauptsächlich Vorräte.

⁽⁴⁾ Umfasst hauptsächlich im Rahmen von Flugzeugprogrammen verwendete Werkzeuge.

⁽⁵⁾ Umfasst hauptsächlich sonstige finanzielle Verbindlichkeiten, Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten sowie vertraglichen Verbindlichkeiten.

⁽⁶⁾ Umfasst hauptsächlich Rückstellungen, vertragliche Verbindlichkeiten und sonstige finanzielle Verbindlichkeiten.

⁽⁷⁾ Weiterhin wies der Konzern am 1. Juli 2018 Folgendes aus: (i) die Optionsscheine mit einem Fair Value von USD 270 Mio., die Bombardier an Airbus ausgegeben hat, im Eigenkapital, (ii) eine derivative Verbindlichkeit von USD 310 Mio. im Zusammenhang mit der erwarteten außerbörslichen Rendite auf stimmrechtslose Anteile, die von der CSALP gemäß den Finanzierungsverpflichtungen an Bombardier ausgegeben werden, in den sonstigen finanziellen Verbindlichkeiten, und iii) andere Verpflichtungen von Bombardier gegenüber der CSALP, die im Wesentlichen Lieferkettenverpflichtungen für das Segment Aerostructures and Engineering Services umfassen.

Eigentumsstruktur und wichtigste Vertragselemente

Mit Wirkung zum 1. Juli 2018 ist Airbus für die Erbringung folgender Leistungen zuständig: (i) Vertriebs- und Marketingunterstützung für das C Series-Flugzeugprogramm, (ii) das Beschaffungsmanagement, wozu auch die Leitung von Verhandlungen zur Verbesserung von Lieferantenverträgen der CSALP gehört, und (iii) Kundensupport für das C Series-Flugzeugprogramm. Die Unternehmenszentrale der CSALP sowie ihre primäre Montageanlage und die damit zusammenhängenden Funktionen verbleiben in Mirabel, Québec, und profitieren gleichzeitig von der weltweiten Reichweite und Größe von Airbus. Die globale Branchenpräsenz von Airbus wird durch die Endmontageanlage in Kanada sowie die zusätzliche C Series-Produktion am Airbus-Standort in Alabama, USA, erweitert. Zum Zeitpunkt des Closing

leistete keiner der Partner Bareinzahlungen und die CSALP übernahm keine finanziellen Verbindlichkeiten. Aufgrund des vorzeitigen Closing der Transaktion wurden die Konditionen des Finanzierungsplans des Konzerns entsprechend dem folgenden Zeitplan aktualisiert: Bombardier wird, falls erforderlich, die Liquiditätsengpässe der CSALP im zweiten Halbjahr 2018 in Höhe von maximal USD 225 Mio., im Jahr 2019 in Höhe von maximal USD 350 Mio. und in den darauf folgenden zwei Jahren in Höhe von insgesamt maximal USD 350 Mio. ausgleichen. Im Gegenzug erhält Bombardier stimmrechtslose Anteile an der CSALP mit einer kumulierten Jahresdividende von 2 %. Alle Liquiditätsengpässe, die innerhalb dieser Zeiträume über die vorstehend aufgeführten Beträge hinausgehen, werden von dem Konzern, Airbus und IQ (im letzteren Fall in eigenem Ermessen) anteilig ausgeglichen. Airbus hat die C Series-Flugzeuge in A220 unbenannt. Zum 31. Dezember 2018 hatte der Konzern einen Betrag von USD 225 Mio. in die CSALP im Tausch gegen stimmrechtslose Anteile an dem Unternehmen investiert.

Airbus wurde ein Kaufrecht in Bezug auf die gesamten Anteile von Bombardier an der CSALP zum Marktwert gewährt, einschließlich der stimmrechtslosen Anteile (die zu diesem Zweck jeweils denselben Marktwert haben wie jeder von Bombardier gehaltene Anteil mit Stimmrecht). Das Kaufrecht ist frühestens 7,5 Jahre nach dem Closing der Transaktion ausübbar. Unter bestimmten Umständen wie einer nachteiligen Änderung der Beherrschungsverhältnisse bei Bombardier, kann es jedoch früher ausgeübt werden. Bombardier wurde ein entsprechendes Verkaufsrecht gewährt, wonach Bombardier verlangen kann, dass Airbus nach Ablauf dieses Zeitraums von 7,5 Jahren die Bombardier-Anteile zum Marktwert erwirbt. Airbus wurde außerdem ein Kaufrecht in Bezug auf die von Bombardier gehaltenen stimmrechtslosen Anteile an der CSALP gewährt, das jederzeit vor dem Ablauf des Zeitraums von 7,5 Jahren ausübbar ist. Die Ausübung erfolgt zu einem Betrag in Höhe des investierten Betrags zuzüglich der kumulierten jährlichen Vorzugsrendite von 2 %. Die Anteile von IQ können von der CSALP auf ihren Wunsch unter bestimmten Bedingungen ab dem 30. Juni 2023 zum Marktwert zurückgekauft werden. Darüber hinaus wurden IQ Mitverkaufsrechte (tag along rights) gewährt, wenn Bombardier seine Anteile an der CSALP verkauft.

Das Board of Directors der CSALP besteht aus sieben Directors, von denen vier von Airbus, zwei von Bombardier und einer von IQ ernannt wurden. Airbus ist berechtigt, den Chairman der CSALP zu ernennen.

Außerdem gab Bombardier zum Closing Optionsscheine an Airbus aus, die im Verhältnis 1:1 über einen Zeitraum von fünf Jahren zum Bezug von bis zu 100.000.000 Class-B-Aktien (nachrangiges Stimmrecht) zu einem Ausübungspreis je Aktie von USD 1,74 (US-Dollar-Gegenwert von CAD 2,29) berechtigen. Die Optionsscheine enthalten marktübliche Anpassungsbestimmungen, u. a. im Falle von gesellschaftsrechtlichen Änderungen, Aktiensplits, Sachdividenden, Zuteilungen von Rechten, Optionen oder Bezugsrechten an alle oder im Wesentlichen alle Aktionäre oder Aktionärsvereinigungen.

Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte

Diese Transaktion wurde zum 31. Dezember 2017 unter den zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten ausgewiesen. Die wichtigsten im berichtspflichtigen Segment Commercial Aircraft ausgewiesenen Klassen von zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten bzw. von Verbindlichkeiten, die in direktem Zusammenhang mit zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten stehen, stellten sich zum 31. Dezember 2017 wie folgt dar:

	31. Dezember 2017 ⁽¹⁾
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	\$ 69
Sonstige kurzfristige Vermögenswerte ⁽²⁾	1.043
Langfristige Vermögenswerte ⁽³⁾	3.038
Summe Vermögenswerte	\$ 4.150
Kurzfristige Verbindlichkeiten ⁽⁴⁾	\$ 971
Langfristige Verbindlichkeiten ⁽⁵⁾	1.715
Summe Verbindlichkeiten	\$ 2.686

⁽¹⁾ Nach Anpassung; die Auswirkungen von Änderungen der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden sind in Anhangsangabe 3 dargestellt.

⁽²⁾ Umfasst hauptsächlich Vorräte.

⁽³⁾ Umfasst hauptsächlich im Rahmen von Flugzeugprogrammen verwendete Werkzeuge.

⁽⁴⁾ Umfasst hauptsächlich sonstige finanzielle Verbindlichkeiten, Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten sowie vertragliche Verbindlichkeiten.

⁽⁵⁾ Umfasst hauptsächlich Rückstellungen, vertragliche Verbindlichkeiten und sonstige finanzielle Verbindlichkeiten.

32. GEZEICHNETES KAPITAL

Vorzugsaktien

Die genehmigten Vorzugsaktien stellten sich zum 31. Dezember 2018, 31. Dezember 2017 und 1. Januar 2017 wie folgt dar:

	Genehmigung für die genannte Serie		
Kumulative rückkaufbare Vorzugsaktien der Serie 2	12.000.000		
Kumulative rückkaufbare Vorzugsaktien der Serie 3	12.000.000		
Kumulative rückkaufbare Vorzugsaktien der Serie 4	9.400.000		

Die ausgegebenen und vollständig einbezahlten Vorzugsaktien stellten sich zu den nachstehenden Stichtagen wie folgt dar:

	31. Dezember 2018	31. Dezember 2017	1. Januar 2017
Kumulative rückkaufbare Vorzugsaktien der Serie 2	5.811.736	5.811.736	9.692.521
Kumulative rückkaufbare Vorzugsaktien der Serie 3	6.188.264	6.188.264	2.307.479
Kumulative rückkaufbare Vorzugsaktien der Serie 4	9.400.000	9.400.000	9.400.000

Rückkauf:

Die Aktien können auf Wunsch des Konzerns zu einem Stückpreis von CAD 25,50 zurückerworben werden.

Umwandlung:

Die Aktien können auf Wunsch des Inhabers am 1. August 2022 sowie am 1. August jedes fünften folgenden Kalenderjahres im Verhältnis 1:1 in kumulative rückkaufbare Vorzugsaktien der Serie 3 umgewandelt werden. Wenn der Konzern feststellen sollte, dass unter Berücksichtigung aller von den Inhabern zur Umwandlung angebotenen Aktien 14 Tage vor dem jeweiligen Stichtag weniger als 1.000.000 kumulative rückkaufbare Vorzugsaktien der Serie 2 im Umlauf verbleiben würden, werden die verbleibenden Aktien dieser Serie automatisch in dieselbe Anzahl von Aktien der Serie 3 umgewandelt. Sollte der Konzern hingegen 14 Tage vor dem Umwandlungsstichtag feststellen, dass zu diesem Zeitpunkt weniger als 1.000.000 Aktien der Serie 3 im Umlauf verbleiben würden, dürfen keine Aktien der Serie 2 umgewandelt werden.

Dividende:

Seit dem 1. August 2002 wird, sofern eine Ausschüttung beschlossen wird, jeweils am 15. jedes Monats eine variable kumulative Vorzugsb dividende ausgeschüttet, wobei der variable Jahresdividendensatz zwischen 50 % und 100 % des kanadischen Leitzinssatzes beträgt und wie folgt angepasst wird. Der Dividendensatz variiert in Abhängigkeit vom Leitzinssatz und wird monatlich um maximal 4 % nach oben bzw. unten korrigiert, wenn der Börsenkurs der kumulativen rückkaufbaren Vorzugsaktien der Serie 2 auf unter CAD 24,90 je Aktie sinkt oder auf über CAD 25,10 je Aktie steigt.

Kumulative rückkaufbare Vorzugsaktien der Serie 3
Rückkauf:

Die Aktien können auf Wunsch des Konzerns am 1. August 2022 sowie am 1. August jedes fünften folgenden Kalenderjahres zu einem Stückpreis von CAD 25,00 zurückgekauft werden.

Umwandlung:

Die Aktien können auf Wunsch des Inhabers am 1. August 2022 sowie am 1. August jedes fünften folgenden Kalenderjahres im Verhältnis 1:1 in kumulative rückkaufbare Vorzugsaktien der Serie 2 umgewandelt werden. Wenn der Konzern feststellen sollte,

Dividende:

Kumulative rückkaufbare Vorzugsaktien der Serie 4
Rückkauf:

Umwandlung:

Dividende:

dass unter Berücksichtigung aller von den Inhabern zur Umwandlung angebotenen Aktien 14 Tage vor dem jeweiligen Stichtag weniger als 1.000.000 kumulative rückkaufbare Vorzugsaktien der Serie 3 im Umlauf verbleiben würden, werden die verbleibenden Aktien dieser Serie automatisch in dieselbe Anzahl von Aktien der Serie 2 umgewandelt. Sollte der Konzern hingegen 14 Tage vor dem Umwandlungsstichtag feststellen, dass zu diesem Zeitpunkt weniger als 1.000.000 Aktien der Serie 2 im Umlauf verbleiben würden, dürfen keine Aktien der Serie 3 umgewandelt werden.

Kumulative rückkaufbare Vorzugsaktien der Serie 3 berechtigen, sofern eine Dividendenausschüttung beschlossen wird, innerhalb des Fünfjahreszeitraums vom 1. August 2017 bis einschließlich 31. Juli 2022 zum Bezug einer festen kumulativen Vorzugsb dividende in Höhe von 3,983 % bzw. CAD 0,99575 p. a. je Aktie, zahlbar jeweils vierteljährlich am 31. Januar, 30. April, 31. Juli und 31. Oktober in einem Teilbetrag von CAD 0,2489375. Die von dem Konzern in Bezug auf die kumulativen Vorzugsaktien für jeden folgenden Fünfjahreszeitraum festgelegten jährlichen Bardividenden dürfen gemäß den neu gefassten Satzungsbestimmungen nicht weniger als 80 % der Rendite von kanadischen Staatsanleihen betragen.

Unter bestimmten Voraussetzungen kann der Konzern die kumulativen rückkaufbaren Vorzugsaktien der Serie 4 unter Beachtung einer Benachrichtigungsfrist von 30 bis 60 Tagen gegen Barzahlung zurückkaufen, wobei der Stückpreis bei CAD 25,00 liegt.

Der Konzern kann vorbehaltlich der Zustimmung der Toronto Stock Exchange und anderer Börsen, an denen die kumulativen rückkaufbaren Vorzugsaktien der Serie 4 zum jeweiligen Zeitpunkt notiert sind, alle oder einen Teil der umlaufenden kumulativen rückkaufbaren Vorzugsaktien der Serie 4 jederzeit in vollständig einbezahlte und nicht nachschusspflichtige Class-B-Aktien des Konzerns mit nachrangigem Stimmrecht umwandeln. Die Anzahl von Class-B-Aktien mit nachrangigem Stimmrecht, in die jede kumulative rückkaufbare Vorzugsaktie der Serie 4 umgewandelt werden kann, wird ermittelt, indem der zum betreffenden Zeitpunkt geltende Rückkaufpreis einschließlich aller bis zum Umwandlungsstichtag (dieser nicht eingeschlossen) aufgelaufenen und nicht ausgeschütteten Dividenden durch den höheren Betrag aus CAD 2,00 und 95 % des an der Toronto Stock Exchange innerhalb eines Zeitraums von 20 aufeinanderfolgenden Handelstagen, der am vierten Tag vor dem Umwandlungsstichtag oder, falls dieser vierte Tag kein Handelstag ist, an dem diesem vierten Tag unmittelbar vorangehenden Handelstag endet, notierten gewichteten durchschnittlichen Kurses der Class-B-Aktien mit nachrangigem Stimmrecht dividiert wird. Der Konzern hat das Recht, jederzeit eine oder mehrere neue Serien von Vorzugsaktien aufzulegen, in die die Inhaber von kumulativen rückkaufbaren Vorzugsaktien der Serie 4 ihre Aktien im Verhältnis 1:1 freiwillig umwandeln können.

Die Inhaber von kumulativen rückkaufbaren Vorzugsaktien der Serie 4 sind, sofern

eine Dividendenausschüttung beschlossen wird, zum Bezug einer festen kumulativen Vorzugsb dividende in Höhe von 6,25 % bzw. CAD 1,5625 p. a. je Aktie berechtigt, zahlbar jeweils vierteljährlich am 31. Januar, 30. April, 31. Juli und 31. Oktober in einem Teilbetrag von CAD 0,390625 je Aktie.

Stammaktien

Alle Stammaktien sind nennwertlos.

Class-A-Aktien (Mehrstimmrechtsaktien)

Stimmrechte:

Umwandlung:

Dividende

Class-B-Aktien (Aktien mit nachrangigem Stimmrecht)

Stimmrechte:

Umwandlung:

Dividende:

Die Anzahl der ausgegebenen und vollständig einbezahlten Stammaktien sowie der genehmigten Stammaktien hat sich zu den nachstehenden Stichtagen wie folgt verändert:

Je zehn Stimmen.

Auf Wunsch des Inhabers jederzeit in je eine Class-B-Aktie mit nachrangigem Stimmrecht konvertierbar.

Nach Ausschüttung der nachfolgend angegebenen Vorzugsdividende für Class-B-Aktien (Aktien mit nachrangigem Stimmrecht) berechtigen Class-A-Aktien (Mehrstimmrechtsaktien) zum Erhalt jeder zusätzlichen Dividende, die sowohl für Class-A-Aktien als auch für Class-B-Aktien ausgeschüttet wird, wobei eine solche Zusatzdividende Aktie für Aktie gleichmäßig auf Class-A- und Class-B-Aktien verteilt wird. Sofern eine zusätzliche Dividende beschlossen wird, ist diese jeweils vierteljährlich am 31. März, 30. Juni, 30. September und 31. Dezember zahlbar.

Je eine Stimme.

Auf Wunsch des Inhabers in je eine Class-A-Aktie (Mehrstimmrechtsaktie) konvertierbar, wenn (i) der gegenwärtige Mehrheitsaktionär (die Familie Bombardier) einem entsprechenden Angebot an Inhaber von Class-A-Aktien (Mehrstimmrechtsaktien) zustimmt oder (ii) der Mehrheitsaktionär nicht länger mehr als 50 % aller im Umlauf befindlichen Class-A-Aktien des Konzerns (Mehrstimmrechtsaktien) hält.

Die Inhaber der Class-B-Aktien (Aktien mit nachrangigem Stimmrecht) sind gegenüber Inhabern von Class-A-Aktien (Mehrstimmrechtsaktien) vorrangig zum Erhalt einer nicht kumulativen Dividende in Höhe von CAD 0,0015625 je Aktie berechtigt, die, sofern eine Dividendenausschüttung beschlossen wird, jeweils vierteljährlich am 31. März, 30. Juni, 30. September und 31. Dezember in einem Teilbetrag von CAD 0,000390625 je Aktie ausgezahlt wird. Nach Ausschüttung dieser Vorzugsdividende berechtigen Class-B-Aktien (Aktien mit nachrangigem Stimmrecht) zum Erhalt jeder zusätzlichen Dividende, die sowohl für Class-A-Aktien (Mehrstimmrechtsaktien) als auch für Class-B-Aktien (Aktien mit nachrangigem Stimmrecht) ausgeschüttet wird, wobei eine solche Zusatzdividende Aktie für Aktie gleichmäßig auf Class-A- und Class-B-Aktien verteilt wird. Sofern eine zusätzliche Dividende beschlossen wird, ist diese jeweils vierteljährlich am 31. März, 30. Juni, 30. September und 31. Dezember zahlbar.

	31. Dezember 2018	31. Dezember 2017
Class-A-Aktien (Mehrstimmrechtsaktien)		
Ausgegeben und vollständig einbezahlt		
Stand zu Beginn des Geschäftsjahres	313.898.549	313.900.550
Umgewandelt in Class B	(5.147.800)	(2.001)
Stand am Ende des Geschäftsjahres	308.750.749	313.898.549
Genehmigt	3.592.000.000	3.592.000.000
Class-B-Aktien (Aktien mit nachrangigem Stimmrecht)	31. Dezember 2018	31. Dezember 2017
Ausgegeben und vollständig einbezahlt		
Stand zu Beginn des Geschäftsjahres	1.932.782.764	1.932.675.863
Ausgabe von Aktien	187.302.283	104.900
Umgewandelt aus Class A	5.147.800	2.001
	2.125.232.847	1.932.782.764
In Verbindung mit dem PSU- und dem RSU-Plan von einem Treuhänder verwaltet		
Stand zu Beginn des Geschäftsjahres	(52.983.051)	(53.533.118)
Zurück erworben	(9.293.684)	-
Ausgegeben	1.735.341	550.067
	(60.541.394)	(52.983.051)
Stand am Ende des Geschäftsjahres	2.064.691.453	1.879.799.713
Genehmigt	3.592.000.000	3.592.000.000
Nach dem Abschluss einer Vereinbarung mit einem Konsortium aus Underwritern am 23. März 2018 gab der Konzern 168.000.000 Class-B-Aktien mit nachrangigem Stimmrecht zu einem Kaufpreis von CAD 3,80 aus. Der Bruttoerlös aus dieser Transaktion belief sich auf insgesamt CAD 638 Mio. (ca. USD 500 Mio.).		
Die Anzahl der ausübenden Optionsscheine hat sich zu den nachstehenden Stichtagen wie folgt verändert:		
	31. Dezember 2018	31. Dezember 2017
Stand zu Beginn des Geschäftsjahres	205.851.872	205.851.872
Ausgabe von Optionsscheinen	100.000.000	-
Stand am Ende des Geschäftsjahres	305.851.872	205.851.872
Am 1. Juli 2018 gab Bombardier Optionsscheine an Airbus aus, die im Verhältnis 1:1 über einen Zeitraum von fünf Jahren zum Bezug von bis zu 100.000.000 Class-B-Aktien mit nachrangigem Stimmrecht zu einem Ausübungspreis je Aktie von USD 1,74 (US-Dollar-Gegenwert von CAD 2,29) berechtigen.		

Dividenden

Die folgenden Dividendenausschüttungen wurden beschlossen:

	Beschlossene Dividenden für die Geschäftsjahre zum			
	31. Dezember 2018		31. Dezember 2017	
	Je Aktie (CAD)	Gesamt (in Mio. USD)	Je Aktie (CAD)	Gesamt (in Mio. USD)
Class-A-Stammaktien	0,00	\$ -	0,00	\$ -
Class-B-Stammaktien	0,00	-	0,00	-
		-		-
Vorzugsaktien, Serie 2	0,90	4	0,72	4
Vorzugsaktien, Serie 3	1,00	5	0,89	3
Vorzugsaktien, Serie 4	1,56	11	1,56	11
		20		18

Beschlossene Dividenden für die Geschäftsjahre zum			
31. Dezember 2018		31. Dezember 2017	
Je Aktie (CAD)	Gesamt (in Mio. USD)	Je Aktie (CAD)	Gesamt (in Mio. USD)
	\$ 20		\$ 18
Beschlossene Dividenden nach dem 31. Dezember 2018			
	Je Aktie (CAD)	Gesamt (in Mio. USD)	
Class-A-Stammaktien	0,00	\$ -	
Class-B-Stammaktien	0,00	-	
Vorzugsaktien, Serie 2	0,08	1	
Vorzugsaktien, Serie 3	0,25	1	
Vorzugsaktien, Serie 4	0,39	3	
		5	
		\$ 5	

33. ANTEILSBASIERTE VERGÜTUNG

PSU-, DSU- und RSU-Pläne

Das Board of Directors des Konzerns hat einen PSU-Plan und einen RSU-Plan genehmigt, die unter bestimmten Voraussetzungen die Gewährung von PSUs bzw. RSUs an Führungskräfte und bestimmte andere Mitarbeiter vorsehen. Die PSUs und RSUs berechtigen die Empfänger nach Ablauf des Erdienungszeitraums zum Erhalt einer festgelegten Zahl von Class-B-Aktien des Konzerns mit nachrangigem Stimmrecht. Die RSUs berechtigen außerdem bestimmte Empfänger zum Erhalt einer Barzahlung, die dem Wert der RSUs entspricht. Weiterhin hat das Board of Directors des Konzerns einen DSU-Plan genehmigt, der die Gewährung von DSUs an hochrangige Führungskräfte vorsieht. Der DSU-Plan ist ähnlich ausgestaltet wie der PSU-Plan, wobei die Vergütungsrechte aus den DSUs jedoch nur bei altersbedingtem Ausscheiden des Planteilnehmers oder Beendigung des Arbeitsverhältnisses mit dem Planteilnehmer ausgeübt werden können. Im Geschäftsjahr 2018 wurden PSUs im Gesamtwert von USD 48 Mio. zur Ausgabe freigegeben (Vorjahr: USD 47 Mio.).

Die Anzahl der PSUs, DSUs und RSUs hat sich in den Geschäftsjahren 2018 und 2017 wie folgt entwickelt:

	PSUs	DSUs	2018 RSUs
Stand zu Beginn des Geschäftsjahres	67.131.352	1.154.381	20.798.101
Zugeteilt	25.564.745	-	-
Ausgeübt	-	(52.532)	(20.460.527)
Verwirkt	(4.452.999)	-	(337.574)
Stand am Ende des Geschäftsjahres	88.243.098	1.101.849 ⁽¹⁾	-
	PSUs	DSUs	2017 RSUs
Stand zu Beginn des Geschäftsjahres	39.324.712	2.677.843	22.058.924
Zugeteilt	38.540.340	439	-
Ausgeübt	(495.307)	(151.671)	-
Verwirkt	(10.238.393)	(1.372.230)	(1.260.823)
Stand am Ende des Geschäftsjahres	67.131.352	1.154.381 ⁽¹⁾	20.798.101

⁽¹⁾ Davon waren zum 31. Dezember 2018 1.101.849 DSUs ausübbar geworden (1.154.381 zum 31. Dezember 2017).

Die Vergütungsrechte aus den zugeteilten PSUs und DSUs werden ausübbar, wenn bestimmte finanzielle Zielvorgaben erfüllt sind. Der Umwandlungsgrad der ausübbaaren PSUs und DSUs reicht von 50 % bis 150 %. Bei Erreichen der finanziellen Erfolgsziele werden die Rechte aus den PSUs und DSUs im Allgemeinen drei Jahre nach ihrer Gewährung ausübbar. Bei Zuteilungen zwischen dem 1. Januar 2016 und dem 31. Dezember 2018 liegt das Ausübbarkeitsdatum zwischen August 2019 und Mai 2021. Der gewichtete durchschnittliche Fair Value der im Geschäftsjahr 2018 gewährten PSUs betrug zum Gewährungszeitpunkt USD 3,58 (Vorjahr: USD 2,04). Der jeweilige Fair Value der gewährten PSUs wurde anhand des Schlusskurses ermittelt, zu dem eine Class-B-Aktie des Konzerns mit nachrangigem Stimmrecht an der Toronto Stock Exchange notiert.

Der Konzern weist zu gegebener Zeit einen vertraglich eingesetzten Treuhänder an, für den PSU-Plan und/oder den RSU-Plan Class-B-Aktien des Konzerns mit nachrangigem Stimmrecht am offenen Markt zu erwerben (vgl. Anhangsangabe 32 "Gezeichnetes Kapital"). Die Aktien werden vom Treuhänder so lange verwahrt, bis die PSUs bzw. RSUs ausübbar oder eingezogen werden. Die Kosten der in Verbindung mit den Plänen durchgeführten Aktienrückkäufe wurden vom gezeichneten Kapital abgezogen.

Im Geschäftsjahr 2018 wurde in Verbindung mit dem PSU-, dem DSU- und dem RSU-Plan ein Vergütungsaufwand in Höhe von USD 52 Mio. ausgewiesen (Vorjahr: Vergütungsaufwand in Höhe von USD 29 Mio.).

Aktienoptionspläne

Im Rahmen der bestehenden Aktienoptionspläne werden Mitarbeitern in Schlüsselpositionen Optionen auf den Erwerb von Class-B-Aktien mit nachrangigem Stimmrecht gewährt. Zum 31. Dezember 2018 standen von den für die Ausgabe im Rahmen der Aktienoptionspläne des Konzerns vorgesehenen 224.641.195 Class-B-Aktien mit nachrangigem Stimmrecht noch 49.819.432 Aktien zur Verfügung.

Laufender Aktienoptionsplan - Mit Wirkung zum 1. Juni 2009 änderte der Konzern den Aktienoptionsplan für Mitarbeiter in Schlüsselpositionen im Hinblick auf Optionen, die nach diesem Zeitpunkt gewährt wurden bzw. werden. Für den geänderten Plan gelten die folgenden wesentlichen Bestimmungen:

- Der Ausübungspreis der Optionen entspricht den gewichteten durchschnittlichen Börsenkursen an den letzten fünf Handelstagen vor Gewährung der Optionen.
- Die Optionen werden bei Ablauf von drei Jahren nach dem Gewährungszeitpunkt ausübbar.
- Die Optionen verfallen spätestens sieben Jahre nach ihrer Gewährung.

Die nachfolgende Tabelle liefert einen Überblick über den laufenden Aktienoptionsplan zum 31. Dezember 2018:

Ausübungspreisspanne (in CAD)	Anzahl der Optionen	Ausgegeben und im	Gewichteter	Anzahl der Optionen	Ausübbar
		Umlauf Gewichtete			
		durchschnittliche	durchschnittlicher		Gewichteter
		Restlaufzeit	Ausübungspreis (in		durchschnittlicher
		(in Jahren)	CAD)		Ausübungspreis (in
					CAD)
1 bis 2	53.047.276	5,11	1,76	25.633.623	1,58
2 bis 4	56.145.915	6,27	3,14	10.519.377	3,34
4 bis 6	2.352.099	2,60	4,88	2.352.099	4,88
	111.545.290			38.505.099	

Die Anzahl der im Rahmen des laufenden Aktienoptionsplans ausgegebenen und im Umlauf befindlichen Optionen hat sich in den nachstehend aufgeführten Geschäftsjahren wie folgt entwickelt:

	2018		2017	
	Gewichteter		Gewichteter	
	durchschnittlicher		durchschnittlicher	
	Ausübungspreis (in		Ausübungspreis (in	
	CAD)		CAD)	
	Anzahl der Optionen		Anzahl der Optionen	
Stand zu Beginn des Geschäftsjahres	116.307.725	2,32	97.039.186	2,38
Zuteilt	19.180.420	3,88	27.745.712	2,55
Ausgeübt	(19.267.290)	2,10	-	-

	2018		2017	
		Gewichteter durchschnittlicher Ausübungspreis (in		Gewichteter durchschnittlicher Ausübungspreis (in
	Anzahl der Optionen	CAD)	Anzahl der Optionen	CAD)
Verwirkt	(1.607.456)	2,99	(5.577.590)	3,27
Verfallen	(3.068.109)	5,95	(2.899.583)	4,72
Stand am Ende des Geschäftsjahres	111.545.290	2,52	116.307.725	2,32
Ausübbar zum Jahresende	38.505.099	2,26	15.879.488	4,40

In Verbindung mit Optionen entstandener Aufwand für anteilsbasierte Vergütung

Der gewichtete durchschnittliche Fair Value der im Geschäftsjahr 2018 ausgegebenen Aktienoptionen betrug zum Gewährungszeitpunkt USD 1,39 je Option (Vorjahr: USD 0,90). Der Fair Value der Optionen wurde unter Anwendung eines Black-Scholes-Optionspreismodells anhand des Aktienkurses zum Gewährungszeitpunkt und der nachfolgend aufgeführten gewichteten durchschnittlichen Annahmen für die nachstehend genannten Geschäftsjahre ermittelt:

	2018	2017
Risikofreier Zinssatz	2,21%	1,48%
Erwartete Laufzeit	5 Jahre	5 Jahre
Erwartete Volatilität des Börsenkurses der Aktien	51,99%	50,38%
Erwartete Dividendenrendite	0%	0%

Im Geschäftsjahr 2018 wurde in Verbindung mit Aktienoptionsplänen ein Vergütungsaufwand in Höhe von USD 22 Mio. ausgewiesen (Vorjahr: USD 16 Mio.).

34. NETTOVERÄNDERUNG DER NICHT ZAHLUNGSWIRKSAMEN POSTEN

Die Nettoveränderung der nicht zahlungswirksamen Posten stellte sich in den nachstehenden Geschäftsjahren wie folgt dar:

	2018	2017 ⁽¹⁾ (2)
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen	\$ (317)	\$ 82
Vorräte	(841)	(42)
Vertragliche Vermögenswerte	(306)	(664)
Vertragliche Verbindlichkeiten	1.222	85
Sonstige finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten, netto	380	325
Sonstige Vermögenswerte	183	(73)
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten	759	1.028
Rückstellungen	(579)	(201)
Verbindlichkeit aus Altersversorgungsleistungen	69	166
Sonstige Verbindlichkeiten	(582)	40
	\$ (12)	\$ 746

⁽¹⁾ Nach Anpassung; die Auswirkungen von Änderungen der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden sind in Anhangsangabe 3 dargestellt.

⁽²⁾ Für Zwecke der Kapitalflussrechnung umfasst die Nettoveränderung der nicht zahlungswirksamen Posten alle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten der CSALP, die in die zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerte umgegliedert wurden. In Anhangsangabe 31 "Veräußerung eines Geschäftsbereichs" sind detaillierte Informationen zur Umgliederung der Vermögenswerte und Verbindlichkeiten der CSALP enthalten.

Die Überleitung der Veränderung der Verbindlichkeiten zu den Cashflows aus der Finanzierungstätigkeit stellt sich wie folgt dar:

	Langfristige Finanzverbindlichkeiten
Stand zum 1. Januar 2017	\$ 8.769
Änderungen der Cashflows aus der Finanzierungstätigkeit	
Erlöse aus der Aufnahme langfristiger Finanzverbindlichkeiten	1.000
Tilgung langfristiger Finanzverbindlichkeiten	(631)
Transaktionskosten	(15)
Summe Änderungen der Cashflows aus der Finanzierungstätigkeit	9.123
Effekt aus Änderungen der Wechselkurse	125
Sonstiges	(30)
Stand zum 31. Dezember 2017	\$ 9.218
Änderungen der Cashflows aus der Finanzierungstätigkeit	
Tilgung langfristiger Finanzverbindlichkeiten	(15)
Summe Änderungen der Cashflows aus der Finanzierungstätigkeit	(15)
Effekt aus Änderungen der Wechselkurse	(53)
Sonstiges	(48)
Stand zum 31. Dezember 2018	\$ 9.102

35. KREDITFAZILITÄTEN

Akkreditivfazilitäten

Die Akkreditivfazilitäten und ihr Laufzeitende stellen sich zu den nachstehenden Stichtagen wie folgt dar:

	Kreditrahmen	Eröffnete Akkreditive	Verfügbarer Betrag	Laufzeitende
31. Dezember 2018				
Fazilität zugunsten von Transportation	\$ 4.551 ⁽¹⁾	\$ 4.024	\$ 487	2022 ⁽²⁾
Fazilität zugunsten des Konzerns ausgenommen Transportation	361	188	173	2021 ⁽³⁾
	\$ 4.872	\$ 4.212	\$ 660	
31. Dezember 2017				
Fazilität zugunsten von Transportation	\$ 4.270 ⁽¹⁾	\$ 4.013	\$ 257	2021
Fazilität zugunsten des Konzerns ausgenommen Transportation	400	169	231	2020
	\$ 4.670	\$ 4.182	\$ 488	
01. Januar 2017				
Fazilität zugunsten von Transportation	\$ 3.489 ⁽¹⁾	\$ 3.311	\$ 178	2020
Fazilität zugunsten des Konzerns ausgenommen Transportation	400	136	264	2019
	\$ 3.889	\$ 3.447	\$ 442	

⁽¹⁾ Stand 31. Dezember 2018: EUR 3.940 Mio. (31. Dezember 2017: EUR 3.560 Mio.; 1. Januar 2016: EUR 3.310 Mio.).

⁽²⁾ Die Fazilität steht zunächst für einen Zeitraum von drei Jahren zu Verfügung, in dem neue Akkreditive bis zur maximalen Höhe des Kreditrahmens eröffnet werden können. Dazu kommt ein Tilgungszeitraum von einem Jahr, in dem keine neuen Akkreditive eröffnet werden können. Laufzeitende der Fazilität ist 2022.

⁽³⁾ Die Fazilität steht zunächst für einen Zeitraum von drei Jahren zu Verfügung, in dem neue Akkreditive bis zur maximalen Höhe des Kreditrahmens eröffnet werden können. Die Fazilität kann jährlich an ihrem Ausstellungsdatum vorbehaltlich der Zustimmung einer Mehrheit der Konsortiumsmitglieder jeweils um ein weiteres Jahr verlängert werden.

Zum 31. Dezember 2018 bestanden neben den in der Tabelle oben aufgeführten Akkreditiven weitere Akkreditive in Höhe von USD 3.512 Mio. im Rahmen verschiedener bilateraler Vereinbarungen sowie Akkreditive in Höhe von USD 362 Mio. im Rahmen der PSG-Fazilität (31. Dezember 2017: USD 3.037 Mio. bzw. USD 377 Mio.; 1. Januar 2017: USD 1.869 Mio. bzw. USD 206 Mio.).

Im Rahmen der Geschäftstätigkeit des Segments Transportation nutzt der Konzern außerdem verschiedene bilaterale Garantiefazilitäten, die mit Versicherungsgesellschaften vereinbart wurden. Zum 31. Dezember 2018 waren im Rahmen dieser Finanzierungsvereinbarungen USD 3,7 Mrd. in Anspruch genommen worden (31. Dezember 2017: USD 3,4 Mrd.; 1. Januar 2017: USD 2,9 Mrd.).

Im Januar 2019 wurde der im Rahmen der Akkreditivfazilität von Transportation zur Verfügung stehende Betrag auf EUR 3.957 Mio. (USD 4.531 Mio.) erhöht.

Revolvierende Kreditfazilitäten

Der Konzern verfügt über eine unbesicherte revolvingende Kreditfazilität in Höhe von USD 397 Mio. (die "revolvingende Kreditfazilität"), die im Juni 2021 fällig ist und mit dem geltenden Basiszinssatz (Libor, im Falle einer Barinanspruchnahme in USD) zuzüglich eines Aufschlags verzinst wird. Sie steht für Barinanspruchnahmen zur Finanzierung des allgemeinen Working-Capital-Bedarfs des Konzerns (ausgenommen das Segment Transportation) zur Verfügung. Daneben verfügt der Konzern über eine unbesicherte revolvingende Kreditfazilität über EUR 689 Mio. (USD 789 Mio.), die dem Segment Transportation für Barinanspruchnahmen zur Verfügung steht (die "revolvingende Kreditfazilität zugunsten von Transportation"). Diese Fazilität wird im Mai 2021 fällig und wird mit dem Euribor zuzüglich eines Aufschlags verzinst. Diese Fazilitäten wurden bis zum 31. Dezember 2018 nicht in Anspruch genommen.

Kreditauflagen

Im Rahmen der Akkreditivfazilitäten (ausgenommen die PSG-Fazilität) sowie der zwei unbesicherten revolvingenden Kreditfazilitäten ist der Konzern durch Kreditauflagen zur Einhaltung einer Reihe von Finanzkennzahlen verpflichtet, welche vierteljährlich überprüft werden. Die Kreditauflagen für die Akkreditivfazilität über USD 361 Mio. und die unbesicherte revolvingende Kreditfazilität über USD 397 Mio., über die der Konzern (ausgenommen das Segment Transportation) verfügen kann, schreiben einen Mindestwert für das Verhältnis des EBITDA zu den Fixkosten sowie einen Höchstwert für die Bruttoverschuldung und einen Mindestwert für das EBITDA vor, wobei alle Kennzahlen auf bereinigter Konzernebene (d. h. ohne Transportation) ermittelt werden. Die Kreditauflagen für die Akkreditivfazilität und die revolvingenden Kreditfazilitäten zugunsten von Transportation schreiben einen Mindestbestand an Eigenkapital sowie einen Höchstwert für das Verhältnis des Fremdkapitals zum EBITDA vor, wobei diese Kennzahlen auf Grundlage gesonderter Finanzdaten für das Segment ermittelt werden. Diese Begriffe und Kennzahlen sind in den entsprechenden Verträgen definiert und stimmen nicht mit den in Anhangsangabe 36 "Kapitalmanagement" erläuterten globalen Finanzkennzahlen des Konzerns oder den im MD&A verwendeten Begriffen überein. Darüber hinaus muss der Konzern dafür Sorge tragen, dass die Liquidität des Segments Transportation nicht unter einen Grenzwert von EUR 750 Mio. (USD 859 Mio.) fällt. Die Kreditauflagen für die Akkreditivfazilität (USD 361 Mio.) und die unbesicherten revolvingenden Kreditfazilitäten (USD 397 Mio.), über die der Konzern (ausgenommen das Segment Transportation) verfügen kann, schreiben eine Liquidität von USD 600 Mio. bis USD 850 Mio. zum Ende eines jeden Quartals vor. Die vorgeschriebene Liquiditätsuntergrenze umfasst per Definition nicht nur die in der Konzernbilanz ausgewiesenen Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente. Diese Bedingungen wurden zu jedem Quartalsende sowie zum 31. Dezember 2018 und 2017 bzw. zum 1. Januar 2017 erfüllt.

Der Konzern überwacht diese Kennzahlen regelmäßig, um zu gewährleisten, dass alle finanziellen Auflagen eingehalten werden. Darüber hinaus hat er Kontrollen eingerichtet, um zu prüfen, ob die vertraglichen Auflagen erfüllt sind.

36. KAPITALMANAGEMENT

Der Konzern analysiert seine Kapitalstruktur anhand von globalen Kennzahlen, die auf einer umfassenden wirtschaftlichen Betrachtung des Konzerns basieren, und beurteilt so seine Kreditwürdigkeit. Bei der Steuerung und Überwachung seiner globalen Kennzahlen verfolgt der Konzern das Ziel, eine hohe Bonitätseinstufung (Investment Grade) zu erreichen.

Die Konzernziele hinsichtlich der globalen Kennzahlen lauten wie folgt:

- Verhältnis zwischen angepasstem EBIT und angepasstem Zinsergebnis höher als 5,0; und
- Verhältnis zwischen angepasstem Fremdkapital und angepasstem EBITDA unter 2,5.

Globale Kennzahlen - Die nachfolgenden globalen Kennzahlen stimmen nicht mit den für Kreditauflagen erforderlichen Berechnungen überein.

	2018	2017 ⁽¹⁾
Angepasstes EBIT ⁽²⁾	\$ 1.107	\$ 823
Angepasstes Zinsergebnis ⁽³⁾	\$ 720	\$ 631
Verhältnis zwischen angepasstem EBIT und angepasstem Zinsergebnis	1,5	1,3
Angepasstes Fremdkapital ⁽⁴⁾	\$ 9.549	\$ 9.631
Angepasstes EBITDA ⁽⁵⁾	\$ 1.449	\$ 1.215
Verhältnis zwischen angepasstem Fremdkapital und angepasstem EBITDA	6,6	7,9

⁽¹⁾ Nach Anpassung; die Auswirkungen von Änderungen der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden sind in Anhangsangabe 3 dargestellt.

⁽²⁾ Entspricht dem EBIT vor Sonderposten zuzüglich Zinskorrektur für Operating-Leasingverhältnisse und erhaltener Zinsen gemäß den ergänzenden Informationen aus der Konzern-Kapitalflussrechnung, ggf. angepasst um die Abwicklung von derivativen Finanzinstrumenten zur Absicherung des Fair Value vor dem Ende ihrer vertraglich festgelegten Laufzeit.

⁽³⁾ Entspricht den gezahlten Zinsen gemäß den ergänzenden Informationen aus der Konzern-Kapitalflussrechnung zuzüglich einer Zinskorrektur für Operating-Leasingverhältnisse.

⁽⁴⁾ Entspricht den langfristigen Finanzverbindlichkeiten, angepasst um den Fair Value von derivativen Finanzinstrumenten (oder abgewickelten derivativen Finanzinstrumenten), die Teil einer entsprechenden Sicherungsbeziehung sind, zuzüglich des Nettobarwerts von Operating-Leasingverpflichtungen.

⁽⁵⁾ Entspricht dem angepassten EBIT zuzüglich Abschreibungen und Wertminderungen von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten und einer Abschreibungskorrektur in Bezug auf Operating-Leasingverhältnisse.

Zusätzlich zu den vorstehend erläuterten globalen Kennzahlen überwacht der Konzern seine Nettoverbindlichkeit aus Altersversorgungsleistungen separat. Diese belief sich zum 31. Dezember 2018 auf USD 2,2 Mrd. (31. Dezember 2017: USD 2,3 Mrd.). Die Bewertung dieser Verbindlichkeit hängt von einer Reihe bedeutender langfristiger Annahmen ab. Hierzu zählen Abzinsungssätze, künftige Gehaltssteigerungen, Inflationsraten und Sterblichkeitsraten. Aufgrund von Veränderungen der Abzinsungssätze schwankte diese Verbindlichkeit in den vergangenen Jahren besonders stark. Verstärkt werden die Schwankungen noch durch den langfristigen Charakter der Verpflichtung. Der Konzern überwacht sorgfältig die Auswirkungen der Nettoverbindlichkeit aus Altersversorgungsleistungen auf seine künftigen Cashflows und hat zu diesem Zweck in den vergangenen Jahren umfassende Maßnahmen zur Risikominderung eingeführt.

Der Konzern kann seine Kapitalstruktur ändern, indem er langfristige Finanzverbindlichkeiten aufnimmt oder reduziert, freiwillige Einzahlungen in Pensionsfonds leistet, Aktien zurückkauft oder ausgibt oder die Höhe der Ausschüttungen an Aktionäre variiert.

Weitere Informationen zu den Kreditauflagen sind in Anhangsangabe 35 "Kreditfazilitäten" enthalten.

37. FINANZRISIKOMANAGEMENT

Der Konzern ist durch die von ihm gehaltenen Finanzinstrumente Ausfall- und Liquiditätsrisiken sowie Marktrisiken ausgesetzt.

Ausfallrisiko

Das Risiko, dass eine Partei eines Finanzinstruments einer Verpflichtung nicht nachkommt und so bei der anderen Partei einen finanziellen Verlust verursacht.

Liquiditätsrisiko

Das Risiko, dass ein Unternehmen möglicherweise nicht in der Lage ist, seine Verpflichtungen aus finanziellen Verbindlichkeiten zu erfüllen.

Marktrisiko

Das Risiko, dass sich der Fair Value oder künftige Zahlungsströme eines Finanzinstruments aufgrund von Schwankungen der Marktpreise verändern. Dabei können solche Fluktuationen sowohl auf Faktoren, die nur ein bestimmtes Finanzinstrument oder dessen Emittenten betreffen, als auch auf Faktoren, die alle im Markt gehandelten vergleichbaren Finanzinstrumente betreffen, zurückzuführen sein. Der Konzern unterliegt im Wesentlichen dem Wechselkursrisiko und dem Zinsänderungsrisiko.

Ausfallrisiko

Ausfallrisiken bestehen im Rahmen der gewöhnlichen Treasury-Tätigkeit des Konzerns in Verbindung mit derivativen Finanzinstrumenten und anderen Kapitalanlagen. Darüber hinaus bestehen für den Konzern Ausfallrisiken im Hinblick auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, die aus seiner gewöhnlichen Geschäftstätigkeit resultieren. Ausfallrisiken aus der Kreditgewährung beziehen sich insbesondere auf Darlehen und Leasingforderungen in Verbindung mit Flugzeugen gegenüber Aerospace-Kunden im Zusammenhang mit dem Verkauf von Verkehrsflugzeugen.

Die wirksame Überwachung und Kontrolle von Ausfallrisiken ist wesentlicher Bestandteil des konzernweiten Risikomanagements. Ausfallrisiken aus der Treasury-Tätigkeit werden gemäß der Konzernrichtlinie für das Wechselkursrisikomanagement und der Konzernrichtlinie für Finanzinvestitionen (die "Richtlinie") von einer zentralen Finanzabteilung gesteuert. Die Richtlinie sieht eine Minimierung der sich aus den Treasury-Aktivitäten ergebenden Ausfallrisiken des Konzerns durch Beschränkung der vom Konzern getätigten Transaktionen auf Finanzinstitute mit hoher Bonität und solide Geldmarktfonds vor, für die jeweils eine Obergrenze für das Kontrahentenausfallrisiko festgelegt worden ist.

Die mit der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit des Konzerns, der Darlehensgewährung und der Gewährung von indirekten Finanzierungserleichterungen verbundenen Ausfallrisiken werden von den vier berichtspflichtigen Segmenten Business Aircraft, Commercial Aircraft, Aerostructures and Engineering Services und Transportation gesteuert und kontrolliert. Die bedeutendsten von den Segmenten gesteuerten Ausfallrisiken beziehen sich auf Kundenausfallrisiken. Für alle Kunden werden von internen Kreditsachverständigen Bonitätseinstufungen vorgenommen und Kreditlimits festgelegt, wobei neben den Erfahrungen des Konzerns mit dem jeweiligen Kunden auch Daten von externen Rating-Agenturen sowie anerkannte Rating-Verfahren herangezogen werden. Die Ausfallrisiken und Kreditlimits werden basierend auf Veränderungen der Finanzsituation und des Zahlungsverhaltens des Kunden dynamisch überprüft.

Es wird im Wesentlichen anhand der Ausfallrisikobewertung und Kreditlimits entschieden, zu welchen Bedingungen Kunden Kredite oder Finanzierungen gewährt werden. Dies umfasst auch die Einforderung von Sicherheiten zur Begrenzung des Verlustrisikos des Konzerns. Durch entsprechende Regelungen ist gewährleistet, dass finanzielle Risiken aus umfangreichen Geschäften auf der richtigen Managementebene untersucht und bestätigt werden, bevor der Kunde Finanzierungs- oder Kreditangebote erhält.

Ausfallrisiken werden unter Einsatz verschiedener Systeme und Verfahren, die abhängig von der jeweiligen Risikosituation ausgewählt werden, laufend überwacht. Zur Überwachung von Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, Leasingforderungen und sonstigen Posten in Verbindung mit der direkten Finanzierung von Geschäften werden verschiedene Rechnungslegungs- und Berichtssysteme verwendet.

Maximales Ausfallrisiko - Das maximale Ausfallrisiko von Finanzinstrumenten entspricht in der Regel ihren Buchwerten, wie in Anhangsangabe 15

"Finanzinstrumente" erläutert. Hiervon ausgenommen sind die nachstehend aufgeführten Finanzinstrumente, deren maximales Ausfallrisiko sich wie folgt darstellt:

	31. Dezember 2018	31. Dezember 2017	1. Januar 2017
Darlehen und Leasingforderungen in Verbindung mit Flugzeugen	\$ 26	\$ 29	\$ 46
Anteile an Finanzierungsarrangements	\$ 93	\$ 193	\$ 181
Derivative Finanzinstrumente	\$ 162	\$ 310	\$ 326
Stimmrechtslose Anteile an der CSALP	\$ -	entf.	entf.
Wertpapierbestand	\$ 196	\$ 306	\$ 319

Kreditqualität - Die Kreditqualität der weder überfälligen noch wertgeminderten finanziellen Vermögenswerte liegt sowohl nach externen als auch internen Bonitätsratingsystemen im Allgemeinen im Investment-Grade-Bereich, mit Ausnahme von Forderungen der Aerospace-Segmente, Darlehen und Leasingforderungen in Verbindung mit Flugzeugen sowie bestimmten Anteilen an Finanzierungsarrangements. Für Forderungen der Aerospace-Segmente werden üblicherweise weder extern noch intern Ratings erstellt. Die Bonität der betreffenden Kunden wird jedoch dynamisch überprüft, wobei die Erfahrungen des Konzerns mit diesen Kunden und deren Zahlungsverhalten herangezogen werden. Der Konzern sichert die Forderungen in der Regel durch zugrunde liegende Vermögenswerte, Wertpapierdepots oder Akkreditive ab. Zu den Kunden des Konzerns, auf die sich die Darlehen und Leasingforderungen in Verbindung mit Flugzeugen beziehen, zählen überwiegend Regionalfluggesellschaften, die über ein schlechteres Rating als "Investment Grade" verfügen. Die Kreditqualität der Darlehen und Leasingforderungen in Verbindung mit Flugzeugen des Konzerns hängt wesentlich von der Bonität der Regionalfluggesellschaften ab. Die finanzierten Flugzeuge werden als Sicherheiten verwendet, um das Ausfallrisiko des Konzerns zu vermindern.

Informationen zum bilanzunwirksamen Ausfallrisiko des Konzerns, einschließlich des Ausfallrisikos bei den in Verbindung mit Flugzeugverkäufen gewährten Finanzierungsangeboten, sind in Anhangsangabe 42 "Sonstige finanzielle Verpflichtungen und Eventualverbindlichkeiten" enthalten.

Liquiditätsrisiko

Zur Steuerung des Liquiditätsrisikos bedient sich der Konzern detaillierter Liquiditätsprognosen sowie einer operativen und strategischen Langzeitplanung. Das Konzernliquiditätsmanagement soll durch laufende Überwachung der erwarteten Zahlungsmittelzuflüsse und -abflüsse, die in Form einer detaillierten Prognose der Liquiditätssituation des Konzerns sowie durch langfristige operative und strategische Pläne erfolgt, sicherstellen, dass der Konzern über eine ausreichende Liquiditätsausstattung verfügt und seine liquiden Mittel wirtschaftlich einsetzt. Der Konzern verwendet Szenarioanalysen für Stresstests der Cashflow-Prognosen. Die Angemessenheit der Liquiditätsausstattung wird unter Berücksichtigung der historischen Volatilität und der saisonalen Anforderungen, der Ergebnisse von Stresstests, des Fälligkeitsprofils von Verbindlichkeiten, des Zugangs zu Kapitalmärkten, der Höhe der Kundenanzahlungen, des Working-Capital-Bedarfs, der Finanzierung der Produktentwicklung und der sonstigen finanziellen Verpflichtungen kontinuierlich überprüft. Der Konzern lotet außerdem ständig aus, ob sich Finanzierungsalternativen bieten, die ihm die Optimierung seiner Kapitalstruktur ermöglichen und eine hinreichende finanzielle Flexibilität gewährleisten.

Außerdem hat der Konzern bestimmte Maßnahmen zur Finanzierung des Working Capital ergriffen. Dazu gehören beispielsweise der Verkauf von Forderungen (siehe auch Anhangsangabe 17 "Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen"), Vereinbarungen über Anzahlungen von Dritten (siehe auch Anhangsangabe 18 "Vertragssalden"), die Aushandlung von verlängerten Zahlungsfristen mit einigen Zulieferern (siehe auch Anhangsangabe 26 "Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten") sowie Sale-and-leaseback-Transaktionen bei Flugzeugen, Flugsimulatoren und bestimmten Immobilien. Der Konzern überprüft auch regelmäßig sein Fremdkapitalprofil mit dem Ziel, Fälligkeiten zu steuern oder zu verlängern und/oder günstigere Konditionen für seine Bankkredite auszuhandeln. Außerdem überprüft er regelmäßig die Konditionen seiner Bankkredite und strebt dabei jährliche Verlängerungen der entsprechenden Verfügbarkeitszeiträume an. In diesem Zusammenhang steht er derzeit in Verhandlungen über die jährlichen Verlängerungen aller seiner wichtigsten Bankkredite sowie über bestimmte andere Änderungen, darunter Änderungen seiner Kreditauflagen und andere technische Änderungen. Diese Änderungen unterliegen vorherrschenden Marktbedingungen und anderen Bedingungen, auf die der Konzern keinen Einfluss hat, und er kann nicht gewährleisten, dass er in der Lage sein wird, diese Änderungen zu wirtschaftlich vertretbaren Konditionen oder überhaupt erfolgreich auszuhandeln. Allerdings dürften die Geschäftstätigkeit des Konzerns, seine Vermögens-, Finanz- und Ertragslage sowie seine Zahlungsströme nicht wesentlich beeinträchtigt werden, wenn es ihm nicht gelingen sollte, diese Änderungen erfolgreich auszuhandeln.

Fälligkeitsanalyse - Die Fälligkeiten der finanziellen Vermögenswerte und finanziellen Verbindlichkeiten, ausgenommen derivative Finanzinstrumente, stellten sich zum 31. Dezember 2018 wie folgt dar:

	Nicht abgezinste Cashflows (vor Berücksichtigung des Effekts der jeweils eingesetzten Sicherungsgeschäfte) Bis			
	Buchwert	1 Jahr	1 bis 3 Jahre	3 bis 5 Jahre
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	\$ 3.187	\$ 3.187	\$ -	\$ -
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen	\$ 1.575	1.527	31	1
Sonstige finanzielle Vermögenswerte ^(1)	\$ 1.072	21	133	72
Vermögenswerte		4.735	164	73
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten	\$ 4.634	4.631	2	-
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten ^(1)	\$ 1.239	343	283	246
Langfristige Finanzverbindlichkeiten				
Kapitalbetrag	\$ 9.102	9	3.185	2.950
Zinsen		635	1.143	592
Verbindlichkeiten		5.618	4.613	3.788
Nettobetrag		\$ (883)	\$ (4.449)	\$ (3.715)

**Nicht abgezinste
Cashflows (vor
Berücksichtigung des
Effekts der jeweils
eingesetzten
Sicherungsgeschäfte) 5**

	bis 10 Jahre	Mehr als 10 Jahre	Ohne feste Fälligkeit	Gesamt
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	\$ -	\$ -	\$ -	\$ 3.187
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen	-	-	16	1.575
Sonstige finanzielle Vermögenswerte ⁽¹⁾	1.748	306	29	2.309
Vermögenswerte	1.748	306	45	7.071
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten	-	-	1	4.634
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten ⁽¹⁾	564	389	-	1.825
Langfristige Finanzverbindlichkeiten				
Kapitalbetrag	2.628	250	-	9.022
Zinsen	286	102	-	2.758
Verbindlichkeiten	3.478	741	1	18.239
Nettobetrag	\$ (1.730)	\$ (435)	\$ (44)	\$ (11.168)

⁽¹⁾ Der Buchwert der sonstigen finanziellen Vermögenswerte enthält keine derivativen Finanzinstrumente und der Buchwert der sonstigen finanziellen Verbindlichkeiten enthält weder derivative Finanzinstrumente noch den kurzfristigen Anteil der langfristigen Finanzverbindlichkeiten.

Die sonstigen finanziellen Vermögenswerte enthalten Forderungen aus langfristigen Aufträgen, die im März 2033 fällig werden. Entsprechend den jeweiligen Vereinbarungen wird der Konzern Anreizzahlungen erhalten. Aufgrund künftiger Schwankungen innerhalb des zugrundeliegenden Index können sich die in der vorstehenden Tabelle ausgewiesenen Beträge ändern.

Die sonstigen finanziellen Vermögenswerte enthalten eine gegenseitige Vereinbarung zwischen dem Konzern und der CSALP in Bezug auf bestimmte rückzahlbare staatliche Finanzhilfen. Die sonstigen finanziellen Verbindlichkeiten enthalten rückzahlbare staatliche Finanzhilfen. Im Rahmen der jeweiligen Verträge ist der Konzern verpflichtet, bei Auslieferung der Flugzeuge Rückzahlungen an den Staat zu leisten. Aufgrund von Unsicherheiten bezüglich der Auslieferungsmenge und des Auslieferungszeitpunkts der Flugzeuge können sich die oben ausgewiesenen Beträge ändern.

Die Fälligkeiten der derivativen Finanzinstrumente, ausgenommen eingebettete Derivate, stellten sich zum 31. Dezember 2018 wie folgt dar:

	Nennwert (in USD)	Nicht abgezinste Cashflows⁽¹⁾ Bis 1 Jahr	1 Jahr	2 bis 3 Jahre
Derivative finanzielle Vermögenswerte				
Devisentermingeschäfte	\$ 8.172	\$ 160	\$ 2	\$ -
	\$ 8.172	\$ 160	\$ 2	\$ -
Derivative finanzielle Verbindlichkeiten				
Devisentermingeschäfte	\$ 3.606	\$ (277)	\$ (58)	\$ -
Zinsswap	300	(1)	-	-
Finanzierungsverpflichtungen	700	(350)	(350)	-
	\$ 4.606	\$ (628)	\$ (408)	\$ -
Nettobetrag		\$ (468)	\$ (406)	\$ -

	Nicht abgezinste Cashflows⁽¹⁾ 3 bis 5		
	Jahre	Mehr als 5 Jahre	Gesamt
Derivative finanzielle Vermögenswerte			
Devisentermingeschäfte	\$ -	\$ -	\$ 162
	-	-	\$ 162
Derivative finanzielle Verbindlichkeiten			
Devisentermingeschäfte	\$ -	\$ -	\$ (335)
Zinsswap	-	-	(1)
Finanzierungsverpflichtungen	-	-	(700)
	\$ -	\$ -	\$ (1.036)
Nettobetrag	\$ -	\$ -	\$ (874)

⁽¹⁾ Auf Fremdwährungen lautende Beträge wurden mit dem Stichtagskurs umgerechnet.

Marktrisiko

Wechselkursrisiko

Aufgrund seiner internationalen Aufstellung ist der Konzern im gewöhnlichen Geschäftsverkehr signifikanten Wechselkursrisiken ausgesetzt, die insbesondere den kanadischen Dollar, das Pfund Sterling, den Schweizer Franken, die schwedische Krone und den Euro betreffen. Der Konzern setzt verschiedene Strategien zur Minderung dieser Risiken ein, darunter die Verwendung von derivativen Finanzinstrumenten und die Abstimmung von Vermögenswerten und Verbindlichkeiten.

Die Hauptrisiken aus Wechselkursschwankungen werden von den Segmenten identifiziert und von der zentralen Finanzabteilung überwacht. Die Begrenzung der Kursänderungsrisiken erfolgt im Einklang mit der Konzernrichtlinie für das Wechselkursrisikomanagement (die "Fremdwährungsrichtlinie"). Ziel dieser Richtlinie ist die Minimierung der Auswirkungen von Wechselkursschwankungen auf den Konzernabschluss. Die Fremdwährungsrichtlinie legt fest, dass die potenziellen Verluste aus nachteiligen Kursänderungen bestimmte, vom Board of Directors genehmigte Obergrenzen nicht überschreiten dürfen. Ein potenzieller Verlust entspricht dem höchstmöglichen Verlust, der eintreten kann, wenn sich aus einem nicht abgesicherten Fremdwährungsrisiko über den Zeitraum von einem Quartal nachteilige Wechselkursänderungen ergeben. Die Fremdwährungsrichtlinie untersagt darüber hinaus Devisengeschäfte zu Spekulationszwecken, bei denen das Risiko eines Verlustes besteht, der den vom Board of Directors des Konzerns gestatteten Maximalverlust übersteigt.

Gemäß der Fremdwährungsrichtlinie ist das Management jedes Segments verpflichtet, alle tatsächlichen und möglichen Wechselkursrisiken aufzudecken, die sich aus der Geschäftstätigkeit des jeweiligen Segments ergeben. Die erkannten Risiken sind dem zentralen Finanzbereich zu melden, der wiederum gehalten ist, entsprechend den Vorgaben der Fremdwährungsrichtlinie Sicherungsgeschäfte abzuschließen.

Um die Risiken, von denen sie betroffen sind, wirksam steuern zu können, erstellen die Segmente langfristige Prognosen der Cashflows in den einzelnen Währungen. Die Aerospace-Segmente verfolgen eine progressive Hedging-Strategie, wohingegen sich Transportation gegen alle festgestellten Fremdwährungsrisiken absichert, um die Auswirkungen von Kursschwankungen auf das Segmentergebnis möglichst gering zu halten. Die Segmente schützen sich außerdem gegen Wechselkursrisiken, indem sie einen möglichst großen Teil ihrer Geschäftstätigkeit, wie Materialeinkauf, Kaufverträge und Finanzierungsaktivitäten, in ihrer jeweiligen funktionalen Währung abwickeln.

Um die Auswirkungen von Wechselkursschwankungen auf die Bilanz zu steuern, führt die zentrale Finanzabteilung darüber hinaus eine Abstimmung von Vermögenswerten und Verbindlichkeiten durch. Dabei werden im Wesentlichen langfristige Finanzverbindlichkeiten in Fremdwährung durch langfristige Vermögenswerte in derselben Währung ausgeglichen.

Der Konzern setzt vorwiegend Devisentermingeschäfte ein, um sich gegen Risiken aus Fremdwährungstransaktionen abzusichern und die Währung, aus der sich bei verschiedenen Bilanzposten Wechselkursrisiken ergeben, künstlich zu ändern. Ein signifikanter Teil der vom Konzern erwarteten Geschäfte und festen Verpflichtungen in Fremdwährung wird als Teil einer Sicherungsbeziehung zur Absicherung von Cashflows unter Anwendung der speziellen Regelungen für Sicherungsgeschäfte bilanziert.

Insbesondere schließt der Konzern Devisentermingeschäfte ab, um das Risiko von Schwankungen der künftigen Zahlungsströme aus erwarteten Käufen und Verkäufen sowie festen Verpflichtungen zu mindern.

Änderungen der Marktlage haben in der Regel keinen Einfluss auf die vom Konzern eingesetzten Programme zur Absicherung gegen Kursänderungsrisiken, da die hierbei eingesetzten derivativen Finanzinstrumente entsprechend der Zielsetzung, die Wechselkurse auf das gesicherte Grundgeschäft festzuschreiben, meist bis zur Endfälligkeit gehalten werden. Diese Programme werden jährlich überprüft und gegebenenfalls geändert, um sie den aktuellen Marktbedingungen bzw. der aktuellen Marktpraxis anzupassen.

Sensitivitätsanalyse

Wechselkursrisiken ergeben sich bei Finanzinstrumenten in Fremdwährung. Die Wechselkurssensitivität errechnet sich durch Aufsummierung der Nettorisiken aus der Währungsumrechnung in Bezug auf die vom Konzern eingesetzten und in der Konzernbilanz erfassten Finanzinstrumente. Die folgenden Auswirkungen auf das EBT im Geschäftsjahr 2018 ergaben sich vor Berücksichtigung von Cash Flow Hedges:

Auswirkung auf das EBT				
	Veränderung	CAD/USD	GBP/USD	EUR/USD
Gewinn (Verlust)	+10%\$	(106)\$	(31)\$	(58)\$
Auswirkung auf das EBT				
		EUR/GBP	EUR/CHF	Sonstige
Gewinn (Verlust)		105\$	1\$	64

Die folgende Übersicht zeigt den Einfluss von Derivaten, die als Teil einer Sicherungsbeziehung zur Absicherung von Cashflows designiert sind, auf das sonstige Ergebnis für das Geschäftsjahr 2018. Änderungen des Fair Value dieser Derivate werden größtenteils durch die Neubewertung des abgesicherten Risikos ausgeglichen.

Auswirkung auf das sonstige Ergebnis vor Ertragsteuern				
	Veränderung	CAD/USD	GBP/USD	EUR/USD
Gewinn (Verlust)	+10%\$	222\$	29\$	79\$
Auswirkung auf das sonstige Ergebnis vor Ertragsteuern				
		EUR/GBP	EUR/CHF	Sonstige
Gewinn (Verlust)		96\$	56\$	273\$

Zinsrisiko

Die künftigen Cashflows des Konzerns können Schwankungen unterliegen, die aus Zinsänderungen bei seinen variabel verzinsten finanziellen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten resultieren. Zu diesen Posten werden auch alle langfristigen festverzinslichen Finanzverbindlichkeiten gezählt, bei denen eine synthetische Umwandlung in variable Verzinsungen vorgenommen wurde (vgl. Anhangsangabe 30 "Langfristige Finanzverbindlichkeiten"). Eine Änderung der Referenzzinssätze (Libor, Euribor, Banker's Acceptance) kann sich bei diesen Posten auf die Höhe der Cashflows auswirken. Zum überwiegenden Teil werden diese Risiken von einer zentralen Finanzabteilung im Rahmen eines übergreifenden Risikomanagements gesteuert. Dies umfasst auch die Verwendung von Finanzinstrumenten wie etwa Zinsswaps. Die zur synthetischen Umwandlung von Zinsänderungsrisiken eingesetzten derivativen Finanzinstrumente bestehen im Wesentlichen aus Zinsswaps.

Außerdem können dem Konzern durch seine zum Fair Value angesetzten Finanzinstrumente Gewinne und Verluste entstehen, die sich aus Änderungen der Zinssätze ergeben. Dies umfasst auch die Marktgängigkeitsrisiken. Zu den betreffenden Finanzinstrumenten gehören bestimmte Darlehen und Leasingforderungen in Verbindung mit Flugzeugen, der Wertpapierbestand, Anteile an Finanzierungsarrangements, subventionierte Leasinggebühren und bestimmte derivative Finanzinstrumente.

Änderungen der Marktlage haben in der Regel keinen Einfluss auf die vom Konzern zur Absicherung gegen das Zinsrisiko angewendeten Verfahren, da die hierbei eingesetzten derivativen Finanzinstrumente entsprechend der Zielsetzung, die aus Zinsschwankungen resultierenden Risiken zu vermindern, im Allgemeinen bis zur

Endfälligkeit gehalten werden, damit eine für Zwecke der Aktiv-Passiv-Steuerung angemessene Kongruenz gewährleistet ist. Diese Programme werden jährlich überprüft und gegebenenfalls geändert, um sie den aktuellen Marktbedingungen bzw. der aktuellen Marktpraxis anzupassen.

Sensitivitätsanalyse

Das Zinsrisiko betrifft im Wesentlichen zum Fair Value bewertete Finanzinstrumente. Bei einem Zinsanstieg um 100 Basispunkte würde der Zinsänderungseffekt auf die Bewertung dieser Finanzinstrumente (mit Ausnahme der derivativen Finanzinstrumente in einer Sicherungsbeziehung) zum 31. Dezember 2018 und 31. Dezember 2017 zu einem Rückgang des EBT um USD 36 Mio. zum 31. Dezember 2018 führen (31. Dezember 2017: USD 27 Mio.).

38. FAIR VALUE DER FINANZINSTRUMENTE

Die im Konzernabschluss angegebenen Fair-Value-Beträge entsprechen dem vom Konzern jeweils geschätzten Preis, zu dem ein Finanzinstrument auf einem Markt zwischen sachverständigen, vertragswilligen und freiwillig handelnden Geschäftspartnern wie unter voneinander unabhängigen Geschäftspartnern getauscht werden könnte. Hierbei handelt es sich um zeitpunktbezogene Schätzungen, die sich in nachfolgenden Berichtsperioden aufgrund der jeweiligen Marktbedingungen oder sonstiger Faktoren ändern können. Die Bestimmung des Fair Value erfolgt unter Bezugnahme auf die Preise, zu denen das jeweilige Finanzinstrument auf dem Hauptmarkt, zu dem der Konzern direkten Zugang hat, gehandelt wird. Für die meisten Finanzinstrumente des Konzerns gibt es jedoch keinen aktiven Markt. In diesem Fall ermittelt der Konzern den Fair Value mithilfe von internen oder externen Bewertungsmodellen wie beispielsweise stochastischen Modellen, Optionspreismodellen und Discounted-Cashflow-Modellen. Die Ermittlung des Fair Value anhand von Bewertungsmodellen erfordert die Verwendung von Annahmen im Hinblick auf Höhe und Zeitpunkt der erwarteten künftigen Cashflows, Abzinsungssätze, Bonität des Kreditnehmers, den erwarteten künftigen Wert des Flugzeugs, Ausfallwahrscheinlichkeiten, marktübliche Spreads auf Industriefinanzierungen und das Marktgängigkeitsrisiko. Zu diesen Annahmen gelangt der Konzern vorwiegend mittels externer, jederzeit beobachtbarer Marktdaten. Dazu gehören Faktoren wie Zinssätze, Bonitätsratings, Kreditspreads, Ausfallwahrscheinlichkeiten, Wechselkurse sowie Kurs- und Zinsschwankungen. Annahmen oder Daten, die nicht auf beobachtbaren Marktdaten beruhen, werden verwendet, wenn keine externen Daten verfügbar sind. Diese Berechnungen stellen die bestmöglichen Schätzungen des Managements dar. Da die Fair Values auf Schätzungen beruhen, besteht jedoch die Möglichkeit, dass diese Beträge bei einem tatsächlichen Verkauf oder einer sofortigen Erfüllung der Instrumente nicht erzielt werden.

Verfahren und Annahmen

Zur Ermittlung des Fair Value von FVTP&L- und FVOCI-Posten werden die folgenden Verfahren und Annahmen verwendet:

Darlehen und Leasingforderungen in Verbindung mit Flugzeugen und Anteile an Finanzierungsarrangements

- Der Konzern schätzt den Fair Value mithilfe eines internen Bewertungsmodells, das auf stochastischen Simulationen basiert, sowie unter Anwendung der Discounted-Cashflow-Analyse. In die Berechnung des Fair Value fließen Marktdaten zur Zinshöhe, öffentlich erhältliche Bonitätsratings, Renditekurven und Ausfallwahrscheinlichkeiten ein. Der Konzern verwendet Marktdaten zur Bestimmung von Anpassungen bezüglich der Marktgängigkeit sowie interne Annahmen zur Berücksichtigung von Faktoren, die Marktteilnehmer bei der Preisgestaltung dieser finanziellen Vermögenswerte in Betracht ziehen würden. Daneben trifft der Konzern interne Annahmen, um das Ausfallrisiko von Kunden festzustellen, für die kein öffentliches Rating erhältlich ist. Des Weiteren verwendet der Konzern Restwertkurven für Flugzeuge, die aktuelle Marktfaktoren sowie mittel- und langfristig ausgewogene Marktfaktoren im Flugzeugsegment widerspiegeln.

Wertpapierbestand

- Der Konzern nutzt Discounted-Cashflow-Modelle, um den Fair Value von nicht öffentlich gehandelten festverzinslichen Wertpapieren zu schätzen, wobei Marktdaten wie Zinssätze Verwendung finden.

Forderungen aus langfristigen Aufträgen

- Schätzungen des Fair Value basieren auf Discounted-Cashflow-Analysen, wobei für Zinssätze auf Marktdaten zurückgegriffen wird.

Subventionierte Leasinggebühren

- Der Konzern verwendet ein internes Bewertungsmodell auf Grundlage stochastischer Simulationen, um den Fair Value von subventionierten Leasinggebühren zu schätzen, die dem Konzern im Zusammenhang mit dem Verkauf von Verkehrsflugzeugen entstanden sind. In die Berechnung des Fair Value fließen Marktdaten zur

Zinshöhe, öffentlich erhältliche Bonitätsratings, von Rating-Agenturen ermittelte Ausfallwahrscheinlichkeiten und der Kreditspread des Konzerns ein. Daneben trifft der Konzern interne Annahmen, um das Ausfallrisiko von Kunden festzustellen, für die kein öffentliches Rating erhältlich ist.

Rückzahlbare staatliche Finanzhilfen

- Schätzungen des Fair Value basieren auf einer Discounted-Cashflow-Analyse, wobei für Zinssätze und Kreditspreads auf Marktdaten zurückgegriffen wird.

Derivative Finanzinstrumente

- Der Fair Value derivativer Finanzinstrumente entspricht im Wesentlichen den Beträgen, die der Konzern zum Bilanzstichtag beim Verkauf sich positiv entwickelnder Kontrakte voraussichtlich erhalten würde (d. h. unter Berücksichtigung des Ausfallrisikos der Kontrahenten) bzw. für die Übertragung nachteiliger Kontrakte voraussichtlich zahlen müsste (d. h. unter Berücksichtigung des eigenen Ausfallrisikos). Der Fair Value von Termingeschäften und Zinsderivaten wird anhand einer Discounted-Cashflow-Analyse und Marktdaten wie Zinssätze, Kreditspreads und Devisenkassakurse geschätzt.

Der Konzern setzt zur Schätzung des Fair Value der eingebetteten derivativen Finanzinstrumente Optionspreismodelle und Discounted-Cashflow-Modelle unter Heranziehung geeigneter Marktdaten ein.

Wandlungsoption - Zur Schätzung des Fair Value der Wandlungsoption, die in die wandelbaren Aktien der BT Holdco eingebettet ist, greift der Konzern auf ein internes Bewertungsmodell zurück, das auf stochastischen Simulationen basiert. Der Fair Value der eingebetteten Wandlungsoption entspricht der Barwertdifferenz zwischen dem aufgelaufenen Liquidationsvorzug der wandelbaren Aktien auf Basis des Mindestrenditeanspruchs und dem Fair Value der Stammaktien auf Konvertierungsbasis. Dieser Wert ist abhängig von der Erfüllung der mit der CDPQ vereinbarten Leistungsanreize durch das Segment Transportation, dem Zeitpunkt der Ausübung der Umwandlungsrechte und dem jeweiligen Umwandlungssatz. Das Simulationsmodell generiert mehrere Leistungsszenarien für Transportation über die erwartete Laufzeit der Option. Der Fair Value der Aktien auf Konvertierungsbasis wird mittels eines auf Marktdaten basierenden EBIT-Multiplikators zur Bestimmung des Unternehmenswertes berechnet. Der verwendete Abzinsungssatz wird ebenfalls mittels Marktdaten berechnet. Zur Bestimmung der Laufzeit des Instruments und der künftigen Leistung des Segments Transportation greift der Konzern auf interne Annahmen zurück.

Airbus wurde eine Kaufoption in Bezug auf die von Bombardier gehaltenen stimmrechtslosen Anteile an der CSALP gewährt, die jederzeit vor Ablauf des Jahres 2025 ausübbar ist. Die Ausübung erfolgt zu einem Betrag in Höhe des investierten Betrags zuzüglich der kumulierten jährlichen Vorzugsrendite, die auf 2 % begrenzt ist.

Finanzierungsverpflichtungen - Die Begrenzung der Rendite des Konzerns auf die künftigen Investitionen in stimmrechtslose Anteile an der CSALP stellt eine derivative Verbindlichkeit dar, die zum Fair Value bilanziert und in jeder Periode im Finanzierungsaufwand neu bewertet wird. Zur Schätzung des Fair Value der derivativen Verbindlichkeit verwendet der Konzern ein internes Bewertungsmodell auf Grundlage stochastischer Simulationen. Dafür werden die voraussichtlichen Investitionen des Konzerns in stimmrechtslose Anteile aufgrund von Liquiditätsengpässen der CSALP, die Zeitpunkte dieser Investitionen, der Fair Value der CSALP, die erwartete Volatilität des Fair Value der CSALP und die relativen Werte der verschiedenen Anteilsklassen der CSALP herangezogen.

Stimmrechtslose Anteile an der CSALP - Die Investition des Konzerns in stimmrechtslose Anteile an der CSALP wird zum Fair Value bilanziert und in jeder Periode im Finanzertrag neu bewertet. Der Fair Value spiegelt die auf 2 % begrenzte Konzernrendite aus den Anteilen sowie die Kaufoption von Airbus für die Anteile wider. Zur Schätzung des Fair Value der stimmrechtslosen Anteile verwendet der Konzern ein internes Bewertungsmodell auf Grundlage stochastischer Simulationen. Dafür werden der Fair Value der CSALP, die erwartete Volatilität des Fair Values der CSALP und die relativen Werte der verschiedenen Anteilsklassen der CSALP herangezogen.

Zur Ermittlung des Fair Value von zu fortgeführten Anschaffungskosten erfassten Posten werden die folgenden Verfahren und Annahmen verwendet:

Finanzinstrumente, deren Buchwert annähernd dem Fair Value entspricht

- Der Fair Value von Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstigen Forderungen, bestimmten Darlehen und Leasingforderungen in Verbindung mit Flugzeugen, gebundenen Zahlungsmittel, Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstigen Verbindlichkeiten sowie Sale-and-leaseback-Verpflichtungen, die zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet werden, entspricht annähernd ihrem Buchwert, da diese Instrumente kurze Laufzeiten aufweisen oder variabel verzinslich sind oder ihre Konditionen mit den Konditionen vergleichbar sind, die für ähnliche Geschäfte derzeit auf dem Markt üblich sind.

Langfristige Finanzverbindlichkeiten

- Der Fair Value langfristiger Finanzverbindlichkeiten wird anhand von Börsennotierungen, sofern verfügbar, oder einer Discounted-Cashflow-Analyse auf Grundlage entsprechender aktueller Sollzinsen für vergleichbare Fremdkapitalaufnahmen ermittelt.

Rückzahlbare staatliche Finanzhilfen und einmalige Kosten der Zulieferer

- Schätzungen des Fair Value basieren auf einer Discounted-Cashflow-Analyse, wobei für Zinssätze und Kreditspreads auf Marktdaten zurückgegriffen wird.

Fair-Value-Hierarchie

Die nachfolgenden Übersichten zeigen die finanziellen Vermögenswerte und finanziellen Verbindlichkeiten, die auf wiederkehrender Basis zum Fair Value bewertet werden. Dabei wird die folgende Fair-Value-Hierarchie angewandt:

- Stufe 1: In aktiven Märkten notierte Preise (unbereinigt) für identische Vermögenswerte oder Verbindlichkeiten;
- Stufe 2: Inputdaten aus beobachtbaren Märkten mit Ausnahme der in Stufe 1 enthaltenen notierten Preise. Solche Inputs können auch indirekt beobachtbare Daten umfassen; und
- Stufe 3: Inputdaten für den Vermögenswert oder die Verbindlichkeit, die nicht auf beobachtbaren Marktdaten beruhen.

Die Beurteilung, ob bestimmte Inputdaten für die Bemessung des Fair Value insgesamt wesentlich sind, erfordert Ermessensentscheidungen.

Die Fair Values der finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten, gegliedert nach Hierarchiestufen, stellten sich zum 31. Dezember 2018 wie folgt dar:

	Gesamt	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
Finanzielle Vermögenswerte				
Darlehen und Leasingforderungen in Verbindung mit Flugzeugen	\$ 24	\$ -	\$ -	\$ 24
Derivative Finanzinstrumente ^(1)	168	-	168	-
Wertpapierbestand	230	28	202	-
Forderung gegen nahestehende Unternehmen und Personen ^(2)	385	-	-	385
Stimmrechtslose Anteile an der CSALP	150	-	-	150
Forderung aus langfristigen Aufträgen	75	-	75	-
Anteile an Finanzierungsarrangements	173	-	-	173
	\$ 1.205	\$ 28	\$ 445	\$ 732
Finanzielle Verbindlichkeiten				
Subventionierte Leasinggebühren	(53)	-	-	(53)
Rückzahlbare staatliche Finanzhilfen ^(2)	(385)	-	-	(385)
Derivative Finanzinstrumente ^(1)	(885)	-	(336)	(549)
	\$ (1.323)	\$ -	\$ (336)	\$ (987)

^(1) Derivative Finanzinstrumente umfassen Devisenterminkontrakte, Zinsswaps, eine Wandlungsoption, Finanzierungsverpflichtungen und eingebettete Derivate.

^(2) Diese Forderung gegen nahestehende Unternehmen und Personen stellt eine gegenseitige Vereinbarung in Bezug auf bestimmte rückzahlbare staatliche Finanzhilfen dar, die der Konzern mit der CSALP getroffen hat.

Die Fair Values der Finanzinstrumente der Stufe 3 entwickelten sich in den Geschäftsjahren 2018 und 2017 wie folgt:

	Darlehen und Leasingforderungen in Verbindung mit Flugzeugen	Stimmrechtslose Anteile an der CSALP	Anteile an Finanzierungsarrangements	Subventionierte Leasinggebühren
Stand zum 1. Januar 2017	\$ 62	\$ -	\$ 165	\$ (141)
Im Periodenergebnis erfasste Nettogewinne (-verluste) und Zinsen ^(2)	5	-	8	(5)
Ausgegeben	-	-	-	-
Erfüllt	(20)	-	(4)	24
Einfluss von Wechselkursänderungen	-	-	-	-
Stand zum 31. Dezember 2017 ⁽⁶⁾	47	-	169	(122)
Änderungen der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden ^(1)	-	-	50	-
Stand zum 1. Januar 2018	47	-	219	(122)
Im Periodenergebnis erfasste Nettogewinne (-verluste) und Zinsen ^(2)	(2)	-	11	(2)

	Darlehen und Leasingforderungen in Verbindung mit Flugzeugen		Stimmrechtslose Anteile an der CSALPFinanzierungsarrangements	Anteile an	Subventionierte Leasinggebühren
Ausgegeben	-	150	-	-	-
Erfüllt	(21)	-	(57)	23	
Veräußerung des Geschäftsbereichs CSALP ⁽³⁾	-	-	-	48	
Einfluss von Wechselkursänderungen	-	-	-	-	
Stand zum 31. Dezember 2018	\$ 24	\$ 150	\$ 173	\$ (53)	
	Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten		WandlungsoptionFinanzierungsverpflichtungen		
Stand zum 1. Januar 2017		\$ (6)	\$ (170)	\$ -	
Im Periodenergebnis erfasste Nettogewinne (-verluste) und Zinsen ⁽²⁾		-	(108)	-	
Ausgegeben		(3)	-	-	
Erfüllt		3	-	-	
Einfluss von Wechselkursänderungen		-	(26)	-	
Stand zum 31. Dezember 2017 ⁽⁶⁾		(6)	(304)	-	
Änderungen der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden ⁽¹⁾		-	-	-	
Stand zum 1. Januar 2018		(6)	(304)	-	
Im Periodenergebnis erfasste Nettogewinne (-verluste) und Zinsen ⁽²⁾		-	(23)	-	
Ausgegeben		-	-	(310) ⁽⁴⁾	
Erfüllt		6	-	75 ⁽⁵⁾	
Veräußerung des Geschäftsbereichs CSALP ⁽³⁾		-	-	-	
Einfluss von Wechselkursänderungen		-	13	-	
Stand zum 31. Dezember 2018		\$ -	\$ (314)	\$ (235)	

⁽¹⁾ Nach Anpassung; die Auswirkungen von Änderungen der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden sind in Anhangsangabe 3 dargestellt. Infolge der erstmaligen Anwendung von IFRS 9 wurde ein Anteil an Finanzierungsarrangements in die Kategorie "erfolgswirksam zum Fair Value bewertet" umgegliedert.

⁽²⁾ Davon entfallen USD 0 Mio. auf realisierte Gewinne (Verluste) des Geschäftsjahres 2018, die im Finanzertrag erfasst sind (Geschäftsjahr 2017: realisierte Gewinne in Höhe von USD 1 Mio., die im Finanzertrag erfasst wurden).

⁽³⁾ Weitere Informationen zur Veräußerung der CSALP sind in Anhangsangabe 31 "Veräußerung eines Geschäftsbereichs" enthalten.

⁽⁴⁾ Weitere Informationen zu den Finanzierungsverpflichtungen des Konzerns gegenüber der CSALP sind in Anhangsangabe 31 "Veräußerung eines Geschäftsbereichs" enthalten.

⁽⁵⁾ Der Konzern investierte USD 225 Mio. in die CSALP. Diese Investition wurde mit ihrem geschätzten Fair Value von USD 150 Mio. in den sonstigen finanziellen Vermögenswerten ausgewiesen, der niedriger als der gezahlte Betrag ist, da die Rendite auf diese Investition auf 2 % begrenzt ist. Der Unterschiedsbetrag von USD 75 Mio. stellt den bei Vertragsbeginn verzeichneten Verlust dar, der mit den von Bombardier im Rahmen der Transaktion übernommenen außerbörslichen Finanzierungsverpflichtungen verrechnet wurde. Weitere Informationen sind Anhangsangabe 31 "Veräußerung eines Geschäftsbereichs" zu entnehmen.

⁽⁶⁾ Anfangssalden entsprechen dem Stand vor der Umgliederung in zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte. In Anhangsangabe 31 "Veräußerung eines Geschäftsbereichs" sind detaillierte Informationen zur Umgliederung der Vermögenswerte und Verbindlichkeiten der CSALP enthalten.

Intern getroffene Hauptannahmen für die Hierarchiestufe 3

Bei der Bewertung von Finanzinstrumenten der Stufe 3 zum Fair Value beruhen manche der verwendeten Annahmen nicht auf beobachtbaren Marktdaten. Die intern getroffenen Hauptannahmen in Bezug auf Finanzinstrumente der Stufe 3 der Aerospace-Segmente beziehen sich auf Ausfallrisiken von Kunden, für die kein öffentliches Kreditrating erhältlich ist, und auf Marktängigkeitsanpassungen von Abzinsungssätzen für unsere finanziellen Vermögenswerte.

Diese Hauptannahmen stellten sich zum 31. Dezember 2018 wie folgt dar:

	Darlehen und Leasingforderungen in Verbindung mit Flugzeugen	Anteile an Finanzierungsarrangements Zwischen B- und CCC+ (B-)	Subventionierte Leasinggebühren Zwischen BB- und B- (BB-)
Hauptannahmen (gewichteter Durchschnitt)			
Interne Bonitätsbewertung		Zwischen BB- und CCC+ (B+)	
Marktängigkeitsanpassung des Abzinsungssatzes	11,12%	Zwischen 2,14 % und 9,97 % (6,69 %)	entf.

Weitere wichtige Faktoren für die Ermittlung des Fair Value von bestimmten Finanzinstrumenten sind Restwertkurven für Flugzeuge. Diese Restwertkurven werden vom Management auf Grundlage externer Gutachten erstellt. Sie spiegeln aktuelle Marktfaktoren sowie mittel- und langfristig ausgewogene Marktfaktoren im Flugzeugsegment wider.

Die prognostizierte künftige Performance des Segments Transportation stellt bei der Bestimmung des Fair Value der derivativen Option, die in die an die CDPQ ausgegebenen wandelbaren Aktien eingebettet ist, einen wesentlichen Inputfaktor dar. Die Prognose der künftigen Performance des Segments Transportation wird durch das Management auf der Basis des Budget- und Strategieplans erstellt.

Sensitivität gegenüber bestimmten Änderungen der Annahmen für die Hierarchiestufe 3

Diese Annahmen, die nicht auf beobachtbaren Marktdaten beruhen, werden vom Management auf Grundlage von Schätzungen und Beurteilungen getroffen, die wesentliche Auswirkungen auf die Umsatzerlöse, Aufwendungen, Vermögenswerte und Verbindlichkeiten haben können. Wenn eine oder mehrere dieser Annahmen durch andere plausible Annahmen ersetzt werden, deren Auswirkung auf den Fair Value solcher Finanzinstrumente wesentlich wäre, würde dies den Fair Value zum 31. Dezember 2018 wie folgt beeinflussen:

	Im EBT des Geschäftsjahres 2018 erfasste Änderung des Fair Value	Änderung der Annahmen Herabstufung von Kunden mit interner Absenkung der Bonitätsbewertung, deren Restwertkurven für Bonität nicht von Rating- Flugzeuge um 5 Agenturen bewertet % worden ist, um eine Stufe	Erhöhung der Anpassungen bezüglich der Marktängigkeit um 100 Basispunkte
Auswirkung auf das EBT Gewinn (Verlust)			
Darlehen und Leasingforderungen in Verbindung mit Flugzeugen	\$ (6)	\$ (1)	\$ (1)
Anteile an Finanzierungsarrangements	\$ (8)	\$ (4)	\$ (10)
Subventionierte Leasinggebühren	\$ 1	entf.	1
entf.: entfällt			entf.

Wandlungsoption

Sensitivitätsanalyse

Ein Rückgang der erwarteten künftigen Performance des Segments Transportation um 5 % hätte im Geschäftsjahr 2018 zu einem Rückgang des Fair Value und einem entsprechenden im EBT ausgewiesenen Gewinn von USD 28 Mio. geführt.

Eine Steigerung der erwarteten künftigen Performance des Segments Transportation um 5 % hätte im Geschäftsjahr 2018 zu einer Erhöhung des Fair Value und einem entsprechenden im EBT ausgewiesenen Verlust von USD 26 Mio. geführt.

Finanzierungsverpflichtungen und stimmrechtslose Anteile an der CSALP

Sensitivitätsanalyse

Eine Veränderung des Wertes der CSALP um 5 % hätte im Geschäftsjahr 2018 zu einer kombinierten Änderung des Fair Value und einer entsprechenden Auswirkung auf den Finanzierungsaufwand bzw. den Finanzertrag von USD 23 Mio. geführt.

Eine Veränderung der Volatilität des Wertes der CSALP um 5 % hätte im Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2018 zu einer kombinierten Änderung des Fair Value und einer entsprechenden Auswirkung auf den Finanzierungsaufwand bzw. den Finanzertrag von USD 42 Mio. geführt.

Fair-Value-Hierarchie von zu fortgeführten Anschaffungskosten erfassten Posten

Die nachfolgende Übersicht zeigt die zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Vermögenswerte und finanziellen Verbindlichkeiten. Dabei wird die folgende Fair-Value-Hierarchie angewandt:

- Stufe 1: In aktiven Märkten notierte Preise (unbereinigt) für identische Vermögenswerte oder Verbindlichkeiten;
- Stufe 2: Inputdaten aus beobachtbaren Märkten mit Ausnahme der in Stufe 1 enthaltenen notierten Preise. Solche Inputs können auch indirekt beobachtbare Daten umfassen; und
- Stufe 3: Inputdaten für den Vermögenswert oder die Verbindlichkeit, die nicht auf beobachtbaren Marktdaten beruhen.

Die Fair Values der finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten, gegliedert nach Hierarchiestufen, stellten sich zum 31. Dezember 2018 wie folgt dar:

	Gesamt	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
Finanzielle Vermögenswerte				
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen	\$ 1.575	\$ -	\$ 1.575	\$ -
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	32	-	32	-
	\$ 1.607	\$ -	\$ 1.607	\$ -
Finanzielle Verbindlichkeiten				
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten	\$ (4.634)	\$ -	\$ (4.634)	\$ -
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	(8.750)	-	(8.750)	-
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten				
Rückzahlbare staatliche Finanzhilfen	(660)	-	-	(660)
Sonstige	(429)	-	-	(429)
	\$ (14.473)	\$ -	\$ (13.384)	\$ (1.089)

39. ANTEILE AN GEMEINSCHAFTSUNTERNEHMEN UND ASSOZIIERTEN UNTERNEHMEN

Der Konzern betreibt einen Teil seiner gewöhnlichen Geschäftsaktivitäten über Gemeinschaftsunternehmen und assoziierte Unternehmen.

Für das Geschäftsjahr 2018 bezifferte sich der gesamte Anteil des Konzerns an den Vermögenswerten und Verbindlichkeiten seiner Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen wie folgt:

	CSALP ⁽¹⁾	Sonstige	Gesamt
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	\$ 3	\$ 387	\$ 390

	CSALP ⁽¹⁾	Sonstige	Gesamt
Sonstige kurzfristige Vermögenswerte	\$ 271	\$ 759	\$ 1.030
Langfristige Vermögenswerte	\$ 3.241	\$ 225	\$ 3.466
Kurzfristige Verbindlichkeiten	\$ (456)	\$ (853)	\$ (1.309)
Langfristige Verbindlichkeiten	\$ (1.270)	\$ (21)	\$ (1.291)

⁽¹⁾ Zum 31. Dezember 2018 hatte der Konzern einen Betrag von USD 225 Mio. in die CSALP im Tausch gegen stimmrechtslose Anteile an dem Unternehmen investiert. Die CSALP erfasste diese Einlage im Eigenkapital. Der Konzern schätzte den Fair Value der Investition in stimmrechtslose Anteile, die sich auf USD 225 Mio. belief, auf USD 150 Mio. und wies diesen Betrag in den sonstigen finanziellen Vermögenswerten aus. Der Verlust von USD 75 Mio. wurde mit der derivativen Verbindlichkeit in Verbindung mit Finanzierungsverpflichtungen verrechnet. Weitere Informationen sind Anhangsangabe 38 "Fair Value der Finanzinstrumente" zu entnehmen. In den nachstehenden Geschäftsjahren bezifferte sich der Anteil des Konzerns am Periodenergebnis seiner Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen wie folgt:

	CSALP	Sonstige	2018 Gesamt
Periodenergebnis	\$ (40)	\$ 106	\$ 66
	CSALP	Sonstige	2017 Gesamt
Periodenergebnis	\$ -	\$ 175	\$ 175

40. TRANSAKTIONEN MIT NAHESTEHENDEN UNTERNEHMEN UND PERSONEN

Zu den nahestehenden Unternehmen und Personen des Konzerns gehören seine Gemeinschaftsunternehmen, assoziierte Unternehmen und Personen in Schlüsselpositionen des Managements.

Gemeinschaftsunternehmen und assoziierte Unternehmen

Der Konzern führt mit einigen seiner Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen im gewöhnlichen Geschäftsverkehr fremdvergleichskonforme Kauf- und Verkaufstransaktionen durch. Die folgende Übersicht zeigt die Transaktionen mit Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen, an denen der Konzern Anteile hält, in den nachstehenden Geschäftsjahren:

	2018		2017	
	Gemeinschaftsunternehmen	Assoziierte Unternehmen	Gemeinschaftsunternehmen	Assoziierte Unternehmen
Verkauf von Produkten und Dienstleistungen und sonstige Erträge	\$ 38	\$ 313	\$ 41	\$ 16
Kauf von Produkten und Dienstleistungen und sonstige Aufwendungen	\$ 24	\$ 12	\$ 21	\$ -
Die offenen Posten des Konzerns mit Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen stellten sich zu den nachstehenden Stichtagen wie folgt dar:				
	31. Dezember 2018		31. Dezember 2017	
	Gemeinschaftsunternehmen	Assoziierte Unternehmen	Gemeinschaftsunternehmen	Assoziierte Unternehmen
Forderungen	\$ 16	\$ 129	\$ 20	\$ 12
Forderungen gegen nahestehende Unternehmen und Personen ⁽¹⁾	\$ -	\$ 385	\$ -	\$ -
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	\$ -	\$ 23	\$ -	\$ -
Verbindlichkeiten	\$ 4	\$ 28	\$ 11	\$ 2
Vertragliche Verbindlichkeiten	\$ 11	\$ -	\$ 8	\$ -
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	\$ -	\$ 48	\$ -	\$ -

	1. Januar 2017	
	Gemeinschaftsunternehmen	Assoziierte Unternehmen
Forderungen	\$ 22	\$ 8
Forderungen gegen nahestehende Unternehmen und Personen ⁽¹⁾	\$ -	\$ -
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	\$ -	\$ -
Verbindlichkeiten	\$ 2	\$ 4
Vertragliche Verbindlichkeiten	\$ 7	\$ -
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	\$ -	\$ -

⁽¹⁾ Siehe hierzu Anhangsangabe 21 "Sonstige finanzielle Vermögenswerte".

Vergütung für Personen in Schlüsselpositionen des Managements

Die Jahresvergütung und der damit verbundene Vergütungsanfall für geschäftsführende und nicht geschäftsführende Mitglieder des Board of Directors sowie wesentliche Mitglieder der Konzernleitung, d. h. den Präsident und Chief Executive Officer der Bombardier Inc., die Presidents der Aerospace-Segmente und des Segments Transportation sowie die Senior Vice Presidents der Bombardier Inc., entwickelten sich in den nachstehenden Geschäftsjahren wie folgt:

	2018	2017
Anteilsbasierte Vergütung	\$ 25	\$ 24
Gehälter, Boni und sonstige kurzfristige Leistungen	23	23
Altersversorgungsleistungen	-	1
	\$ 48	\$ 48

41. NICHT KONSOLIDIERTE STRUKTURIERTE UNTERNEHMEN

Die folgende Übersicht zeigt die Vermögenswerte und Verbindlichkeiten der nicht konsolidierten strukturierten Unternehmen, bei denen der Konzern zu den nachstehenden Stichtagen einem wesentlichen Risiko ausgesetzt war:

	31. Dezember 2018		31. Dezember 2017	
	Vermögenswerte	Verbindlichkeiten	Vermögenswerte	Verbindlichkeiten
Finanzierungsarrangements im Zusammenhang mit dem Verkauf von Verkehrsflugzeugen	\$ 3.552	\$ 1.587	\$ 4.760	\$ 2.315
			1. Januar 2017	
			Vermögenswerte	Verbindlichkeiten
Finanzierungsarrangements im Zusammenhang mit dem Verkauf von Verkehrsflugzeugen			\$ 5.625	\$ 3.014

Der Konzern hat für bestimmte strukturierte Unternehmen, die ausschließlich zum Zweck der Bereitstellung von Finanzierungen in Verbindung mit dem Verkauf von Verkehrsflugzeugen errichtet wurden, Kredit- und/oder Restwertgarantien geleistet.

Die strukturierten Unternehmen werden meist im Wege der Aufnahme langfristiger Finanzverbindlichkeiten außerhalb des Konzernverbunds sowie durch externe Eigenkapitalgeber, die in den Genuss steuerlicher Anreize kommen, finanziert. Die Flugzeuge dienen als Sicherheit für die langfristigen Finanzverbindlichkeiten solcher strukturierter Unternehmen. Die Beziehung des Konzerns zu diesen strukturierten Unternehmen besteht in Form von Kredit- und Restwertgarantien, nachrangigen Darlehen und Residualansprüchen. Restwertgarantien erstrecken sich in der Regel auf einen prozentualen Anteil am Wertverlust in Bezug auf einen garantierten Wert bei Veräußerung des zugrunde liegenden Flugzeugs zu einem vereinbarten Zeitpunkt. Der Konzern erbringt außerdem für einige strukturierte Unternehmen Verwaltungsdienstleistungen, für die er eine marktübliche Gebühr erhält.

Das maximale potenzielle Ausfallrisiko des Konzerns betrug zum 31. Dezember 2018 USD 1,2 Mrd. (31. Dezember 2017: USD 1,5 Mrd.; 1. Januar 2017: USD 1,6 Mrd.). Davon war zum 31. Dezember 2018 ein Betrag in Höhe von USD 409 Mio. als Rückstellungen und damit verbundene Verbindlichkeiten erfasst (31. Dezember 2017: USD

370 Mio.; 1. Januar 2017: USD 371 Mio.). Das maximale Risiko des Konzerns aus diesen Garantien wird in Anhangsangabe 42 "Sonstige finanzielle Verpflichtungen und Eventualverbindlichkeiten" erläutert.

Der Konzern ist der Ansicht, dass keine Beherrschung der strukturierten Unternehmen durch den Konzern vorliegt.

42. SONSTIGE FINANZIELLE VERPFLICHTUNGEN UND EVENTUALVERBINDLICHKEITEN

Überwiegend im Zusammenhang mit dem Verkauf von Verkehrsflugzeugen und den damit verbundenen Finanzierungszusagen geht der Konzern diverse Vertriebsunterstützungsvereinbarungen ein, zu denen u. a. Kredit- und Restwertgarantien sowie Zinsgarantien gehören. Der Konzern unterliegt darüber hinaus den im Folgenden beschriebenen bilanzunwirksamen Risiken. Diese bilanzunwirksamen Risiken bestehen zusätzlich zu den an anderer Stelle im Konzernabschluss beschriebenen finanziellen Verpflichtungen und Eventualverbindlichkeiten. Ein Teil dieser bilanzunwirksamen Risiken ist außerdem in Anhangsangabe 41 "Nicht konsolidierte strukturierte Unternehmen" dargestellt. Das maximale potenzielle Ausfallrisiko schließt keine Zahlungen ein, die voraussichtlich vom Konzern geleistet werden. Die folgende Übersicht zeigt das maximale potenzielle Ausfallrisiko für alle wesentlichen Risikopositionen zu den nachstehenden Stichtagen:

	31. Dezember 2018	31. Dezember 2017	1. Januar 2017
Flugzeugverkäufe			
Restwertgarantien (a)	\$ 695	\$ 1.060	\$ 1.300
Kreditgarantien (a)	1.034	1.221	1.233
Einander ausschließende Risiken ^(1)	(473)	(540)	(557)
Gesamtes Ausfallrisiko aus Kredit- und Restwertgarantien	\$ 1.256	\$ 1.741	\$ 1.976
Inzahlungnahmeverpflichtungen (b)	\$ 1.165	\$ 1.437	\$ 1.721
Bedingte Rückkaufverpflichtungen (c)	\$ 100	\$ 143	\$ 207
Sonstige ^(2)			
Kreditgarantien (d)	\$ 48	\$ 52	\$ 48

^(1) Einige Restwertgarantien können erst nach Ablauf nicht genutzter Kreditgarantien in Anspruch genommen werden. Daher dürfen diese Garantien bei der Berechnung des gesamten maximalen Ausfallrisikos des Konzerns nicht zu den Kreditgarantien hinzugezählt werden.

^(2) Der Konzern gewährt außerdem sonstige Garantien, die nicht in dieser Übersicht berücksichtigt sind (vgl. Abschnitt f) der nachstehenden Erläuterungen).

Das maximale Ausfallrisiko aus den vom Konzern im Rahmen von Flugzeugverkäufen geleisteten Kredit- und Restwertgarantien entspricht dem Nennbetrag der Garantien vor Berücksichtigung der erwarteten Nettominderung durch den geschätzten Wert der Flugzeuge sowie anderer, dem Konzern zur Absicherung des Ausfallrisikos aus diesen Garantien zur Verfügung stehender Vermögenswerte. Die Rückstellungen für Drohverluste in Höhe von USD 456 Mio. zum 31. Dezember 2018 (31. Dezember 2017: USD 554 Mio.; 1. Januar 2017: USD 562 Mio.) wurden entsprechend den Risiken aus den oben genannten Garantien unter Einbeziehung des auf Grundlage unabhängiger Gutachten geschätzten Wiederverkaufswerts der Flugzeuge, der um aktuelle Marktfaktoren sowie mittel- und langfristig ausgewogene Marktfaktoren im Flugzeugsegment angepasst worden ist, und der voraussichtlichen Erlöse aus den zur Risikoabsicherung dienenden Vermögenswerten gebildet. Darüber hinaus beliefen sich die subventionierten Leasinggebühren, die im Falle eines Kreditausfalls bei bestimmten Kunden entfallen würden, zum 31. Dezember 2018 auf USD 53 Mio. (31. Dezember 2017: USD 122 Mio.; 1. Januar 2017: USD 141 Mio.). Der Konzern geht davon aus, dass die Rückstellungen für Drohverluste ausreichend sein werden, um das nach Berücksichtigung der erwarteten Erlöse aus dem Verkauf von als Sicherheit dienenden Flugzeugen und des Wegfalls bestimmter subventionierter Leasinggebühren verbleibende Gesamtrisiko aus Kredit- und Restwertgarantien abzudecken.

Flugzeugverkäufe

a) Kredit- und Restwertgarantien

- Der Konzern leistet Kreditgarantien in Form von garantierten Leasingzahlungen und Tilgungsgarantien und erbringt Dienstleistungen im Zusammenhang mit der Weitervermarktung von Flugzeugen. Diese Garantien werden insbesondere gegenüber Finanzgebern von Kunden geleistet und haben unterschiedliche Laufzeiten bis 2027. Die mit einem Ausfallrisiko behafteten Finanzdienstleistungen werden fast ausschließlich für Regionalfluggesellschaften erbracht. 71 % des gesamten maximalen Ausfallrisikos entfielen zum 31. Dezember 2018 auf drei Regionalfluggesellschaften (31. Dezember 2017: 73 %; 1. Januar 2017: 72 %).

Des Weiteren übernimmt der Konzern in bestimmten Fällen eine Restwertgarantie, meist bezogen auf das Ablaufdatum der in Verbindung mit den gelieferten Flugzeugen getroffenen Finanzierungs- und Leasingvereinbarungen. Diese Vereinbarungen enthalten in der Regel Betriebsauflagen wie Nutzungsbeschränkungen und Wartungsvorgaben. Bei Inanspruchnahme einer Restwertgarantie erhalten die Garantiebegünstigten eine vertraglich festgelegte Zahlung - in der Regel einen Prozentsatz des Wertverlusts gegenüber einem garantierten Wert. In den meisten Fällen kann ein Garantieanspruch nur bei Weiterverkauf des Flugzeugs an einen Dritten geltend gemacht werden.

In der folgenden Übersicht sind die zu den nachstehenden Stichtagen ausstehenden Restwertgarantien, dargestellt zum frühesten Inanspruchnahmezeitpunkt, sowie die zugehörigen Restlaufzeiten dargestellt:

	31. Dezember 2018	31. Dezember 2017	1. Januar 2017
Bis 1 Jahr	\$ 97	\$ 106	\$ 57
1 bis 5 Jahre	528	856	845
5 bis 10 Jahre	70	98	398
10 bis 15 Jahre	-	-	-
	\$ 695	\$ 1.060	\$ 1.300

b) Inzahlungnahmeverpflichtungen - Der Konzern geht in Verbindung mit Festaufträgen für Neuflugzeuge bei bestimmten Kunden Inzahlungnahmeverpflichtungen zu einem vereinbarten Festpreis ein, die den Kunden das Recht einräumen, ihre Gebrauchtflugzeuge als Teilzahlung für die bestellten Neuflugzeuge in Zahlung zu geben. Die Inzahlungnahmeverpflichtungen des Konzerns stellten sich zu den nachstehenden Stichtagen wie folgt dar:

	31. Dezember 2018	31. Dezember 2017	1. Januar 2017
Bis 1 Jahr	\$ 305	\$ 102	\$ 231
1 bis 3 Jahre	622	863	600
Folgejahre	238	472	890
	\$ 1.165	\$ 1.437	\$ 1.721

c) Bedingte Rückkaufverpflichtungen -

In Verbindung mit dem Verkauf von Neuflugzeugen geht der Konzern bei bestimmten Kunden bedingte Rückkaufverpflichtungen ein. Er sagt im Rahmen dieser Verpflichtungen zu, die Neuflugzeuge innerhalb vereinbarter Zeiträume oder zu vereinbarten Terminen zu einem festgelegten Preis zurückzukaufen, wenn ein für beide Geschäftspartner akzeptabler Vertrag über den Kauf eines weiteren Neuflugzeugs abgeschlossen wird. Sobald der Konzern einen Kaufvertrag für ein später bestelltes Flugzeug abschließt und der Kunde von seinem Recht Gebrauch macht, den Kaufpreis für das später bestellte Flugzeug teilweise durch Inzahlunggabe der zuerst erworbenen Flugzeuge beim Konzern abzugelten, wird die bedingte Rückkaufverpflichtung als Inzahlungnahmeverpflichtung verbucht.

Die bedingten Rückkaufverpflichtungen des Konzerns, dargestellt zum frühesten Inanspruchnahmezeitpunkt, stellten sich zu den nachstehenden Stichtagen wie folgt dar:

	31. Dezember 2018	31. Dezember 2017	1. Januar 2017
Bis 1 Jahr	\$ 26	\$ 96	\$ 158
1 bis 3 Jahre	74	47	49
Folgejahre	-	-	-
	\$ 100	\$ 143	\$ 207

Sonstige Garantien

d) Kredit- und Restwertgarantien

- Im Zusammenhang mit dem Verkauf bestimmter Schienenverkehrsprodukte hat der Konzern eine Kreditgarantie für Leasingzahlungen geleistet, deren Gesamtbetrag zum 31. Dezember 2018 USD 48 Mio. (31. Dezember 2017: USD 52 Mio.; 1. Januar 2017: USD 48 Mio.) betrug. Diese Garantie läuft 2025 aus.

e) Erfüllungsgarantien -

Bei bestimmten im Segment Transportation gemeinschaftlich mit Dritten durchgeführten Projekten können im Falle der Nichterfüllung durch andere Projektpartner alle Projektpartner gesamtschuldnerisch gegenüber den Kunden haftbar sein. In diesen Fällen würden die Projektpartner einander in der Regel Gegengarantien ausstellen. Solche Verpflichtungen und Garantien gelten gemeinhin bis zur Endabnahme des Produkts durch den Kunden und in einigen Fällen bis zum Ende der Garantiezeit.

Das Nettoausfallrisiko des Konzerns in Bezug auf Projekte, für die ein Risikolimit gilt, wird nach oben hin begrenzt. Dieser Grenzwert wird unter der Annahme festgelegt, dass alle Gegengarantien vollständig erfüllt werden. Bei Projekten ohne Risikolimit wurde das maximale Ausfallrisiko auf Basis des Anteils der Partner des Konzerns am Gesamtprojektwert bestimmt. Unter der Voraussetzung, dass alle Gegengarantien vollständig erfüllt werden, ist auf dieser Grundlage das Nettoausfallrisiko des Konzerns unwesentlich. In der Vergangenheit wurden solche gesamtschuldnerischen Verpflichtungen und Garantien nur selten in Anspruch genommen.

f) Sonstiges

- Der Konzern hat im Rahmen seiner gewöhnlichen Geschäftstätigkeit Vereinbarungen abgeschlossen, die Schadenersatzzahlungen zugunsten Dritter beinhalten, welche sich im Wesentlichen auf Steuern beziehen. Diese Vereinbarungen sehen im Allgemeinen keine spezifische Haftungsbegrenzung des Konzerns vor, sodass es nicht möglich ist, die sich daraus für den Konzern ergebende Maximalverbindlichkeit aus Schadenersatzzahlungen zu schätzen.

Finanzierungsverpflichtungen gegenüber der CSALP

Bombardier wird die Liquiditätsengpässe der CSALP im Jahr 2019, falls erforderlich, in Höhe von maximal USD 350 Mio., und in den darauf folgenden zwei Jahren in Höhe von insgesamt maximal USD 350 Mio. ausgleichen. Im Gegenzug erhält Bombardier stimmrechtslose Anteile an der CSALP mit einer kumulierten Jahresdividende von 2 %. Alle Liquiditätsengpässe, die innerhalb dieser Zeiträume über die vorstehend aufgeführten Beträge hinausgehen, werden von dem Konzern, Airbus und IQ (im letzteren Fall in eigenem Ermessen) anteilig ausgeglichen. Zum 31. Dezember 2018 hatte der Konzern einen Betrag von USD 225 Mio. in die CSALP im Tausch gegen stimmrechtslose Anteile an dem Unternehmen investiert.

Operating-Leasingverhältnisse

Der Konzern mietet Gebäude und technische Anlagen und ist Operating-Leasingverbindlichkeiten in Verbindung mit dem Verkauf von Neuflyzeugen eingegangen. Die künftigen Mindestleasingzahlungen aus unkündbaren Operating-Leasingverträgen, die sich im Wesentlichen auf Gebäude und technische Anlagen beziehen, stellten sich zum nachstehenden Stichtag wie folgt dar:

	31. Dezember 2018
Innerhalb eines Jahres	\$ 167
In 1 bis 5 Jahren	352
In mehr als 5 Jahren	356
	\$ 875

Der Mietaufwand belief sich im Geschäftsjahr 2018 auf USD 134 Mio. (Vorjahr: USD 99 Mio.).

Sonstige Verpflichtungen

Der Konzern hat außerdem Abnahmeverpflichtungen aus Verträgen, die er im Rahmen seiner gewöhnlichen Geschäftstätigkeit abgeschlossen hat. Diese Abnahmeverpflichtungen stellten sich zum nachstehenden Stichtag wie folgt dar:

	31. Dezember 2018
Innerhalb eines Jahres	\$ 9.237
In 1 bis 5 Jahren	4.124
In mehr als 5 Jahren	24
	\$ 13.385

Die Abnahmeverpflichtungen des Konzerns zum 31. Dezember 2018 enthalten Investitionsverpflichtungen in Bezug auf den Erwerb von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten in Höhe von USD 265 Mio. bzw. USD 177 Mio.

Der Anteil des Konzerns an den sonstigen Verpflichtungen der Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen belief sich zum 31. Dezember 2018 auf USD 1,3 Mrd.

Rechtsstreitigkeiten

Gegen den Konzern sind in Verbindung mit seiner gewöhnlichen Geschäftstätigkeit verschiedene Verfahren bei mehreren Gerichten anhängig, die Produkthaftungsfragen und Vertragsstreitigkeiten mit Kunden und sonstigen Konzernfremden zum Gegenstand haben. Der Konzern wird alles tun, um sich gegen diese Klagen zu verteidigen. Der Konzern kann anhand der derzeit verfügbaren Informationen nicht den Ausgang aller zum 31. Dezember 2018 anhängigen Gerichtsverfahren vorhersagen. Das Management ist jedoch davon überzeugt, dass sich aus dem Ausgang der Verfahren keine wesentlichen nachteiligen Folgen für die Vermögens- und Finanzlage des Konzerns ergeben werden.

Schweden

Seit dem vierten Quartal 2016 führt die schwedische Polizeibehörde im Zusammenhang mit Behauptungen, die einen 2013 geschlossenen Vertrag über die Lieferung von Signalanlagen an die Azerbaijan Railways ADY betreffen, eine Untersuchung durch, die derzeit noch andauert. Die Tochtergesellschaft des Konzerns hat eine interne Prüfung der Behauptungen angeordnet, die von externen Beratern unter der Aufsicht des Rechtsbeistands durchgeführt wird. Sowohl die Untersuchung als auch die interne Prüfung sind noch nicht abgeschlossen. Am 18. August 2017 wurde ein ehemaliger Mitarbeiter der Tochtergesellschaft der schweren Form von Bestechung sowie des Einflusshandels beschuldigt. Der Prozess in dieser Angelegenheit fand vom 29. August bis zum 20. September 2017 statt. Gegen die Tochtergesellschaft des Konzerns wurde keine Anklage erhoben. Mit dem am 11. Oktober 2017 gefällten Urteil wurde der ehemalige Mitarbeiter freigesprochen. Gegen dieses Urteil legte die Staatsanwaltschaft am 25. Oktober 2017 Berufung ein. Mit dem Beginn des Berufungsprozesses ist nicht vor Januar 2020 zu rechnen. Der Vertrag, aufgrund dessen der Rechtsstreit entstand, wird derzeit von der Weltbankgruppe gemäß ihren vertraglichen Prüfrechten geprüft. Diese Prüfung dauert noch an. Der Konzern richtet sein Handeln darauf aus, sämtliche geltenden Gesetze einzuhalten und bei der Untersuchung und der Prüfung bestmöglich zu kooperieren.

Untersuchung in Brasilien

Am 20. März 2014 wurde die Bombardier Transportation Brasil Ltda ("BT Brazil"), eine Tochtergesellschaft des Konzerns, davon in Kenntnis gesetzt, dass sie zu den 18 Unternehmen und über 100 Einzelpersonen gehört, die im Rahmen von durch staatliche Behörden in Brasilien (u. a. die Wettbewerbsbehörde CADE und die Staatsanwaltschaft São Paulo) eingeleiteten Verwaltungsverfahren benannt werden. Ihnen werden in bereits veröffentlichten Untersuchungen durch besagte staatliche Behörden angebliche Kartellaktivitäten im Zusammenhang mit dem staatlichen Erwerb von Schienenverkehrstechnik sowie dem Bau und der Wartung von Bahnlinien in São Paulo und anderen Regionen vorgeworfen. Seit der Klagezustellung an BT Brazil im Jahr 2014 entschied die Kartellbehörde, das Verfahren gegen 43 Einzelpersonen, bei denen sich die Zustellung der Klageschrift angeblich als schwierig herausstellte, von dieser Klage loszulösen, und brachte zusätzliche technische Hinweise vor, die sich mit verschiedenen verfahrensrechtlichen Einwänden befassen, die die beklagten Unternehmen und Einzelpersonen erhoben. BT Brazil macht derzeit die Rechtswidrigkeit sowohl der Entscheidung, das Verfahren gegen 43 Einzelpersonen von der Klage loszulösen, als auch der Entscheidungen seitens der CADE, den physischen Zugang zu einigen forensischen Beweisen einzuschränken, vor den Gerichten geltend. Nachdem der Superintendent-General der CADE eine formelle Stellungnahme eingereicht hat, in der BT Brazil angebliche Wettbewerbsverstöße im Dezember 2018 zur Last gelegt werden, beabsichtigt BT Brazil, diese Stellungnahme vor dem zuständigen Gericht anzufechten und sich weiterhin entschieden gegen diese Behauptungen zu verteidigen.

BT Brazil wurde aufgrund des 2014 durch die CADE eingeleiteten Verwaltungsverfahrens beklagte Partei des Rechtsstreits, den die Staatsanwaltschaft von São Paulo gegen sie und andere Unternehmen angestrengt hat. Ihnen wurde angebliche administrative Unredlichkeit in Verbindung mit den 2009 von dem U-Bahn-Betreiber CMTSP São Paulo vergebenen Modernisierungsverträgen und angebliche Kartellaktivitäten in Verbindung mit einem 2002 unterzeichneten Fünf-Jahres-Wartungsvertrag mit den städtischen Verkehrsbetrieben CPTM São Paulo vorgeworfen. Im September 2015 kündigte die Staatsanwaltschaft von São Paulo eine zweite öffentliche Zivilklage wegen angeblicher Kartellaktivitäten in Verbindung mit dem Folgevertrag über fünfjährige Wartungsleistungen für den Zeitraum 2007 bis 2012 an. Weiterhin wurde BT Brazil im Dezember 2014 eine Klageschrift zugestellt, sodass die Gesellschaft zu diesem Zeitpunkt als Mitbeklagte in einen Zivilrechtsstreit eintrat, der von der Bundesregierung von São Paulo im Herbst 2013 gegen die Siemens AG mit dem Ziel angestrengt worden war, aufgrund angeblicher Kartellaktivitäten erlittene Verluste zurückzufordern. Unternehmen, denen rechtswidriges Kartellverhalten nachgewiesen wird, drohen Bußgelder, staatliche Maßnahmen zur Rückzahlung von Preisauflagen und möglicherweise ein Tätigkeitsverbot für einen bestimmten Zeitraum. Der Konzern und BT Brazil zeigen sich bei den Untersuchungen im Rahmen dieser Verwaltungsverfahren kooperativ und werden alles tun, um sich entsprechend zu verteidigen.

Transnet

Der Konzern hat über entsprechende Medienberichte von der Ernennung einer Rechtskommission für die Untersuchung der angeblichen Tatbestände der Staatsvereinnahmung, der Korruption und des Betrugs im öffentlichen Sektor einschließlich Staatsorganen ("Untersuchung") erfahren, deren Themenbereiche durch eine Proklamation des Präsidenten am 25. Januar 2018 veröffentlicht wurden. Vor und nach der Untersuchung wurden in den Medien Behauptungen aufgestellt, die sich auf Unregelmäßigkeiten im Hinblick auf mehrere Einkaufsaktivitäten des südafrikanischen Bahnbetreibers Transnet Freight Rail betreffend die Lieferung von 1.064 Lokomotiven bezogen. Am 7. September 2018 wurde die Bombardier Transportation South Africa (Pty.) Ltd. ("BTSA") davon in Kenntnis gesetzt, dass die Special Investigation Unit ("Sonderkommission"), eine vom Verteidigungsministerium von Südafrika eingesetzte forensische Untersuchungsbehörde, eine Untersuchung im Hinblick auf die Umsiedlung der Fertigungsanlage von Pretoria nach Durban im Jahr 2014 und die in Bezug auf diese Umsiedlung geltend gemachten Kosten eingeleitet hat. Die BTSA hat keine sonstige Mitteilung oder Aufforderung zur Bereitstellung von Informationen von der die Nachforschungen durchführende Behörde erhalten. Der Konzern hat eine interne Prüfung der Behauptungen angeordnet, die von externen Beratern unter der Aufsicht des Rechtsbeistands durchgeführt wird. Diese Prüfung dauert noch an, jedoch besteht auf Basis der dem Konzern zu diesem Zeitpunkt bekannten Informationen kein Anlass anzunehmen, dass der Konzern im Hinblick auf den Erwerb von 240 TRAXX-Lokomotiven von Bombardier Transportation durch Transnet bei einem der zahlreichen vorstehend genannten Beschaffungsvorgänge in unrechtmäßige Handlungen verstrickt gewesen wäre.

Spanien

Im Dezember 2017 führte die spanische Wettbewerbsbehörde ("CNMC") eine Untersuchung am Standort der Bombardier European Investments, S.L.U. ("BEI") in Madrid durch. Entsprechend dem Prüfauftrag folgte die Untersuchung der CNMC Informationen, die ihr im Hinblick auf mögliche Unregelmäßigkeiten bei öffentlichen Ausschreibungen mit der spanischen Eisenbahninfrastrukturverwaltung ("ADIF") zuzugingen. Am 2. Januar 2018 erhielt BEI eine Anfrage von der CNMC betreffend Informationen über die rechtliche und innerbetriebliche Organisation von BEI. BEI kooperiert im größtmöglichen Umfang mit den Behörden und hat auf die Anfrage geantwortet. Derzeit bestehen keine Anklagen oder Behauptungen, dass BEI einen Rechtsverstoß begangen habe.

Am 28. August 2018 wurde BEI darüber informiert, dass die CNMC ein förmliches Verfahren gegen acht Konkurrenzunternehmen, die auf dem spanischen Markt für Signaleinrichtungen geschäftstätig sind, und vier Directors eingeleitet hat, darunter BEI und ihre Muttergesellschaft, Bombardier Transportation (Global Holding) UK Limited. Es wurden keine Directors des Konzerns namentlich genannt. Die Einbeziehung der Muttergesellschaft ist für das Vorgehen der europäischen Wettbewerbsbehörden in diesem frühen Stadium des Verfahrens typisch. Die CNMC kann nun mit Frist 28. Februar 2020 diesen Fall untersuchen und eine finale Entscheidung treffen.

Der Konzern richtet sein Handeln darauf aus, sämtliche gesetzlichen Vorschriften einschließlich der Vorschriften zum Kartell- und Wettbewerbsrecht zu erfüllen. Angesichts des frühen Stadiums der vorläufigen Untersuchung kann das Management deren Dauer oder Ergebnis nicht abschätzen. Ebenso kann das Management keine Aussage dazu treffen, ob ein Geschäftssegment des Konzerns für einen Gesetzesverstoß haftbar gemacht wird könnte oder ob dem Konzern im Haftungsfall Strafzahlungen auferlegt werden könnten.

Einreichung eines Antrags beim US-Handelsministerium und der US-Behörde für Außenhandel (International Trade Commission)

Am 27. April 2017 reichte das Unternehmen The Boeing Company einen Antrag beim US-Handelsministerium und bei der US-Behörde für Außenhandel ("USITC") ein, in welchem sie die Auferlegung von Antidumping- und Ausgleichszöllen auf Importe großer Verkehrsflugzeuge mit 100 bis 150 Sitzplätzen von Kanada in die USA forderte. In dem Antrag brachte Boeing vor, dass das C Series-Flugzeugprogramm des Konzerns Regierungsbeihilfen erhalten habe, dass der Konzern das C Series-Flugzeug auf dem US-Markt mittels Dumping eingeführt habe und dass diese Verkäufe eine Bedrohung für die US-Luftfahrtbranche darstellten. Am 18. Dezember 2017 gab das US-Handelsministerium seine finale Entscheidung zur Festsetzung von Ausgleichszöllen in Höhe von 212,39 % sowie von Antidumpingzöllen in Höhe von 79,82 % vorbehaltlich der endgültigen Entscheidung seitens der USITC bekannt. Am 26. Januar 2018 entschied die USITC zugunsten des Konzerns und gab ihre abschließende Entscheidung bezüglich der drohenden Schädigung bekannt, die lautet, dass nach ihrer Ansicht die US-Industrie durch den Import großer Verkehrsflugzeuge mit 100 bis 150 Sitzplätzen aus Kanada nicht geschädigt oder bedroht wird. Diese Entscheidung bedeutet, dass das US-Handelsministerium keine Anordnungen in Bezug auf Antidumping- oder Ausgleichszölle auf den Import derartiger Flugzeuge veröffentlichen bzw. umsetzen wird. The Boeing Company hat innerhalb der gesetzten Frist keine Berufung gegen die Entscheidung der USITC eingelegt, sodass diese Entscheidung endgültig ist. Der Konzern hat seine Beschwerdeschrift zurückgezogen, die er im

Hinblick auf seine Absicht, die Entscheidungen des US-Handelsministeriums anzufechten, formuliert hatte, da diese nun irrelevant ist. Damit sind alle Verfahrensschritte in dieser Angelegenheit abgeschlossen.

Prüfung durch die Finanzmarktaufsichtsbehörde ("AMF") der Provinz Québec

Im August 2018 kündigte der Konzern nach der Veröffentlichung seiner Finanzergebnisse des zweiten Quartals zum 30. Juni 2018 die Einrichtung eines Plans für die automatische Veräußerung von Wertpapieren (Automatic Securities Disposition Plan, "ASDP") an, mit dem die Ausübung bzw. der Verkauf fällig gewordener Wertpapiere, die von bestimmten leitenden Mitarbeitern verdient wurden, ordnungsgemäß über einen Zeitraum von zwei Jahren abgewickelt werden soll. Der Zweck des ASDP besteht (ähnlich wie bei einem 10b5-1 Plan) darin, dass leitende Mitarbeiter, die ansonsten nur über beschränkte Handelsfenster verfügen würden, den Verkauf von Wertpapieren und die Realisierung der verdienten langfristigen Incentive-Vergütung ordnungsgemäß abwickeln können. Bei den berechtigten Planteilnehmern handelt es sich um diejenigen leitenden Mitarbeiter, die aufgrund der Handelsbeschränkungen gemäß der geltenden Wertpapiergesetze und den internen Handelsrichtlinien von Bombardier am ehesten Einschränkungen beim Wertpapierhandel unterliegen.

Der ASDP wurde in Einklang mit den maßgeblichen kanadischen Wertpapiergesetzen und -richtlinien zu einem Zeitpunkt aufgelegt, zu dem (i) keine Blackout-Periode in Bezug auf den Handel mit Wertpapieren vom Bombardier bestand, und (ii) Teilnehmer des ASDP nicht im Besitz von wesentlichen nicht offengelegten Informationen in Bezug auf Bombardier oder die Wertpapiere des Konzerns waren und es ihnen somit gestattet war, in Einklang mit geltendem Recht und den Handelsvorschriften des Konzerns mit Wertpapieren von Bombardier zu handeln. Die Handelsaktivitäten im Rahmen des ASDP begannen erst nach Ablauf von mindestens 30 Tagen nach der Einrichtung des Plans.

Die Auflage des ASDP fiel zeitlich mit der Fälligkeit von im Geschäftsjahr 2015 gewährten anteilsbasierten Vergütungsbestandteilen zusammen. Bei der Einrichtung des Plans erhielt Bombardier Unterstützung durch externe Berater. Der ASDP wurde auf Basis der Best Practices und der Grundsätze guter Corporate Governance entwickelt und entspricht den geltenden Wertpapiergesetzen.

Alle im Rahmen des ASDP ausgeführten Verkäufe wurden durch einen unabhängigen Wertpapiermakler (der von den einzelnen teilnehmenden leitenden Mitarbeitern unabhängig ist) in Übereinstimmung mit den Handelsparametern des ASDP und den Anweisungen der Teilnehmer getätigt. Diese Anweisungen wurden mindestens 30 Tage vor einem solchen Verkauf und zu einem Zeitpunkt, zu dem die Teilnehmer nicht im Besitz wesentlicher nicht offengelegter Informationen waren, vorgelegt.

Am 15. November 2018 machte Bombardier die Ankündigung der AMF Québec publik und bestätigte, dass die Behörde die Umstände rund um die Einrichtung des ASDP und die anschließenden Ankündigungen von Bombardier einer Prüfung unterzog.

Der Konzern und seine Mitarbeiter (einschließlich der Teilnehmer des ASDP) haben mit der AMF bei deren Prüfung vollumfänglich kooperiert. Bombardier hat sämtliche erforderlichen Maßnahmen ergriffen, um alle weiteren Wertpapierverkäufe gemäß dem ASDP bis auf weiteres auszusetzen.

Der Konzern und seine Rechtsberater haben die Tatsachen und Umstände in Bezug auf die Einrichtung des ASDP umfassend geprüft. Nach dieser Prüfung und auf Basis der Feststellungen seiner Rechtsberater kam Bombardier zu dem Ergebnis, dass die Einrichtung des ASDP und sämtliche Verkäufe der Teilnehmer des ASDP mit den kanadischen Wertpapiergesetzen und den Best Practices der Corporate Governance in Einklang stehen. Der Konzern ist der Ansicht, dass die Untersuchung der AMF zügig abgeschlossen sein wird.

43. TRANSAKTIONEN

Q Series-Flugzeugprogramm

Am 7. November 2018 schloss der Konzern einen endgültigen Vertrag über den Verkauf der Vermögenswerte des Q Series-Flugzeugprogramms, einschließlich des Aftermarket-Geschäfts und der entsprechenden Vermögenswerte, an die Longview Aircraft Company of Canada Limited, eine hundertprozentige Tochtergesellschaft der Longview Aviation Capital Corp. Aus dem Verkauf resultierte ein Bruttoerlös von ca. USD 300 Mio. Der Vertrag gilt für alle Vermögenswerte, das gesamte geistige Eigentum und alle Typenzertifikate im Zusammenhang mit den Dash 8-Modellen 100, 200 und 300 sowie für die Produktionstätigkeiten im Rahmen des Q400-Programms in der Downsview-Anlage in Ontario, Kanada. Der Nettoerlös aus der Transaktion wird auf ca. USD 250 Mio. abzüglich Gebühren, Verbindlichkeiten und üblicher Closing-Anpassungen geschätzt.

Schulungen für Besatzung und Techniker

Am 7. November 2018 unterzeichnete der Konzern einen endgültigen Vertrag über den Verkauf der Schulungsaktivitäten für Besatzung und Techniker im Segment Business Aircraft, die bislang hauptsächlich in Schulungszentren in Montréal, Québec, und Dallas, Texas, durchgeführt wurden. Der Käufer ist die CAE, ein langjähriger Schulungspartner von Bombardier. Durch diese Transaktion wird den Geschäftsflugzeugkunden von Bombardier die Schulungserfahrung von CAE zugutekommen, während sich Bombardier künftig auf die Entwicklung von Flugzeugen und entsprechende Dienstleistungen konzentriert. Mit dem Kaufvertrag haben Bombardier und CAE gleichzeitig einen Vertrag über den Ausbau ihrer Beziehung als Authorized Training Provider geschlossen, wonach CAE sich verpflichtet hat, alle aus dem Vertrag entstehenden Lizenzgebühren im Voraus zu zahlen. Diese Vorauszahlung belief sich auf USD 155 Mio. und ging Bombardier im Geschäftsjahr 2018 zu. Sie ist in den Cashflows aus betrieblicher Geschäftstätigkeit enthalten. Der Gesamtwert beider Transaktionen beträgt USD 800 Mio., davon USD 645 Mio. aus dem Verkauf der Schulungsaktivitäten. Abzüglich Gebühren, Verbindlichkeiten und üblicher Closing-Anpassungen erwarten wir einen Nettoerlös von ca. USD 650 Mio. Mit dem Abschluss der Verkaufstransaktion wird bis zum Ende des ersten Quartals 2019 gerechnet; dies hängt von den üblichen Closing-Bedingungen und dem Erhalt der behördlichen Genehmigungen ab.

44. EREIGNISSE NACH DEM ABSCHLUSSSTICHTAG

Am 6. Februar 2019 erwarb der Konzern von der Triumph Group Inc. die Global 7500-Tragflügelproduktion und alle damit verbundenen Vermögenswerte gegen Zahlung eines nominalen Barbetrags. Es wird erwartet, dass diese Transaktion zu einer Stärkung der Position von Bombardier als führender Hersteller von Flugzeugstrukturen, zu einer Optimierung des Produktionshochlaufs des Global 7500-Flugzeugprogramms dank der umfassenden technischen Erfahrung des Konzerns und zur Sicherung des langfristigen Erfolg des Konzerns beitragen wird. Bombardier wird die Fertigungslinie von Triumph in Red Oak, Texas, weiterbetreiben und die Produktionsstätte sowie die dort beschäftigten Mitarbeiter, die derzeit das Programm unterstützen, übernehmen. Bombardier, Challenger, CRJ550, CRJ700, CRJ900, CRJ1000, Global, Global 7500, Learjet, Learjet 85, OPTIFLO, Primove, Q400, Smart Services und TRAXX sind Warenzeichen der Bombardier Inc. oder ihrer Tochtergesellschaften.

INFORMATIONEN FÜR INVESTOREN

Unser Board of Directors

MITGLIEDER DES BOARD OF DIRECTORS ⁽¹⁾

Pierre Beaudoin	Vorsitzender (Chairman) des Board of Directors von Bombardier
Alain Bellemare	President und Chief Executive Officer von Bombardier
Joanne Bissonnette	Corporate Director
J. R. André Bombardier	Vice Chairman des Board of Directors von Bombardier
Martha Finn Brooks	Corporate Director
Jean-Louis Fontaine	Vice Chairman des Board of Directors von Bombardier
Diane Giard	Corporate Director
August W. Henningsen	Corporate Director
Pierre Marcouiller	Executive Chairman des Board of Directors der Camso Inc. (Hersteller von Geländereifen)
Douglas (Doug) R. Oberhelman	Corporate Director
Vikram Pandit	Vorsitzender und Chief Executive Officer der Orogen Group (eine Gesellschaft, die in Unternehmen der Finanzdienstleistungsbranche investiert)
Carlos E. Represas	Corporate Director
Antony N. Tyler	Corporate Director
Beatrice Weder di Mauro	Professorin für Internationale Makroökonomie, The Graduate Institute of International and Development Studies

BOARD-AUSSCHÜSSE

Board-Ausschüsse	Vertreter des Board of Directors ^(1)	Zuständigkeiten
Prüfungsausschuss	Diane Giard (Vorsitz)	- Unterstützung der Directors bei ihren Verantwortlichkeiten im Hinblick auf die Rechenschaftspflicht - Unterstützung der Directors bei ihren Verantwortlichkeiten im Hinblick auf die Rechenschaftspflicht - Unterstützung bei der Wahrung der Unabhängigkeit von Ernst & Young - Sicherung der Glaubwürdigkeit und Objektivität der Finanzberichte von Bombardier - Untersuchung und Beurteilung von Themen, die beim Prüfungsausschuss wesentliche Bedenken hervorrufen - Prüfung der wesentlichen finanziellen Risiken von Bombardier und Überwachung, Kontrolle und Steuerung dieser Risiken - Prüfung der Angemessenheit der Richtlinien, Verfahren und Kontrollen, die für das Risikomanagement eingerichtet wurden - Prüfung und Überwachung der wichtigen oder ungewöhnlichen Transaktionen und/oder Projekte im Zusammenhang mit laufenden Aktivitäten, Geschäftschancen, Fusionen, Akquisitionen, Veräußerungen, wesentlichen Käufen/Verkäufen von Vermögenswerten und Eigenkapitalbeteiligungen - Überwachung von Sachverhalten oder Aktivitäten, die die Bonität von Bombardier betreffen - Überwachung der Auswahlkriterien für Kandidaten für das Board of Directors und ihrer Referenzen - Überwachung der Zusammensetzung und der Leistung des Board of Directors und der Ausschüsse - Überwachung der Vergütung des Board of Directors
	Martha Finn Brooks	
	Pierre Marcouiller	
	Douglas (Doug) R. Oberhelman	
	Beatrice Weder di Mauro	
Finanz- und Risikomanagement-Ausschuss	Martha Finn Brooks (Mitvorsitz)	- Überwachung der Nachfolgeplanung für den President und CEO sowie andere ausgewählte Führungspositionen - Beurteilung der Leistung des President und CEO
	August W. Henningsen (Mitvorsitz)	
	Antony N. Tyler	
	Beatrice Weder di Mauro	
Corporate-Governance- und Nominierungsausschuss	Carlos E. Represas (Vorsitz)	
	Diane Giard	
	Vikram Pandit	
	Antony N. Tyler	
Personal- und Vergütungsausschuss	Vikram Pandit (Vorsitz)	
	August W. Henningsen	

Board-Ausschüsse

Vertreter des Board of Directors^(1)

Zuständigkeiten

- Prüfung und Genehmigung der globalen Vergütungspolitik für Führungskräfte in Bezug auf das Grundgehalt, kurz- und langfristige Anreize sowie Pensionen, Sozialleistungen und andere Vergünstigungen

Pierre Marcouiller

Carlos E. Represas

(1) Stand 31. Dezember 2018. Zusätzliche Informationen über unser Board of Directors können unserer Website www.bombardier.com entnommen werden.

BÖRSENNOTIERUNGEN

Class-A-Aktien (Mehrstimmrechtsaktien) und Class-B-Aktien mit nachrangigem

Stimmrecht

Toronto (Kanada)

Vorzugsaktien der Serie 2, Serie 3 und Serie 4

Toronto (Kanada)

Kürzel

BBD (Toronto)

FINANZERGEBNIS IM GESCHÄFTSJAHR 2019

Erster Quartalsbericht

2. Mai 2019

Zweiter Quartalsbericht

1. August 2019

Dritter Quartalsbericht

31. Oktober 2019

Geschäftsbericht 2019

13. Februar 2020

ZEITPUNKT DER AUSZAHLUNG VON DIVIDENDEN AUF VORZUGSAKTIEN

Zahlung vorbehaltlich der Zustimmung des Board of Directors

Serie 2

Stichtag

Auszahlungstag

31. Dezember 2018

15. Januar 2019

31. Januar 2019

15. Februar 2019

28. Februar 2019

15. März 2019

29. März 2019

15. April 2019

30. April 2019

15. Mai 2019

31. Mai 2019

15. Juni 2019

28. Juni 2019

28. Juli 2019

31. Juli 2019

15. August 2019

30. August 2019

15. September 2019

30. September 2019

15. Oktober 2019

31. Oktober 2019

15. November 2019

29. November 2019

15. Dezember 2019

Serie 3

Stichtag

Auszahlungstag

11. Januar 2019
 12. April 2019
 12. Juli 2019
 11. Oktober 2019
 Serie 4
 Stichtag
 11. Januar 2019
 12. April 2019
 12. Juli 2019
 11. Oktober 2019

31. Januar 2019
 30. April 2019
 31. Juli 2019
 31. Oktober 2019

 Auszahlungstag
 31. Januar 2019
 30. April 2019
 31. Juli 2019
 31. Oktober 2019

Bitte beachten Sie, dass alle Dividenden, die Bombardier seit Januar 2006 auf sämtliche Stammaktien und Vorzugsaktien gezahlt hat, gemäß kanadischem Einkommensteuergesetz (Canadian Income Tax Act) und der entsprechenden Gesetze der kanadischen Provinzen und Territorien als "eligible dividends" eingestuft sind, sofern nichts Gegenteiliges angegeben ist. Dieselbe Bezeichnung gilt im Rahmen des Besteuerungsgesetzes von Québec (Québec Taxation Act) für nach dem 23. März 2006 beschlossene Dividenden.

Kontaktangaben

Bombardier Inc.
 800 René-Lévesque Blvd. West
 Montréal, Québec
 Kanada H3B 1Y8
 Investor Relations
 Tel.: +1 514 861 9481, DW 13273
 Fax: +1 514 861 2420
 E-Mail: investors@bombardier.com
 Kommunikation
 Tel.: +1 514 861 9481, DW 13390
 Fax: +1 514 861 2420

DUPLIKATION

Obwohl wir uns bemühen, unseren registrierten Aktionären nur jeweils ein Exemplar zukommen zu lassen, ist eine Duplikation unvermeidlich, wenn Depots unter verschiedenen Namen und Adressen registriert sind. In einem solchen Falle würden wir Sie bitten, dies Computershare Investor Services unter +1 (514) 982-7555 oder +1 (800) 564-6253 (nur in Nordamerika gebührenfrei) oder per E-Mail an service@computershare.com mitzuteilen.

INFORMATIONEN IM INTERNET

Zusätzliche Informationen sind auf den Internetseiten bombardier.com und ir.bombardier.com zu finden.

TRANSFERAGENT UND AKTIENREGISTERFÜHRUNG

Bitte richten Sie Ihre Anfragen betreffend Ihre Aktien an:

Computershare Investor Services Inc.

100 University Avenue, 8th Floor
 Toronto, Ontario
 Kanada M5J 2Y1
 oder
 1500 Robert-Bourassa Blvd., Suite 700

Montréal, Québec
Kanada H3A 3S8
Tel.: +1 514 982 7555 oder +1 800 564 6253
(nur in Nordamerika gebührenfrei)
Fax: +1 416 263 9394 oder +1 888 453 0330
(nur in Nordamerika gebührenfrei)
E-Mail: service@computershare.com

WIRTSCHAFTSPRÜFER

Ernst & Young LLP
900 de Maisonneuve Blvd. West
Suite 2300
Montréal, Québec
Kanada H3A 0A8

HAUPTVERSAMMLUNG

Die ordentliche Hauptversammlung findet am Donnerstag, dem 2. Mai 2019, um 10:30 Uhr an folgendem Ort statt:

Port of Montreal's Grand Quay
200 de la Commune Street West
Montréal, QC, Kanada H2Y 4B2

Die Hauptversammlung wird außerdem über unsere Internetseite bombardier.com live übertragen.

Die Flugzeugprogramme Global 5500, Global 6500, Global 8000 und CRJ550 befinden sich derzeit in der Entwicklungsphase. Daher sind noch Änderungen in Bezug auf die Strategie, das Branding, die Kapazität, die Leistung, das Design und/oder die Systeme für diese Flugzeugreihe möglich. Alle Angaben und Daten sind Näherungswerte, können sich ohne Ankündigung ändern und unterliegen bestimmten betriebsbezogenen Regeln, Annahmen und anderen Bedingungen. Dieses Dokument stellt kein Angebot, keine Verpflichtung, keine Zusicherung und keine Garantie dar und begründet keinerlei Haftungsansprüche jedweder Art.

ALP, AVENTRA, BiLevel, Bombardier, Challenger, Challenger 300, Challenger 350, Challenger 600, Challenger 650, Challenger 850, CITYFLO, CRJ, CRJ550, CRJ700, CRJ900, CRJ1000, CRJ Series, EBI, FLEXITY, FLEXX, FlexCare, Global, Global 5000, Global 5500, Global 6000, Global 6500, Global 7500, Global 8000, INNOVIA, INTERFLO, Learjet, Learjet 70, Learjet 75, Learjet 85, MITRAC, MOVIA, OMNEO, OPTIFLO, Parts Express, Primove, Q400, Q Series, Smart Services, TALENT, TRAXX, TWINDEXX, WAKO und ZEFIRO sind Warenzeichen der Bombardier Inc. oder ihrer Tochtergesellschaften.
