Suche in allen Bereichen

Suchoptionen

Zurück zum Suchergebnis

Vorheriger Eintrag Nächster Eintrag

Bombardier Transportation GmbH, Berlin

Rechnungslegung / Finanzberichte

Firma

Information

Bezeichnung

Bombardier Transportation GmbH

Berlin

Jahresabschluss und Befreiender Konzernabschluss gem. § 292 HGB
zum 31.12.2019

Bombardier Inc.

Montréal/Canada

Jahresabschluss und Lagebericht zum 31. Dezember 2019

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 2019 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2019 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 2019 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 2019 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2019 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.
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 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 2020

Ernst & Young GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft
Beckers, Wirtschaftsprüfer
Marsel, Wirtschaftsprüfer

Bilanz zum 31. Dezember 2019

AKTIVA

	EUR	EUR	31.12.2018 TEUR
A. ANLAGEVERMÖGEN			
I. Immaterielle Vermögensgegenstände			
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	20.992.838,54		24.126
2. Geschäfts- oder Firmenwert	45.987.836,28		70.667
		66.980.674,82	94.793
II. Sachanlagen			
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	100.349.946,29		93.211
2. Technische Anlagen und Maschinen	47.676.124,97		49.289
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	11.629.743,20		14.061
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	10.246.366,49		18.549
		169.902.180,95	175.110

	EUR	EUR	31.12.2018 TEUR
III. Finanzanlagen			
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	596.055.122,21		587.249
2. Beteiligungen	777.554,45		956
3. Sonstige Ausleihungen	31.427,10		38
		596.864.103,76	588.243
		833.746.959,53	858.146
B. UMLAUFVERMÖGEN			
I. Vorräte			
1. Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	119.983.022,82		58.868
2. Unfertige Erzeugnisse	2.219.752.479,77		1.931.155
3. Fertige Erzeugnisse	154.505,27		127
4. Geleistete Anzahlungen	430.718.541,04		345.856
5. Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	-2.770.608.548,90		-2.336.006
		0,00	0
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände			
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	315.223.814,70		259.727
2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	2.861.569.366,84		2.934.330
3. Sonstige Vermögensgegenstände	59.675.312,28		64.188
		3.236.468.493,82	3.258.245
III. Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten		5.128.957,78	1.412
		3.241.597.451,60	3.259.657
C. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN		17.656.692,16	23.693
		4.093.001.103,29	4.141.496

PASSIVA

	EUR	EUR	31.12.2018 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	363.450.025,40		337.809
2. Steuerrückstellungen	4.276.000,00		4.258
3. Sonstige Rückstellungen	731.590.499,87		855.886
		1.099.316.525,27	1.197.953
C. VERBINDLICHKEITEN			
1. Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	220.151.314,54		211.238
2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	492.793.201,92		527.695
3. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	570.645.482,80		508.482
4. Sonstige Verbindlichkeiten	107.023.084,04		93.056
davon aus Steuern EUR 43.011.395,64 (Vj. TEUR 57.532)			
		1.390.613.083,30	1.340.471
		4.093.001.103,29	4.141.496

Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2019

	EUR	EUR	2018 TEUR
1. Umsatzerlöse	1.483.163.515,26		1.891.987
2. Erhöhung des Bestands an fertigen und unfertigen Erzeugnissen	288.624.951,72		32.067
3. Andere aktivierte Eigenleistungen	0,00		421
4. Gesamtleistung		1.771.788.466,98	1.924.475
5. Sonstige betriebliche Erträge		715.567.994,28	782.737
davon Erträge aus der Währungsumrechnung EUR 23.638.712,25 (Vj. TEUR 11.052)			
6. Materialaufwand			
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	1.169.885.669,98		1.157.990
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	195.590.424,17		211.047
		1.365.476.094,15	1.369.037
7. Personalaufwand			

	EUR	EUR	2018 TEUR
a) Löhne und Gehälter	481.120.490,26		480.717
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	87.207.790,97		80.218
davon für Altersversorgung EUR 7.690.032,73 (Vj. TEUR 1.258)			
		568.328.281,23	560.935
8. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen		50.018.301,91	50.802
9. Sonstige betriebliche Aufwendungen		878.680.996,35	930.970
davon Aufwendungen aus der Währungsumrechnung EUR 0,00 (Vj. TEUR 0)			
		-375.147.212,38	-204.532
10. Erträge aus Beteiligungen und Gewinne aus der Veräußerung von Finanzanlagen	846.361,82		165.410
davon aus verbundenen Unternehmen EUR 846.361,82 (Vj. TEUR 165.410)			
11. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	86.631.888,08		90.122
davon aus verbundenen Unternehmen EUR 85.010.813,69 (Vj. TEUR 89.992)			
davon Erträge aus der Abzinsung EUR 615.554,00 (Vj. TEUR 0)			
12. Abschreibungen auf Finanzanlagen	0,00		34.692
davon aus verbundenen Unternehmen EUR 0,00 (Vj. TEUR 34.692)			
13. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	50.775.712,62		57.768
davon an verbundene Unternehmen EUR 10.006.746,80 (Vj. TEUR 13.442)			
davon Aufwendungen aus der Aufzinsung EUR 35.549.830,85 (Vj. TEUR 36.719)			
		36.702.537,28	163.072
14. Ergebnis vor Steuern		-338.444.675,10	-41.460
15. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag		245.367,01	26.940
16. Ergebnis nach Steuern		-338.690.042,11	-68.400
17. Sonstige Steuern		628.885,06	-14.039
18. Jahresfehlbetrag		-339.318.927,17	-54.361
19. Ausgleichszahlung an außenstehende Gesellschafter		1.003.200,00	1.003
20. Erträge aus Verlustübernahme		-340.322.127,17	-55.364
21. Jahresergebnis		0,00	0

Anhang für 2019

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, nach den einschlägigen Vorschriften des GmbHG sowie nach den Vorschriften des Handelsgesetzbuches 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.
Die bilanzierten Geschäfts- oder Firmenwerte durch die Übernahme des Servicegeschäftes der Bombardier Transportation Norway AS, Oslo, Norwegen, sowie für die Übernahme des Servicegeschäftes der Bombardier Transportation Denmark A.S., Randers, Dänemark, wurden im Geschäftsjahr 2019 vollständig abgeschrieben.
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 wird, 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 2,71 % 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 37.776 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 **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 0,63 % 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 (ab 2019 Bombardier Transportation Treasury Canada Inc., Saint-Bruno, Canada; Vorjahre: 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 103 Kurssicherungsgeschäfte mit einem Volumen von ca. EUR 240,4 Mio. für erwartete Zahlungseingänge von Kunden, ca. EUR 564,5 Mio. für erwartete Zahlungen an Lieferanten sowie ca. EUR 625,0 Mio. für erwartete Zahlungseingänge aus der Rückzahlung kurzfristiger Darlehen von verbundenen Unternehmen und ca. EUR 8,7 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
CHF	3,8	3,5	0,0
ZAR	1.125,8	64,9	-4,8
ILS	13,5	3,3	-0,1
SGD	4,8	3,1	-0,1
USD	190,0	165,7	-1,9
TOTAL		240,4	-6,9

Für erwartete Zahlungsausgänge an Lieferanten:

Währung	Fremdwährungsbetrag (in Millionen)	Betrag in MEUR	Zeitwert in MEUR
AUD	3,9	2,4	0,0
CAD	6,5	4,4	0,0
CHF	52,4	46,8	1,0
CNH	2.981,7	375,9	1,5
GBP	4,3	4,7	0,3
INR	1.258,2	14,6	0,9
SGD	0,5	0,3	0,0
SEK	468,8	44,0	0,8
USD	81,5	71,4	0,2
TOTAL		564,5	4,8

Für erwartete Zahlungseingänge aus Darlehensrückzahlungen

Währung	Fremdwährungsbetrag (in Millionen)	Betrag in MEUR	Zeitwert in MEUR
CHF	605,0	553,0	-4,7
ZAR	1.254,6	72,0	-2,6
TOTAL		625,0	-7,3

Für erwartete Zahlungsausgänge aus Darlehensrückzahlungen

Währung	Fremdwährungsbetrag (in Millionen)	Betrag in MEUR	Zeitwert in MEUR
KRW	11.500,0	8,7	0,0
TOTAL		8,7	0,0

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 631,1 Mio., Schulden EUR 50,3 Mio. und schwebende Geschäfte EUR 288,7 Mio.

Erläuterungen zur Bilanz

Anlagevermögen

Die Entwicklung der einzelnen Posten des Anlagevermögens im Geschäftsjahr 2019 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 Anlagen im Bau und Gebäuden an den Standorten Bautzen, Berlin und Hennigsdorf. Auch vermehrte Investitionen im Bereich technischer Anlagen und Maschinen sowie anderer Anlagen an den Standorten Hennigsdorf, Berlin und Siegen führten zu dem Anstieg. Gegenläufig wirken sich Abgänge von anderen Anlagen sowie Grundstücken und Gebäuden, vermehrt in Berlin und Hennigsdorf, aus.

Finanzanlagen

Für die Beteiligungsübersicht wird auf die Anlage zum Anhang verwiesen.
Der Anstieg im Finanzanlagevermögen im Geschäftsjahr ist auf eine Kapitalerhöhung der Beteiligung an der Bombardier Transportation (Taiwan) Ltd., Taipeh, Taiwan, in Höhe von EUR 8.628 Tsd. zurückzuführen.

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 52.545 Tsd. (Vj. EUR 46.762 Tsd.) ausgewiesen.

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

	31.12.2019 Tsd. EUR	31.12.2018 Tsd. EUR
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	315.224	259.727
- davon mit einer Restlaufzeit von mehr als 1 Jahr	(24.030)	(1.118)
Forderungen gegen verbundene Unternehmen *)	2.861.569	2.934.330
- davon mit einer Restlaufzeit bis 1 Jahr	(1.473.277)	(1.200.968)
- davon mit einer Restlaufzeit von 1 bis 5 Jahren	(200.176)	(545.246)
- davon mit einer Restlaufzeit von mehr als 5 Jahren	(1.188.116)	(1.188.116)
- davon aus Lieferungen und Leistungen	(118.978)	(152.750)
Sonstige Vermögensgegenstände	59.675	64.188
- davon mit einer Restlaufzeit von mehr als 1 Jahr	(3.916)	(3.154)
	3.236.468	3.258.245

*) Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen umfassen auch solche gegen Gesellschafter in Höhe von EUR 341.323 Tsd. (Vj. EUR 56.045 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	374.685
Anschaffungskosten der Vermögensgegenstände	1.276
Beizulegender Zeitwert der Vermögensgegenstände	1.276
Verrechnete Aufwendungen	0
Verrechnete Erträge	35

Sonstige Rückstellungen

Die sonstigen Rückstellungen betreffen im Wesentlichen drohende Verluste aus schwebenden Geschäften EUR 206,7 Mio. (Vj. EUR 258,6 Mio.), fehlende Herstellkosten EUR 161,9 Mio. (Vj. EUR 150,2 Mio.), Gewährleistungen EUR 80,4 Mio. (Vj. EUR 103,8 Mio.), Restrukturierungen EUR 73,7 Mio. (Vj. EUR 120,9 Mio.) sowie ausstehende Rechnungen für Gemeinkosten EUR 101,5 Mio. (Vj. EUR 106,9 Mio.). Außerdem sind in dieser Position Rückstellungen für Verzugsentschädigungen, noch abzugeltende Verpflichtungen aus Urlaubsansprüchen und Zeitguthaben, Altersteilzeit sowie sonstige Risiken enthalten.

Verbindlichkeiten

	31.12.2019 Tsd. EUR	31.12.2018 Tsd. EUR
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen *)	2.990.760	2.547.244

	31.12.2019 Tsd. EUR	31.12.2018 Tsd. EUR
- davon mit einer Restlaufzeit bis 1 Jahr	(1.496.864)	(1.304.613)
- davon mit einer Restlaufzeit von 1 bis 5 Jahren	(1.493.896)	(1.242.631)
- davon mit einer Restlaufzeit von mehr als 5 Jahren	(0)	(0)
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	492.793)	527.695
- davon mit einer Restlaufzeit bis 1 Jahr	(492.743)	(527.683)
- davon mit einer Restlaufzeit von 1 bis 5 Jahren	(50)	(12)
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen **)	570.645	508.482
- davon aus Lieferungen und Leistungen	(201.846)	(163.480)
- davon mit einer Restlaufzeit bis 1 Jahr	(462.064)	(408.482)
- davon mit einer Restlaufzeit von 1 bis 5 Jahren	(108.582)	(100.000)
Sonstige Verbindlichkeiten	107.023	93.056
- davon mit einer Restlaufzeit bis 1 Jahr	(107.023)	(93.056)
	4.161.221	3.676.477

*) Die erhaltenen Anzahlungen auf Bestellungen sind abweichend zur Bilanz brutto dargestellt. Sie umfassen solche von verbundenen Unternehmen in Höhe von EUR 529.205 Tsd. (Vj. EUR 365.099 Tsd.); davon von Gesellschaftern EUR 0 Tsd. (Vj. EUR 175 Tsd.).
**) Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen umfassen auch solche gegenüber Gesellschaftern in Höhe von EUR 12.717 Tsd. (Vj. EUR 11.898 Tsd.).
Die erhaltenen Anzahlungen auf Bestellungen zum 31. Dezember 2019 betragen nach Abzug der Anzahlungen, die aktivisch von den Vorräten abgesetzt wurden,EUR 220.151 Tsd. (Vj. EUR 211.238 Tsd.).

Haftungsverhältnisse § 251 HGB

Es bestehen Haftungsverhältnisse aus durch die Bombardier Transportation Treasury Canada Inc., Saint-Bruno, Canada, gestellten Bankgarantien in Höhe von EUR 2.593 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.

Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Der Gesamtbetrag der sonstigen finanziellen Verpflichtungen beläuft sich am Bilanzstichtag auf EUR 2.211.896 Tsd., davon bestehen EUR 754.681 Tsd. gegen verbundene Unternehmen. Es handelt sich hierbei um Verpflichtungen aus Bestellobligo sowie bestehenden Miet-, Pacht- und Leasingverträgen für Fahrzeuge, Computer und Immobilien.

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.

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

Umsatzerlöse

	2019 Tsd. EUR	2018 Tsd. EUR
Inland	974.344	1.248.502
Ausland	508.820	643.485
	1.483.164	1.891.987

Die Umsätze gliedern sich in folgende Geschäftsfelder auf:

	2019 Tsd. EUR	2018 Tsd. EUR
Rolling Stock	876.220	804.996

	2019 Tsd. EUR	2018 Tsd. EUR
Locomotives	219.784	497.796
Light Rail Vehicles	103.209	147.317
Components (Propulsion, Bogies)	65.767	256.490
Service & Other	218.184	185.388
	1.483.164	1.891.987

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 Weiterbelastungen an Konzerngesellschaften, Erträgen aus dem Verbrauch und der Auflösung von Rückstellungen für drohende Verluste aus schwebenden Geschäften 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 2019 gegenüber, im Wesentlichen Material- und Personalaufwand.
In den sonstigen betrieblichen Erträgen sind periodenfremde Erträge in Höhe von EUR 89.432 Tsd. (Vj. EUR 162.141 Tsd.) enthalten. Sie betreffen im Wesentlichen Erträge aus Auflösungen von Rückstellungen sowie Erträge aus Weiterbelastungen innerhalb des Konzerns.

Sonstige betriebliche Aufwendungen

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen enthalten unter anderem Aufwendungen für weiterberechnete Kosten von Konzerngesellschaften, für Zuführungen zu Verlustrückstellungen aus schwebenden Geschäften und ähnliche Rückstellungen, Personalnebenkosten, sonstige Gebühren und Kosten, Rechts- und Beratungskosten, sonstige Leistungen, DV- und Rechnerkosten sowie Aufwendungen für Zuführungen zu Garantierückstellungen.
Periodenfremde Aufwendungen sind in Höhe von EUR 17.931 Tsd. (Vj. EUR 51.398 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 2019 ein Ertrag in Höhe von EUR 340.322 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)	bis 11.04.2019
Prof. Dr. Rüdiger Grube, Unternehmensberater, Hamburg (Vorsitzender)	ab 11.04.2019
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	
Petra Angstmann, Group Vice President Human Resources, Bad Zurzach, Schweiz	bis 31.07.2019
Bart Vantorre, Head of Internal Supply Chain, Brügge, Belgien	
Andreas Lüben, Vice President Financial Information, Berlin	bis 31.07.2019
Marcus Hohmann, Betriebsratsvorsitzender Kassel, Kassel	
Daniela Majewsky, Head of Indirect Goods & Services, Isernhagen	bis 28.03.2019
Thomas Merz, Betriebsratsvorsitzender Mannheim, Worms	
Dr. Daniel Perlzweig, General Legal Counsel, Berlin	
Annemarie Weber, Referentin Gesamtbetriebsrat, Hennigsdorf	
Stefan Gestal, Sachbearbeiter Planning, Hennigsdorf	
Carmen Schmieder, Betriebswirtin, Berlin	ab 01.08.2019

Brigitte Zypries, Juristin, Berlin ab 26.09.2019

Geschäftsführung

Michael Fohrer, Vorsitzender der Geschäftsführung
Michaela Kay, Bereich Legal
Konrad Wiebalck, Bereich Human Resources
Dirk Przystaw, Bereich Finance

Mitarbeiter der Gesellschaft (Jahresdurchschnitt)

	2019	2018
Gewerbliche Arbeitnehmer	2.467	2.617
Angestellte	3.862	3.891
	6.329	6.508
Auszubildende	223	247
	6.552	6.755

Bezüge des Aufsichtsrats und der Geschäftsführung

Die Gesamtbezüge des Aufsichtsrats belaufen sich im Geschäftsjahr 2019 auf EUR 86 Tsd. (Vj. EUR 91 Tsd.). Die Gesamtbezüge der Geschäftsführung betragen EUR 1.407 Tsd. (Vj. EUR 1.981 Tsd.). Kreditvergaben bzw. Vorschusszahlungen an Mitglieder von Geschäftsführung und Aufsichtsrat wurden nicht gewährt.
Die Bezüge von ehemaligen Mitgliedern der Geschäftsführung betragen EUR 1.455 Tsd. (Vj. EUR 1.831 Tsd.). Die Höhe der Pensionsrückstellungen für ehemalige Mitglieder der Geschäftsführung belief sich zum 31. Dezember 2019 auf EUR 30.951 Tsd. (Vj. EUR 29.954 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 2019 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

Bombardier Inc. hat am 17.02.2020 mit Alstom SA und der Caisse de dépôt et placement du Québec (CDPQ) eine Absichtserklärung ("Memorandum of Understanding") für den Verkauf seines Transportgeschäftes an Alstom unterzeichnet. Darüber hinaus haben sich keine Vorgänge von besonderer Bedeutung nach dem Schluss des Geschäftsjahres ergeben.
Bombardier Transportation GmbH

Berlin, 12. März 2020

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 2019

Anschaffungs- und Herstellungskosten	1.1.2019 EUR	Zugänge EUR	Abgänge EUR	Umbuchungen EUR	31.12.2019 EUR
I. Immaterielle Vermögensgegenstände					
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	88.680.331,62	2.124.622,30	0,00	2.667.538,33	93.472.492,25
2. Geschäfts- oder Firmenwert	555.301.556,43	0,00	6.819.526,00	0,00	548.482.030,43
	643.981.888,05	2.124.622,30	6.819.526,00	2.667.538,33	641.954.522,68

Anschaffungs- und Herstellungskosten	1.1.2019 EUR	Zugänge EUR	Abgänge EUR	Umbuchungen EUR	31.12.2019 EUR
II. Sachanlagen					
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	260.806.894,53	3.598.516,79	1.785.130,99	9.409.706,45	272.029.986,78
2. Technische Anlagen und Maschinen	158.501.731,05	3.231.184,53	1.310.371,52	3.311.991,21	163.734.535,27
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	83.887.779,94	3.279.532,49	11.275.105,48	263.132,40	76.155.339,35
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	18.548.542,05	7.350.192,83	0,00	-15.652.368,39	10.246.366,49
	521.744.947,57	17.459.426,64	14.370.607,99	-2.667.538,33	522.166.227,89
III. Finanzanlagen					
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	727.310.204,80	8.628.177,33	0,00	178.348,83	736.116.730,96
2. Beteiligungen	955.903,28	0,00	0,00	-178.348,83	777.554,45
3. Sonstige Ausleihungen	38.327,10	0,00	6.900,00	0,00	31.427,10
	728.304.435,18	8.628.177,33	6.900,00	0,00	736.925.712,51
	1.894.031.270,80	28.212.226,27	21.197.033,99	0,00	1.901.046.463,08

Kumulierte Abschreibungen	1.1.2019 EUR	Zugänge EUR	Abgänge EUR
I. Immaterielle Vermögensgegenstände			
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	64.554.605,16	7.926.742,55	0,00
2. Geschäfts- oder Firmenwert	484.634.191,97	24.679.528,18	6.819.526,00
	549.188.797,13	32.606.270,73	6.819.526,00
II. Sachanlagen			
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	167.596.000,89	5.056.680,17	972.640,57
2. Technische Anlagen und Maschinen	109.212.192,97	7.879.507,48	1.033.290,15
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	69.827.095,65	4.475.843,53	9.779.037,03
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	0,00	0,00	0,00
	346.635.289,51	17.412.031,18	11.784.967,75
III. Finanzanlagen			
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	140.061.608,75	0,00	0,00
2. Beteiligungen	0,00	0,00	0,00
3. Sonstige Ausleihungen	0,00	0,00	0,00
	140.061.608,75	0,00	0,00
	1.035.885.695,39	50.018.301,91	18.604.493,75

Kumulierte Abschreibungen	Zuschreibung EUR	Umbuchungen EUR	31.12.2019 EUR
I. Immaterielle Vermögensgegenstände			
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	0,00	-1.694,00	72.479.653,71
2. Geschäfts- oder Firmenwert	0,00	0,00	502.494.194,15
	0,00	-1.694,00	574.973.847,86
II. Sachanlagen			
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	0,00	0,00	171.680.040,49
2. Technische Anlagen und Maschinen	0,00	0,00	116.058.410,30
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	0,00	1.694,00	64.525.596,15
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	0,00	0,00	0,00
	0,00	1.694,00	352.264.046,94
III. Finanzanlagen			
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	0,00	0,00	140.061.608,75
2. Beteiligungen	0,00	0,00	0,00
3. Sonstige Ausleihungen	0,00		0,00
	0,00	0,00	140.061.608,75
	0,00	0,00	1.067.299.503,55

Buchwerte	31.12.2019 EUR	31.12.2018 EUR
I. Immaterielle Vermögensgegenstände		

Buchwerte	31.12.2019 EUR	31.12.2018 EUR
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	20.992.838,54	24.125.726,46
2. Geschäfts- oder Firmenwert	45.987.836,28	70.667.364,46
	66.980.674,82	94.793.090,92
II. Sachanlagen		
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	100.349.946,29	93.210.893,64
2. Technische Anlagen und Maschinen	47.676.124,97	49.289.538,08
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	11.629.743,20	14.060.684,29
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	10.246.366,49	18.548.542,05
	169.902.180,95	175.109.658,06
III. Finanzanlagen		
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	596.055.122,21	587.248.596,05
2. Beteiligungen	777.554,45	955.903,28
3. Sonstige Ausleihungen	31.427,10	38.327,10
	596.864.103,76	588.242.826,43
	833.746.959,53	858.145.575,41

Beteiligungsübersicht der Bombardier Transportation GmbH, Berlin, gemäß § 285 Nr. 11 HGB

lfd. Nr.	Firma der Gesellschaft Stand 31.12.2019	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 (Shangai) Co., Ltd.	Shanghai	China	CNY
14	Bombardier Transportation Railway Equipment (Qingdao) Co., Ltd	Quingdao	China	CNY
15	Bombardier Sifang (Qingdao) Transportation Ltd.	Quingdao	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
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

lfd. Nr.	Firma der Gesellschaft Stand 31.12.2019	Ort des Sitzes	Land	Währung
38	Bombardier Transportation Philippines, Inc.	Manila	Phillipinen	PHP
39	Bombardier Transportation (Shared Services) Philippines Inc.	Cebu City	Phillipinen	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

lfd. Nr.	Firma der Gesellschaft Stand 31.12.2019	Anteil am Kapital	Eigenkapital '000	Jahresergebnis '000	
	Ausland				
1	Bombardier Transportation Egypt LLC	22,65 %	25	-113.632	(1)
2	Bombardier Transportation Australia Pty. Ltd.	100,00 %	204.696	52.090	(1)
3	Bombardier Rail Signaling Services Pty Ltd.	100,00 %	-49	84	(1)
4	EDI Rail-Bombardier Transportation Pty. Ltd.	50,00 %	2	6.250	(1)
5	EDI Rail-Bombardier Transportation (Maintenance) Pty. Ltd.	50,00 %	1.472	7.203	(1)
6	Bombardier Transportation (Customer Support) Australia Pty. Ltd.	100,00 %	6.514	2.524	(1)
7	Bombardier Transportation (V/Line) Australia Pty. Ltd.	100,00 %	47.726	12.859	(1)
8	V/Line Maintenance Pty Ltd.	100,00 %	1.287	0	(1)
9	Bombardier Transportation Brasil Ltda.	99,99 %	314.028	-18.074	(1)
10	Bombardier Transportation China Ltd.	99,99 %	60.565	4.617	(1)
11	Bombardier Transportation Equipment (Suzhou) Co. Ltd.	47,19 %	0	0	(1)
12	Bombardier Transportation Consulting (Shanghai) Co. Ltd.	94,38 %	29.022	903	(1)
13	Bombardier Railway Transportation Equipment (Shangai) Co., Ltd.	94,38 %	26.778	674	(1)
14	Bombardier Transportation Railway Equipment (Qingdao) Co., Ltd	94,38 %	54.049	7.269	(1)
15	Bombardier Sifang (Qingdao) Transportation Ltd.	47,19 %	42.195	11.854	(2)
16	Bombardier NUG Propulsion System Co. Ltd.	47,19 %	1.458.290	-375.397	(1)
17	Changchun Bombardier Railway Vehicles Company Ltd.	47,19 %	454.959	-25.197	(2)
18	Bombardier Transportation (Engineering Service) Beijing Co., Ltd.	94,38 %	-37.174	8.738	(1)
19	Bombardier Transportation (Holdings) UK Ltd.	22,65 %	544.127	-176.684	(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)

lfd. Nr.	Firma der Gesellschaft Stand 31.12.2019	Anteil am Kapital	Eigenkapital '000	Jahresergebnis '000	
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 %	8.149.861	1.856.991	(1)
34	Bombardier (Malaysia) Sdn. Bhd.	94,38 %	-29.960	-1.898	(1)
35	Bombardier (Mauritius) Ltd.	94,38 %	7.922	56	(1)
36	Bombardier Holding (Mauritius) Ltd.	94,38 %	679.876	86.536	(1)
37	Bombardier Transportation Netherlands B.V.	94,38 %	2.156.568	19.442	(1)
38	Bombardier Transportation Philippines, Inc.	99,99 %	22.593	9.685	(1)
39	Bombardier Transportation (Shared Services) Philippines Inc.	99,99 %	3.246	741	(1)
40	Bombardier Transportation (ZWUS) Polska Sp. z. o.o.	94,38 %	229.830	86.689	(1)
41	Bombardier Transportation Polska Sp.z. o.o.	94,38 %	71.967	1.624	(1)
42	Bombardier Transportation (Rail Engineering) Polska Sp.z. o.o.	60,00 %	9.487	10.612	(1)
43	Bombardier Transportation Portugal S.A.	94,36 %	17.028	844	(1)
44	Normetro ACE Agrupamento do Metropolitano do Porto	23,42 %	0	0	(2)
45	Bombardier Transportation Shared Services Romania S.r.l.	93,44 %	3.403	714	(1)
46	Bombardier Saudi Arabia Ltd.	22,65 %	4.372	604	(1)
47	Bombardier Transportation (Holdings) Switzerland AG	94,38 %	850.680	115.947	(1)
48	Bombardier Transportation (Switzerland) AG	94,38 %	1.287.065	-169.318	(1)
49	Bombardier (Singapore) Pte. Ltd.	94,38 %	7.083	3.499	(1)
50	Bombardier Transportation (Holdings) Singapore Pte. Ltd.	100,00 %	180.922	9	(1)
51	Bombardier Transportation South Africa (Pty.) Ltd.	74,00 %	332.555	70.432	(1)
52	Bombela Electrical and Mechanical Works (Pty.) Ltd.	20,39 %	1	0	(1)
53	Bombela Maintenance (Pty) Ltd.	20,39 %	18.441	7.179	(1)
54	Bombardier Transportation (Rolling Stock) South Africa Pty. Ltd. (RF)	22,65 %	0	0	(3)
55	Bombardier Transportation Korea Ltd.	100,00 %	14.095.275	443.643	(1)
56	Bombardier Transportation Taiwan Ltd.	100,00 %	-96.141	-17.587	(1)
57	Bombardier Transportation Holdings (Thailand) Ltd.	100,00 %	308.125	36.635	(1)
58	Bombardier Transportation Signal (Thailand) Ltd.	100,00 %	2.313.998	88.520	(1)
59	Bombardier Transportation Ulashim Dis Ticaret Ltd. Sti.	99,67 %	-208	597	(1)

(1) Angaben zu 2019
(2) Angaben zu 2018
(3) Konsolidierung mit Muttergesellschaft

Lagebericht 2019

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 den folgenden definierten Geschäftsfeldern segmentiert:

Locomotives	Lokomotiven
Rolling Stock	Intercity und Hochgeschwindigkeitszüge, Regionaltriebzüge und U-Bahnen
Light Rail Vehicles	Straßenbahnen, Stadtbahnen

Services	Ersatzteilgeschäft, Instandsetzung und Inbetriebsetzung von Fahrzeugen
Bogies	Drehgestelle
Propulsion & Controls	Antriebs- und Steuerungssysteme

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 etwa 20 % des Gesamtumsatzes der Bombardier Transportation Gruppe. Die Gesellschaft ist auf Grund dessen von wesentlicher Bedeutung für die Umsetzung der Gruppenstrategie und für die Erreichung der Gruppenziele.
Die Gruppe hat sich als Ziel gesetzt, in einem wettbewerbsintensiven Marktumfeld, geprägt durch nationale und internationale Mitbewerber, einer der weltweiten Marktführer zu bleiben und nachhaltiges, profitables Umsatzwachstum zu generieren.
Die Finanzergebnisse der Gruppe für das Jahr 2019 blieben hinter den Erwartungen zurück. So wurden die erwarteten Umsätze von 9,5 Milliarden US-Dollar mit 8,3 Milliarden US-Dollar auf Grund von Verzögerungen im Anlauf von Projekten verfehlt. Die erwartete Marge von 9 % ist mit 0,8 % deutlich verfehlt worden. Hauptgrund hierfür waren Maßnahmen zur Lösung herausfordernder Projekte in Großbritannien und der Schweiz sowie steigende Produktions- und Herstellungskosten für Projekte in Deutschland, die das Ergebnis 2019 mit über 0,5 Milliarden US-Dollar belastet haben. Die Umsätze des Geschäftsjahres 2019 resultieren daher zu etwa 30 % aus neutralen oder negativen Margenprojekten. BT konnte jedoch im Jahr 2019 einen Auftragseingang in Höhe von insgesamt 10,0 Milliarden US-Dollar erzielen und konnte hierbei den Anteil von Fahrzeugplattformen mit Wiederverwendbarkeit, als auch der profitablen Geschäftsfelder Signaltechnik und Services, am Gesamtauftragsbestand weiter ausbauen. Etwa 70 % der Auftragseingänge im Jahr 2019 konnten durch Service-Aufträge, Signalprojekte, Fahrzeugplattformen mit Wiederverwendbarkeit und Optionen im Bereich Rolling Stock erzielt werden, die wesentlich geringere Risiken bergen. Aufträge konnten weltweit in allen Produktsegmenten, insbesondere in Europa, in Nordamerika sowie in der Region Mittlerer Osten und Afrika, gesichert werden. Der Auftragsbestand zum 31. Dezember 2019 stieg auf 35,8 Mrd. US-Dollar. Die Gruppe konnte im Jahr 2019 einen Umsatz von 8,3 Milliarden US-Dollar verzeichnen. Während die finanzielle Leistung unter den Erwartungen lag, macht das Unternehmen weiterhin Fortschritte bei der Fertigstellung von Altprojekten.
Highlights und Erfolge von Bombardier Transportation in 2019:
- Im Januar unterzeichnete der Konzern einen Vertrag über die Lieferung einer neuen Generation von Nahverkehrswagen für New Jersey, USA.
- Im März beauftragt Eurotunnel Bombardier Transportation mit der Mid-Life-Renovierung seiner Passagier-Züge.
- Im Juni stärkt Bombardier Transportation seine Position in Israel mit der Bestellung von weiteren 74 TWINDEXX Vario-Doppeldeckerbussen für Israel Railways.
- Im Juni gewinnt die Gruppe einen zehnjährigen APM-Betriebs- und Wartungsvertrag für den internationalen Flughafen von San Francisco und kündigt die Erweiterung der US-Präsenz in Kalifornien mit einem neuen Standort zur Montage von Schienenfahrzeugen in der Bay Area an für die Herstellung der zukünftigen Nahverkehrsflotte für den Großraum San Francisco.
- Im August erhält das Konsortium aus Bombardier Transportation, Orascom Construction und Arab Contractors den Auftrag, zwei Monorail Linien des bewährten INNOVIA Monorail 300-Systems für den Großraum Kairo in Ägypten zu liefern und zu betreiben.
- Im Dezember wurde der Betriebs- und Wartungsvertrag für das automatisierte Transitsystem des New Yorker Flughafens John F. Kennedy International verlängert.
- Bombardier bekennt sich zu Deutschland als Engineering-, Produktions- und Servicestandort und investiert mit der Eröffnung eines digitalen Testzentrums am Standort Bautzen im Dezember für rund 16,7 Millionen Euro in die Zukunft.
Damit basiert der vorhandene Auftragsbestand im Wesentlichen auf vorhandenen Produktplattformen und einem höheren Anteil an langfristigen Service- und Instandhaltungsaufträgen sowie Signaltechnik- und Systemverträgen, die sich insgesamt auf 48 % des gesamten Auftragsbestandes erhöhen konnten und die dazu beitragen, die Gesamtqualität des Auftragsbestands weiter zu verbessern.

1.3. Forschung und Entwicklung

Die Aufwendungen für Forschung und Entwicklung der Gesellschaft lagen im Jahr 2019 bei insgesamt EUR 258,5 Mio. (Vj. EUR 204,8 Mio.). Dies entspricht 17,4 % des im Jahr 2019 von der Gesellschaft realisierten Umsatzes (Vj. 10,8 %). Die Aufwendungen für Forschung und Entwicklung sind somit gegenüber dem Vorjahr um 6,6 Prozentpunkte gestiegen.

Rolling Stock

Im Bereich Rolling Stock handelt es sich bei den Aufwendungen für Forschung und Entwicklung im Jahr 2019 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. Die Planung wurde durch ein entsprechendes Roadmapping strukturiert, die erwarteten Lebenszyklen der Produktfamilien festgelegt und Untersuchungen zu neuen Plattformen und Produktfamilien durchgeführt. Zusammen mit den internen Entwicklungspartnern wurden die Konzepte und die Vorentwicklung für eine neue und modulare Generation von Single Deck (SD) und Double Deck (DD) Fahrzeugen vorangetrieben. Ziel ist die

Erneuerung des Produktportfolios, wodurch die Marktanforderungen hinsichtlich Gefäßgrößen und Flexibilität bei der Zugkonfiguration erfüllt werden sollen.
Bei den aktuellen 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. Nach der geplanten Zulassung des bereits gebauten Demonstrationsfahrzeugs im Jahr 2020 ist mit einem Betreiber in Süddeutschland ein 12-monatiger Test- und Fahrgastbetrieb geplant. Die in diesem Projekt entwickelte modulare und skalierbare Technologie soll zukünftig auch in anderen Fahrzeugfamilien von Bombardier Transportation zum Einsatz kommen.
Innerhalb der Hochgeschwindigkeits-Produktfamilie ZEFIRO lag das Hauptaugenmerk auf der Entwicklung des neuen Produktes ZEFIRO Express mit einer Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h für den skandinavischen Markt. Das Team der Metro-Produktfamilie MOVIA arbeitete in der Gesellschaft im Jahr 2019 insbesondere an der Entwicklung der Metro für Singapur MOVIA CR151.
Allgemein wurde die Modularisierung und Standardisierung von Baustrukturen und Komponenten, zusammen mit den internen Partnern, weiter vorangetrieben.
Die Kooperationen mit Lieferanten und Forschungseinrichtungen wurden fortgeführt. Besonders hervorzuheben ist hier die Zusammenarbeit mit den Technischen Universitäten in Berlin und Dresden sowie dem Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR). Unter dem Rahmenforschungsvertrag mit der TU Dresden wurden im Jahr 2019 zwei Kooperationsprojekte gestartet. Bezüglich eines neuen Rahmenforschungsvertrages mit dem DLR wurden vorbereitende Gespräche geführt, der Abschluss ist für 2020 geplant.
Auf nationaler Ebene beteiligte sich die Gesellschaft am Entwurf und der Entwicklung neuer Förderprojekte u.a. auf den Themengebieten Elektromobilität, Softwareentwicklung und Additive Manufacturing.
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 Jahr 2019 hat sich Bombardier Transportation darüber hinaus zusammen mit europäischen Partnern an der Konzeption des Folgeprogramms Shift2Rail 2 beteiligt.

Light Rail Vehicle

Im Bereich Straßenbahnen lag der Schwerpunkt der Tätigkeiten für Forschung und Entwicklung im Jahr 2019 auf der projektspezifischen Entwicklung von Straßen- und Stadtbahnen sowie 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 anwendungsspezifische Lösungskonzepte für den Nahverkehr anbieten zu können. Grundlage und Ansporn für diese Lösungsansätze waren intensive Gespräche mit Fahrzeugbetreibern.
Im Rahmen des Umstrukturierungs- und Transformationsplanes von Bombardier Transportation wird der Schwerpunkt der Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten im Bereich Straßen- und Stadtbahnen am Standort Wien konzentriert. Dieser Transformations- und Konzentrationsprozess wird bei den Schwerpunkten und dem Umfang bei den F&E-Tätigkeiten der BT GmbH im Jahr 2019 im Bereich Straßen- und Stadtbahnen sichtbar.

Locomotives

Im Bereich Locomotives werden Fahrzeuge für den europäischen und den weltweiten Markt entwickelt. In der Forschung und Entwicklung lag der Fokus im Jahr 2019 auf der TRAXX 3 Plattform für den grenzüberschreitenden Verkehr in Europa. Die TRAXX 3 beinhalten neue Systeme für Antriebs- und Rechnertechnik und es werden veränderte Kundenbedürfnisse und ein effizientes Variabilitäts- und Zulassungsmanagement bei der Entwicklung berücksichtigt. Ein Fokus liegt auf dem Konfigurationsmanagement, um Varianten aus dem Produkt ableiten zu können.
Ende 2018 wurde für das erste Familienmitglied, die TRAXX DC3, die Erstzulassung in Italien erreicht, weitere Entwicklungsschritte und Funktionserweiterungen folgten im Jahr 2019. Die TRAXX MS3 wurde bereits in den Ländern getestet, in denen eine Zulassung erreicht werden soll, außerdem wurde die Planung der Erweiterung des Produktes in der Zukunft um neue Funktionen und weitere Länderkorridore vorangetrieben.
Um die ausgelieferte TRAXX Flotte an den aktuellen Europäischen Standard im Bereich Zugsicherungssysteme anpassen zu können, wurde die Entwicklung von Nachrüstlösungen vorangetrieben.
Das Produkt Dual Mode Lokomotive ALP 45 für den amerikanischen Markt wurde angepasst, mit dem Ziel, die aktuellen Emissionsgrenzwerte des Tier 4d Standards einzuhalten und um weitere Fahrzeuge liefern zu können.

Bogies

Auch in 2019 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 auch 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. Die Entwicklung eines Einzelrad-Fahrwerkes wurde ebenso vorangetrieben. Hierzu wurden in 2019 Tests an einem Erprobungsträger in unseren eigenen Testeinrichtungen durchgeführt.
Auf Komponentenebene wurde die im letzten Jahr begonnene Entwicklung von Radsatzführungselementen weitergeführt, um einen verschleiß-, geräusch- und energiearmen Bogenlauf zu ermöglichen. Ebenso wurde die Entwicklung neuer Materialien (Composite) bzw. neuer Technologien (SGI casting) vorangetrieben.

Propulsion & Controls

In 2019 wurde die Produktentwicklung der neuen Stromrichterplattform MITRAC 3 gestartet. Propulsion & Controls Deutschland war unter anderem für die Entwicklung des fahrtluftgekühlten Stromrichters verantwortlich, der im Projekt Metro Singapur zum erstmaligen Einsatz kommen wird.
Weiterhin wurde in 2019 die Entwicklung des neuen Antriebsystems für die neue High-Speed Produktfamilie Zefiro Express vorangetrieben. Zudem leitete PPC die Entwicklung der nächsten Generation von Batteriesystemen für Bahnanwendungen ein. Die neuen Batteriesysteme erzielen Verbesserungen bezüglich der Kosten und der Kapazität und können modular in unterschiedlichen Bahnanwendungen eingesetzt werden.
PPC Engineering beteiligte sich weiter an EU geförderten Projekten (Shift2Rail) und an geförderten Projekten der deutschen Bundesregierung für hocheffiziente Antriebsysteme (MTAB), Siliciumcarbid Halbleitertechnologie (HV SiC Stack) und Talent 3 BEMU. Im Rahmen des Talent 3 BEMU Projekts wurde der batteriegestützte Antrieb eines Talent 3 Zugs entwickelt und der Systemtest abgeschlossen. Die Zulassung für den Fahrgastbetrieb ist für Anfang 2020 geplant.

2. Wirtschaftsbericht

2.1. Geschäftsverlauf

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

		2019	2018	2017
Auftragseingang	Mio. EUR	1.050,9	3.139,8	2.433,1
Auftragsvorlage	Mio. EUR	9.134,2	9.566,5	8.100,8
Umsatzerlöse	Mio. EUR	1.483,2	1.892,0	1.911,9
Gesamtleistung	Mio. EUR	1.771,8	1.924,5	2.004,2
Materialaufwand	Mio. EUR	1.365,5	1.369,0	1.346,1
von Gesamtleistung	%	77,1	71,1	67,2
Personalaufwand	Mio. EUR	568,3	560,9	702,4
von Gesamtleistung	%	32,1	29,1	35,0
Umsatzerlöse je Mitarbeiter	Tsd. EUR	234,0	291,0	290,0
Jahresergebnis *	Mio. EUR	-340,3	-55,4	-325,7
Eigenkapital	Mio. EUR	1.603,1	1.603,1	1.603,1
vom Gesamtkapital	%	39,2	38,7	38,4
Eigenkapitalrentabilität *	%	-21,2	-3,5	-20,3
Anlagendeckung II	%	449,0	413,2	576,1
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	Mio. EUR	-492,1	-263,1	258,3

* vor Ergebnisabführung und Ausgleichszahlung an außenstehende Gesellschafter

Das Geschäftsvolumen der Gesellschaft sank um EUR 152,7 Mio. auf EUR 1.771,8 Mio. Ursächlich hierfür war im Geschäftsjahr 2019 der erhebliche Rückgang der Umsatzerlöse um EUR 408,8 Mio., der auch durch die Erhöhung der Bestandsveränderungen um EUR 256,6 Mio. nicht kompensiert werden konnte.
Weitestgehend wurde die Erhöhung der Bestände durch die Anarbeitung der Projekte Talent 3 für die Stuttgarter Netze, C65 Pink Monorail, Talent 3 für die ÖBB, S-Bahn Stuttgart, Straßenbahn HF1 Düsseldorf sowie Metro Stockholm verursacht. Die Umsatzerlöse wurden durch die Auslieferung einiger Großprojekte wie dem ICx für die DB AG, ET 490 für die DB AG, Doppelstockwagen für die SBB, Doppelstockwagen IPO 4th für die Israel Railways, Doppelstockwagen 2010 für die DB AG, Straßenbahn Berlin 2-1 für die BVG sowie den TRAXX Lokomotiven E-Frame aus dem Rahmenvertrag für die DB AG erreicht. Die erwartete Umsatzhöhe von EUR 2.962,9 Mio. für 2019 wurde erheblich unterschritten. Der Grund hierfür liegt hauptsächlich in der verspäteten Auslieferung von Zügen sowie verlängerten Zulassungsverfahren der Projekte ET490, Talent 3, Doppelstockwagen sowie verschiedener Lokomotivaufträge als auch in verspäteten Auslieferungen innerhalb der BT Gruppe wie die Metro Stockholm, der Aufträge auf Basis der Aventraplattform und der Doppelstockwagen für die SBB.
Der Auftragseingang ist im Geschäftsjahr 2019 im Vergleich zum Vorjahr um EUR 2.088,9 Mio. stark reduziert. Der prognostizierte Wert aus dem Vorjahr in Höhe von EUR 2.470,0 Mio. wurde deutlich unterschritten. Ursächlich hierfür sind im Wesentlichen die selektive Angebotsstrategie sowie in das nächste Jahr verschobene Auftragsvergaben. Hier sind vor allem die Talent 3 Abrufe für die ÖBB, die Straßenbahn LF1 Köln, der Talent 3 Regensburg sowie diverse verzögerte Aufträge aus dem Lokomotivbereich zu nennen. Der Auftragseingang konnte zum größten Anteil im Inland erzielt werden. Im Inland sind vor allem die Auftragseingänge der S-Bahn Stuttgart für die DB AG, die Straßenbahn Dresden für die Dresdner Verkehrsbetriebe, die Straßenbahn Karlsruhe für die VB Karlsruhe, die Straßenbahn Berlin 2-1 für die BVG, die Metro Hamburg DT5 für die Hamburger Hochbahn sowie Auftragseingänge im Bereich Service für die Straßenbahn Dresden der Dresdner Verkehrsbetriebe zu nennen. Im Ausland konnten wichtige Aufträge wie die Doppelstockwagen IPO 4th für Israel, der TrenItalia VHST für Italien, der Movia CR151 für Singapur sowie der Lokomotivauftrag Regiojet_MS 19 für Tschechien gewonnen werden.
Das für 2019 prognostizierte Jahresergebnis im neutralen Bereich ist basierend auf den vorgenannten Zahlen grundlegend verfehlt worden. Wesentliche Gründe dafür sieht die Gesellschaft im Rückgang der Umsatzerlöse durch die verzögerte Auslieferung einiger Großprojekte in das Folgejahr (im Wesentlichen Talent 3 STN, ET 490, Talent 3 für die ÖBB, Doppelstockwagen für die SBB, Doppelstockwagen 2010 für die DB AG, Aufträge auf Basis der Aventraplattform, Talent 3 ENS sowie SL Stockholm Metro) in Verbindung mit nach wie vor erhöhten Herstellungskosten auf verschiedenen Großprojekten, die das Ergebnis der Gesellschaft belasten. Wesentliche Margenverschlechterungen resultierten im Geschäftsjahr aus den Projekten Doppelstockwagen, ET 490, Talent 3 sowie Metro Stockholm. Reduzierte Deckungsbeiträge ergeben sich ferner aus verzögerten als auch ausbleibenden Abrufen aus bestehenden Rahmenverträgen. Darüber hinaus wurde das Ergebnis durch den Rückgang der Erträge aus Beteiligungen um EUR 164,6 Mio., die Zunahme der sonstigen Gebühren und Kosten um EUR 36,4 Mio., den Anstieg der Rechts- und Beratungskosten um EUR 13,3 Mio. sowie die Erhöhung des Personalaufwandes um EUR 7,4 Mio.

belastet. Gegenläufig wirkte sich die Verringerung der Rückstellungsbildungen um EUR 94,8 Mio., die Erhöhung der übrigen betrieblichen Erträge um EUR 39,8 Mio., der Wegfall der Abschreibung auf Finanzanlagen mit EUR 34,7 Mio. sowie die Erhöhung der Erträge aus Wechselkursänderungen mit EUR 12,6 Mio. aus.

2.2. Lage der Gesellschaft

Der **Auftragseingang** der Gesellschaft für das Geschäftsjahr 2019 beläuft sich auf EUR 1.050,9 Mio. und liegt um EUR 2.088,9 Mio. unter dem starken Vorjahresniveau sowie deutlich unter dem prognostizierten Wert von EUR 2.470,0 Mio. Ursächlich hierfür sind im Wesentlichen die selektive Angebotsstrategie sowie in das nächste Jahr verschobene Auftragsvergaben. Die Auftragsvorlage ohne Kalkulation von Neuzugängen reicht damit voraussichtlich für ca. fünf Geschäftsjahre.
Die entscheidenden Projekte für den Auftragseingang des Geschäftsjahres 2019 sind in der nachfolgenden Tabelle dargestellt:

	Auftragseingänge	
Division	in Mio. EUR	Verträge
	(Vorjahr)	
Rolling Stock	392	Doppelstock Israel IPO 4th
	(1.514)	Hamburger Metro DT5
Light Rail Vehicles	262	Straßenbahn Dresden 3
	(304)	Straßenbahn Düsseldorf HF1
Locomotives	102	Regiojet_MS_19
	(692)	DB Regio_TRAXX P160
Systeme & Komponenten	62	Lieferverträge mit anderen
	(178)	Gesellschaften im BT Verbund
Services	233	Dresdner Straßenbahnen
	(452)	ALM BR 442 NES-D

Die **Auftragsvorlage** der Gesellschaft zum 31. Dezember 2019 beläuft sich auf EUR 9.134,2 Mio. und liegt damit um EUR 432,3 Mio. unter der um konzerninterne Korrekturen bereinigten Auftragsvorlage des Vorjahres. Die Auftragsvorlage verteilt sich auf die folgenden wesentlichen Aufträge:

	Auftragsvorlage	
Division	in Mio. EUR	Verträge
	(Vorjahr)	
Rolling Stock	4.910	ICx
	(5.029)	VRS S-Bahn Stuttgart
		Västtrafik Regina
		DB AG neue Doppelstockwagen
		Talent 3 ÖBB
		SL Stockholm Metro
Light Rail Vehicles	1.174	Straßenbahn Düsseldorf HF 1
	(810)	Straßenbahn Duisburg 1
		Straßenbahn Berlin 2-1
		Straßenbahn Dresden 3
Locomotives	1.163	Israel Railways
	(1.144)	Mercitalia frame MS
		ALP-45DP T4
		DB _TRAXX elocos_frame
		DB _TRAXX P160 DE
		TRAXX Russia supply
Systeme & Komponenten	564	Lieferverträge mit anderen
	(1.051)	Gesellschaften im BT Verbund
Services	1.323	
	(1.315)	

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 2019 (EUR 1.483,2 Mio.) sanken gegenüber dem Vorjahr um EUR 408,8 Mio. und lagen somit unter den Erwartungen aus dem Vorjahr (EUR 2.962,9 Mio.). Als Gründe für die Abweichung zu den prognostizierten Werten sind im Wesentlichen die verzögerten Auslieferungen der Projekte Talent 3 STN, ET 490, Talent 3 für die ÖBB, Doppelstockwagen für die SBB, Doppelstockwagen 2010 für die DB AG, Aufträge auf Basis der Aventraplattform, Talent 3 ENS sowie SL Stockholm Metro ursächlich.
Die Umsatzerlöse setzen sich in 2019 maßgeblich aus den Projekten ICx für die DB AG, dem ET 490 für die DB AG, den Doppelstockwagen für die SBB, den Doppelstockwagen für die Israel Railways, den Doppelstockwagen für die DB AG, der Straßenbahn Berlin 2 -1 für die BVG sowie den TRAXX Lokomotiven aus dem Rahmenvertrag für die DB AG zusammen.
Der Umsatz im Bereich Rolling Stock (EUR 876,2 Mio.) resultiert vor allem aus den Aufträgen ICx für die DB AG, ET 490 für die DB AG, Doppelstockwagen für die SBB, Doppelstockwagen für die Israel Railways sowie Doppelstockwagen für die DB AG.

Das maßgebliche Projekt für den Umsatz im Bereich Light Rail Vehicles (EUR 103,2 Mio.) war die Straßenbahn 2-1 für die Berliner Verkehrsbetriebe.
Im Bereich Locomotives (EUR 219,8 Mio.) ist der Umsatz hauptsächlich auf die Projekte TRAXX Lokomotiven aus dem Rahmenvertrag für die DB AG, TRAXX Lokomotiven für Railpool sowie Private TRAXX F140 Lokomotiven zurückzuführen.
Der Umsatz im Bereich Propulsion & Controls sowie Bogies (EUR 65,8 Mio.) resultiert hauptsächlich aus konzerninternen Aufträgen.
Der Umsatz des Bereichs Services beträgt rund EUR 209,1 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. 34,0 %). 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 77,1 % gegenüber dem des Vorjahres (71,1 %) gestiegen. Dies liegt an der veränderten Ratio zwischen laufenden und auslaufenden Großprojekten im Geschäftsjahr 2019. Vor allem die Aufträge Talent 3 für die Stuttgarter Netze, C65 Pink Monorail, Talent 3 für die ÖBB, S-Bahn Stuttgart, Straßenbahn HF1 Düsseldorf sowie Metro Stockholm 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 2019 hat sich sowohl zum Stichtag als auch im Durchschnitt verringert. Vor allem im Bereich der Produktion kam es an nahezu allen Standorten zu einem Personalabbau. Gegenläufig führte die gleichzeitige Tariferhöhung zu einer Erhöhung des Personalaufwandes nach Bereinigung der im Personalaufwand enthaltenen Kosten der Restrukturierung. Auf Grund der gestiegenen Personalkosten bei gleichzeitiger Verringerung der Gesamtleistung im Geschäftsjahr 2019 stieg die Personalaufwandsquote mit 32,1 % (Vj. 29,1 %) deutlich an. Die deutliche Verringerung des Umsatzes führte trotz gleichzeitiger Reduzierung der Mitarbeiter im Geschäftsjahr 2019 mit EUR 234 Tsd. (Vj. EUR 291 Tsd.) zu einem erheblichen Rückgang der Umsatzerlöse je Mitarbeiter.
Im Zusammenhang mit der strategischen Neuausrichtung der Gesellschaft wurde das Ergebnis des Geschäftsjahres der Gesellschaft mit einem Restrukturierungsaufwand von EUR 1,2 Mio. belastet. Im Geschäftsjahr 2019 wurde die zwischen der Geschäftsführung und den Sozialpartnern geschlossene Gesamtbetriebsvereinbarung verlängert. Sie sieht bis zum Ende des 1. Quartals 2020 den Ausschluss betriebsbedingter Kündigungen vor. Eine weitere Reduzierung des Personalbestandes aufgrund des Restrukturierungsprogramms wird für das kommende Jahr erwartet.
Das Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit der Gesellschaft (Ergebnis vor Steuern und vor Finanz- und Beteiligungsergebnis) sank gegenüber dem Vorjahr auf EUR -375,1 Mio. Es lag damit um EUR 170,6 Mio. unter dem des Vorjahres (EUR -204,5 Mio.) und deutlich unter dem prognostizierten Wert im neutralen Bereich, da erhöhte Herstellungskosten und reduzierte Deckungsbeiträge (Margen) das Ergebnis belasten sowie aufgrund von ausbleibenden bzw. verzögerten Abrufen aus bestehenden Rahmenverträgen. Die Reduzierung im Geschäftsjahr ist durch den Rückgang des Umsatzes um EUR 408,8 Mio. bei gleichzeitigem Anstieg des Personalaufwandes um EUR 7,4 Mio. sowie des Rückgangs der sonstigen betrieblichen Erträge abzüglich der sonstigen betrieblichen Aufwendungen um EUR 14,9 Mio. gekennzeichnet. Dies konnte auch nicht durch die Erhöhung des Bestandes an fertigen und unfertigen Erzeugnissen kompensiert werden. Das nach wie vor negative Ergebnis der betrieblichen Geschäftstätigkeit resultiert zudem, wie in den Vorjahren, im Wesentlichen aus negativen Margenbeiträgen einiger Großprojekte in 2019.
Das Finanz- und Beteiligungsergebnis in 2019 sank gegenüber dem Vorjahr um EUR 126,4 Mio. auf EUR 36,7 Mio. Im Wesentlichen ist das Finanzergebnis durch den Rückgang der Erträge aus Beteiligungen (EUR 0,8 Mio., Vj. EUR 165,4 Mio.) sowie dem Wegfall der Abschreibungen auf Finanzanlagen (EUR 0 Mio., Vj. EUR 34,7 Mio.) gekennzeichnet. Gleichzeitig stieg das Zinsergebnis (EUR 35,9 Mio.; Vj. EUR 32,4 Mio.). Die Erträge aus Beteiligungen resultieren aus einer Dividendenzahlung der BT Polska (EUR 0,8 Mio.).
Die Bombardier Transportation GmbH, Berlin, ihrerseits hat einen Verlust in Höhe von EUR 340,3 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. Die unterjährigen Salden auf dem Cashpoolkonto wurden mit durchschnittlich -0,46 % (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 166,8 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:

	2019	2018
	Tsd. EUR	Tsd. EUR
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	-492.067	-263.115
Cashflow aus der Investitionstätigkeit	319.693	-1.067
Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit	67.739	273.696

	2019	2018
	Tsd. EUR	Tsd. EUR
	-104.635	9.514
Finanzmittelfonds am Anfang der Periode	285.624	276.110
Finanzmittelfonds am Ende der Periode	180.989	285.624

Der negative Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit resultiert im Wesentlichen aus dem negativen Jahresergebnis vor Ergebnisabführung (EUR 340,3 Mio.), der Abnahme der Rückstellungen (EUR 98,6 Mio.), den Zinserträgen gegenüber verbundenen Unternehmen (EUR 85,0 Mio.), dem Anstieg der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen (EUR 55,5 Mio.) sowie dem Rückgang der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen (EUR 34,9 Mio.). Gegenläufig wirken sich die Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagevermögen (EUR 50,0 Mio.), der Anstieg der Verbindlichkeiten gegen verbundene Unternehmen (EUR 34,6 Mio.) sowie der Anstieg der sonstigen Verbindlichkeiten (EUR 14,0 Mio.) aus.
Ursächlich für den positiven Cashflow aus der Investitionstätigkeit sind im Wesentlichen die Einzahlungen auf Grund der Rückzahlungen von Darlehen von verbundenen Unternehmen in Höhe von EUR 1.087,1 Mio. sowie aus den erhaltenen Zinsen und Dividenden von verbundenen Unternehmen in Höhe von EUR 84,3 Mio. Gegenläufige Effekte resultieren aus Auszahlungen an verbundene Unternehmen für Darlehen in Höhe von EUR 830,3 Mio.
Der positive Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit resultiert sowohl aus der Einzahlung im Zusammenhang mit dem negativen Jahresergebnis aus 2018 auf Grund des Ergebnisabführungsvertrages als auch aus der Ein- sowie Auszahlung von kurz- und langfristigen Darlehen an verbundene Unternehmen.
Der Finanzmittelfonds setzt sich zum Ende des Geschäftsjahres aus Forderungen aus Cashpooling gegen die Bombardier Transportation Treasury Canada Inc., Saint-Bruno, Canada, in Höhe von EUR 175,9 Mio. und Kassenbeständen sowie Guthaben bei Kreditinstituten in Höhe von EUR 5,1 Mio. zusammen.

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:

	31.12.2019	31.12.2018	Veränderung
	Tsd. EUR	Tsd. EUR	Tsd. EUR
Anlagevermögen	833.747	858.146	-24.399
Langfristiges Vermögen	1.416.238	1.737.634	-321.396
Kurzfristiges Vermögen	4.613.625	3.881.721	731.904
	6.863.610	6.477.501	386.109
Eigenkapital	1.603.072	1.603.072	0
Langfristige Verbindlichkeiten	2.140.350	1.942.787	-197.563
Kurzfristige Verbindlichkeiten	3.120.188	2.931.642	-188.546
	6.863.610	6.477.501	386.109

Das Anlagevermögen der Gesellschaft nahm im Wirtschaftsjahr 2019 ab. Die Zugänge beim Finanz- und Sachanlagevermögen im Geschäftsjahr wurden durch die planmäßigen Abschreibungen überkompensiert. Im Geschäftsjahr 2019 fand eine Kapitalerhöhung an der Bombardier Transportation (Taiwan) Ltd., Taipeh, Taiwan, zur Stärkung der Beteiligung statt.
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 wurden im Geschäftsjahr 2019 final 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 2019 nicht statt.
Das Anlagevermögen der Gesellschaft ist zum 31. Dezember 2019 zu 449,0 % durch Eigenkapital und langfristige Fremdmittel gedeckt (Vj. 413,2 %).
Das Anlagevermögen umfasst Anteile an verbundenen Unternehmen in Höhe von EUR 596,9 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 im Geschäftsjahr 2019 keine Abwertungen 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 gegen verbundene Unternehmen zu nennen. Des Weiteren haben Änderungen hinsichtlich der Fristigkeit für an die Bombardier Transportation (Switzerland) AG, Zürich, Schweiz ausgereichte Darlehen, für den Anstieg gesorgt. Demgegenüber wirkt sich die Änderung der Fristigkeit für ein an die Bombardier Transportation (Bahntechnologie) Holding Germany GmbH, Berlin, ausgereichtes Darlehen sowie die Rückzahlung einiger konzerninterner kurzfristiger Darlehen hier mindernd aus.
Bei den langfristigen Forderungen sorgte vorrangig die Änderung der Fristigkeit für an die Bombardier Transportation (Switzerland) AG, Zürich, Schweiz ausgereichte Darlehen, für den Rückgang. Entgegengesetzt wirkte sich die Änderung der Fristigkeit für ein an die Bombardier Transportation (Bahntechnologie) Holding Germany GmbH, Berlin, ausgereichtes Darlehen aus.
Der Anstieg der langfristigen Verbindlichkeiten beruht im Wesentlichen auf der Zunahme der erhaltenen Anzahlungen für langfristige Aufträge.
Bei den kurzfristigen Verbindlichkeiten sorgten vorrangig die Zunahme der erhaltenen Anzahlungen für kurzfristige Aufträge sowie neu ausgereichte Darlehen an die Bombardier Transportation Signal (Thailand) Ltd., Klongtoey, Thailand, für den Anstieg. Zudem sorgten die

sonstigen Verbindlichkeiten für eine Erhöhung. Gegenläufig wirkten sich die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen 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 reduzierten sonstigen betrieblichen Erträge und den Anstieg des Personalaufwandes, trotz Mitarbeiterreduktion, gekennzeichnet. Die gegenläufige Erhöhung des Bestandes an fertigen und unfertigen Erzeugnissen, sowie die Reduzierung des sonstigen betrieblichen Aufwandes und das positive Zinsergebnis konnten nur bedingt zur Kompensation des Betriebsergebnisses beitragen. Der Wegfall der Beteiligungserträge aus dem Vorjahr trug ebenfalls zur Verschlechterung der Ertragslage bei. Insgesamt ist die Lage nach wie vor von negativen Entwicklungen in einigen Großprojekten geprägt.

Erklärung der Unternehmensführung nach § 289f Abs. 4 HGB

Aktuell besteht im Aufsichtsrat der Bombardier Transportation GmbH, Berlin, eine Frauenquote von über 30 %. Der Frauenanteil innerhalb der Geschäftsführung lag im Jahr 2019 bei 25 %. Die Quote weiblicher Führungskräfte auf Executive Level einschließlich Manager mit disziplinarischer Führungsverantwortung in der Bombardier Transportation GmbH, Berlin, liegt aktuell bei 14,2 %, es besteht das Ziel, die Quote weiblicher Führungskräfte bis Ende 2020 auf 25 % zu steigern.

2.3. Gesamtwirtschaftliche und branchenspezifische Rahmenbedingungen

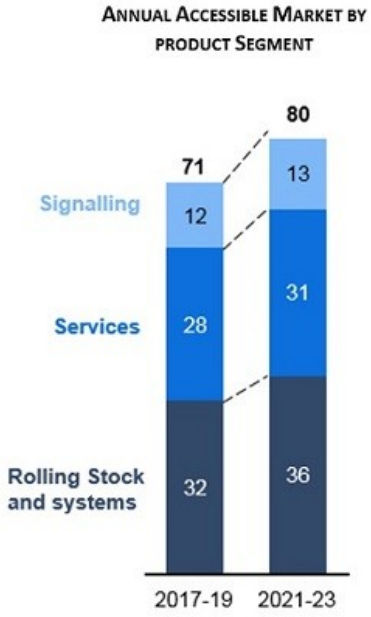
Marktumfeld

Der Schienenverkehrsmarkt bleibt robust mit starken Wachstumschancen und positiven Aussichten, die hauptsächlich von langfristig günstigen Megatrends in der Branche getragen werden. Bevölkerungswachstum, Urbanisierung, Digitalisierung und Umweltbewusstsein werden weiterhin zu einer wachsenden Nachfrage nach einem nachhaltigen öffentlichen Verkehr führen, was 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 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 hinsichtlich des "European Train Control System (ETCS)", die positiv zum Wachstum dieses Segments und des gesamten Schienenverkehrsmarkts beitragen werden. Es wird erwartet, dass der zugängliche Markt für Signaltechnik auch in Afrika und im Mittleren Osten sowie in Lateinamerika ein starkes Wachstum aufweisen wird, getrieben durch die hohen Investitionen in Schienenkontrolllösungen für Stadt- und Überlandverkehr, um auf rasche Urbanisierung 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 4. Eisenbahnpaket im Jahr 2016 und andere Vorschriften für technische Standards, den Grundstein für eine weitere Verbesserung der Liberalisierung der Eisenbahnindustrie gelegt, was positive Auswirkungen wie Kostensenkung, Erhöhung des Verkehrsaufkommens und Wachstum des Schienenbedarfs mit sich brachten. Andere Initiativen der Europäischen Kommission, wie Shift2rail, sollen die Fahrgasterfahrung, die Sicherheit und die Interoperabilität des Schienenverkehrs weiter verbessern.
Im Dezember 2019 führte die Europäische Kommission den sogenannten EU Green Deal ein. Dieser beinhaltet eine Wachstumsstrategie zur Erreichung der Klimaneutralität bis 2050 und zur Reduzierung der Transportgasemissionen um 90 %. Dieses Ziel soll unter anderem durch Verlagerung des Verkehrs auf nachhaltige Verkehrsträger erreicht werden. Dies bezieht sich vor allem auf die Schiene und die Steigerung der Effizienz des Verkehrssystems mit verbundener multimodaler Mobilität.
[1] Der allgemein zugängliche Eisenbahnmarkt ist der Weltmarkt für Schienenfahrzeuge, mit Ausnahme des Anteils der Märkte, die mit Aufträgen verbunden sind, die an lokale Unternehmen vergeben werden.
Der relevante und zugängliche Markt des Transportwesens schließt auch Infrastruktur, Güterwagen und Rangiersegmente ein.
[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 € = 1,1435 USD (der durchschnittliche kumulierte Wechselkurs im Zeitraum 2017-19) wurde für die Umrechnung aller Zahlen verwendet. Die Zahlen für 2017-19 wurden auf der Grundlage der UNIFE-Daten für 2015-17 und 2018-20 extrapoliert.

Marktentwicklung

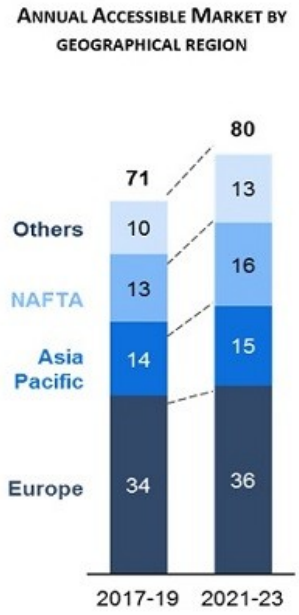
Die aktuelle UNIFE-Studie prognostiziert für die nächsten Jahre eine weiterhin positive Entwicklung der Bahnindustrie. So soll das jährliche Marktvolumen in den Jahren 2021 bis 2023 bei EUR 80 Mrd. liegen, während es sich im Zeitraum 2017 bis 2019 auf ca. EUR 72 Mrd. belief.

In allen Segmenten, insbesondere aber im Segment Fahrzeuge und Systeme sowie im Servicebereich, werden solide Wachstumsraten erwartet. Dieser steigende Kapazitätsbedarf wird durch den städtischen und regionalen Bedarf an effizienten urbanen Mobilitätslösungen getrieben. Starkes Marktwachstum wird auch für Signaltechniklösungen erwartet, bei denen die Nachfrage hauptsächlich durch Investitionen in Infrastrukturprojekte in neuen und bestehenden Märkten getrieben wird.



Bombardier Transportation weltweit zugänglicher Markt in Mrd. EUR

Für Europa wird ein starker, positiver Ausblick erwartet, mit signifikanten Ausschreibungen für Hochgeschwindigkeitszüge sowie Nah- und Regionalzüge in Deutschland, Spanien, Großbritannien und Frankreich. Darüber hinaus sind mehrere große und mittlere Projekte für Mobilitätslösungen für den städtischen Nahverkehr in der gesamten Region vorgesehen, wobei in Deutschland und der Türkei die größten Chancen für U-Bahnen und in Frankreich für Straßenbahnen zu erwarten sind. Darüber hinaus wird erwartet, dass das Dienstleistungssegment mit mehreren Möglichkeiten für das Management der Passagierflotte und das Asset-Life-Management in Deutschland, Spanien und Großbritannien wächst. Im Signalisierungssegment wird das ETCS (digitales Zugsicherungssystem) den Auftragseingang vor allem in Deutschland und Italien bestimmen. In Osteuropa werden aufgrund weiterer Investitionen in die Güter-, Stadt- und Fernverkehrsinfrastruktur, insbesondere in Polen und der Türkei, in allen Segmenten zahlreiche Chancen erwartet.
Für Nordamerika wird in den kommenden Jahren ein starkes Wachstum prognostiziert, das durch den steigenden Bedarf an Mobilitätslösungen für den Stadt- und Fernverkehr, insbesondere in den USA, beflügelt wird. In Kanada werden erhebliche Chancen für Nah- und Regionalzüge sowie langfristige Dienstleistungsverträge erwartet. In Mexiko wird der städtische Nahverkehr der Haupttreiber des Auftragsvolumens bleiben. Es werden große Investitionen in U-Bahnen sowie langfristige Dienstleistungsvereinbarungen erwartet. Darüber hinaus ist in Mexiko eine umfangreiche Ausschreibung für Hochgeschwindigkeitszüge vorgesehen. In den USA werden Aufträge für alle Lösungen erwartet, insbesondere im Nahverkehr für APM-Züge, Einschienen- und U-Bahnen. Darüber hinaus werden Großaufträge für Höchstgeschwindigkeitszüge sowie für Regional- und Nahverkehrszüge erwartet. Im Signal- und Dienstleistungsbereich werden mehrere große und mittlere Projekte in der Region erwartet.
Für die kommenden Jahre wird ein starkes Aktivitätsniveau in der Region Asien-Pazifik prognostiziert. Mehrere Ausschreibungen werden für alle Segmente erwartet, insbesondere für urbane Mobilitätslösungen, die durch die zunehmende Urbanisation in der Region angetrieben werden. Die wichtigsten Aufträge werden für U-Bahnen in Indien sowie für Nah- und Regionalzüge und Straßenbahnen in Australien erwartet. Darüber hinaus werden viele Möglichkeiten für U-Bahnen in China, Malaysia und Singapur sowie für Straßenbahnen in Taiwan und Thailand erwartet. Ein bemerkenswertes Projekt ist für Pendler- und Regionalzüge in Indonesien vorgesehen. Es wird erwartet, dass bedeutende Aufträge in den Segmenten Signaling und Services in der gesamten Region erteilt werden, mit den größten Chancen in Australien, Indien und Thailand.
Es wird erwartet, dass die allgemeinen Investitionsaussichten in der Region Rest of World ihren positiven Trend beibehalten werden, da in den kommenden Jahren zahlreiche Möglichkeiten für Haupt- und Stadtmobilitätslösungen erwartet werden, um den wachsenden Mobilitätsanforderungen gerecht zu werden. Für U-Bahnen in Ägypten, Panama und Saudi-Arabien werden große Ausschreibungen erwartet. Darüber hinaus werden voraussichtlich umfangreiche Verträge für Straßenbahnen in Israel und Russland ausgeschrieben. Bemerkenswerte Großaufträge für Nahverkehrszüge sind auch in Kolumbien und Kenia vorgesehen. Im Bereich Signaltechnik werden vor allem in Brasilien, Sambia und Ägypten regionale Großaufträge prognostiziert. Es wird erwartet, dass mehrere Serviceverträge unterzeichnet werden, wobei die größten Aufträge in Israel, Ägypten und Peru erteilt werden.



Bombardier Transportation zugänglicher Markt in Europa in Mrd. EUR

Rechtliche Rahmenbedingungen

In Europa und insbesondere in der Bundesrepublik Deutschland teilt sich das fahrzeug- und komponentenbezogene Eisenbahnrecht im Wesentlichen in Zulassung und Aufsicht.
Der Eisenbahnaufsicht unterliegen die Eisenbahnverkehrsunternehmen. Sie wird in Deutschland durch das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) wahrgenommen. Während das Eisenbahnaufsichtsrecht unverändert bleibt, erfährt das Zulassungsrecht durch die Umsetzung des sogenannten 4. Eisenbahnpaketes tiefgreifende Änderungen [3] .
Ein Schienenfahrzeug benötigt eine Zulassung, damit es in den Verkehr gebracht werden darf. Diese Zulassung bescheinigt die Erfüllung öffentlich-rechtlicher Anforderungen und Auflagen für den sicheren Betrieb eines Schienenfahrzeugs, insbesondere bezüglich Arbeits-, Brand-, Gesundheits- und Umweltschutz. Zur Nachweisführung werden Risikoanalysen, Simulationen, Konformitätsbewertungen, betriebsbezogene Prüfungen und Testfahrten durchgeführt und dokumentiert. Die hieraus resultierenden Unterlagen und Zertifikate werden bei der Zulassungsbehörde eingereicht.
Wegen der Bedeutung der Zulassung für die Wettbewerbsfähigkeit der Bahnindustrie und für den Bahnbetrieb in Europa hat der reibungslose Übergang auf den neuen europäischen Zulassungsprozess erheblichen betriebswirtschaftlichen Einfluss, denn Ziele des 4. Eisenbahnpaketes sind neben Sicherheit und Interoperabilität des europäischen Schienenverkehrs vor allem erhebliche Einsparungen von Kosten und Zeit bei der Zulassung.
Zentrale Bestandteile des 4. Eisenbahnpaketes sind die Interoperabilitäts-Richtlinie (EU) 2016/797, die Sicherheits-Richtlinie (EU) 2016/798 sowie die ERA-Verordnung (EU) 2016/796. Sie regeln für Vollbahnen die Koordinierung zum "European Rail Traffic Management System" (ERTMS), einen harmonisierten europäischen Zulassungsprozess sowie die Einführung der Europäischen Eisenbahnagentur (ERA) als Zulassungsbehörde für Schienenfahrzeuge. Das 4. Eisenbahnpaket muss in den Mitgliedsstaaten spätestens bis zum 16. Juni 2020 umgesetzt sein.
Waren bisher nationale Stellen zuständig, wird nun die ERA das Zulassungsverfahren führen. Sie wird durch Erteilung einer europäischen Zulassung den Betrieb von Fahrzeugen in mehreren Netzen der EU ermöglichen, ohne hierfür noch gesonderte Zulassungen in den einzelnen Mitgliedsstaaten einholen zu müssen. Anträge auf Zulassung werden künftig über das Online-Portal "One-Stop Shop" (OSS) abgewickelt.
Grundlage der Zulassung ist die Erfüllung von Gesetzen und technischen Standards. Entsprechend der EU-Richtlinie zur Interoperabilität des europäischen Eisenbahnsystems, seiner Teilsysteme und Komponenten (Richtlinie (EU) 2016/797), werden sogenannte "Technische Spezifikationen für die Interoperabilität" (TSI) erstellt. Sie werden als Verordnungen erlassen und gelten somit unmittelbar und zwingend in allen Mitgliedsstaaten. Derzeit gelten die TSI in der zuletzt 2019 geänderten Fassung. Sie definieren technische Anforderungen sowie Interoperabilitätsparameter. Daneben sind auch nationale notifizierte technische Regeln zu erfüllen.
Die Erfüllung der TSI-Anforderungen wird durch anerkannte oder akkreditierte Stellen ("notified body" oder "NoBo") geprüft und bescheinigt. Mit Umsetzung des 4. Eisenbahnpakets gibt es neben den öffentlichen NoBo, etwa dem beim EBA angesiedelten "Eisenbahn Cert", auch private NoBos. Die Einhaltung nationaler technischer Regeln begutachten unabhängige Bewertungsstellen, sogenannte "designated bodies" oder "DeBo". Daneben dürfen im Anwendungsbereich der Durchführungsverordnung (EU) 402/2013 über die gemeinsame Sicherheitsmethode für die Evaluierung und Bewertung von Risiken (CSM-VO) unabhängige Bewertungsstellen ("assessment bodies" oder "AsBo") Risikoanalysen durchführen.
Entsprechend der neuen Interoperabilitäts-Richtlinie (EU) 2016/797 dürfen die sogenannten in-house Stellen künftig nicht mehr als Konformitätsbewertungsstellen für europäische und nationale technische Regelwerke agieren, da sie 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 den NoBo und DeBo beizustellen. Hierdurch sollen sich der Prüfungsaufwand für die Konformitätsbewertungsstellen und damit die Kosten des eigentlichen Verfahrens erheblich reduzieren. Das EBA hat die interne Bombardier-Prüfstelle ISAC als AsBo anerkannt.

Die Bundesrepublik Deutschland hat im August 2018 eine neue Eisenbahn-Inbetriebnahmegenehmigungsverordnung (EIGV) in Kraft gesetzt. Diese setzt die vorherige Interoperabilitätsrichtlinie 2008/57/EG vollständig um und ersetzt die bisherige TEIV. Sie überführt die Bereiche Eisenbahn-Infrastruktur und Schienenfahrzeuge in ein einheitliches Regelwerk und überträgt sämtliche inhaltlichen Prüfaufgaben auf private, als NoBo, DeBo oder AsBo anerkannte Prüforganisationen. Die Umsetzung des 4. Eisenbahnpakets in deutsches Recht ist mit Hilfe eines Mantelgesetzes mit Änderungen u.a. des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) und einer überarbeiteten EIGV, in Vorbereitung. Folglich ist auch weiterhin mit erheblichen Veränderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen auf europäischer und nationaler Ebene zu rechnen.
Die erstmalige Anwendung der Neuen Zulassungsverordnung in allen teilnehmenden Mitgliedsstaaten, spätestens ab dem 16. Juni 2020, wird auf operativer und verwaltungsrechtlicher Ebene einige Anpassungen und einen erhöhten Aufwand hervorrufen.
Mit dem 4. Eisenbahnpaket und seiner Umsetzung in den Mitgliedsstaaten geht eine erhebliche Veränderung der Zulassung von Schienenfahrzeugen einher, denn dann gilt in der Europäischen Union nur noch ein einheitliches Zulassungsverfahren, in dessen Mittelpunkt die Europäische Eisenbahnagentur (ERA) steht. Die Umsetzung in 2020 wird zeigen, inwieweit 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.
[3] Dies gilt für Vollbahnen. Straßenbahnen, Untergrundbahnen sowie weitere Light Rail Fahrzeuge, die nicht auf den Netzen der Vollbahnen verkehren, unterfallen in der Regel nationalen Normen und werden auch weiterhin durch lokale Behörden zugelassen.

3. Prognose-, Chancen- und Risikobericht

3.1. Prognosebericht

Für 2020 erwartet die Gesellschaft einen im Vergleich zum Vorjahr deutlich höheren Auftragseingang in einer Bandbreite von EUR 2.000 Mio. und EUR 2.500 Mio. unter Berücksichtigung von Aufholeffekten aus 2019 aufgrund der Verschiebung von Vergabeprozessen, erwarteten Abrufen aus Rahmenverträgen sowie interner Genehmigungsprozesse. Dieser beruht maßgeblich auf den für 2020 geplanten Aufträgen in den Geschäftsfeldern Rolling Stock (Anteil von 40 % am gesamten Auftragseingang), Light Rail Vehicles (Anteil von 18 % am gesamten Auftragseingang) sowie Locomotives (Anteil von 17 % am gesamten Auftragseingang) neben den Geschäftsfeldern Bogies (2 % Anteil am Auftragseingang) und Services (18 % Anteil am Auftragseingang).
Die Gesellschaft rechnet im kommenden Jahr mit steigenden Umsatzerlösen in einer Bandbreite von EUR 2.200 Mio. bis 2.700 Mio. Für 2021 werden Umsätze auf ähnlichem Niveau erwartet. Die Haupttreiber sind für 2020 die Auslieferungen ICx, Doppelstockwagen für die SBB, Talent 3 für die ÖBB und Stuttgarter Netze sowie ET 490. Für 2021 sind es die Projekte ICx, C65 Pink Mono, Doppelstockwagen für die DB AG, Talent 3 sowie diverse Projekte im Bereich Service. Des Weiteren rechnet die Gesellschaft für 2020 mit einem deutlich verbesserten, jedoch nach wie vor negativen, Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit. Eine Stabilisierung wird erst im Folgejahr durch die Auslieferung wesentlicher kritischer Projekte im Auftragsbestand als auch durch die Wirkung der initiierten Maßnahmen erreicht werden können.
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 Jahr 2017 eingeleiteten Transformation und Neuausrichtung der Gesellschaft in Form des Standortkonzeptes wird sich positiv auf die zukünftige Kostenstruktur auswirken.
Dieser Prozess wird auch in den kommenden Jahren im Rahmen des Transformationskonzeptes konsequent fortgeführt.
In Anbetracht der Positionierung der Gesellschaft 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 verbessern wird und zukünftig mit einer stabilen Auftragslage sowie einer positiven Entwicklung der Ertragslage zu rechnen sein wird.
Die Gesellschaft konnte im Geschäftsjahr 2019 eine Reihe von Auftragseingängen mit positiven Margen generieren, welche zu künftigen Ergebnisverbesserungen führen werden. Hierzu gehören die Doppelstockwagen für Israel, Straßenbahnen und Lokomotiven auf Basis der Plattformkonzepte sowie die Auftragseingänge im Bereich Service. Der Bereich Rolling Stock musste im Geschäftsjahr 2019 die erwarteten Margen bei verschiedenen Großprojekte korrigieren. 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. Dies wird durch eine fortgesetzte selektive Auftragseingangspolitik, die im Rahmen des Plattformkonzeptes einen reduzierten Anteil von risikobehafteten Neuentwicklungen vorsieht, sowie risikominimierende strategische Partnerschaften auf Projektebene unterstützen. Erweiterungen von Bestellungen aus bereits bestehenden Kundenverträgen werden ergebnisverbessernd wirken.
Das Umsatzvolumen in den Bereichen Lokomotiven und Straßenbahnen wird sich auf Basis der Auftragseingänge der vergangenen Jahre künftig erhöhen.
Auf Basis der vorliegenden Planung ist zu erkennen, dass der Umsatz im Bereich Services ansteigen wird.
Allerdings enthält die Mittelfristplanung der Gesellschaft 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 wird 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 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 projektspezifischer 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.

BT Transformation

In 2019 wurde eine Reihe von Initiativen im Rahmen des BT Transformations-Konzeptes weitergeführt, um das Unternehmen konsequent auf Qualitätsverbesserung, erfolgreiche Projektabwicklung und Liefertreue sowie Kosteneffizienz & Wettbewerbsfähigkeit auszurichten. Dabei werden die Spezialisierung und Neuausrichtung von Entwicklungs- und Produktionsstandorten, die veränderte Zuordnung von Projekten und neue Organisationsstrukturen, aber auch die schnellstmögliche Auslieferung von Projekten, angestrebt.
Diese Initiativen wurden in den letzten beiden Geschäftsjahren und werden auch 2020 fortgeführt und bei Bedarf in den Folgejahren 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.

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 seit 2019 zur Abwicklung ihrer Fremdwährungsgeschäfte ausschließlich mit der im Konzern dafür vorgesehenen Bombardier Transportation Treasury Canada Inc., Saint-Bruno, Canada, (Vorjahre: 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 fertigungs- und zulassungsbedingte Risiken, die zu Verzögerungen in der Auslieferung der Produkte führen, könnten in nicht unerheblichem Maße - bis zu einem Drittel des operativen Ergebnisses des abgelaufenen Geschäftsjahres - Einfluss auf die Einnahme- und Ertragssituation des Unternehmens nehmen.
Bombardier sieht als langjähriger Anbieter von Schienenfahrzeugprodukten weiterhin eine Perspektive hinsichtlich der Auftragseingangs- und Ertragssituation 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 2020

Michael Fohrer, Vorsitzender der Geschäftsführung
Michaela Kay, Bereich Legal
Konrad Wiebalck, Bereich Human Resources
Dirk Przystaw, Bereich Finance

Bericht des Aufsichtsrates

der Bombardier Transportation GmbH

Der Aufsichtsrat informierte sich während des gesamten Geschäftsjahres 2019 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 sowie einem zusätzlichem Workshop hat der Aufsichtsrat die Geschäftsentwicklung erörtert sowie die auf Grund gesetzlicher und satzungsmäßiger Bestimmungen zur Prüfung und Zustimmung vorgelegten Geschäfte behandelt.
Besonderes Augenmerk wurde dabei auf die finanzielle Situation des Unternehmens gelegt. Insbesondere die Budgetziele bei der Auslieferungssituation und des Aufbaus im Bereich Inventory waren Gegenstand intensiver, kritischer Diskussionen.
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 2019 sowie den Lagebericht nach dem abschließenden Ergebnis seiner Prüfung gebilligt.

Berlin, den 27. März 2020

Dr. Rüdiger Grube, Vorsitzender des Aufsichtsrates

Befreiender Konzernabschluss gem. § 292 HGB für die Geschäftsjahre zum 31. Dezember 2019 und 2018

Bombardier Inc.

Montréal/Canada

GESCHÄFTSBERICHT 2019

Wir sind ein führender Hersteller von Flugzeugen und Zügen und sind in zwei berichtspflichtigen Segmenten tätig:
Aviation (Luftfahrt) und Transportation (Schienenverkehr). Wir bieten effiziente, nachhaltige und komfortable Transportlösungen. Unserem Produkt- und Leistungsangebot, vor allem aber unseren 60.000 engagierten und hoch qualifizierten Mitarbeitern ist es zu verdanken, dass wir ein Weltmarktführer bei Mobilität und Innovation sind. Zum Datum dieses Berichts verfügen wir über mehr als 70 Produktions- und Engineeringstandorte in mehr als 25 Ländern sowie ein weltweites Netz von Servicezentren.

AVIATION	Umsatzerlöse[1]
Entwirft, entwickelt, produziert und vermarktet Geschäftsflugzeuge in drei branchenführenden Baureihen (Learjet, Challenger und Global), bietet die entsprechenden Aftermarket-Leistungen an und stattet darüber hinaus verschiedene Flugzeugplattformen für Spezialeinsätze aus.	USD 7,5 Mrd.
	Auftragsbestand[2]
	USD 16,3 Mrd.

	Mitarbeiter[3] 24.350
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.	Umsatzerlöse[1] USD 8,3 Mrd.
	Auftragsbestand[2] USD 35,8 Mrd.
	Mitarbeiter[3] 36.050

Alle Beträge in diesem Geschäftsbericht lauten, soweit nicht anders angegeben, auf US-Dollar.
[1] Für das Geschäftsjahr 2019.
[2] Zum 31. Dezember 2019. Der Auftragsbestand des Segments Aviation umfasst USD 14,4 Mrd. für Geschäftsflugzeuge und USD 1,9 Mrd. für andere Flugzeuge.
[3] Zum 31. Dezember 2019, einschließlich befristet beschäftigter und 1.700 nicht aktiver Mitarbeiter. Ca. 200 Mitarbeiter aus der Konzernzentrale sind keinem berichtspflichtigen Segment zugeordnet.

DIE WEICHEN STELLEN, UM DEN TURNAROUND ABZUSCHLIESSEN

Seit der Einführung seines Turnaround-Plans hat Bombardier einen weiten Weg zurückgelegt. Wir haben unsere leistungsschwachen Flugzeugprogramme abgestoßen, unseren intensiven Investitionszyklus abgeschlossen, das Unternehmen auf einen guten Weg hin zu organischem Wachstum und Margensteigerung gebracht und gleichzeitig unsere Liquidität und hohe Verschuldung umsichtig gesteuert. Zu Beginn des Jahres 2020 konzentrieren wir uns darauf, die letzte Phase unseres Turnaround-Plans einzuleiten, unsere bilanzielle Verschuldung zu reduzieren und unsere Kapitalstruktur zu verbessern. Dies soll Bombardier die notwendige finanzielle Flexibilität ermöglichen, um in der Zukunft im Wettbewerb zu bestehen und neue Märkte zu gewinnen.
Sehr geehrte Aktionäre,
das Geschäftsjahr 2019 hat uns aus finanzieller Sicht vor große Herausforderungen gestellt. Die Maßnahmen, die das Führungsteam während des Jahres ergriffen hat, haben uns jedoch der Erreichung unserer Turnaround-Ziele ein Stück näher gebracht. Selbstverständlich wäre dieser Fortschritt nicht möglich gewesen ohne den Einsatz und die harte Arbeit unserer weltweit mehr als 60.000 Mitarbeiter, die bei der Umsetzung unseres Turnarounds außergewöhnliche Fähigkeiten unter Beweis gestellt haben. Im Namen aller unserer Aktionäre danke ich unseren Mitarbeitern für ihre vielfältige Unterstützung, für die Bereitschaft, Veränderungen anzunehmen, und dafür, dass sie Bombardier zu einem wirklich großartigen Unternehmen machen.
Aufgrund unserer hohen Schuldenbelastung bestand seit dem Beginn unseres Turnaround-Plans ein zentrales Ziel darin, den Shareholder Value dadurch zu sichern, dass ausreichende liquide Mittel zur Verfügung stehen, um alle möglichen Szenarien, Eventualitäten und Marktbedingungen zu bewältigen. 2019 haben wir die richtigen Maßnahmen ergriffen, um sicherzustellen, dass wir Barmittel von mindestens USD 2,5 Mrd. bis USD 3,0 Mrd. zur Verfügung hatten. Wir haben neue Fremdmittel in Höhe von USD 2 Mrd. aufgenommen, die hauptsächlich für die Verlängerung von Fälligkeitsterminen von 2020/2021 auf 2027 verwendet wurden, und wir haben den Umfang unserer revolvierenden Kreditfazilität im Segment Transportation fast verdoppelt.
In den letzten beiden Jahren haben wir außerdem M&A-Transaktionen angekündigt, darunter den Verkauf des CRJ-Programms und unserer Aerostructures-Geschäftsaktivitäten im Jahr 2019. Mit diesen Transaktionen werden wir insgesamt Bruttoerlöse von USD 2 Mrd. erzielen und Nettoverbindlichkeiten von fast USD 1 Mrd. tilgen.[1]
Die Bedeutung der CRJ- und Aerostructures-Transaktionen ist nicht zu unterschätzen. Sie stellen wichtige Schritte des Ausstiegs von Bombardier aus dem Verkehrsflugzeuggeschäft dar, einem Geschäft, das im Geschäftsjahr 2016 einen Verlust von ca. USD 400 Mio. einbrachte. Auch wenn er sich nicht in der finanziellen Performance niederschlug, wurde dieser Ausstieg von allen Stakeholdern, Kunden, Mitarbeitern, Geschäftspartnern und Behörden grundsätzlich begrüßt. Dies lag an der verantwortungsvollen Art und Weise, in der er umgesetzt wurde, und seinen positiven Auswirkungen für die Luftfahrtbranche in Québec und Kanada, darunter die Sicherung von Tausenden Arbeitsplätzen und die Gewinnung von bedeutenden OEMs (Airbus und MHI) für den Luftfahrtcluster Montréal.
2019 haben wir außerdem eine Reihe von wichtigen strukturellen Maßnahmen abgeschlossen, mit denen unsere operativen Abläufe gestrafft und die Kosten im gesamten Portfolio gesenkt werden sollten. Diese Maßnahmen umfassten (i) die Zusammenfassung aller unserer Vermögenswerte aus den Flugzeugprogrammen und Engineering-Kompetenzen in einem einzigen Geschäftsbereich (Aviation) und (ii) die Akquisition und erfolgreiche Integration des Global 7500-Tragflügelprogramms von Triumph, um unser Wachstum zu sichern.
Bombardier Aviation erzielte 2019 bemerkenswerte Erfolge, beispielsweise den Produktionshochlauf bei unserem neuen Global 7500-Geschäftsflugzeug, das nach wie vor Branchenrekorde in puncto Geschwindigkeit, Reichweite, Effizienz und Kabinenkomfort aufstellt. Erheblich gestärkt wurde unser Portfolio durch den erfolgreichen Abschluss und die Inbetriebnahme der Global 5500- und Global 6500-Flugzeuge - und dies zeitgerecht, im Rahmen der Budgetvorgaben und mit besseren Leistungsmerkmalen als zugesagt. Auch das Aftermarket-Geschäft von Aviation entwickelt sich planmäßig. Es verzeichnete 2019 ein zweistelliges organisches Wachstum und setzte umfangreiche Expansionsprojekte auf der ganzen Welt, darunter neue Anlagen in Singapur, London und Miami, erfolgreich um.
Im Segment Transportation lag der Schwerpunkt 2019 auf dem Abschluss der Umgestaltung und Neuausrichtung des Geschäfts. Während hier kontinuierliche Fortschritte erzielt wurden, führten Probleme beim Produktionshochlauf und Verzögerungen bei der Erreichung

bestimmter technischer Meilensteine und Softwarezertifizierungen dazu, dass der Gesellschaft zusätzliche Kosten entstanden und Zahlungsflüsse verspätet einsetzten. Dies wirkte sich negativ auf die Finanzlage von Bombardier aus.
Eine der Maßnahmen, die ergriffen wurden, um die Projektabwicklung und die operative Performance von Transportation zu verbessern, war die Verstärkung und Neustrukturierung des Führungsteams. Dies umfasste die Neubesetzung der Posten des President, des Chief Commercial Officer und des Chief Engineer sowie die Ernennung neuer regionaler Presidents. Alle diese neuen Führungskräfte verkörpern einen starken technischen, operativen und kundenorientierten Ansatz, der notwendig ist, damit Transportation eine erstklassige Projektabwicklung und nachhaltige Finanzlage sicherstellen kann.
Diese Maßnahmen wirkten sich positiv aus und führten insbesondere zu einem höheren Auftragsbestand, dem Gewinn von Großprojekten wie dem Monorail-Projekt in Kairo sowie Fortschritten bei der Bewältigung von Problemen mit unseren bestehenden Projekten.
Das Wachstum des Auftragsbestands und die Margensteigerungen von Transportation fielen 2019 beeindruckend aus. Der gesamte Auftragseingang lag mit über USD 10 Mrd. auf einem Rekordniveau. Fast 70 % dieser Aufträge wurden im Rahmen von Dienstleistungsaufträgen, Signaltechnik-Projekten, Plattformen mit hohen Wiederverwendungsquoten bzw. Optionen auf bestehende Schienenfahrzeugaufträge erteilt, bei denen ein deutlich geringeres Abwicklungsrisiko besteht.
Die Projektabwicklung hat sich 2019 ebenfalls verbessert, was durch den erfolgreichen Abschluss mehrerer bestehender Großprojekte in New York, London und Toronto belegt wird. Bei den verbleibenden bestehenden Projekten, darunter das LoTrain-Projekt für die Londoner U-Bahn und die Züge für die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB), wurden und werden beträchtliche Fortschritte erzielt. Diese verbleibenden Projekte werden zusammen mit den endgültigen geschäftlichen Vereinbarungen voraussichtlich Ende 2020 abgeschlossen. Erst zu diesem Zeitpunkt wird die tatsächliche Fähigkeit von Transportation, Gewinne und Cashflows zu generieren, deutlich werden, da wir dann den Nutzen aus unserem erneuerten Produktportfolio, dem Auftragsbestand mit höheren Margen und den soliden Wachstumsgrundlagen ziehen.
2019 bekräftigte Bombardier seine Verpflichtung, an seinen Standorten einen positiven Beitrag zum Gemeinwohl zu leisten. Beispielsweise haben wir in Kanada ein überarbeitetes Praktikumsprogramm gestartet, das die Zusage enthält, für das nächste Studienjahr mehr als 1.000 bezahlte Praktika anzubieten. Zudem haben wir die Ausbildung der nächsten Generation von Flugzeugtechnikern unterstützt, indem wir, wie kürzlich angekündigt, dem Centennial College in Toronto einen CRJ-Regionaljet und ein Global 7500-Testflugzeug gestiftet haben. Damit erhalten die Studenten wertvolle praktische Ausbildungsmöglichkeiten, bevor sie in den Arbeitsmarkt einsteigen. Bombardiers konsequente Verpflichtung zu Innovation und F&E-Investitionen wurde auch von der kanadischen Gesellschaft Research Info Source, Inc. anerkannt. In ihrer aktuellen Rangliste der Innovation Leaders in Kanada wurde Bombardier im siebten Jahr in Folge als führendes Unternehmen im Bereich F&E-Investitionen aufgeführt.
Seit dem Beginn unseres Turnaround-Plans wurde jede ergriffene Maßnahme vor dem Hintergrund der endgültigen Ziele festgelegt: Reduzierung der bilanziellen Verschuldung, Verbesserung der Kapitalstruktur und Schaffung von finanzieller Flexibilität, damit Bombardier im Wettbewerb bestehen und neue Aufträge gewinnen kann. 2019 haben wir proaktiv einen umfangreichen Prozess gestartet, um eine Reihe von Alternativen zu beurteilen, mit denen unser Unternehmen seine Entschuldung beschleunigen und das Geschäft für langfristigen Erfolg aufstellen könnte.
Der erfolgreiche Abschluss unserer strategischen Überprüfung und alle daraus resultierenden Maßnahmen sowie die gleichzeitige Verbesserung der operativen und finanziellen Performance im gesamten Unternehmen sind die wichtigsten Ziele für 2020.(1)
Im Einklang mit diesen Zielen haben wir im Februar 2020 eine Vereinbarung bekannt gegeben, mit der unsere restlichen Anteile an der Airbus Canada Limited Partnership auf Airbus und Investissement Québec übertragen werden. Diese Transaktion stärkt unsere Liquidität weiter, da sie Barerlöse von ca. USD 600 Mio. einbringt und unsere Finanzierungsverpflichtungen in den nächsten beiden Jahren vollständig aufhebt.
Wir sind davon überzeugt, dass wir die richtigen Maßnahmen ergreifen, um Bombardier für nachhaltiges langfristiges Wachstum und entsprechenden Erfolg bestmöglich zu positionieren. Das gesamte Führungsteam ist sehr gespannt, welche großartigen Chancen die Zukunft bereithält. Wir freuen uns darauf, unsere Aktionäre über unsere Fortschritte im kommenden Jahr auf dem Laufenden zu halten.
Alain Bellemare
President und Chief Executive Officer
(1) Zukunftsbezogene Aussage. Siehe hierzu die zukunftsbezogenen Annahmen, auf denen die Prognose basiert, sowie den Haftungsausschluss in Bezug auf zukunftsbezogene Aussagen im Berichtsteil "Überblick".

LAGEBERICHT (MANAGEMENT'S DISCUSSION AND ANALYSIS - MD&A) für das Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2019

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

Abkürzung	Erläuterung	Abkürzung	Erläuterung
ACLP	Airbus Canada Limited Partnership (ehemalige CSALP)	FVOCI	Fair value through other comprehensive income (loss) (erfolgsneutral zum Fair Value im sonstigen Ergebnis bewertet)
AFS	Available for sale (zur Veräußerung verfügbar)	FVTP&L	Fair value through profit and loss (erfolgswirksam zum Fair Value bewertet)
BPS	Basis points (Basispunkte - BP)	GAAP	Generally accepted accounting principles (allgemein anerkannte Rechnungslegungsgrundsätze)
BT Holdco	Bombardier Transportation (Investment) UK Limited	GDP	Gross domestic product (Bruttoinlandsprodukt - BIP)

Abkürzung	Erläuterung
CAGR	Compound annual growth rate (durchschnittliche jährliche Wachstumsrate)
CCTD	Cumulative currency translation difference (Ausgleichsposten aus der Währungsumrechnung)
CDPQ	Caisse de dépôt et placement du Québec (Einlage- und Anlagekasse von Québec)
CGU	Cash generating unit (zahlungsmittelgenerierende Einheit)
CIS	Commonwealth of Independent States (Gemeinschaft unabhängiger Staaten - GUS)
CSALP	C Series Aircraft Limited Partnership (Kommanditgesellschaft für das C Series-Flugzeug)
DB	Defined benefit (leistungsorientierte Pläne)
DC	Defined contribution (beitragsorientierte Pläne)
DDHR	Derivative designated in a hedge relationship (in einer Sicherungsbeziehung eingesetztes Derivat)
DSU	Deferred share unit
EBIT	Earnings (loss) before financing expense, financing income and income taxes (Ergebnis vor Finanzierungsaufwand, Finanzertrag und Ertragsteuern)
EBITDA	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)
EBT	Earnings (loss) before income taxes (Ergebnis vor Ertragsteuern)
EIS	Entry-into-service (Inbetriebnahme)
HFT	Held for trading (zu Handelszwecken gehalten)
IAS	International Accounting Standard(s)
IASB	International Accounting Standards Board
IFRIC	International Financial Reporting Interpretation Committee
IFRS	International Financial Reporting Standard(s)
Libor	London Interbank Offered Rate
MD&A	Management's discussion and analysis (Lagebericht)
entf.	entfällt
NCI	Non-controlling interests (nicht beherrschende Anteile)
NMF	Information not meaningful (Information nicht aussagekräftig - n. a.)
OCI	Other comprehensive income (loss) (sonstiges Ergebnis)
PP&E	Property, plant and equipment (Sachanlagen)
PSU	Performance share unit
R&D	Research and development (Forschung und Entwicklung - F&E)
RSU	Restricted share unit
RVG	Residual value guarantee (Restwertgarantie)
SG&A	Selling, general and administrative (Vertrieb und allgemeine Verwaltung)

Abkürzung	Erläuterung	Abkürzung	Erläuterung
EPS	Earnings (loss) per share attributable to equity holders of Bombardier Inc. (den Anteilseignern der Bombardier Inc. zurechenbares Ergebnis je Aktie)	U.K.	United Kingdom (Vereinigtes Königreich)
		USA	United States of America (Vereinigte Staaten von Amerika - USA)
Euribor	Euro Interbank Offered Rate		

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

ÜBERBLICK

WICHTIGSTE ENTWICKLUNGEN

Auf dem Weg zu einer nachhaltigen finanziellen Performance

ERGEBNISSE			
Für die Geschäftsjahre zum 31. Dezember	2019[1]	2018	Veränderung
Umsatzerlöse	$ 15.757	$ 16.236	(3) %
Angepasstes EBITDA[2]	$ 896	$ 1.304	(31) %
Angepasste EBITDA-Marge[2]	5,7 %	8,0 %	(230) BP
Angepasstes EBIT[2]	$ 470	$ 1.029	(54) %
Angepasste EBIT-Marge[2]	3,0 %	6,3 %	(330) BP
EBIT	$ (498)	$ 1.001	n.a.
EBIT-Marge	(3,2) %	6,2 %	(940) BP
Periodenergebnis	$ (1.607)	$ 318	n.a.
Verwässertes Ergebnis je Aktie (in USD)	$ (0,76)	$ 0,09	$ (0,85)
Angepasstes Periodenergebnis[2]	$ (396)	$ 438	n.a.
Angepasstes Ergebnis je Aktie (in USD)[2]	$ (0,25)	$ 0,14	$ (0,39)
Cashflow aus betrieblicher Geschäftstätigkeit	$ (680)	$ 597	n.a.
Nettozugänge zu den Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	$ 523	$ 415[3]	26 %
Freier Cashflow (eingesetzter freier Cashflow)[2]	$ (1.203)	$ 182[3]	n.a.
Zum 31. Dezember	2019	2018	Veränderung
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente[4]	$ 2.629	$ 3.187	(18) %
Verfügbare kurzfristige Finanzmittel[5][6]	$ 3.925	$ 4.373	(10) %
Auftragsbestand (in Mrd. USD)			
Aviation			
Geschäftsflugzeuge	$ 14,4	$ 14,3	1 %
Sonstige Flugzeuge[6]	$ 1,9	$ 4,3	(56) %
Transportation	$ 35,8	$ 34,5	4 %

[1] Weitere Erläuterungen zur Auswirkung der erstmaligen Anwendung von IFRS 16 "Leasingverhältnisse" sind im Konzernabschluss in Anhangsangabe 3 "Änderungen der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden" enthalten. Gemäß dem modifizierten rückwirkenden Ansatz, den der Konzern anwendet, werden die Zahlen für das Geschäftsjahr 2018 nicht angepasst.

[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. Bis zum ersten Quartal des Geschäftsjahres 2019 wies der Konzern die GAAP-fremden Finanzkennzahlen "EBIT vor Sonderposten" und "EBITDA vor Sonderposten" aus. Beginnend mit dem ersten Quartal des Geschäftsjahres 2019 änderte der Konzern die Bezeichnung dieser GAAP-fremden Finanzkennzahlen in "Angepasstes EBIT" bzw. "Angepasstes EBITDA". Die Zusammensetzung der Finanzkennzahlen blieb dabei unverändert. Der Konzern ist der Auffassung, dass diese neuen Bezeichnungen eher den Marktgepflogenheiten seiner Branche entsprechen und die Kennzahlen besser von der IFRS-Bezeichnung "EBIT" abgrenzen.

[3] Einschließlich der Erlöse aus dem Verkauf der Downsview-Anlage für ca. USD 600 Mio. im Jahr 2018.

[4] Einschließlich der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente der Aerostructures-Geschäftsaktivitäten, die zum 31. Dezember 2019 in Höhe von USD 51 Mio. unter den zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten ausgewiesen wurden. Weitere Einzelheiten zu den Transaktionen und ihrer bilanziellen Behandlung sind im Abschnitt "Neuausrichtung des Portfolios" im Berichtsteil "Aviation" sowie im Konzernabschluss in Anhangsangabe 15 "Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente" und Anhangsangabe 30 "Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte" enthalten.

[5] Definiert als Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zuzüglich des im Rahmen unserer revolvierenden Kreditfazilitäten verfügbaren Betrags.

[6] Einschließlich 20 Festaufträge über CRJ900-Flugzeuge zum 31. Dezember 2019 und 45 Festaufträge über CRJ900-Flugzeuge zum 31. Dezember 2018. Die CRJ-Produktion wird nach der Auslieferung des aktuellen Auftragsbestands voraussichtlich im zweiten Halbjahr 2020

eingestellt.

WICHTIGSTE ENTWICKLUNGEN UND EREIGNISSE

Die finanzielle Performance spiegelt den fortlaufenden Turnaround der Geschäftsbereiche wider, im Zuge dessen Aviation sein Portfolio neu ausrichtet und Transportation den Abschluss anspruchsvoller Projekte forciert.

- Die Umsatzerlöse von USD 15,8 Mrd. profitierten von einem Wachstum der Geschäftsflugzeugaktivitäten um 8,5 %. Negative Auswirkungen hatten dagegen die Veräußerung der Verkehrsflugzeugprogramme und niedrigere Umsatzerlöse im Segment Transportation, hauptsächlich aufgrund von Korrekturen der Auftragsschätzungen.
- Das angepasste EBITDA(1) und das angepasste EBIT(1) von USD 896 Mio. bzw. USD 470 Mio. zeugen von Verbesserungen im Aviation-Segment, das leistungsschwache Verkehrsflugzeugprogramme abgestoßen hat und die Produktion des Global 7500-Flugzeugs hochfährt. Demgegenüber wurden die Transportation-Ergebnisse durch zusätzliche Aufwendungen und Investitionen für den Abschluss anspruchsvoller Projekte beeinträchtigt. Das negative EBIT von USD -498 Mio. enthält einen Wertminderungsaufwand in Bezug auf die Anteile an der ACLP.
- Der eingesetzte freie Cashflow(1) von USD 1,2 Mrd. resultiert aus zusätzlichen Investitionen zur Unterstützung bestehender Schienenverkehrsprojekte sowie der Verschiebung von Auslieferungen, vor allem im Segment Transportation.
- Im vierten Quartal wurden Cashflows von USD 1,0 Mrd. generiert. Dies entsprach dem Niveau des Vorjahres, blieb aber aufgrund von verspäteten Mittelzuflüssen hinter den Erwartungen zurück.
- Der Cashflow aus betrieblicher Geschäftstätigkeit betrug USD -680 Mio. im Gesamtjahr und USD 1,1 Mrd. im vierten Quartal.
- Die Auftragsbestände bei Geschäftsflugzeugen und im Segment Transportation sind 2019 weiter gestiegen und umfassten insgesamt mehr als USD 50 Mrd. Demgegenüber ist der CRJ-Auftragsbestand wegen des Herunterfahrens der Produktion zurückgegangen.
- Zum Ende des Geschäftsjahres betrugen der Kassenbestand ca. USD 2,6 Mrd. und die im Rahmen der revolvierenden Kreditfazilität verfügbaren Mittel USD 1,3 Mrd. Weiter verbessert wird die Liquidität durch die zusätzlichen Erlöse von USD 1,6 Mrd., die bis Mitte 2020 aus dem Verkauf der restlichen ACLP-Anteile, des CRJ-Programms und der Aerostructures-Geschäftsaktivitäten erwartet werden. (2)

Neuausrichtung des Aviation-Portfolios mit verstärktem Fokus auf Geschäftsflugzeugen

- Der Verkauf der Schulungsaktivitäten für Besatzung und Techniker im Segment Business Aircraft an die CAE Inc. sowie der Verkauf der Vermögenswerte und Geschäftsaktivitäten des Q Series-Flugzeugprogramms an De Havilland Aircraft of Canada wurden abgeschlossen und brachten Erlöse von insgesamt ca. USD 800 Mio. ein.
- Mit der Mitsubishi Heavy Industries, Ltd. (MHI) wurde im Juni 2019 ein endgültiger Vertrag über den Verkauf des CRJ-Programms gegen Zahlung eines zum Closing fälligen Barbetrags von USD 550 Mio. abgeschlossen. Außerdem sieht der Vertrag die Übernahme bestimmter finanzieller Vermögenswerte und Verbindlichkeiten durch MHI vor, darunter Kredit- und Restwertgarantien sowie subventionierte Leasinggebühren.
- Mit der Spirit AeroSystems Holding, Inc. (Spirit) wurde im Oktober 2019 ein endgültiger Vertrag abgeschlossen, wonach Spirit die Aerostructures-Standorte in Belfast und Casablanca sowie das Wartungs-, Reparatur- und Überholungszentrum in Dallas übernehmen wird. Die Gegenleistung besteht in einem Barbetrag von USD 500 Mio. und der Übernahme von Verbindlichkeiten in Höhe von ca. USD 700 Mio., einschließlich rückzahlbarer staatlicher Finanzhilfen und Pensionsverpflichtungen.
- Am 12. Februar 2020 schloss Bombardier einen Vertrag mit der Airbus SE und der Regierung von Québec, mit dem Bombardier seine Anteile an der Airbus Canada Limited Partnership (ACLP) auf Airbus und die Regierung von Québec übertrug und damit seine Liquiditätslage verbesserte. Im Rahmen dieser Transaktion erhielt Bombardier von Airbus Barerlöse von ca. USD 600 Mio., von denen USD 531 Mio. zum Closing gezahlt wurden und der Restbetrag im Zeitraum 2020 bis 2021 fällig wird. Darüber hinaus wurden die gesamten künftigen Finanzierungsverpflichtungen von Bombardier für das A220-Programm, die auf ca. USD 700 Mio. geschätzt wurden, aufgehoben.

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

Positionierung des Segments Transportation für eine bessere finanzielle Performance

- 2019 wurden die folgenden Maßnahmen und Initiativen umgesetzt, um anspruchsvolle Projekte im Segment Transportation voranzubringen:
- Abschluss der Auslieferungen bei mehreren bestehenden Großprojekten, darunter die Projekte mit der Metropolitan Transportation Authority (MTA) in New York, Crossrail im Vereinigten Königreich und der Toronto Transit Commission (TTC) in Toronto.
- Erreichung wichtiger Meilensteine bei anderen Großprojekten, darunter die Verbesserung der Betriebszuverlässigkeit bei den Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) und die Homologation der Triebzugsoftware für das LoTrain-Projekt im Vereinigten Königreich, womit der Auslieferung der Züge nichts mehr im Wege steht.
- Das Segment Transportation erzielte während des Geschäftsjahres weiteres Wachstum und verbesserte die Qualität seines Auftragsbestands mit Neuaufträgen im Umfang von USD 10,0 Mrd. und einem Book-to-Bill-Verhältnis(1) von 1,2. Zum Ende des Geschäftsjahres 2019 hatte der Auftragsbestand einen Wert von USD 35,8 Mrd.
- Etwa 70 % der Aufträge 2019 wurden im Rahmen von Dienstleistungsaufträgen, Signaltechnik-Projekten und Optionen auf Schienenfahrzeugaufträge, bei denen ein geringeres Abwicklungsrisiko besteht, erteilt.
- Der Anteil von Dienstleistungs- und Signaltechnikaufträgen am Auftragsbestand erhöhte sich von 42 % im Vorjahr auf 48 %.

Beschleunigung der Entschuldungsphase des Turnaround-Plans

- In Einklang mit ihrem auf fünf Jahre angelegten Turnaround-Plan und nach einer umfangreichen Prüfung strategischer Alternativen verfolgt die Gesellschaft aktiv Maßnahmen zur Entlastung ihrer Bilanz und Steigerung des Shareholder Value. Ziel ist es, das Unternehmen durch größere operative und finanzielle Flexibilität für langfristigen Erfolg zu positionieren.[2]

[1] Verhältnis zwischen Neuaufträgen und Umsatzerlösen.

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

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.

[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 unserer revolvierenden Kreditfazilitäten verfügbaren Betrags.

FÜNF-JAHRES-ÜBERSICHT

Für die Geschäftsjahre zum 31. Dezember	2019[1]	2018	2017 angepasst[2]	2016	2015
Rentabilität					
Umsatzerlöse	$ 15.757	$ 16.236	$ 16.199	$ 16.339	$ 18.172
Angepasstes EBITDA[3][4]	$ 896	$ 1.304	$ 1.046	$ 798	$ 992
Angepasste EBITDA-Marge[3][4]	5,7 %	8,0 %	6,5 %	4,9 %	5,5 %
Angepasstes EBIT[3][4]	$ 470	$ 1.029	$ 725	$ 427	$ 554
Angepasste EBIT-Marge[3][4]	3,0 %	6,3 %	4,5 %	2,6 %	3,0 %
EBIT	$ (498)	$ 1.001	$ 299	$ (58)	$ (4.838)
EBIT-Marge	(3,2) %	6,2 %	1,8 %	(0,4) %	(26,6) %
Periodenergebnis	$ (1.607)	$ 318	$ (525)	$ (981)	$ (5.340)
Verwässertes Ergebnis je Aktie (in USD)	$ (0,76)	$ 0,09	$ (0,24)	$ (0,48)	$ (2,58)
Angepasstes Periodenergebnis[3]	$ (396)	$ 438	$ 91	$ (268)	$ 326
Angepasstes Ergebnis je Aktie (in USD)[3]	$ (0,25)	$ 0,14	$ 0,04	$ (0,15)	$ 0,14
Liquidität					
Cashflow aus betrieblicher Geschäftstätigkeit	$ (680)	$ 597	$ 531	$ 137	$ 20
Nettozugänge zu den Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	$ 523	$ 415[5]	$ 1.317	$ 1.201	$ 1.862
Freier Cashflow (eingesetzter freier Cashflow)[3]	$ (1.203)	$ 182[5]	$ (786)	$ (1.064)	$ (1.842)
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente[6]	$ 2.629	$ 3.187	$ 3.057	$ 3.384	$ 2.720
Verfügbare kurzfristige Finanzmittel[7]	$ 3.925	$ 4.373	$ 4.225	$ 4.477	$ 4.014
Kapitalstruktur					
Zinsdeckungsverhältnis[8]	0,6	1,5	1,3	0,8	1,5
Verschuldungsgrad[8]	10,9	6,6	7,9	9,7	7,3

FÜNF-JAHRES-ÜBERSICHT

Für die Geschäftsjahre zum 31. Dezember	2019[1]	2018	2017 angepasst[2]	2016	2015
Gewichtete durchschnittliche Laufzeit der langfristigen Finanzverbindlichkeiten (in Jahren)	4,6	4,3	5,3	5,8	6,3

[1] Weitere Erläuterungen zur Auswirkung der erstmaligen Anwendung von IFRS 16 "Leasingverhältnisse" sind im Konzernabschluss in Anhangsangabe 3 "Änderungen der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden" enthalten. Gemäß dem modifizierten rückwirkenden Ansatz, den der Konzern anwendet, werden die Zahlen für das Geschäftsjahr 2018 nicht angepasst.
[2] Angepasst aufgrund der erstmaligen Anwendung von IFRS 15 "Erlöse aus Verträgen mit Kunden".
[3] 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.
[4] Einzelheiten zu den in den Geschäftsjahren 2019 und 2018 erfassten Sonderposten sind im Abschnitt "Konzernergebnis" zu finden.
[5] Einschließlich der Erlöse aus dem Verkauf der Downsview-Anlage für ca. USD 600 Mio. im Jahr 2018.
[6] Einschließlich der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente der Aerostructures-Geschäftsaktivitäten, die zum 31. Dezember 2019 in Höhe von USD 51 Mio. unter den zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten ausgewiesen wurden. Weitere Einzelheiten zu den Transaktionen und ihrer bilanziellen Behandlung sind im Abschnitt "Neuausrichtung des Portfolios" im Berichtsteil "Aviation" sowie im Konzernabschluss in Anhangsangabe 15 "Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente" und Anhangsangabe 30 "Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte" enthalten. Ebenfalls 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.
[7] Definiert als Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zuzüglich des im Rahmen der revolvierenden Kreditfazilitäten verfügbaren Betrags.
[8] Einzelheiten zu den Berechnungen dieser Kennzahlen sind in den Abschnitten "Kapitalstruktur" und "GAAP-fremde Finanzkennzahlen" enthalten. 2019 änderte der Konzern die Definitionen dieser Kennzahlen infolge der erstmaligen Anwendung von IFRS 16 "Leasingverhältnisse".

STRATEGISCHE PRIORITÄTEN

Beschleunigung der Entschuldungsphase des Turnaround-Plans

Seit der Einführung des Turnaround-Plans hat Bombardier leistungsschwache Flugzeugprogramme abgestoßen, den intensiven Investitionszyklus abgeschlossen, sich auf einen guten Weg hin zu organischem Wachstum und Margensteigerung gebracht und gleichzeitig seine Liquidität und hohe Verschuldung umsichtig gesteuert.

Bombardier rechnet bis Ende 2020 damit, überschüssige liquide Mittel einzusetzen, um die Entschuldungsphase des Plans einzuleiten. Diese stabile Liquiditätslage basiert auf einem Kassenbestand von USD 2,6 Mrd. zum 31. Dezember 2019 sowie erwarteten Erlösen von ca. USD 1,6 Mrd. aus dem Verkauf der restlichen ACLP-Anteile, des CRJ-Programms und der Aerostructures-Geschäftsaktivitäten. Die Entschuldung dürfte sich noch weiter beschleunigen, sobald der Konzern einen positiven freien Cashflow erzielt, womit bis Ende des Jahres zu rechnen ist.[1]
Mit dem Beginn der letzten Phase des Plans verfolgt Bombardier außerdem aktiv Möglichkeiten, die Schuldentilgung zu forcieren, um sich durch größere operative und finanzielle Flexibilität für langfristigen Erfolg zu positionieren.
[1] 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:

Gesamtgeschäft

- einer normalen Abwicklung und Auslieferung des aktuellen Auftragsbestands;
- der Fähigkeit, die Kundenbedürfnisse zu verstehen und ein Portfolio von Produkten und Dienstleistungen anzubieten, mit dem die Marktnachfrage gesteigert und neue Aufträge gesichert werden können;
- der kontinuierlichen Einführung und Umsetzung von zentralen Maßnahmen, um die Umwandlung von Umsatzerlösen in höhere Erträge und freien Cashflow[2] zu verbessern, und zwar durch Senkung der Beschaffungskosten, bessere Kontrolle der Ausgaben und 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 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 und
- 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 neu zu verhandeln.

Aviation

- dem Abschluss des Verkaufs unseres Regionaljetprogramms sowie der Aerostructures-Geschäftsaktivitäten in Belfast und Marokko und des Wartungs-, Reparatur- und Überholungszentrums in Dallas bis Mitte 2020;
- der Anpassung der Produktionsraten an die Marktnachfrage;
- der Fähigkeit, Lernkurveneffekte zu nutzen, während die Produktion und die Auslieferung des Global 7500-Flugzeugs hochlaufen;
- der weiteren Einführung und Umsetzung von Wachstumsstrategien und dem anhaltenden Wachstum des Aftermarket-Geschäfts;
- der Fähigkeit, in unser Produktportfolio zu investieren;
- der Genauigkeit der Analysen und Annahmen, die unserem Business Case zugrunde liegen, einschließlich der geschätzten Cashflows und Umsatzerlöse während der erwarteten Laufzeit unserer Programme und darüber hinaus;
- der Genauigkeit unserer Einschätzung der erwarteten Wachstumstreiber und Branchentrends und
- den Preisen für Flugzeuge aus neuen Programmen, den Stückkosten und dem Hochlaufen der Produktion.

Transportation

- unserer Fähigkeit, Initiativen zur Verbesserung von Geschäftsmodellen erfolgreich umzusetzen;
- unserer Fähigkeit, Working Capital, das aufgrund von Lieferproblemen aufgebaut wurde, freizusetzen;
- unserer Fähigkeit, anspruchsvolle Projekte erfolgreich voranzubringen und abzuschließen;
- unserer Fähigkeit, Projektmeilensteine fristgerecht zu erreichen und bei wichtigen Projekten Einigungen mit den Kunden zu erzielen;
- unserer Fähigkeit, die globale Verteilung unserer Produktionsstandorte zu optimieren und die Best Practices sowie die besten Technologien produktionsübergreifend einzusetzen;
- der Realisierung künftiger Ausschreibungen und unserer Fähigkeit, sie zu gewinnen, basierend auf Marktprognosen[3], woraus sich der geschätzte künftige Auftragseingang ergibt 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 Auftragsbestands- und Umsatzmixes hin zu weniger anspruchsvollen bestehenden Projekten und mehr risikoarmen Projekten sowie 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 im Abschnitt "Branche und Wirtschaftsumfeld" im Berichtsteil über das Transportation-Segment zu finden.

SEGMENTBERICHTERSTATTUNG

Im zweiten Quartal 2019 gab der Konzern die strategische Gründung von Bombardier Aviation bekannt, mit der alle Vermögenswerte aus den Flugzeugprogrammen in einem einzigen, rationalisierten und vollständig integrierten Geschäftsbereich zusammengefasst wurden. Infolge unserer Integration nach dieser Bekanntgabe lauten unsere berichtspflichtigen Segmente künftig "Aviation" und "Transportation". Die bisherigen Segmente Business Aircraft, Commercial Aircraft und Aerostructures and Engineering Services werden als ein Segment (Aviation) ausgewiesen. Die Beteiligung des Konzerns an der ACLP wird als Beteiligung der Konzernzentrale behandelt und daher unter "Konzernzentrale und Sonstiges" erfasst.

Die gemäß den neuen berichtspflichtigen Segmenten angepassten Ergebnisse sind im Folgenden aufgeführt.

	Drei-Monats-Zeitraum zum 31. März 2019			
	Aviation	Transportation	Konzernzentrale und Sonstiges	Gesamt
Umsatzerlöse	$ 1.410	$ 2.107	$ (1)	$ 3.516
Angepasstes EBITDA[1]	$ 202	$ 118	$ (54)[2]	$ 266[2]
Angepasstes EBIT[1]	$ 144	$ 83	$ (56)[2]	$ 171[2]
EBIT	$ 664	$ 83	$ (63)[2]	$ 684[2]

	Drei-Monats-Zeitraum zum 31. März 2019			
	Aviation	Transportation	Konzernzentrale und Sonstiges	Gesamt
Angepasste EBITDA-Marge[1]	14,3 %	5,6 %		
Angepasste EBIT-Marge[1]	10,2 %	3,9 %		
EBIT-Marge	47,1 %	3,9 %		

	Drei-Monats-Zeitraum zum 30. Juni 2019			
	Aviation	Transportation	Konzernzentrale und Sonstiges	Gesamt
Umsatzerlöse	$ 2.120	$ 2.194	$ -	$ 4.314
Angepasstes EBITDA[1]	$ 222	$ 146	$ (56)[2]	$ 312[2]
Angepasstes EBIT[1]	$ 151	$ 111	$ (56)[2]	$ 206[2]
EBIT	$ 340	$ 87	$ (56)[2]	$ 371[2]
Angepasste EBITDA-Marge[1]	10,5 %	6,7 %		
Angepasste EBIT-Marge[1]	7,1 %	5,1 %		
EBIT-Marge	16,0 %	4,0 %		

[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" enthalten.
[2] Einschließlich des Anteils am Nettogewinn (-verlust) der ACLP von USD 1 Mio. im ersten Quartal 2019 und USD -9 Mio. im zweiten Quartal 2019.

	Drei-Monats-Zeitraum zum 31. März 2018			
	Aviation	Transportation	Konzernzentrale und Sonstiges	Gesamt
Umsatzerlöse	$ 1.675	$ 2.355	$ (2)	$ 4.028
Angepasstes EBITDA[1]	$ 91	$ 214	$ (40)	$ 265
Angepasstes EBIT[1]	$ 54	$ 189	$ (42)	$ 201
EBIT	$ 52	$ 191	$ (42)	$ 201
Angepasste EBITDA-Marge[1]	5,4 %	9,1 %		
Angepasste EBIT-Marge[1]	3,2 %	8,0 %		
EBIT-Marge	3,1 %	8,1 %		

	Drei-Monats-Zeitraum zum 30. Juni 2018			
	Aviation	Transportation	Konzernzentrale und Sonstiges	Gesamt
Umsatzerlöse	$ 2.003	$ 2.259	$ -	$ 4.262
Angepasstes EBITDA[1]	$ 144	$ 232	$ (40)	$ 336
Angepasstes EBIT[1]	$ 105	$ 207	$ (41)	$ 271
EBIT	$ 69	$ 163	$ (41)	$ 191
Angepasste EBITDA-Marge[1]	7,2 %	10,3 %		
Angepasste EBIT-Marge[1]	5,2 %	9,2 %		
EBIT-Marge	3,4 %	7,2 %		

	Drei-Monats-Zeitraum zum 30. September 2018			
	Aviation	Transportation	Konzernzentrale und Sonstiges	Gesamt
Umsatzerlöse	$ 1.504	$ 2.140	$ (1)	$ 3.643
Angepasstes EBITDA[1]	$ 166	$ 212	$ (45)[2]	$ 333[2]
Angepasstes EBIT[1]	$ 129	$ 187	$ (45)[2]	$ 271[2]
EBIT	$ 132	$ 184	$ (49)[2]	$ 267[2]
Angepasste EBITDA-Marge[1]	11,0 %	9,9 %		
Angepasste EBIT-Marge[1]	8,6 %	8,7 %		
EBIT-Marge	8,8 %	8,6 %		

	Drei-Monats-Zeitraum zum 31. Dezember 2018			
	Aviation	Transportation	Konzernzentrale und Sonstiges	Gesamt
Umsatzerlöse	$ 2.142	$ 2.161	$ -	$ 4.303
Angepasstes EBITDA[1]	$ 242	$ 193	$ (65)[2]	$ 370[2]
Angepasstes EBIT[1]	$ 184	$ 167	$ (65)[2]	$ 286[2]
EBIT	$ 171	$ 236	$ (65)[2]	$ 342[2]
Angepasste EBITDA-Marge[1]	11,3 %	8,9 %		
Angepasste EBIT-Marge[1]	8,6 %	7,7 %		
EBIT-Marge	8,0 %	10,9 %		

	Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2018			
	Aviation	Transportation	Konzernzentrale und Sonstiges	Gesamt

	Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2018			
	Aviation	Transportation	Konzernzentrale und Sonstiges	Gesamt
Umsatzerlöse	$ 7.324	$ 8.915	$ (3)	$ 16.236
Angepasstes EBITDA[1]	$ 643	$ 851	$ (190)[2]	$ 1.304[2]
Angepasstes EBIT[1]	$ 472	$ 750	$ (193)[2]	$ 1.029[2]
EBIT	$ 424	$ 774	$ (197)[2]	$ 1.001[2]
Angepasste EBITDA-Marge[1]	8,8 %	9,5 %		
Angepasste EBIT-Marge[1]	6,4 %	8,4 %		
EBIT-Marge	5,8 %	8,7 %		

[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" enthalten.
[2] Einschließlich des Anteils am Nettoverlust der ACLP von USD -13 Mio. im dritten Quartal 2018 und USD -27 Mio. im vierten Quartal 2018.

AUSBLICK UND ZUKUNFTSBEZOGENE AUSSAGEN

Beginnend mit dem dritten Quartal 2019 werden die drei bestehenden Aerospace-Geschäftsbereiche in einem einzigen Segment, Bombardier Aviation, zusammengefasst. Aufgrund dieser Änderung hat der Konzern seine Prognose für 2019 aktualisiert.

		Im Geschäftsbericht 2018 enthaltene Prognose für 2019[1]		Aktualisierte Prognose für 2019[2]	Ergebnisse 2019
Umsatzerlöse	Business Aircraft	~ USD 6,25 Mrd.	}	Aviation[3] ~ USD 8,0 Mrd.	USD 7,5 Mrd.
	Commercial Aircraft	~ USD 1,4 Mrd.			
	Aerostructures and Engineering Services	USD 2,25 Mrd. - USD 2,50 Mrd.			
	Transportation	~ USD 9,5 Mrd.		~ USD 8,75 Mrd.	USD 8,27 Mrd.
	Konzern	≥ USD 18,0 Mrd.		USD 16,5 Mrd. - USD 17,0 Mrd.	USD 15,8 Mrd.
Angepasstes EBITDA[4]	Konzern	USD 1,65 Mrd. - USD 1,80 Mrd.		USD 1,20 Mrd. - USD 1,30 Mrd.	USD 0,90 Mrd.
Angepasstes EBIT[4] und angepasste EBIT-Marge[4]	Business Aircraft	~ 7,5 %	}	Aviation[3] ~ 7,0 %	7,10 %
	Commercial Aircraft	~ (USD 125 Mio.)			
	Aerostructures and Engineering Services	7,5 %			
	Transportation	~ 9,0 %		~ 5,0 %	0,8 %
	Konzern	USD 1,15 Mrd. - USD 1,25 Mrd.		USD 700 Mio. - USD 800 Mio.	USD 470 Mio.
EBIT	Konzern	entf.		entf.	USD (498) Mio.
Freier Cashflow[4]	Konzern	Breakeven ± USD 250 Mio.		~ (USD 500 Mio.)	USD (1.203) Mio.
Cashflow aus betrieblicher Geschäftstätigkeit	Konzern	entf.		entf.	USD (680) Mio.
Nettozugänge zu den Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	Konzern	entf.		entf.	USD 523 Mio.
Flugzeugauslieferungen (in Stück)	Business Aircraft	150 - 155	}	Aviation[3] 175 - 180	175
	Commercial Aircraft	~ 30 CRJ und Q400			

[1] Einzelheiten hierzu sind in unserem Geschäftsbericht 2018 enthalten.
[2] Nähere Informationen hierzu sind in unserem ersten Quartalsbericht für den Zeitraum zum 31. März 2019, unserem zweiten Quartalsbericht für den Zeitraum zum 30. Juni 2019 sowie im Abschnitt "Segmentberichterstattung" in diesem MD&A zu finden.
[3] Einzelheiten hierzu sind im Abschnitt "Segmentberichterstattung" in diesem MD&A enthalten. Die Annahmen, auf denen die Prognose für die Aerospace-Segmente basierte, gelten weiterhin für die Prognose für das Aviation-Segment.
[4] 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" und "Liquidität und Kapitalausstattung" enthalten.

Prognose für 2019[1]

KONZERN

Die Umsatzprognose für das gesamte Geschäftsjahr 2019 wurde auf USD 16,5 Mrd. bis USD 17,0 Mrd. korrigiert. Gründe hierfür waren niedrigere Umsatzerlöse im Segment Transportation wegen Anpassungen beim Produktionshochlauf, negative Wechselkursauswirkungen sowie die früher als erwartet abgeschlossenen Verkäufe der Schulungsaktivitäten im Segment Business Aircraft und des Q400-Programms. Die im Gesamtjahr erzielten Umsatzerlöse von USD 15,8 Mrd. waren niedriger als prognostiziert, was insbesondere durch korrigierte Schätzungen für bestimmte Schienenverkehrsaufträge im vierten Quartal bedingt war.
Die Prognosen für das angepasste EBITDA(2) und das angepasste EBIT(2) wurden auf USD 1,2 Mrd. bis USD 1,3 Mrd. bzw. USD 700 Mio. bis USD 800 Mio. gesenkt. Dies lag in erster Linie an korrigierten Margen im Segment Transportation. Das im Gesamtjahr erzielte angepasste EBITDA(2) und das angepasste EBIT(2) betrugen USD 896 Mio. bzw. USD 470 Mio., nachdem im vierten Quartal zusätzliche Aufwendungen für bestimmte Projekte im Vereinigten Königreich, in der Schweiz und in Deutschland erfasst wurden.
Die Gesamtjahresprognose für den freien Cashflow(2) wurde auf einen eingesetzten freien Cashflow von ca. USD 500 Mio. korrigiert. Zurückzuführen war dies auf zusätzliche Investitionen und Kosten im Segment Transportation sowie das zeitliche Risiko bei bestimmten wichtigen Schienenverkehrsprojekten mit Auslieferungsmeilensteinen gegen Ende des Jahres. Der im Gesamtjahr eingesetzte freie Cashflow(2) betrug USD 1,2 Mrd., hauptsächlich wegen der Zeitpunkte der Mittelzuflüsse aus Meilensteinzahlungen bei umfangreichen Transportation-Projekten sowie bestimmter Aufträge und Abrufaufträge, die später als erwartet abgeschlossen wurden.

AVIATION

Die Umsatzprognose wurde um USD 250 Mio. gesenkt, da die Verkäufe der Schulungsaktivitäten im Segment Business Aircraft und des Q400-Programms früher als erwartet abgeschlossen wurden. Infolge der Zusammenfassung der drei bestehenden Aerospace-Geschäftsbereiche in einem einzigen Segment, Bombardier Aviation, aktualisierte der Konzern im zweiten Quartal 2019 seine Prognose für das Geschäftsjahr 2019. Die Umsatzprognose für das Gesamtjahr im Segment Aviation wurde auf ca. USD 8,0 Mrd., abzüglich Eliminierungen, korrigiert. Tatsächlich erzielte das Segment Aviation im Geschäftsjahr 2019 Umsatzerlöse von USD 7,5 Mrd. Dies lag hauptsächlich daran, dass bestimmte Auslieferungen von Geschäftsflugzeugen auf 2020 verschoben wurden.
Die Prognose für die angepasste EBIT-Marge(2) des neuen Segments wurde auf ca. 7 % für das Gesamtjahr festgelegt. Dies stand in Einklang mit der Prognose für die bisherigen Aerospace-Segmente und erfolgte ohne Berücksichtigung des Beitrags der Airbus Canada Limited Partnership (die in die Kategorie "Beteiligung der Konzernzentrale" umgegliedert wurde). Insgesamt wurden für das Geschäftsjahr 2019 175 bis 180 Flugzeugauslieferungen erwartet. Die angepasste EBIT-Marge(2) und die Auslieferungen des Segments Aviation entsprachen im Geschäftsjahr 2019 weitgehend der Prognose.

TRANSPORTATION

Die Umsatzprognose wurde aufgrund von langsameren Produktionshochläufen und negativen Wechselkursauswirkungen auf ca. USD 8,75 Mrd. gesenkt. Die im Geschäftsjahr 2019 erzielten Umsatzerlöse von USD 8,3 Mrd. waren niedriger als prognostiziert, was durch korrigierte Schätzungen für bestimmte Schienenverkehrsaufträge im vierten Quartal bedingt war.
Auf der Ertragsseite wurde die Gesamtjahresprognose für die angepasste EBIT-Marge(2) von ca. 9 % auf ca. 5 % gesenkt. Dies lag vor allem an zusätzlichen Investitionen und Kosten, die notwendig waren, um die bestehenden Projekte abzuschließen und den Lieferplan für andere Projekte einzuhalten. Infolge zusätzlicher Aufwendungen für bestimmte Verträge im Vereinigten Königreich, in der Schweiz und in Deutschland belief sich die angepasste EBIT-Marge(2) für das Geschäftsjahr 2019 auf 0,8 %. Dies führte dazu, dass bei ca. 30 % der Umsatzerlöse des Geschäftsjahres 2019 die Margen neutral oder negativ waren.
(1) Zukunftsbezogene Aussage. Siehe hierzu die zukunftsbezogenen Annahmen, auf denen die Prognose basiert, sowie den Haftungsausschluss in Bezug auf zukunftsbezogene Aussagen im Berichtsteil "Überblick".
(2) 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" und "Liquidität und Kapitalausstattung" enthalten.

Sonstige Ziele(1)

Die Schätzungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente sowie der Liquidität(2) zum 31. Dezember 2019 blieben im Jahresverlauf unverändert bei < USD 3,0 Mrd. bzw. < USD 4,0 Mrd. Nachdem es hauptsächlich im Segment Transportation im vierten Quartal zu verspäteten Mittelzuflüssen gekommen war, schloss der Konzern das Geschäftsjahr mit Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten von USD 2,6 Mrd. und einer Liquidität(2) von USD 3,9 Mrd. ab.
Die Nettozugänge zu den Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten wurden für das Gesamtjahr auf ca. USD 800 Mio. geschätzt. Mit USD 523 Mio. fielen die Nettozugänge zu den Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten im Geschäftsjahr im Vergleich zu den Erwartungen vorteilhaft aus.

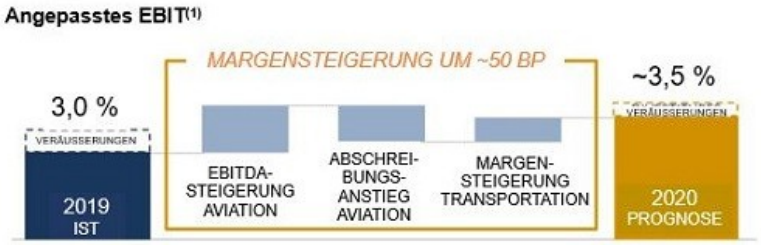
Ausblick 2020(3)

Konzern	Ausblick 2020
Umsatzerlöse	< USD 15,0 Mrd.
	Aus fortgeführten Geschäftsaktivitäten
Angepasstes EBITDA(4)	~ 7,0 %
Angepasstes EBIT(4)	~ 3,5 %
Freier Cashflow(4)	Positiv, ohne Zahlungen für Restwertgarantien

UMSATZERLÖSE

Die Umsatzerlöse aus fortgeführten Verkehrsflugzeug- und Schienenfahrzeugaktivitäten werden im Geschäftsjahr 2020 verglichen mit dem Vorjahr (USD 13,7 Mrd.) voraussichtlich mit einem zweistelligen Prozentsatz organisch wachsen. Der Hauptgrund für dieses starke Wachstum dürfte in den beschleunigten Auslieferungen von Global 7500-Flugzeugen liegen, sodass 2020 im Segment Aviation voraussichtlich insgesamt mindestens 160 Flugzeuge ausgeliefert werden. Darüber hinaus wird das prognostizierte Wachstum der Konzernumsatzerlöse durch den kontinuierlichen Produktionshochlauf im Segment Transportation infolge der soliden Auftragseingänge aus den vergangenen Jahren forciert.
In der Umsatzprognose 2020 ist der für einen Teil des Geschäftsjahres anfallende Beitrag der derzeit laufenden Veräußerungen des CRJ-Programms und der Aerostructures-Geschäftsaktivitäten nicht berücksichtigt. Im Geschäftsjahr 2019 wurden mit diesen beiden Aktivitäten sowie anderen einmaligen Erlösen aus veräußerten Geschäftsaktivitäten (Q400 und Schulungen des Segments Business Aircraft) Umsatzerlöse von USD 2,1 Mrd. erzielt. Wegen des erwarteten Abschlusses der Transaktionen dürften sich die entsprechenden Umsatzerlöse im Geschäftsjahr 2020 auf mehr als die Hälfte dieses Betrags verringern.
(1) Einzelheiten hierzu sind in unserem Geschäftsbericht 2018 enthalten.
(2) Definiert als verfügbare kurzfristige Finanzmittel.
(3) Zukunftsbezogene Aussage. Siehe hierzu die zukunftsbezogenen Annahmen, auf denen die Prognose basiert, sowie den Haftungsausschluss in Bezug auf zukunftsbezogene Aussagen im Berichtsteil "Überblick". Die Umsatzprognose basiert auf der Annahme, dass die Wechselkurse konstant bleiben, d. h. 1,10 für die Umrechnung der Euro-Beträge in US-Dollar.
(4) 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" und "Liquidität und Kapitalausstattung" enthalten.

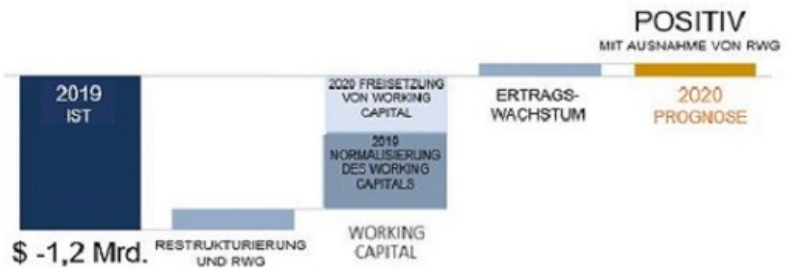
ERGEBNISSE



Das angepasste EBITDA(1) und das angepasste EBIT(1) werden voraussichtlich um ca. 130 BP bzw. 50 BP steigen. Dies liegt im Wesentlichen an der Beschleunigung der Global 7500-Auslieferungen im Segment Aviation und einer allmählichen Margennormalisierung im Segment Transportation. Die angepasste EBITDA-Marge(1) dürfte für das Gesamtjahr ca. 7,0 % betragen. Diese Verbesserung der finanziellen Performance ist hauptsächlich durch zunehmende Lernkurveneffekte bei dem Global 7500-Programm und den anhaltenden Ausbau des Aftermarket-Geschäfts im Segment Aviation bedingt. Auch im Segment Transportation wird die Marge 2020 voraussichtlich steigen und sich als Ergebnis der im Geschäftsjahr 2019 erfolgten Anpassungen der Auftragsschätzungen normalisieren, wobei es 2020 nach wie vor einen hohen Anteil von Projekten geben wird, mit denen keine Margen realisiert werden. Die angepasste EBIT-Marge(1) wird voraussichtlich auf ca. 3,5 % steigen, einschließlich eines höheren Abschreibungsaufwands infolge der Zunahme der Global 7500-Auslieferungen. In der Ergebnisprognose für das Gesamtjahr ist der für einen Teil des Geschäftsjahres anfallende Beitrag der derzeit laufenden Veräußerungen des CRJ-Programms und der Aerostructures-Geschäftsaktivitäten berücksichtigt.

(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" und "Liquidität und Kapitalausstattung" enthalten.

FREIER CASHFLOW(1)



Der freie Cashflow(1) dürfte im Geschäftsjahr 2020 positiv sein, wobei Zahlungen für Kredit- und Restwertgarantien von schätzungsweise ca. USD 200 Mio. nicht berücksichtigt sind. Diese Zahlungen werden voraussichtlich aus den Erlösen des CRJ-Verkaufs beglichen. Wir rechnen sowohl im Segment Transportation als auch im fortgeführten Luftfahrt-Geschäft mit einem positiven freien Cashflow(1). Dies liegt an einer zunehmenden Freisetzung von Working Capital und im Jahresvergleich stabilen Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte.

(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" und "Liquidität und Kapitalausstattung" enthalten.

Dieser MD&A enthält zukunftsbezogene Aussagen, unter anderem Aussagen in Bezug auf unsere Zielsetzungen, Erwartungen, Prognosen 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 des Fortschritts und Abschlusses anspruchsvoller Transportation-Projekte und die Freisetzung von Working Capital daraus innerhalb des vorgesehenen Zeitrahmens, 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 Refinanzierung von Bankfazilitäten und die Neuverhandlung von Fälligkeiten sowie die mit unseren Programmen, Vermögenswerten und Geschäftsaktivitäten verbundenen Absichten und Zielsetzungen. Im Hinblick auf die geplante Veräußerung unserer Geschäftsaktivitäten in Belfast und Marokko sowie den Verkauf des CRJ-Flugzeugprogramms (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 geplanten Erlöse und deren Verwendung und/oder Gegenleistung, die entsprechenden Kosten und Aufwendungen, die erwarteten Vorteile dieser Transaktionen sowie ihre erwartete Auswirkung auf unsere Prognosen, Ausblicke und Ziele, Geschäftsaktivitäten, Infrastruktur, Chancen, Finanzlage, Geschäftspläne und generelle Strategie 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 in diesem Bericht erläuterten laufenden Transaktionen zugrunde liegen, umfassen die folgenden wesentlichen Annahmen: die Erfüllung aller Closing-Bedingungen (einschließlich des Erhalts von behördlichen Genehmigungen zu annehmbaren Bedingungen innerhalb eines üblichen Zeitrahmens), der erfolgreiche Abschluss dieser Transaktionen innerhalb des

vorgesehenen Zeitrahmens sowie die Realisierung der daraus beabsichtigten Vorteile (einschließlich des Erhalts der erwarteten Erlöse) innerhalb des vorgesehenen Zeitrahmens. 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 betreffenden 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 anspruchsvollen Projekten im Segment Transportation und des Risikos, dass Maßnahmen und Initiativen von Transportation zur Forcierung und zum Abschluss dieser Projekte nicht erfolgreich sind und das beabsichtigte Ergebnis und die Freisetzung von Working Capital aus diesen Projekten nicht innerhalb des vorgesehenen Zeitrahmens oder überhaupt nicht realisiert werden, 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 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 in diesem MD&A im Abschnitt "Risiken und Unsicherheiten" im Berichtsteil "Sonstiges" enthalten. Zu den Faktoren, die - speziell in Bezug auf die in diesem Bericht 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 zu annehmbaren Bedingungen oder überhaupt oder die anderweitige Nichterfüllung der Bedingungen für den Abschluss dieser Transaktionen oder der verspätete Abschluss und die Unsicherheit bezüglich der für den Abschluss dieser Transaktionen erforderlichen Zeitdauer, der Umstand, dass die gesamten oder ein Teil der daraus beabsichtigten Vorteile nicht realisiert werden und dass Bombardier die geplanten Erlöse daraus nicht innerhalb des vorgesehenen Zeitrahmens oder überhaupt nicht zur Verfügung stehen und dass alternative Finanzierungsquellen, die anstelle der geplanten Erlöse aus diesen Transaktionen genutzt würden, nicht zu dem Zeitpunkt, zu dem sie benötigt werden, oder zu den gewünschten Bedingungen zur Verfügung stehen. Weitere Informationen sind in diesem MD&A im Abschnitt "Risiken und Unsicherheiten" im Berichtsteil "Sonstiges" enthalten.

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	
	2019[1]	2018	2019[1]	2018
Umsatzerlöse	$ 4.205	$ 4.303	$ 15.757	$ 16.236
Herstellungskosten des Umsatzes	3.997	3.637	14.157	13.958
Bruttogewinn	208	666	1.600	2.278
Vertriebs- und allgemeine Verwaltungskosten	235	292	1.013	1.156
Forschungs- und Entwicklungskosten	125	72	292	217
Anteil am Ergebnis von Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen	(81)	(7)	(128)	(66)
Sonstige Aufwendungen (Erträge)	(5)	23	(47)	(58)
Angepasstes EBIT[2]	(66)	286	470	1.029

Ertragslage	Vierte Quartale zum 31. Dezember		Geschäftsjahre zum 31. Dezember	
	2019[1]	2018	2019[1]	2018
Sonderposten	1.630	(56)	968	28
EBIT	(1.696)	342	(498)	1.001
Finanzierungsaufwand	257	261	1.072	712
Finanzertrag	(106)	(33)	(230)	(106)
EBT	(1.847)	114	(1.340)	395
Ertragsteuern	(128)	59	267	77
Periodenergebnis	$ (1.719)	$ 55	$ (1.607)	$ 318
Davon entfallen auf:				
Anteilseigner der Bombardier Inc.	$ (1.770)	$ 15	$ (1.797)	$ 232
Nicht beherrschende Anteile	$ 51	$ 40	$ 190	$ 86
Ergebnis je Aktie (in USD)				
Unverwässert	$ (0,74)	$ 0,02	$ (0,76)	$ 0,10
Verwässert	$ (0,74)	$ 0,02	$ (0,76)	$ 0,09
in % der Gesamtumsatzerlöse				
Angepasstes EBIT[2]	(1,6) %	6,6 %	3,0 %	6,3 %
EBIT	(40,3) %	7,9 %	(3,2) %	6,2 %

[1] Weitere Erläuterungen zur Auswirkung der erstmaligen Anwendung von IFRS 16 "Leasingverhältnisse" sind im Konzernabschluss in Anhangsangabe 3 "Änderungen der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden" enthalten. Gemäß dem modifizierten rückwirkenden Ansatz, den der Konzern anwendet, werden die Zahlen für das Geschäftsjahr 2018 nicht angepasst.

[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	
	2019	2018	2019	2018
Auf die Anteilseigner der Bombardier Inc. entfallendes Periodenergebnis	$ (1.770)	$ 15	$ (1.797)	$ 232
Dividenden auf Vorzugsaktien vor Steuern	(7)	25	(21)	4
Auf die Stammaktionäre der Bombardier Inc. entfallendes Periodenergebnis	$ (1.777)	$ 40	$ (1.818)	$ 236
Gewichtete durchschnittliche Anzahl der Stammaktien (verwässert) (in Tausend Aktien)	2.397.868	2.477.954	2.383.987	2.501.047
Verwässertes Ergebnis je Aktie (in USD)	$ (0,74)	$ 0,02	$ (0,76)	$ 0,09

Sonstige GAAP-fremde Finanzkennzahlen[1]	Vierte Quartale zum 31. Dezember		Geschäftsjahre zum 31. Dezember	
	2019	2018	2019	2018
Angepasstes EBITDA	$ 63	$ 370	$ 896	$ 1.304
Angepasstes Periodenergebnis	$ (172)	$ 149	$ (396)	$ 438
Angepasstes Ergebnis je Aktie	$ (0,10)	$ 0,05	$ (0,25)	$ 0,14

[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.

Überleitung der Segmentergebnisse auf die Konzernergebnisse[1]	Vierte Quartale zum 31. Dezember		Geschäftsjahre zum 31. Dezember	
	2019[2]	2018	2019[2]	2018
Umsatzerlöse				
Aviation	$ 2.413	$ 2.142	$ 7.501	$ 7.324
Transportation	1.793	2.161	8.269	8.915
Konzernzentrale und Sonstiges	(1)	-	(13)	(3)
	$ 4.205	$ 4.303	$ 15.757	$ 16.236
Angepasstes EBIT[3]				
Aviation	$ 143	$ 184	$ 531	$ 472
Transportation	(234)	167	70	750
Konzernzentrale und Sonstiges[4]	25	(65)	(131)	(193)
	$ (66)	$ 286	$ 470	$ 1.029
Sonderposten				
Aviation	$ 49	$ 13	$ (663)	$ 48
Transportation	2	(69)	48	(24)
Konzernzentrale und Sonstiges	1.579	-	1.583	4
	$ 1.630	$ (56)	$ 968	$ 28
EBIT				
Aviation	$ 94	$ 171	$ 1.194	$ 424
Transportation	(236)	236	22	774
Konzernzentrale und Sonstiges[4]	(1.554)	(65)	(1.714)	(197)
	$ (1.696)	$ 342	$ (498)	$ 1.001

(1) Zahlen sind infolge der Gründung von Bombardier Aviation, unserem neuen berichtspflichtigen Segment, angepasst. Einzelheiten hierzu sind im Abschnitt "Segmentberichterstattung" im Berichtsteil "Überblick" enthalten.
(2) Weitere Erläuterungen zur Auswirkung der erstmaligen Anwendung von IFRS 16 "Leasingverhältnisse" sind im Konzernabschluss in Anhangsangabe 3 "Änderungen der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden" enthalten. Gemäß dem modifizierten rückwirkenden Ansatz, den der Konzern anwendet, werden die Zahlen für das Geschäftsjahr 2018 nicht angepasst.
(3) GAAP-fremde Finanzkennzahl. Die Definition dieser Kennzahl ist im Abschnitt "GAAP-fremde Finanzkennzahlen" enthalten.
(4) Einschließlich des Anteils am Nettogewinn der ACLP in Höhe von USD 57 Mio. und USD 37 Mio. im vierten Quartal bzw. im Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2019 (Anteil am Nettoverlust von USD -27 Mio. und USD -40 Mio. im vierten Quartal bzw. im Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2018). Im Anteil am Nettogewinn der ACLP im vierten Quartal 2019 sind Auflösungen von Rückstellungen der ACLP in Höhe von ca. USD 60 Mio. berücksichtigt.

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:

		Vierte Quartale zum 31. Dezember		Geschäftsjahre zum 31. Dezember	
	Verweis	2019	2018	2019	2018
Wertminderung der Anteile an der ACLP	1	$ 1.578	$ -	$ 1.578	$ -
Gewinn aus der Veräußerung eines Geschäftsbereichs - Schulungsaktivitäten	2	-	-	(516)	-
Gewinn aus der Veräußerung eines Geschäftsbereichs - Q Series-Geschäft	3	9	-	(210)	-
Restrukturierungsaufwendungen	4	15	23	99	41
Verlust aus dem Rückkauf langfristiger Finanzverbindlichkeiten	5	-	-	84	-
Pensionsanpassungen	6	26	28	26	28
Auflösung von Rückstellungen für die Einstellung des Learjet 85-Flugzeugprogramms	7	(3)	(28)	(18)	(29)
Primove-Wertminderung und sonstige Kosten	8	1	-	5	4
Erwerb von Rentenverpflichtungen	9	4	-	4	32
C Series-Transaktion mit Airbus	10	-	7	-	616
Gewinn aus dem Abgang von Sachanlagen	11	-	-	-	(561)
Gewinne aus dem Abgang von Sachanlagen im Rahmen von Sale-and-leaseback-Transaktionen	12	-	(66)	-	(66)
Steuerrechtsstreit	13	-	(31)	-	(35)
Änderungen von Kredit- und Restwertgarantien	14	-	-	-	(34)
Verlust aus dem Verkauf von Forderungen aus langfristigen Aufträgen	15	-	31	-	31
Wertminderung in Bezug auf unser Nichtkerngeschäft	16	-	-	-	17
Ertragsteuern		(20)	48	217	(23)
		$ 1.610	$ 12	$ 1.269	$ 21
Davon ausgewiesen unter:					
Sonderposten im EBIT		$ 1.630	$ (56)	$ 968	$ 28
Finanzierungsaufwand - Verlust aus dem Rückkauf langfristiger Finanzverbindlichkeiten	5	-	-	84	-
Finanzierungsaufwand - Verlust aus dem Verkauf von Forderungen aus langfristigen Aufträgen	15	-	31	-	31
Finanzertrag - Zinsen im Zusammenhang mit einem Steuerrechtsstreit	13	-	(11)	-	(15)
Ertragsteuern		(20)	48	217	(23)
		$ 1.610	$ 12	$ 1.269	$ 21

1. Im vierten Quartal 2019 überprüfte der Konzern die Werthaltigkeit seiner Anteile an der ACLP, da Anzeichen für eine Wertminderung bestanden. Der Konzern stellte fest, dass der Buchwert seiner Beteiligung an der ACLP ihren erzielbaren Betrag übersteigt, und erfasste demzufolge einen Wertminderungsaufwand von USD 1.578 Mio. Weitere Informationen hierzu sind in Anhangsangabe 40 "Anteile an Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen" zu finden.

2. Der Verkauf der Schulungsaktivitäten für Besatzung und Techniker im Segment Business Aircraft zu einem Nettokaufpreis von insgesamt USD 532 Mio. führte zu einem bilanziellen Gewinn vor Steuern von USD 516 Mio. (USD 383 Mio. nach der Auswirkung latenter Steuern von USD 133 Mio.). Weitere Informationen zu dieser Transaktion sind in Anhangsangabe 31 "Veräußerung von Geschäftsbereichen" enthalten.
3. Der Verkauf der Vermögenswerte des Q Series-Flugzeugprogramms für einen Nettoerlös von USD 285 Mio. führte zu einem bilanziellen Gewinn vor Steuern von USD 210 Mio. (USD 184 Mio. nach Steuern). Weitere Informationen zu dieser Transaktion sind in Anhangsangabe 31 "Veräußerung von Geschäftsbereichen" enthalten.
4. Entspricht im Geschäftsjahr 2019 Abfindungskosten von USD 86 Mio., teilweise kompensiert durch Gewinne aus Plankürzungen von USD 7 Mio. sowie die Wertaufholung zuvor erfasster Wertminderungsaufwendungen von USD 8 Mio., alle in Verbindung mit zuvor angekündigten Restrukturierungsmaßnahmen. 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.
Nach der Ankündigung, dass die CRJ-Produktion nach der Auslieferung des aktuellen Auftragsbestands voraussichtlich im zweiten Halbjahr 2020 eingestellt wird, hat der Konzern für das Geschäftsjahr 2019 Abfindungskosten von USD 7 Mio., teilweise kompensiert durch Gewinne aus Plankürzungen von USD 3 Mio., sowie sonstige damit zusammenhängende Aufwendungen in Höhe von USD 24 Mio. erfasst. Außerdem hat der Konzern eine Abschreibung latenter Steueransprüche in Höhe von USD 87 Mio. erfasst, um die erwarteten Auswirkungen der angekündigten Einstellung der CRJ-Produktion abzubilden.
5. Entspricht dem Verlust im Zusammenhang mit dem Rückkauf der 2020 fälligen Senior Notes im Nennwert von USD 850 Mio. sowie dem Teilrückkauf der 2021 fälligen Senior Notes im Nennwert von EUR 780 Mio. und der 2021 fälligen Senior Notes im Nennwert von USD 1.400 Mio.
6. 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. Im Geschäftsjahr 2019 passte der Konzern die Pensionsverpflichtung im Zusammenhang mit dem Pensionsausgleich bei einem Aviation-Plan im Vereinigten Königreich an. Die Anpassungen von USD 26 Mio. wurden gemäß IAS 19 "Leistungen an Arbeitnehmer" als nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand erfasst.
7. Ausgehend von den laufenden Maßnahmen im Zusammenhang mit der Einstellung des Learjet 85-Flugzeugprogramms hat der Konzern 2019 die entsprechenden Rückstellungen um USD 18 Mio. (2018: USD 29 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.
8. Nach einer Neubewertung des Werts der Primove-E-Mobilitätstechnologie und des Stands der bestehenden vertraglichen Verpflichtungen erfasste der Konzern im Geschäftsjahr 2019 eine zusätzliche Rückstellung für belastende Verträge in Höhe von USD 5 Mio. (2018: USD 4 Mio.).
9. Entspricht dem nicht zahlungswirksamen Verlust aus der Abgeltung leistungsorientierter Pensionspläne 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.
10. Der Erwerb von 50,01 % der Anteile an der ACLP (dem Unternehmen, das die C Series-Flugzeuge - umbenannt in A220 - 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 ACLP im Gegenzug für die von Bombardier übernommenen Finanzierungsverpflichtungen an Bombardier ausgegeben werden, und iii) anderer Verpflichtungen von Bombardier gegenüber der ACLP, die im Wesentlichen Lieferkettenverpflichtungen für das Segment Aerostructures and Engineering Services umfassen.
11. Bezieht sich auf den Verkauf der Downsview-Anlage an das Public Sector Pension Investment Board (PSP Investments).
12. Der Konzern hat gemäß dem Transformationsplan zwei Anlagen des Segments Transportation verkauft und zurückgeleast.
13. Entspricht einer Änderung der Schätzungen, die für die Ermittlung der Rückstellung für einen Steuerrechtsstreit herangezogen wurden.
14. 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.
15. 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.
16. 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.

Nettofinanzierungsaufwand

Der Nettofinanzierungsaufwand betrug USD 151 Mio. im vierten Quartal und USD 842 Mio. im Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2019 im Vergleich zu USD 228 Mio.[1] bzw. USD 606 Mio.[1] in den entsprechenden Zeiträumen im Vorjahr.
Der Rückgang um USD 77 Mio. im vierten Quartal hat im Wesentlichen folgende Ursachen:
- Nettogewinne aus bestimmten Finanzinstrumenten, die als erfolgswirksam zum Fair Value bewertet (FVTP&L) eingestuft werden (USD 142 Mio.) und

- einen Verlust aus dem Verkauf von Forderungen aus langfristigen Aufträgen des Segments Transportation, der im Geschäftsjahr 2018 als Sonderposten erfasst wurde (USD 31 Mio.).

Dem steht Folgendes gegenüber:
- niedrigere in den Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten aktivierte Fremdkapitalkosten nach der Inbetriebnahme des Global 7500-Flugzeugs (USD 57 Mio.);
- höhere Zinsen für langfristige Finanzverbindlichkeiten, nach Berücksichtigung des Effekts von Sicherungsgeschäften (USD 14 Mio.);
- eine im Geschäftsjahr 2018 als Sonderposten erfasste Zinskomponente infolge einer Änderung der Schätzungen, die für die Ermittlung der Rückstellung für einen Steuerrechtsstreit herangezogen wurden (USD 11 Mio.) und
- Zinsaufwendungen für Leasingverbindlichkeiten aufgrund der erstmaligen Anwendung von IFRS 16 "Leasingverhältnisse" mit Wirkung zum 1. Januar 2019 (USD 8 Mio.).

Der Anstieg um USD 236 Mio. im Geschäftsjahr hat im Wesentlichen folgende Ursachen:
- niedrigere in den Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten aktivierte Fremdkapitalkosten nach der Inbetriebnahme des Global 7500-Flugzeugs (USD 234 Mio.);
- einen Verlust im Zusammenhang mit dem Rückkauf der 2020 fälligen Senior Notes im Nennwert von USD 850 Mio. sowie dem Teilrückkauf der 2021 fälligen Senior Notes im Nennwert von EUR 780 Mio. und der 2021 fälligen Senior Notes im Nennwert von USD 1.400 Mio., der im Geschäftsjahr 2019 als Sonderposten erfasst wurde (USD 84 Mio.);
- Nettoverluste aus Änderungen der Abzinsungssätze für Rückstellungen (USD 36 Mio.);
- höhere Zinsen für langfristige Finanzverbindlichkeiten, nach Berücksichtigung des Effekts von Sicherungsgeschäften (USD 50 Mio.) und
- Zinsaufwendungen für Leasingverbindlichkeiten aufgrund der erstmaligen Anwendung von IFRS 16 "Leasingverhältnisse" mit Wirkung zum 1. Januar 2019 (USD 32 Mio.).

Dem steht Folgendes gegenüber:
- Nettogewinne aus bestimmten Finanzinstrumenten, die als erfolgswirksam zum Fair Value bewertet (FVTP&L) eingestuft werden (USD 202 Mio.) und
- einen Verlust aus dem Verkauf von Forderungen aus langfristigen Aufträgen des Segments Transportation, der im Geschäftsjahr 2018 als Sonderposten erfasst wurde (USD 31 Mio.).

(1) Weitere Erläuterungen zur Auswirkung der erstmaligen Anwendung von IFRS 16 "Leasingverhältnisse" sind im Konzernabschluss in Anhangsangabe 3 "Änderungen der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden" enthalten. Gemäß dem modifizierten rückwirkenden Ansatz, den der Konzern anwendet, werden die Zahlen für das Geschäftsjahr 2018 nicht angepasst.

Ertragsteuern

Die effektiven Ertragsteuersätze für das vierte Quartal und das Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2019 betrugen 6,9 % bzw. -19,9 % gegenüber einem gesetzlichen Ertragsteuersatz in Kanada von 26,6 %.

Der niedrigere effektive Ertragsteuersatz im vierten Quartal hat im Wesentlichen folgende Ursachen:
- die negative Auswirkung der Nichterfassung von Steuerminderungen aus steuerlichen Verlusten und temporären Unterschieden und
- die negative Auswirkung der permanenten Unterschiede.

Der höhere effektive Ertragsteuersatz im Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2019 hat im Wesentlichen folgende Ursachen:
- die negative Auswirkung der nicht erfolgten Nettoerfassung von Steuerminderungen aus steuerlichen Verlusten und temporären Unterschieden;
- die negative Auswirkung der Nettoabschreibung latenter Steueransprüche und
- die negative Auswirkung der permanenten Unterschiede.

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 Steuerminderungen 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.

VERMÖGENS- UND FINANZLAGE DES KONZERNS

Die Konzernvermögenswerte sind im Geschäftsjahr 2019 - positive Währungseffekte von USD 135 Mio. eingerechnet - um USD 14 Mio. gestiegen(1). Der Rückgang um USD 121 Mio. ohne Berücksichtigung der Währungseffekte hat im Wesentlichen folgende Ursachen:
- einen Rückgang der Anteile an Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen um USD 1,1 Mrd., was hauptsächlich auf die Wertminderung der Beteiligung des Konzerns an der ACLP zurückzuführen ist(2) und
- einen Rückgang der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente um USD 688 Mio. Einzelheiten hierzu sind den Tabellen "Eingesetzter freier Cashflow" und "Veränderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente" zu entnehmen.

Dem steht Folgendes gegenüber:

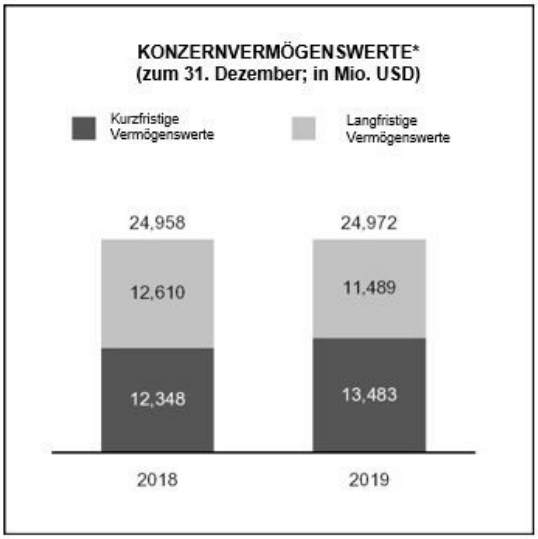
- ein Nettoanstieg der Vorräte im Segment Aviation um USD 660 Mio., hauptsächlich aufgrund des Hochlaufens der Produktion von Geschäftsflugzeugen, teilweise ausgeglichen durch einen Rückgang aufgrund des Verkaufs des Q Series-Flugzeugprogramms;
- ein Anstieg der Sachanlagen um USD 518 Mio., hauptsächlich aufgrund der Auswirkungen der erstmaligen Anwendung von IFRS 16 "Leasingverhältnisse" (3);
- ein Anstieg der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstigen Forderungen um USD 329 Mio. in den Segmenten Transportation und Aviation und
- ein Anstieg der sonstigen finanziellen Vermögenswerte um USD 169 Mio., hauptsächlich aufgrund von Änderungen des Fair Value von derivativen Finanzinstrumenten.

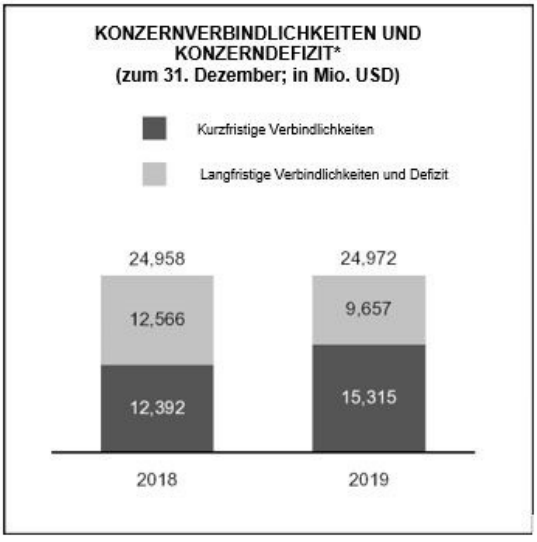
Die Konzernverbindlichkeiten und das Konzerneigenkapital sind im Geschäftsjahr 2019 - Währungseffekte von USD 135 Mio. eingerechnet - um USD 14 Mio. gestiegen(1). Der Rückgang um USD 121 Mio. ohne Berücksichtigung der Währungseffekte hat im Wesentlichen folgende Ursachen:

- eine Minderung des Eigenkapitals um USD 2,1 Mrd., hauptsächlich aufgrund der Wertminderung der Beteiligung des Konzerns an der ACLP(2) und der Neubewertung leistungsorientierter Pensionspläne in Höhe von USD 470 Mio. und
- einen Rückgang der Rückstellungen um USD 707 Mio., hauptsächlich aufgrund der Inanspruchnahme von Rückstellungen in den Segmenten Transportation und Aviation.

Dem steht Folgendes gegenüber:

- ein Anstieg der vertraglichen Verbindlichkeiten um USD 1,1 Mrd., hauptsächlich im Segment Aviation und im Zusammenhang mit Anzahlungen, die für neue und bestehende Aufträge über Geschäftsflugzeuge erhalten wurden;
- ein Anstieg der Verbindlichkeit aus Altersversorgungsleistungen um USD 495 Mio., hauptsächlich aufgrund der Neubewertung leistungsorientierter Pensionspläne;
- ein Anstieg der sonstigen Verbindlichkeiten um USD 469 Mio., hauptsächlich aufgrund der Auswirkungen der erstmaligen Anwendung von IFRS 16 "Leasingverhältnisse"(3);
- ein Anstieg der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstigen Verbindlichkeiten um USD 319 Mio., hauptsächlich im Segment Aviation und
- ein Anstieg der langfristigen Finanzverbindlichkeiten um USD 241 Mio.(4)





* Die in den vorstehenden Abbildungen dargestellten Konzernvermögenswerte und -verbindlichkeiten zum 31. Dezember 2019 enthalten Beträge von USD 1,3 Mrd. bzw. USD 1,8 Mrd. im Zusammenhang mit dem CRJ-Programm und den Aerostructures-Geschäftsaktivitäten, die unter den zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten ausgewiesen werden. Weitere Einzelheiten sind im Abschnitt "Neuausrichtung des

Portfolios" im Berichtsteil "Aviation" sowie im Konzernabschluss in Anhangsangabe 30 "Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte" enthalten.

(1) Für die Zwecke der in diesem Abschnitt enthaltenen Erläuterungen der Finanzlage des Konzerns umfassen die Vermögenswerte und Verbindlichkeiten auch Vermögenswerte und Verbindlichkeiten, die in die zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerte umgegliedert wurden. Weitere Einzelheiten sind im Konzernabschluss in Anhangsangabe 30 "Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte" enthalten.

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

(3) Weitere Erläuterungen zur Auswirkung der erstmaligen Anwendung von IFRS 16 "Leasingverhältnisse" sind im Konzernabschluss in Anhangsangabe 3 "Änderungen der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden" enthalten. Gemäß dem modifizierten rückwirkenden Ansatz, den der Konzern anwendet, werden die Zahlen für das Geschäftsjahr 2018 nicht angepasst.

(4) Weitere Einzelheiten sind im Konzernabschluss in Anhangsangabe 29 "Langfristige Finanzverbindlichkeiten" enthalten.

LIQUIDITÄT UND KAPITALAUSSTATTUNG

Freier Cashflow(1)

Freier Cashflow (eingesetzter freier Cashflow)(1)	Vierte Quartale zum 31. Dezember		Geschäftsjahre zum 31. Dezember	
	2019(2)	2018	2019(2)	2018
Periodenergebnis	$ (1.719)	$ 55	$ (1.607)	$ 318
Nicht zahlungswirksame Posten				
Abschreibungen	129	84	422	272
Wertminderungsaufwendungen aus Anteilen an der ACLP	1.578	-	1.578	-
Wertminderungsaufwendungen (Wertaufholungen) in Verbindung mit Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	-	-	(4)	11
Latente Ertragsteuern	(173)	(1)	113	(74)
Gewinne aus Abgängen von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	(3)	(61)	(10)	(636)
Verluste (Gewinne) aus der Veräußerung von Geschäftsbereichen	9	7	(730)	616
Anteil am Ergebnis von Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen	(81)	(7)	(128)	(66)
Anteilsbasierter Aufwand (Ertrag)	(4)	(2)	30	65
Verlust aus dem Rückkauf langfristiger Finanzverbindlichkeiten	-	-	84	-
Verlust aus dem Verkauf von Forderungen aus langfristigen Aufträgen	-	31	-	31
Von Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen erhaltene Dividenden	29	23	49	72
Nettoveränderung der nicht zahlungswirksamen Posten(3)	1.308	1.160	(477)	(12)
Cashflow aus betrieblicher Geschäftstätigkeit	1.073	1.289	(680)	597
Nettozugänge zu den Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	(121)	(248)	(523)	(415)
Freier Cashflow (eingesetzter freier Cashflow)(1)	$ 952	$ 1.041	$ (1.203)	$ 182

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

(2) Weitere Erläuterungen zur Auswirkung der erstmaligen Anwendung von IFRS 16 "Leasingverhältnisse" sind im Konzernabschluss in Anhangsangabe 3 "Änderungen der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden" enthalten. Gemäß dem modifizierten rückwirkenden Ansatz, den der Konzern anwendet, werden die Zahlen für das Geschäftsjahr 2018 nicht angepasst.

(3) Weitere Einzelheiten sind im Konzernabschluss in Anhangsangabe 35 "Nettoveränderung der nicht zahlungswirksamen Posten" enthalten.

Cashflow aus betrieblicher Geschäftstätigkeit

Der Rückgang des Cashflows aus betrieblicher Geschäftstätigkeit um USD 216 Mio. im vierten Quartal hat im Wesentlichen die folgende Ursache:

- ein niedrigeres Periodenergebnis vor nicht zahlungswirksamen Posten (USD 370 Mio.).

Dem steht Folgendes gegenüber:

- eine im Quartalsvergleich positive Abweichung der Nettoveränderung der nicht zahlungswirksamen Posten (USD 148 Mio.) (vgl. nachstehende Erläuterungen).

Der Rückgang des Cashflows aus betrieblicher Geschäftstätigkeit um USD 1.277 Mio. im Geschäftsjahr hat im Wesentlichen folgende Ursachen:

- ein niedrigeres Periodenergebnis vor nicht zahlungswirksamen Posten (USD 789 Mio.) und
- eine im Jahresvergleich negative Abweichung der Nettoveränderung der nicht zahlungswirksamen Posten (USD 465 Mio.) (vgl. nachstehende Erläuterungen).

Nettoveränderung der nicht zahlungswirksamen Posten

Der Zufluss von USD 1,3 Mrd. im vierten Quartal zum 31. Dezember 2019 hat im Wesentlichen folgende Ursachen:
- einen Rückgang der vertraglichen Vermögenswerte (netto) im Segment Transportation aufgrund von Auslieferungen und erhaltenen Anzahlungen für neue und bestehende Aufträge;
- einen Rückgang der Vorräte im Segment Aviation, hauptsächlich aufgrund von Auslieferungen von Geschäftsflugzeugen und
- einen Anstieg der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstigen Verbindlichkeiten in den Segmenten Aviation und Transportation.

Der Zufluss von USD 1,2 Mrd. im vierten Quartal zum 31. Dezember 2018 hatte im Wesentlichen folgende Ursachen:
- einen Anstieg der vertraglichen Verbindlichkeiten des Segments Aviation aufgrund von erhaltenen Anzahlungen für neue und bestehende Aufträge sowie der Vorauszahlung von Lizenzgebühren (USD 155 Mio.) durch CAE im Rahmen eines erweiterten "Authorized Training Provider"-Vertrags;
- einen Anstieg der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstigen Verbindlichkeiten in den Segmenten Transportation und Aviation;
- 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 im Segment Aviation, teilweise ausgeglichen durch einen Anstieg im Segment Transportation.

Dem steht Folgendes gegenüber:
- ein Anstieg der Vorräte im Segment Aviation hauptsächlich aufgrund des Hochlaufens der Produktion von Geschäftsflugzeugen.

Der Abfluss von USD 477 Mio. im Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2019 hat im Wesentlichen folgende Ursachen:
- einen Anstieg der Vorräte im Segment Aviation, hauptsächlich aufgrund des Hochlaufens der Produktion von Geschäftsflugzeugen;
- die Inanspruchnahme von Rückstellungen in den Segmenten Transportation und Aviation;
- einen Anstieg der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstigen Forderungen in den Segmenten Transportation und Aviation und
- einen Rückgang der sonstigen Verbindlichkeiten, hauptsächlich im Segment Transportation.

Dem steht Folgendes gegenüber:
- ein Anstieg der vertraglichen Verbindlichkeiten im Segment Aviation, hauptsächlich im Zusammenhang mit Anzahlungen, die für neue und bestehende Aufträge über Geschäftsflugzeuge erhalten wurden;
- ein Anstieg der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstigen Verbindlichkeiten im Segment Aviation und
- ein Rückgang der vertraglichen Vermögenswerte (netto) im Segment Transportation.

Der Abfluss von USD 12 Mio. im Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2018 hatte im Wesentlichen folgende Ursachen:
- einen Anstieg der Vorräte im Segment Aviation aufgrund des Hochlaufens der Produktion von Geschäftsflugzeugen;
- 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 aufgrund eines Rückgangs 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 Aviation und Transportation aufgrund von erhaltenen Anzahlungen für neue und bestehende Aufträge sowie der Vorauszahlung von Lizenzgebühren (USD 155 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 Aviation und Transportation 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.

Nettozugänge zu den Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten

	Vierte Quartale zum 31. Dezember		Geschäftsjahre zum 31. Dezember	
	2019	2018	2019	2018
Zugänge zu den Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	$ (135)	$ (334)	$ (552)	$ (1.164)
Erlöse aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	14	86	29	749
Nettozugänge zu den Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	$ (121)	$ (248)	$ (523)	$ (415)

Der Rückgang der Nettozugänge zu den Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten um USD 127 Mio. im vierten Quartal hat im Wesentlichen die folgende Ursache:
- einen Rückgang der Investitionen in im Rahmen von Flugzeugprogrammen verwendete Werkzeuge und der aktivierten Fremdkapitalkosten nach der Inbetriebnahme des Global 7500-Flugzeugprogramms.

Dem steht Folgendes gegenüber:

- ein Rückgang 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. im vierten Quartal 2018.

Der Anstieg der Nettozugänge zu den Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten um USD 108 Mio. im Geschäftsjahr hat im Wesentlichen die folgende Ursache:

- einen Rückgang der Erlöse aus dem Abgang von Sachanlagen aufgrund des Verkaufs der Downsview-Anlage 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. während des Geschäftsjahres 2018.

Dem steht Folgendes gegenüber:

- ein Rückgang der Investitionen in im Rahmen von Flugzeugprogrammen verwendete Werkzeuge und der aktivierten Fremdkapitalkosten nach der Inbetriebnahme des Global 7500-Flugzeugprogramms.

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, die Verfügbarkeit von Maßnahmen zur Finanzierung des Working Capitals, 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	
	2019[1]	2018	2019[1]	2018
Stand zu Beginn der Periode/des Geschäftsjahres	$ 2.255	$ 2.318	$ 3.187	$ 3.057[3]
Cashflow aus betrieblicher Geschäftstätigkeit	1.073	1.289	(680)	597
Nettozugänge zu den Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	(121)	(248)	(523)	(415)
Entkonsolidierung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente der ACLP	-	-	-	(151)
Mittelabflüsse in Verbindung mit der Veräußerung eines Geschäftsbereichs	-	(11)	-	(36)
Investitionen in stimmrechtslose Anteile an der ACLP	-	(140)	(350)	(225)
Kapitalzuführung zugunsten der ACLP	(52)	-	(64)	-
Nettoerlöse aus der Veräußerung von Geschäftsbereichen	-	-	826	-
Veräußerungen aus dem Wertpapierbestand	-	133	-	133
Nettoerlöse aus der Aufnahme langfristiger Finanzverbindlichkeiten	-	-	1.956	-
Tilgung langfristiger Finanzverbindlichkeiten	-	(4)	(1.762)	(15)
Nettoveränderung der kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten	(533)	-	-	-
Tilgung von Leasingverbindlichkeiten[2]	(31)	-	(112)	-
Rückerwerb von Class-B-Aktien, welche im Rahmen der PSU-Pläne treuhänderisch verwaltet werden	-	-	-	(97)
Auf Vorzugsaktien gezahlte Dividenden	(5)	(5)	(20)	(20)
Ausgabe von Class-B-Aktien	-	2	-	506
Ausgabe nicht beherrschender Anteile	-	-	49	-
Auf nicht beherrschende Anteile entfallende Dividendenzahlungen	-	(22)	(4)	(93)
Einfluss von Wechselkurseffekten auf die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	47	(24)	130	13
Sonstiges	(4)	(101)	(4)	(67)
Stand am Ende der Periode/des Geschäftsjahres	$ 2.629	$ 3.187	$ 2.629	$ 3.187
In zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte umgegliedert[4]	51	-	51	-
Stand am Ende der Periode/des Geschäftsjahres	$ 2.578	$ 3.187	$ 2.578	$ 3.187

[1] Weitere Erläuterungen zur Auswirkung der erstmaligen Anwendung von IFRS 16 "Leasingverhältnisse" sind im Konzernabschluss in Anhangsangabe 3 "Änderungen der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden" enthalten. Gemäß dem modifizierten rückwirkenden Ansatz, den der Konzern anwendet, werden die Zahlen für das Geschäftsjahr 2018 nicht angepasst.

[2] Leasingzahlungen in Bezug auf den Zinsanteil, kurzfristige Leasingverhältnisse, geringwertige Vermögenswerte und variable Leasingzahlungen, die nicht in den Leasingverbindlichkeiten enthalten sind, werden als Mittelabflüsse aus der betrieblichen Geschäftstätigkeit eingestuft. Die gesamten Mittelabflüsse im vierten Quartal und im Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2019 beliefen sich auf USD 41 Mio. bzw. USD 168 Mio.

(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.
(4) Einschließlich der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente der Aerostructures-Geschäftsaktivitäten, die zum 31. Dezember 2019 in Höhe von USD 51 Mio. unter den zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten ausgewiesen wurden. Weitere Einzelheiten zu den Transaktionen und ihrer bilanziellen Behandlung sind im Abschnitt "Neuausrichtung des Portfolios" im Berichtsteil "Aviation" sowie im Konzernabschluss in Anhangsangabe 15 "Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente" und Anhangsangabe 30 "Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte" enthalten.

Verfügbare kurzfristige Finanzmittel

	Zum	
	31. Dezember 2019	31. Dezember 2018
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente(1)	$ 2.629	$ 3.187
Verfügbare revolvierende Kreditfazilitäten(2)	1.296	1.186
Verfügbare kurzfristige Finanzmittel	$ 3.925	$ 4.373

(1) Einschließlich der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente der Aerostructures-Geschäftsaktivitäten, die zum 31. Dezember 2019 in Höhe von USD 51 Mio. unter den zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten ausgewiesen wurden. Weitere Einzelheiten zu den Transaktionen und ihrer bilanziellen Behandlung sind im Abschnitt "Neuausrichtung des Portfolios" im Berichtsteil "Aviation" sowie im Konzernabschluss in Anhangsangabe 15 "Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente" und Anhangsangabe 30 "Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte" enthalten.
(2) Einschließlich des zum 31. Dezember 2019 nicht in Anspruch genommenen Betrags im Rahmen der unbesicherten revolvierenden Kreditfazilität des Segments Transportation über EUR 1.154 Mio.; einschließlich der zum 31. Dezember 2018 nicht in Anspruch genommenen Beträge im Rahmen der unbesicherten revolvierenden Kreditfazilitäten des Segments Transportation über EUR 689 Mio. und des Konzerns über USD 397 Mio.

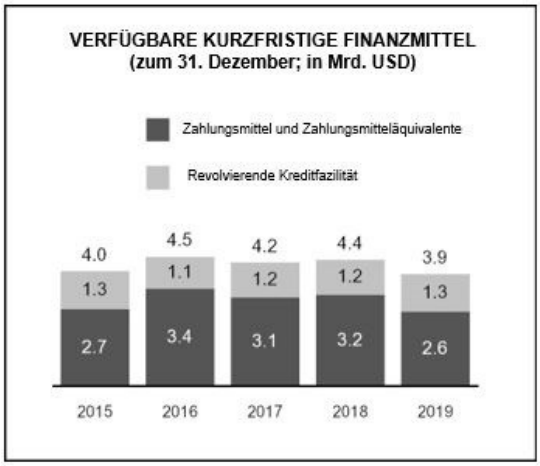
Unsere verfügbaren kurzfristigen Finanzmittel umfassen Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente und die im Rahmen unserer unbesicherten revolvierenden Kreditfazilität verfügbaren Beträge. Die Fazilität steht für Barinanspruchnahmen zur Finanzierung der allgemeinen Bedürfnisse des Segments Transportation zur Verfügung. Sie enthält die gleichen finanziellen Auflagen wie die Akkreditivfazilität des Segments Transportation. Weitere Informationen hierzu sind im Abschnitt "Kreditauflagen" enthalten.

Im dritten Quartal 2019 kündigte der Konzern freiwillig die unbesicherte revolvierende Kreditfazilität über USD 397 Mio., die dem Konzern (ausgenommen das Segment Transportation) zur Verfügung stand, um seine kurzfristige Kreditfazilität aufgrund seiner hohen Liquidität effizienter zu steuern.

Der Konzern hat eine unbesicherte revolvierende Kreditfazilität über EUR 1.154 Mio. (USD 1.296 Mio.) abgeschlossen, die dem Segment Transportation für Barinanspruchnahmen zur Verfügung steht. Diese Fazilität wird im Mai 2022 fällig und wird mit dem Euribor zuzüglich eines Aufschlags verzinst. Diese Fazilität wurde bis zum 31. Dezember 2019 nicht in Anspruch genommen.

Nicht garantierte kurzfristige Kreditfazilitäten

Der Konzern hat eine nicht garantierte kurzfristige Kreditfazilität in Höhe von EUR 75 Mio. (USD 84 Mio.) abgeschlossen. Diese Fazilität steht dem Segment Transportation für Barinanspruchnahmen zur Verfügung. Diese Fazilität wurde bis zum 31. Dezember 2019 nicht in Anspruch genommen.



Aufgrund von Rundungsdifferenzen kommt es bei einigen Endbeträgen zu Abweichungen.

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 eine Kreditfazilität, die für Barinanspruchnahmen zur Verfügung steht. Akkreditive werden üblicherweise zur Absicherung von Leistungsverpflichtungen und Kundenanzahlungen eröffnet.

	Kreditrahmen	Eröffnete Akkreditive	Verfügbarer Betrag	Laufzeitende
31. Dezember 2019				
Fazilität zugunsten von Transportation	$ 5.052(1)	$ 4.846	$ 206	2023(2)
Fazilität zugunsten des Konzerns ausgenommen Transportation	entf.	entf.	entf.	entf.
	$ 5.052	$ 4.846	206	

	Kreditrahmen	Eröffnete Akkreditive	Verfügbarer Betrag	Laufzeitende
31. Dezember 2018				
Fazilität zugunsten von Transportation	$ 4.511[1]	$ 4.024	$ 487	2022
Fazilität zugunsten des Konzerns ausgenommen Transportation	361	188	173	2021
	$ 4.872	$ 4.212	$ 660	

[1] Stand 31. Dezember 2019: EUR 4.498 Mio. (31. Dezember 2018: EUR 3.940 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 2023.

Im vierten Quartal 2019 hat der Konzern die Akkreditivfazilität über USD 361 Mio., die dem Konzern (ausgenommen das Segment Transportation) zur Verfügung stand, freiwillig gekündigt. Die im Rahmen dieser Fazilität ausgegebenen Akkreditive wurden durch verschiedene bilaterale Vereinbarungen ersetzt.

Zum 31. Dezember 2019 bestanden neben den oben aufgeführten Akkreditiven weitere Akkreditive in Höhe von USD 4.395 Mio., die im Rahmen verschiedener bilateraler Vereinbarungen eröffnet worden waren (31. Dezember 2018: USD 3.874 Mio.).

Im Rahmen der Geschäftstätigkeit des Segments Transportation nutzt der Konzern außerdem verschiedene bilaterale Garantiefazilitäten, die mit Versicherungsgesellschaften vereinbart wurden. Zum 31. Dezember 2019 waren im Rahmen dieser Finanzierungsvereinbarungen USD 3,8 Mrd. in Anspruch genommen worden (31. Dezember 2018: USD 3,7 Mrd.).

Weitere Informationen hierzu sind im Konzernabschluss in Anhangsangabe 36 "Kreditfazilitäten" enthalten.

Kreditauflagen

Im Rahmen der Akkreditivfazilität und der revolvierenden Kreditfazilität des Segments Transportation ist der Konzern durch Kreditauflagen zur Einhaltung einer Reihe von Finanzkennzahlen verpflichtet, welche vierteljährlich überprüft werden. Diese Fazilitäten 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 37 "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 843 Mio.) fällt. Die vorgeschriebene Liquiditätsuntergrenze umfasst per Definition nicht nur die in der Konzernbilanz ausgewiesenen Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente.

Die Bedingungen wurden zu jedem Quartalsende sowie zum 31. Dezember 2019 und 2018 bzw. zum 1. Januar 2018 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.

Künftiger Liquiditätsbedarf

Unser Aviation-Segment benötigt 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 des 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.

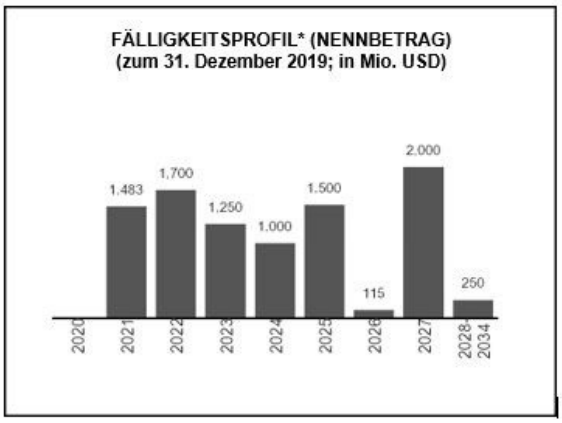
Im März 2019 hat der Konzern, unter pari zu 99,246 % des Nennwerts, unbesicherte Senior Notes über USD 2 Mrd. ausgegeben. Diese Senior Notes werden mit 7,875 % verzinst und sind am 15. April 2027 fällig. Der Konzern verwendete die Nettoerlöse, um alle seine im Umlauf befindlichen Senior Notes über USD 850 Mio., die mit 7,75 % verzinst und 2020 fällig werden, für einen Gesamtbetrag von USD 890 Mio. zum 30. September 2019 zurückkaufen. Außerdem kaufte der Konzern von den mit 6,13 % verzinsten und 2021 fälligen Notes im Nennwert von EUR 780 Mio. einen Kapitalbetrag von insgesamt EUR 366 Mio. (USD 414 Mio.) für einen Gesamtkaufpreis von EUR 401 Mio. (USD 450 Mio.) sowie von den mit 8,75 % verzinsten und 2021 fälligen Notes im Nennwert von USD 1.400 Mio. einen Kapitalbetrag von insgesamt USD 382 Mio. für einen Gesamtkaufpreis von USD 422 Mio., zuzüglich aller damit verbundenen Gebühren und Aufwendungen zurück. Die restlichen Nettoerlöse wurden für allgemeine Unternehmenszwecke verwendet.

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. Bombardier hat die Option, 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.

[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.

Die gewichtete durchschnittliche Laufzeit der langfristigen Finanzverbindlichkeiten betrug zum 31. Dezember 2019 4,6 Jahre.

Verbindlichkeiten in nennenswerter Höhe werden erst wieder im Jahr 2021 fällig. Von den 2021 fälligen langfristigen Finanzverbindlichkeiten von USD 1.483 Mio. sind EUR 414 Mio. (USD 465 Mio.) im Mai 2021 und USD 1.008 Mio. im Dezember 2021 fällig. Weitere Informationen hierzu sind im Konzernabschluss in Anhangsangabe 29 "Langfristige Finanzverbindlichkeiten" enthalten.



* Ohne sonstige langfristige Finanzverbindlichkeiten von USD 26 Mio. zum 31. Dezember 2019. Weitere Informationen hierzu sind im Konzernabschluss in Anhangsangabe 29 "Langfristige Finanzverbindlichkeiten" enthalten.

Voraussichtlicher Zeitpunkt des künftigen Liquiditätsbedarfs	31. Dezember 2019				
	Gesamt	Bis 1 Jahr	1 bis 3 Jahre	3 bis 5 Jahre	Folgejahre
Langfristige Finanzverbindlichkeiten[1]	$ 9.324	$ 8	$ 3.183	$ 2.250	$ 3.883
Zinszahlungen	3.297	668	1.187	785	657
Kaufverpflichtungen[2][3]	13.134	8.589	4.496	43	6
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten	4.682	4.682	-	-	-
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	2.140	444	347	367	982
Derivative finanzielle Verbindlichkeiten	205	202	3	-	-
	$ 32.782	$ 14.593	$ 9.216	$ 3.445	$ 5.528

[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.

[3] Die Kaufverpflichtungen enthalten einen Betrag von ca. USD 400 Mio. für Verpflichtungen im Zusammenhang mit den Aerostructures-Geschäftsaktivitäten, die unter den zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten ausgewiesen werden.

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. 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 in diesem MD&A im Abschnitt "Altersversorgungsleistungen" näher erläutert. Die in der Tabelle enthaltenen Beträge stellen die nicht abgezinsten Zahlungen vor Berücksichtigung des Effekts der ggf. zu ihrer Absicherung eingesetzten Sicherungsgeschäfte dar.

Der Konzern mietet Gebäude und technische Anlagen. Die Fälligkeiten der Leasingverbindlichkeiten stellten sich wie folgt dar:

	Zum 31. Dezember 2019
Innerhalb eines Jahres	$ 129
In 1 bis 5 Jahren	148
In mehr als 5 Jahren	243
	$ 520

Aufgrund unserer verfügbaren kurzfristigen Finanzmittel von USD 3,9 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.[1]

[1] Siehe hierzu den Haftungsausschluss in Bezug auf zukunftsbezogene Aussagen.

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		Rating der Bombardier Inc.	
Investment-Grade-Rating		13. Feburar 2020	31. Dezember 2019
Fitch Ratings Ltd.	BBB-	CCC+	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 Rentabilitäts- und Cashflowziele im Einklang mit unseren strategischen Prioritäten zu erreichen. Weitere Einzelheiten hierzu sind in diesem MD&A im Abschnitt "Strategische Prioritäten" im Berichtsteil "Überblick" enthalten.

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, oder ihre Nichtangabe das Verständnis unseres Periodenergebnisses erleichtert.

Infolge der erstmaligen Anwendung von IFRS 16 "Leasingverhältnisse" haben wir die Definitionen und Benennungen von angepasstem Zinsergebnis, angepasstem Fremdkapital, angepasstem EBIT und angepasstem EBITDA, die alle in unseren globalen Kennzahlen enthalten sind, geändert. 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.

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.

Zinsdeckungsverhältnis	Für das Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2019
Angepasstes EBIT[1]	$ 470
Angepasstes Zinsergebnis[2]	$ 732
Verhältnis zwischen angepasstem EBIT und angepasstem Zinsergebnis	0,6

[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" enthalten. Das EBIT für das Geschäftsjahr 2019 beträgt USD -498 Mio.

[2] Entspricht den gezahlten Zinsen gemäß den ergänzenden Informationen aus der Konzern-Kapitalflussrechnung.

Verschuldungsgrad	Zum und für das Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2019
Angepasstes Fremdkapital[1]	$ 9.744
Angepasstes EBITDA[1]	$ 896
Verhältnis zwischen angepasstem Fremdkapital und angepasstem EBITDA	10,9

[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" enthalten. Die langfristigen Finanzverbindlichkeiten zum 31. Dezember 2019 betragen USD 9.333 Mio. und das EBIT für das Geschäftsjahr 2019 beläuft sich auf USD -498 Mio.

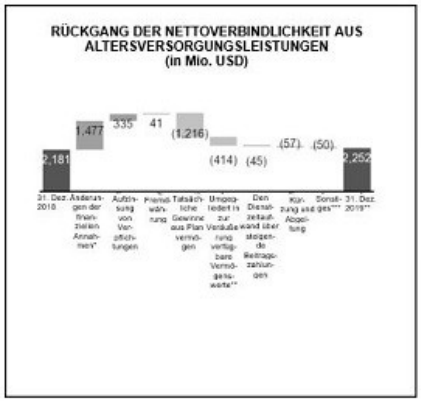
Die globalen Kennzahlen stimmen nicht mit den für Kreditauflagen erforderlichen Berechnungen überein. Sie stellen jedoch unsere wichtigsten geschäftlichen Kennzahlen dar und werden für die Analyse unserer Kapitalstruktur herangezogen. Wir überwachen die in unseren Kreditauflagen vorgeschriebenen Kennzahlen regelmäßig, um ihre vollständige Einhaltung sicherzustellen.

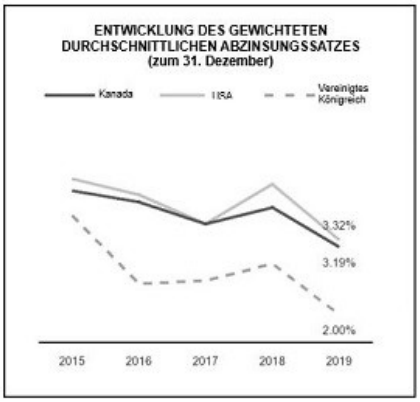
Zusätzlich zu den vorstehend erläuterten globalen Kennzahlen überwachen wir unsere Nettoverbindlichkeit aus Altersversorgungsleistungen separat. Diese belief sich zum 31. Dezember 2019 auf USD 2,3 Mrd. (31. Dezember 2018: USD 2,2 Mrd.). Die Bewertung dieser Verbindlichkeit hängt von einer Reihe bedeutender 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

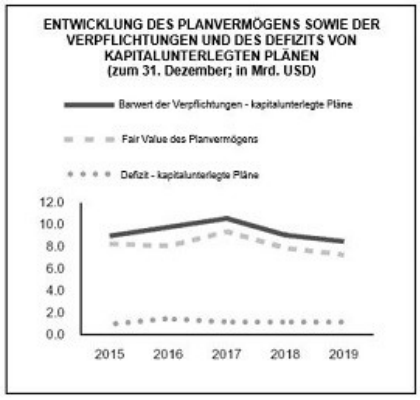
Bombardier unterhält im In- und Ausland verschiedene leistungsorientierte Altersversorgungspläne, die teilweise kapitalunterlegt sind, sowie sonstige nicht kapitalunterlegte leistungsorientierte Pläne. Bei kapitalunterlegten Pensionsplänen wird ein separater Teil des Planvermögens

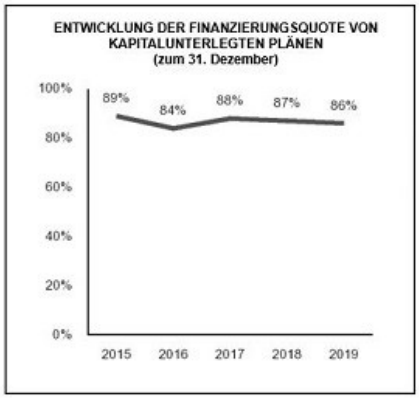
(segregated plan assets) in Trusts investiert. Nicht kapitalunterlegte Pläne sind Pläne, bei denen es kein derartiges Planvermögen gibt, da dies nicht zulässig ist oder nicht der lokalen Praxis entspricht.
Pensionspläne werden in leistungsorientierte oder beitragsorientierte Pläne unterteilt. Bei leistungsorientierten Plänen ist die Höhe der Leistungen, die ein Mitarbeiter nach Rentenantritt 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.

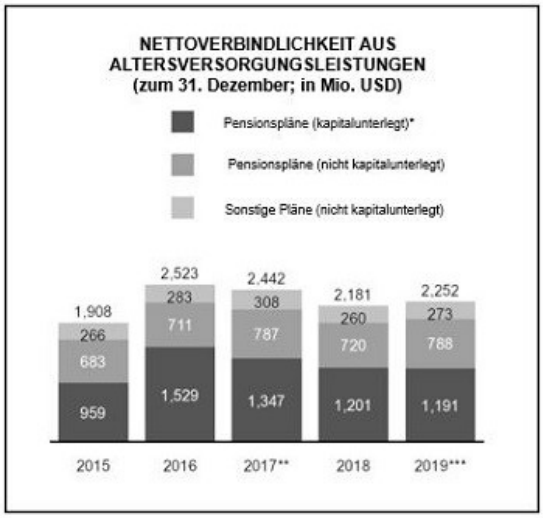




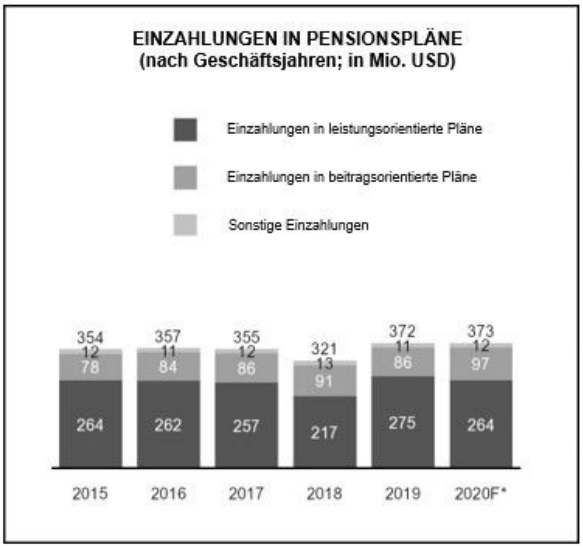
* Umfasst hauptsächlich Änderungen der Abzinsungssätze.
** Nettoverbindlichkeiten aus Altersversorgungsleistungen im Zusammenhang mit den an Spirit zu verkaufenden Aerostructures-Geschäftsaktivitäten (USD 414 Mio.) wurden in die Verbindlichkeiten, die in direktem Zusammenhang mit zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten stehen, umgegliedert.
*** 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 Gewinn aus dem Planvermögen (USD 1.216 Mio.) höher war als der erwartete Ertrag, wurde im Geschäftsjahr 2019 ein versicherungsmathematischer Gewinn von USD 954 Mio. erfasst.







* Enthält die Verbindlichkeit aus Mindestdotierungsvorschriften und ggf. die Auswirkung des Asset Ceiling Tests.
** Enthält eine Nettoverbindlichkeit aus Altersversorgungsleistungen in Höhe von USD 99 Mio., die in die Verbindlichkeiten, die in direktem Zusammenhang mit zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten stehen, umgegliedert wurde.
*** Nettoverbindlichkeiten aus Altersversorgungsleistungen im Zusammenhang mit den an Spirit zu verkaufenden Aerostructures-Geschäftsaktivitäten (USD 414 Mio.) wurden in die Verbindlichkeiten, die in direktem Zusammenhang mit zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten stehen, umgegliedert.



F: Forecast (Prognose)
* Einschließlich der geschätzten gesamten Einzahlung für die Aerostructures-Geschäftsaktivitäten in Höhe von ca. USD 48 Mio. für 2020.
Die Einzahlungen in leistungsorientierte Pensionspläne betrugen im Geschäftsjahr 2019 USD 286 Mio. gegenüber USD 230 Mio. im Vorjahr. Für 2020 wird mit Einzahlungen in leistungsorientierte Pensionspläne in Höhe von USD 276 Mio. gerechnet, einschließlich der geschätzten gesamten Einzahlung für die Aerostructures-Geschäftsaktivitäten in Höhe von ca. USD 47 Mio. für 2020. Die künftige Höhe der Einzahlungen hängt von der Entwicklung der Marktzinsen und dem tatsächlichen Ertrag aus dem Planvermögen ab.
2019 wurden insgesamt USD 86 Mio. in beitragsorientierte Pläne eingezahlt. Für das Jahr 2020 wird mit entsprechenden Einzahlungen in Höhe von USD 97 Mio. gerechnet.

Investitionspolitik und Strategien zur Risikominderung

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 auszuzahlen, 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 2019 sah die durchschnittliche angestrebte Portfoliostruktur folgendermaßen aus:
- Anlage zu 54 %, 60 % bzw. 50 % in festverzinslichen Wertpapieren bei kanadischen, britischen und US-amerikanischen Plänen;
- Anlage zu 38 %, 31 % bzw. 50 % in Eigenkapitaltiteln bei kanadischen, britischen und US-amerikanischen Plänen und

- Anlage zu 8 % bzw. 9 % 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. Im Geschäftsjahr 2019 wurden Rentenverpflichtungen für Teilnehmer an den drei in Ontario registrierten Pensionsplänen von Bombardier Aviation übertragen. Insgesamt wurden in den Geschäftsjahren 2018 und 2019 Rentenverpflichtungen für 4.690 Planteilnehmer übertragen. Die dabei von den Pensionsfonds an die Versicherungsgesellschaften gezahlten Prämien beliefen sich auf insgesamt ca. USD 676 Mio. 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 kontinuierlicher 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 Sterblichkeitsverbesserungstafeln 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

	2019		
	Pensionsleistungen	Sonstige Leistungen	Gesamt
Leistungsorientierte Pensionspläne	$ 265	$ (8)	$ 257
Beitragsorientierte Pensionspläne	86	-	86
Aufwendungen für Altersversorgungsleistungen, gesamt	$ 351	$ (8)	$ 343

	2019		
	Pensionsleistungen	Sonstige Leistungen	Gesamt
Im Zusammenhang mit:			
Kapitalunterlegten leistungsorientierten Pensionsplänen	$ 231	entf.	$ 231
Nicht kapitalunterlegten leistungsorientierten Pensionsplänen	$ 34	$ (8)	$ 26
Beitragsorientierten Pensionsplänen	$ 86	entf.	$ 86
Folgendermaßen erfasst:			
EBIT-Aufwand oder aktivierte Kosten	$ 288	$ (18)	$ 270
Finanzierungsaufwand	$ 63	$ 10	$ 73

	2018		
	Pensionsleistungen	Sonstige Leistungen	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
Beitragsorientierten Pensionsplänen	$ 91	entf.	$ 91
Folgendermaßen erfasst:			
EBIT-Aufwand oder aktivierte Kosten	$ 393	$ 6	$ 399
Finanzierungsaufwand	$ 55	$ 10	$ 65

entf.: entfällt

Die Aufwendungen für leistungsorientierte Altersversorgungspläne[1] im Geschäftsjahr 2020 werden auf USD 331 Mio. geschätzt. Davon entfallen USD 263 Mio. auf EBIT-Aufwand oder aktivierte Kosten und USD 68 Mio. auf den Nettofinanzierungsaufwand.

[1] Einschließlich der Pläne für die Aerostructures-Geschäftsaktivitäten.

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):

Erhöhung (Verminderung)	Aufwendungen für Altersversorgungsleistungen für das Geschäftsjahr 2020 (Prognose)[1]	Nettoverbindlichkeit aus Altersversorgungsleistungen zum 31. Dezember 2019
Abzinsungssatz	$ (24)	$ (514)
Inflationsrate	$ 4	$ 126
Langfristige Gehaltssteigerungen	$ 6	$ 83

Eine Erhöhung der Lebenserwartung aller Teilnehmer an leistungsorientierten Plänen um ein Jahr hätte folgende Auswirkungen auf die in wichtigen Ländern bestehenden Pläne:

Erhöhung	Aufwendungen für Altersversorgungsleistungen für das Geschäftsjahr 2020 (Prognose)[1]	Nettoverbindlichkeit aus Altersversorgungsleistungen zum 31. Dezember 2019
Kanada	$ 7	$ 114
Vereinigtes Königreich	$ 5	$ 143
USA	$ 2	$ 35

Weitere Informationen zu den verwendeten Annahmen sind im Konzernabschluss in Anhangsangabe 24 "Altersversorgungsleistungen" enthalten.

[1] Einschließlich der Pläne für die Aerostructures-Geschäftsaktivitäten.

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

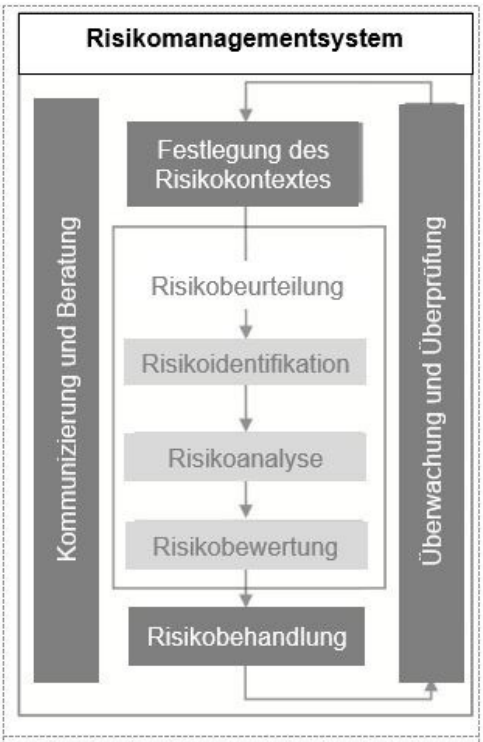
Identifikation von Risiken benötigt werden. Sobald die Risiken identifiziert, analysiert und bewertet sind, legen die für die Risikominderung zuständigen Mitarbeiter die Maßnahmen fest, die vom Management umzusetzen sind. Jedes berichtspflichtige Segment hat Risikomanagementprozesse implementiert, die 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.

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
AVIATION	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.
TRANSPORTATION	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.
KONZERN-ZENTRALE	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.
	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.
	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.

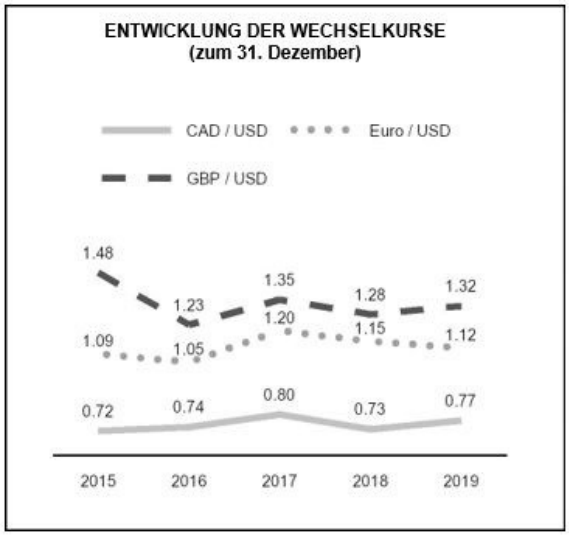
Aviation

Zum 31. Dezember 2019 stellte sich der abgesicherte Teil der wesentlichen auf Fremdwährungen lautenden Kosten des Aviation-Segments für die Geschäftsjahre zum 31. Dezember 2020 und 2021 wie folgt dar:

	Kanadischer Dollar		Pfund Sterling	
Im Geschäftsjahr	2020	2021	2020	2021
Auf Fremdwährungen lautende erwartete Kosten	$ 2.384	$ 2.364	£ 258	£ 248
Abgesicherter Teil der auf Fremdwährungen lautenden erwarteten Kosten	79 %	33 %	82 %	12 %
Gewichtete durchschnittliche Hedge-Kurse - Fremdwährung/USD	0,7716	0,7575	1,3252	1,2464

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 Aviation für das Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2020 um etwa USD 24 Mio. führen (nach Einbezug des Effekts der eingesetzten Devisenterminkontrakte Änderung um USD 5 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 Aviation für das Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2020 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 2019 um 1 % eine Auswirkung von USD 25 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
KONZERNZENTRALE	Ausfallrisiken bestehen im Rahmen unserer gewöhnlichen Treasury-Tätigkeit in Verbindung mit derivativen Finanzinstrumenten und Investitionsinstrumenten.	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.
BEIDE BERICHTSPFLICHTIGEN SEGMENTE	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 und Leasingforderungen in Verbindung mit Flugzeugen sowie auf Anteile an Finanzierungsarrangements gegenüber Kunden im Zusammenhang mit dem Verkauf von Verkehrsflugzeugen.	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.

Zuständigkeit	Größte Risiken	Vom Management angestoßene Maßnahmen zur Risikominderung
AVIATION	Im Zusammenhang mit dem Verkauf bestimmter Produkte, hauptsächlich Verkehrsflugzeuge, haben wir Kreditgarantien in Form von garantierten Leasingzahlungen und Tilgungsgarantien geleistet. Die mit einem Ausfallrisiko behafteten Finanzdienstleistungen werden fast ausschließlich für Regionalfluggesellschaften erbracht.	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. 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 Verfügbarkeit von Maßnahmen zur Finanzierung des Working Capitals, der Finanzierung der Produktentwicklung und der sonstigen finanziellen Verpflichtungen kontinuierlich überprüft. Wir haben bestimmte Maßnahmen zur Finanzierung des Working Capitals, die Auswirkungen auf unseren Cashflow aus betrieblicher Geschäftstätigkeit haben, ergriffen. Dazu gehören beispielsweise der Verkauf von Forderungen, Vereinbarungen über Anzahlungen von Dritten sowie die Aushandlung von verlängerten Zahlungsfristen mit einigen Lieferanten (Einzelheiten hierzu sind im Konzernabschluss in Anhangsangabe 38 "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 2019 um USD 107 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

GAAP-fremde Finanzkennzahlen	
Angepasstes EBIT[1]	EBIT ohne 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.
Angepasstes EBITDA[1]	Angepasstes EBIT zuzüglich 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 Ergebnis je Aktie, berechnet basierend auf dem auf die Anteilseigner der Bombardier Inc. entfallenden angepassten Periodenergebnis unter Anwendung der "Treasury-Stock-Methode", 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 und Leasingverbindlichkeiten.

[1] Ab dem 1. Januar 2019 werden das EBIT vor Sonderposten und das EBITDA vor Sonderposten durch das angepasste EBIT bzw. das angepasste EBITDA ersetzt. Die Definitionen der beiden Kennzahlen bleiben unverändert.
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.
Bis zum ersten Quartal des Geschäftsjahres 2019 wies der Konzern die GAAP-fremden Finanzkennzahlen "EBIT vor Sonderposten" und "EBITDA vor Sonderposten" aus. Beginnend mit dem ersten Quartal des Geschäftsjahres 2019 änderte der Konzern die Bezeichnung dieser GAAP-fremden Finanzkennzahlen in "Angepasstes EBIT" bzw. "Angepasstes EBITDA". Die Zusammensetzung der Finanzkennzahlen blieb dabei unverändert. Der Konzern ist der Auffassung, dass diese neuen Bezeichnungen eher den Marktgepflogenheiten seiner Branche entsprechen und die Kennzahlen besser von der IFRS-Bezeichnung "EBIT" abgrenzen.

Angepasstes EBIT, angepasstes EBITDA, angepasstes Periodenergebnis und angepasstes Ergebnis je Aktie

Das Management nutzt die Kennzahlen angepasstes EBIT, angepasstes EBITDA, 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. Angepasstes EBIT, angepasstes EBITDA, 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 cash flow) 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

Wir überwachen unserer Kapitalstruktur anhand globaler Kennzahlen, die auf dem angepassten Fremdkapital, dem angepassten EBIT, dem angepassten EBITDA und dem angepassten Zinsergebnis(1) 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:

- angepasstes EBIT auf EBIT - siehe die Tabellen "Ertragslage" in den jeweiligen Berichtsteilen der berichtspflichtigen Segmente sowie den Abschnitt "Konzernergebnis" und
- eingesetzter freier Cashflow auf die Cashflows aus betrieblicher Geschäftstätigkeit - vgl. die Tabelle "Eingesetzter freier Cashflow" im Abschnitt "Liquidität und Kapitalausstattung".

(1) Entspricht den gezahlten Zinsen gemäß den ergänzenden Informationen aus der Konzern-Kapitalflussrechnung.

Überleitung des angepassten EBITDA auf das EBIT	Vierte Quartale zum 31. Dezember		Geschäftsjahre zum 31. Dezember	
	2019	2018	2019	2018
EBIT	$ (1.696)	$ 342	$ (498)	$ 1.001
Abschreibungen	129	84	422	272
Wertminderungsaufwendungen (Wertaufholungen) in Verbindung mit Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten(1)	-	-	(4)	11
Sonderposten ohne Wertminderungsaufwendungen (Wertaufholungen) in Verbindung mit Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten(1)	1.630	(56)	976	20
Angepasstes EBITDA	$ 63	$ 370	$ 896	$ 1.304

Überleitung des angepassten Periodenergebnisses auf das Periodenergebnis und Berechnung des angepassten Ergebnisses je Aktie	Vierte Quartale zum 31. Dezember			
	2019	2019 (je Aktie)	2018	2018 (je Aktie)
Periodenergebnis	$ (1.719)		$ 55	
Anpassungen des EBIT i. V. m. Sonderposten(1)	1.630	$ 0,68	(56)	$ (0,02)
Anpassungen des Nettofinanzierungsaufwands i. V. m.:				
Verlust aus dem Verkauf von Forderungen aus langfristigen Aufträgen(1)	-	-	31	0,01
Aufzinsung von Nettoverpflichtungen aus Altersversorgungsleistungen	22	0,01	15	0,00
Nettoveränderung der Rückstellungen aufgrund von Zinsänderungen und Nettoverlusten aus bestimmten Finanzinstrumenten	(84)	(0,04)	67	0,02
Zinsanteil von Gewinnen im Zusammenhang mit Sonderposten(1)	-	-	(11)	0,00
Steuerliche Auswirkungen von Sonderposten(1) und sonstigen Ausgleichsposten	(21)	(0,01)	48	0,02
Angepasstes Periodenergebnis	(172)		149	
Auf nicht beherrschende Anteile entfallendes Periodenergebnis	(51)		(40)	
Dividenden auf Vorzugsaktien vor Steuern	(7)		25	
Auf die Anteilseigner der Bombardier Inc. entfallendes angepasstes Periodenergebnis	$ (230)		$ 134	
Gewichtete durchschnittliche Anzahl der Stammaktien (angepasst und verwässert) (in Tausend)		2.397.868		2.477.954
Angepasstes Ergebnis je Aktie		$ (0,10)		$ 0,05

Überleitung des angepassten Ergebnisses je Aktie auf das verwässerte Ergebnis je Aktie (in USD)	Vierte Quartale zum 31. Dezember	
	2019	2018
Verwässertes Ergebnis je Aktie	$ (0,74)	$ 0,02
Auswirkungen von Sonderposten(1) und sonstigen Ausgleichsposten	0,64	0,03
Angepasstes Ergebnis je Aktie	$ (0,10)	$ 0,05

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

Überleitung des angepassten Periodenergebnisses auf das Periodenergebnis und Berechnung des angepassten Ergebnisses je Aktie	Geschäftsjahre zum 31. Dezember			
	2019	2019 (je Aktie)	2018	2018 (je Aktie)
Periodenergebnis	$ (1.607)		$ 318	

Überleitung des angepassten Periodenergebnisses auf das Periodenergebnis und Berechnung des angepassten Ergebnisses je Aktie	Geschäftsjahre zum 31. Dezember			
	2019	2019 (je Aktie)	2018	2018 (je Aktie)
Anpassungen des EBIT i. V. m. Sonderposten[1]	968	$ 0,41	28	$ 0,01
Anpassungen des Nettofinanzierungsaufwands i. V. m.:				
Verlust aus dem Rückkauf langfristiger Finanzverbindlichkeiten[1]	84	0,03	-	-
Verlust aus dem Verkauf von Forderungen aus langfristigen Aufträgen[1]	-	-	31	0,01
Aufzinsung von Nettoverpflichtungen aus Altersversorgungsleistungen	73	0,03	65	0,03
Nettoveränderung der Rückstellungen aufgrund von Zinsänderungen und Nettoverlusten (-gewinnen) aus bestimmten Finanzinstrumenten	(130)	(0,05)	36	0,01
Zinsanteil von Gewinnen im Zusammenhang mit Sonderposten[1]	-	-	(15)	0,00
Steuerliche Auswirkungen von Sonderposten[1] und sonstigen Ausgleichsposten	216	0,09	(25)	(0,01)
Angepasstes Periodenergebnis	(396)		438	
Auf nicht beherrschende Anteile entfallendes Periodenergebnis	(190)		(86)	
Dividenden auf Vorzugsaktien vor Steuern	(21)		4	
Auf die Anteilseigner der Bombardier Inc. entfallendes angepasstes Periodenergebnis	$ (607)		$ 356	
Gewichtete durchschnittliche Anzahl der Stammaktien (angepasst und verwässert) (in Tausend)		2.383.987		2.501.047
Angepasstes Ergebnis je Aktie		$ (0,25)		$ 0,14

Überleitung des angepassten Ergebnisses je Aktie auf das verwässerte Ergebnis je Aktie (in USD)	Geschäftsjahre zum 31. Dezember	
	2019	2018
Verwässertes Ergebnis je Aktie	$ (0,76)	$ 0,09
Auswirkungen von Sonderposten[1] und sonstigen Ausgleichsposten	0,51	0,05
Angepasstes Ergebnis je Aktie	$ (0,25)	$ 0,14

Überleitung des angepassten Fremdkapitals auf die langfristigen Finanzverbindlichkeiten	Zum 31. Dezember 2019
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	$ 9.333
Anpassung um den Fair Value von derivativen Finanzinstrumenten (oder erfüllten derivativen Finanzinstrumenten), die Teil einer entsprechenden Sicherungsbeziehung sind	(76)
Langfristige Finanzverbindlichkeiten, netto	9.257
Leasingverbindlichkeiten	487
Angepasstes Fremdkapital	$ 9.744

[1] Einzelheiten zu den Sonderposten sind im Abschnitt "Konzernergebnis" enthalten.

AVIATION

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. - Umsatzerlöse und Auslieferungszahlen als Kennzahlen des Wachstums. - Marktanteil (in Bezug auf Umsatzerlöse und ausgelieferte Stückzahlen) als Kennzahl unserer Wettbewerbsposition.
RENTABILITÄT	- EBIT, EBIT-Marge, angepasstes EBIT[1] und angepasste EBIT-Marge[1] als Kennzahlen der Performance.
LIQUIDITÄT	- Freier Cashflow[1] als Kennzahl der Liquiditätsschöpfung.
KUNDENZUFRIEDENHEIT	- Pünktlichkeit der Flugzeugauslieferung als Maß für unser Kundenengagement. - Dispatch Reliability der Flugzeugflotte als Maß für die Zuverlässigkeit unserer Produkte.

ZENTRALE LEISTUNGSKENNZAHLEN UND ZUGEHÖRIGE MESSGRÖSSEN	- 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.
AUFTRAGSABWICKLUNG	- Erreichung von Meilensteinen bei der Programmentwicklung als Messgröße der tadellosen Auftragsabwicklung.

(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.

WICHTIGSTE ENTWICKLUNGEN

Konzentration auf den Ausbau der Geschäftsflugzeugaktivitäten durch neue Programme und Netzerweiterung

ERGEBNISSE(1) Für die Geschäftsjahre zum 31. Dezember	2019(2)	2018	Veränderung
Umsatzerlöse	$ 7.501	$ 7.324	2 %
Flugzeugauslieferungen (in Stück)			
Geschäftsflugzeuge	142	137	5
Verkehrsflugzeuge(3)	33	35	(2)
Angepasstes EBITDA(4)	$ 812	$ 643	26 %
Angepasste EBITDA-Marge(4)	10,8 %	8,8 %	200 BP
Angepasstes EBIT(4)	$ 531	$ 472	13 %
Angepasste EBIT-Marge(4)	7,1 %	6,4 %	70 BP
EBIT	$ 1.194	$ 424	182 %
EBIT-Marge	15,9 %	5,8 %	1010 BP
Nettozugänge zu den Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	$ 373	$ 303(5)	23 %
Zum 31. Dezember	2019	2018	Veränderung
Auftragsbestand (in Mrd. USD)			
Geschäftsflugzeuge	$ 14,4	$ 14,3	1 %
Sonstige Flugzeuge(6)	$ 1,9	$ 4,3	(56) %

(1) Zahlen sind infolge der Gründung von Bombardier Aviation, unserem neuen berichtspflichtigen Segment, angepasst. Einzelheiten hierzu sind im Abschnitt "Segmentberichterstattung" im Berichtsteil "Überblick" enthalten.
(2) Weitere Erläuterungen zur Auswirkung der erstmaligen Anwendung von IFRS 16 "Leasingverhältnisse" sind im Konzernabschluss in Anhangsangabe 3 "Änderungen der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden" enthalten. Gemäß dem modifizierten rückwirkenden Ansatz, den der Konzern anwendet, werden die Zahlen für das Geschäftsjahr 2018 nicht angepasst.
(3) Am 31. Mai 2019 schloss der Konzern den zuvor angekündigten Verkauf der Vermögenswerte des Q Series-Flugzeugprogramms, einschließlich des Aftermarket-Geschäfts und der entsprechenden Vermögenswerte, an die De Havilland Aircraft of Canada Limited (vormals Longview Aircraft Company of Canada Limited) ab. Demzufolge entfallen die 7 Auslieferungen von Q Series-Flugzeugen im Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2019 ausschließlich auf die ersten fünf Monate dieses Jahres; die Auslieferungen im Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2018 umfassten 15 Q Series-Flugzeuge.
(4) 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 nachfolgenden Abschnitt "Ergebnisanalyse" enthalten.
(5) Einschließlich der Erlöse aus dem Verkauf der Downsview-Anlage für ca. USD 600 Mio. im Jahr 2018.
(6) Einschließlich 20 Festaufträge über CRJ900-Flugzeuge zum 31. Dezember 2019 und 45 Festaufträge über CRJ900-Flugzeuge zum 31. Dezember 2018. Die CRJ-Produktion wird nach der Auslieferung des aktuellen Auftragsbestands voraussichtlich im zweiten Halbjahr 2020 eingestellt.

WICHTIGSTE ENTWICKLUNGEN UND EREIGNISSE

2019 war ein entscheidendes Jahr für Aviation, beginnend mit der Zusammenfassung der drei Aerospace-Segmente in einem einzigen Segment: Bombardier Aviation.

Bessere finanzielle Performance aufgrund der Neuausrichtung des Aviation-Portfolios

- Die Umsatzerlöse des Segments Aviation beliefen sich im Geschäftsjahr 2019 auf insgesamt USD 7,5 Mrd. Gegenüber dem Vorjahr bedeutet dies ein Wachstum von 8,5 % bei den Geschäftsflugzeugaktivitäten und ein weiteres zweistelliges organisches Wachstum im Aftermarket-Geschäft.
- Während des Geschäftsjahres lieferte das Segment 175 Flugzeuge aus, davon 54 Global-, 76 Challenger- und 12 Learjet-Flugzeuge sowie 33 Verkehrsflugzeuge.

- Das vierte Quartal verlief sehr lebhaft, da infolge der Beschleunigung der Global 7500-Auslieferungen 52 Geschäftsflugzeuge ausgeliefert wurden.
- Die angepasste EBITDA-Marge[1] betrug im Geschäftsjahr 2019 10,8 %, eine Verbesserung um 200 BP. Der Hauptgrund hierfür war die Einstellung der Q400- und C Series-Programme. Diese Rentabilität wurde 2019 jedoch durch die CRJ-Aktivitäten beeinträchtigt, auf die USD 1,2 Mrd. der Umsatzerlöse des Geschäftsjahres entfielen.
- Die angepasste EBIT-Marge[1] von 7,1 % ist 70 BP höher als im Vorjahr, was durch den frühzeitigen Produktionshochlauf und höhere Abschreibungen im Zusammenhang mit Global 7500-Auslieferungen sowie die Beeinträchtigung durch die Verkehrsflugzeugaktivitäten bedingt ist.
- Der Auftragsbestand bei Geschäftsflugzeugen hat sich das zweite Jahr in Folge leicht erhöht und erreichte zum Jahresende USD 14,4 Mrd. Der CRJ-Auftragsbestand ist dagegen aufgrund des Herunterfahrens der Produktion zurückgegangen.

[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 nachfolgenden Abschnitt "Ergebnisanalyse" enthalten.

Konzentration auf Geschäftsflugzeuge und Beendigung leistungsschwacher Programme

- Im Februar 2019 erwarb der Konzern die Global 7500-Tragflügelproduktion und die damit verbundenen Vermögenswerte von der Triumph Group Inc. Diese Transaktion ermöglichte es dem Konzern, seine umfassende technologische Erfahrung zu optimieren und damit den Produktionshochlauf des Global 7500-Flugzeugprogramms zu unterstützen und seinen langfristigen Erfolg zu sichern.
- Im März 2019 schlossen wir den Verkauf der Schulungsaktivitäten für Besatzung und Techniker im Segment Business Aircraft an die CAE Inc. mit einem Nettoerlös von USD 532 Mio. ab.
- Im Mai 2019 schlossen wir den zuvor angekündigten Verkauf der Vermögenswerte des Q Series-Programms, einschließlich des Aftermarket-Geschäfts und der entsprechenden Vermögenswerte, an De Havilland Aircraft of Canada mit einem Nettoerlös von USD 285 Mio. ab.
- Im Juni 2019 schloss der Konzern mit der Mitsubishi Heavy Industries, Ltd. (MHI) einen endgültigen Vertrag über den Verkauf seines Regionaljetprogramms gegen Zahlung eines Barbetrags von USD 550 Mio., der zum Closing fällig ist. Im Rahmen dieses Vertrags übernimmt MHI außerdem Verbindlichkeiten im Zusammenhang mit Kredit- und Restwertgarantien sowie subventionierten Leasinggebühren in Höhe von ca. USD 200 Mio. Mit dem Abschluss der Transaktion wird derzeit bis Mitte 2020 gerechnet; dies hängt von dem Erhalt der behördlichen Genehmigungen und üblichen Closing-Bedingungen ab.[2]
- Im Oktober 2019 gaben der Konzern und die Spirit AeroSystems Holding, Inc. (Spirit) den Abschluss eines endgültigen Vertrags bekannt, wonach Spirit die Aerostructures-Aktivitäten und Aftermarket-Leistungen von Bombardier in Belfast, Vereinigtes Königreich, und Casablanca, Marokko, sowie sein Wartungs-, Reparatur- und Überholungszentrum in Dallas, USA, übernehmen wird. Die Gegenleistung besteht in einem Barbetrag von USD 500 Mio. und der Übernahme von Verbindlichkeiten in Höhe von ca. USD 700 Mio., einschließlich rückzahlbarer staatlicher Finanzhilfen und Pensionsverpflichtungen. Mit dem Abschluss der Transaktion wird bis Mitte 2020 gerechnet; dies hängt von dem Erhalt der behördlichen Genehmigungen und üblichen Closing-Bedingungen ab.[2]

Durch Zertifizierung und Hochlaufen neuer Programme sowie Erweiterung des Servicenetzes für Wachstum gerüstet

- Bei dem wegweisenden Global 7500-Flugzeug wurde die volle Produktionskapazität erreicht. Dank der Zunahme der Auslieferungen dürfte das Global 7500-Flugzeug einen erheblichen Anteil am Umsatzwachstum des Geschäftsjahres 2020 ausmachen. Da bei diesem Flugzeug die Lernkurveneffekte immer stärker zum Tragen kommen, wird es außerdem zur Margensteigerung beitragen.[2]
- Mit der Zertifizierung der neuen Global 5500- und Global 6500-Flugzeuge sowie der darauf folgenden Inbetriebnahme des Global 6500-Flugzeugs im Jahr 2019 wird den Kunden die perfekte Kombination aus Reichweite, Geschwindigkeit, Flugeigenschaften und Flugkomfort geboten.
- Das Aftermarket-Geschäft wächst mit der für 2020 geplanten Erweiterung des Servicenetzes in Singapur anhaltend und kontinuierlich weiter.

[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 nachfolgenden Abschnitt "Ergebnisanalyse" enthalten.

[2] 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 2018 enthaltene Prognose für 2019[1]	Aktualisierte Prognose für 2019[2]	Ergebnisse 2019
Umsatzerlöse	Business Aircraft ~ USD 6,25 Mrd. Commercial Aircraft ~ USD 1,4 Mrd. Aerostructures and Engineering Services USD 2,25 - USD 2,50 Mrd. einschließlich Innenumsatzerlöse	~ USD 8,0 Mrd.	USD 7,5 Mrd.
EBIT-Marge	entf.	entf.	15,9 %
Angepasstes EBIT[3] und angepasste EBIT-Marge[3]	Business Aircraft ~ 7,5 % Commercial Aircraft ~ (USD 125 Mio.)	~ 7,0 %	7,1 %

	Im Geschäftsbericht 2018 enthaltene Prognose für 2019[1]	Aktualisierte Prognose für 2019[2]	Ergebnisse 2019
Flugzeugauslieferungen (in Stück)	Aerostructures and Engineering Services ~ 7,5 % Business Aircraft 150-155 Commercial Aircraft ~ 35 CRJ und Q400	175-180	175

Prognose für 2019

Die Umsatzprognose wurde um USD 250 Mio. gesenkt, da die Verkäufe der Schulungsaktivitäten im Segment Business Aircraft und des Q400-Programms früher als erwartet abgeschlossen wurden. Infolge der Zusammenfassung der drei bestehenden Aerospace-Geschäftsbereiche in einem einzigen Segment, Bombardier Aviation, aktualisierte der Konzern im zweiten Quartal 2019 seine Prognose für das Geschäftsjahr 2019. Die Umsatzprognose für das Gesamtjahr im Segment Aviation wurde auf ca. USD 8,0 Mrd., abzüglich Eliminierungen, korrigiert. Die tatsächlich erzielten Umsatzerlöse von Aviation betrugen im Geschäftsjahr 2019 USD 7,5 Mrd. Der Rückgang ist hauptsächlich durch gesunkene Umsatzerlöse des Segments Business Aircraft bedingt.
Die angepasste EBIT-Marge[3] des neuen Segments wurde auf ca. 7,0 % für das Gesamtjahr festgelegt. Dies stand in Einklang mit der Prognose für die bisherigen Aerospace-Segmente und erfolgte ohne Berücksichtigung des Beitrags der Airbus Canada Limited Partnership (die in die Kategorie "Beteiligung der Konzernzentrale" umgegliedert wurde). Insgesamt wurden für das Geschäftsjahr 2019 175 bis 180 Flugzeugauslieferungen erwartet. Die angepasste EBIT-Marge[3] und die Auslieferungen des Segments Aviation entsprachen im Geschäftsjahr 2019 weitgehend der Prognose.
[1] Einzelheiten hierzu sind in unserem Geschäftsbericht 2018 enthalten.
[2] Nähere Informationen hierzu sind in unserem ersten Quartalsbericht für den Zeitraum zum 31. März 2019, unserem zweiten Quartalsbericht für den Zeitraum zum 30. Juni 2019 sowie im Abschnitt "Segmentberichterstattung" in diesem MD&A zu finden.
[3] Rentabilitätsprognosen basieren auf der angepassten EBIT-Marge. 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 des aktuellen Auftragsbestands;
- der Fähigkeit, die Kundenbedürfnisse zu verstehen und ein Portfolio von Produkten und Dienstleistungen anzubieten, mit dem die Marktnachfrage gesteigert und neue Aufträge gesichert werden können;
- der kontinuierlichen Einführung und Umsetzung von zentralen Maßnahmen, um die Umwandlung von Umsatzerlösen in höhere Erträge und freien Cashflow[2] zu verbessern, und zwar durch Senkung der Beschaffungskosten, bessere Kontrolle der Ausgaben und 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 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 neu zu verhandeln;
- dem Abschluss des Verkaufs unseres Regionaljetprogramms sowie der Aerostructures-Geschäftsaktivitäten in Belfast und Marokko und des Wartungs-, Reparatur- und Überholungszentrums in Dallas bis Mitte 2020;
- der Anpassung der Produktionsraten an die Marktnachfrage;
- der weiteren Einführung und Umsetzung von Wachstumsstrategien und dem anhaltenden Wachstum des Aftermarket-Geschäfts;
- der Fähigkeit, in unser Produktportfolio zu investieren;
- der Genauigkeit der Analysen und Annahmen, die unserem Business Case zugrunde liegen, einschließlich der geschätzten Cashflows und Umsatzerlöse während der erwarteten Laufzeit unserer Programme und darüber hinaus;
- der Genauigkeit unserer Einschätzung der erwarteten Wachstumstreiber und Branchentrends und
- den Preisen für Flugzeuge aus neuen Programmen, den Stückkosten und dem Hochlaufen der Produktion.
[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.

UNTERNEHMENSPROFIL

In diesem Abschnitt liegt der Schwerpunkt auf Geschäftsflugzeugen, einschließlich Spezialflugzeugen und Kundenservice-Leistungen, nachdem der Konzern 2019 bekannt gegeben hat, dass er endgültige Verträge mit der Spirit AeroSystems Holding, Inc. über den Verkauf der

Aerostructures-Geschäftsaktivitäten in Belfast und Marokko sowie mit der Mitsubishi Heavy Industries, Ltd. über den Verkauf des Regionaljetprogramms abgeschlossen hat.

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. Darüber hinaus statten wir verschiedene Flugzeugplattformen für Spezialeinsätze aus.

Für seine rund 4.900 Flugzeuge, die weltweit im Einsatz sind, hat Bombardier Aviation ein Netz aus Aftermarket- 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, Learjet 75 und Learjet 75 Liberty(1)

Marktkategorie: Light Business Jets

Wichtigste Merkmale (2): 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.

Das neue Learjet 75 Liberty-Flugzeug bietet die einzige Executive Suite in der Light-Jet-Kategorie mit einer geräumigen 6-Sitze-Konfiguration und einer standardmäßigen Schiebetür zwischen Cockpit und Kabine für ein äußerst leises Flugerlebnis. Im Gegensatz zu den meisten Wettbewerbern in der Light-Jet-Kategorie wird das Learjet 75 Liberty-Flugzeug nicht nach den Part 23-Regeln, sondern nach den strengeren Part 25-Regeln der US-Luftfahrtbehörde Federal Aviation Administration (FAA), die für Verkehrsflugzeuge gelten, zertifiziert werden.

(1) Befindet sich derzeit in Entwicklung. Siehe hierzu den Haftungsausschluss in Bezug auf die Global 8000- und Learjet 75 Liberty-Flugzeuge am Ende dieses MD&A.

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

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.

Bombardier hat kontinuierlich in die Challenger-Plattform investiert. 2019 hat Bombardier eine Reihe von Überarbeitungen an seinem Challenger 350-Flugzeug angekündigt und damit seine Führungsposition im Super-Midsize-Segment weiter untermauert. Zu den Verbesserungen zählen ein Paket zur Leistungssteigerung, das bei kurzen Startbahnen besonders effektiv ist, ein kompaktes Head-up-Display (HUD) und Enhanced Vision System (EVS) sowie ein verbessertes ästhetisches Design im Cockpit und eine verbesserte Schalldämmungstechnologie für die Kabine.

Die Challenger 300-Reihe ist seit 10 Jahren der am häufigsten ausgelieferte Businessjet in der Medium-Kategorie.

Die Challenger 600-Reihe ist seit 10 Jahren der am häufigsten ausgelieferte Businessjet in seinem Segment.

LARGE BUSINESS JETS

Modelle: Global 5000, Global 5500, Global 6000, Global 6500, Global 7500 und Global 8000(2)

Marktkategorie: Large Business Jets

Wichtigste Merkmale(1): Unser Aushängeschild, die Global-Flugzeugreihe, wurde mit handwerklicher Perfektion konstruiert, um einen nachhaltigen Eindruck zu hinterlassen, und deckt die Kategorie der großen Flugzeuge mit sechs Modellen ab. Diese Modelle bieten Flugkomfort, eine intelligent gestaltete Inneneinrichtung mit neu konzipierten Kabinen, die Luxus und Produktivität vereinen, sowie die weltweit schnellste Internetverbindung an Bord zusammen mit umfangreichen Kabinenmanagementsystemen, mit denen die Passagiere jederzeit Unterhaltung genießen können und vernetzt sind.

Das Global 6000-Flugzeug ist der am häufigsten ausgelieferte Businessjet in der Large-Kategorie. Die neuen, leistungsmäßig führenden Global 5500- und Global 6500-Flugzeuge von Bombardier haben im September 2019 die Typenzertifizierung von der kanadischen Luftfahrtbehörde Transport Canada erhalten. Noch im gleichen Monat wurde der Global 6500-Businessjet in Betrieb genommen.

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 und hat seitdem mehrere bedeutende Meilensteine erreicht, insbesondere den längsten Non-Stop-Flug in der Geschichte der Geschäftsluftfahrt von Sydney, Australien, nach Detroit, Michigan.

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

(2) Befindet sich derzeit in Entwicklung. Siehe hierzu den Haftungsausschluss in Bezug auf die Global 8000- und Learjet 75 Liberty-Flugzeuge am Ende dieses MD&A.

BOMBARDIER SPECIALIZED AIRCRAFT

Modelle: Learjet-, Challenger- und Global-Businessjets
Marktkategorie: Special Mission Aircraft
Wichtigste Merkmale: Bombardier Specialized Aircraft entwirft, entwickelt und liefert zahlreiche Lösungen für Flugzeugbetreiber weltweit und hat derzeit mehr als 500 Spezialflugzeuge im Einsatz. Die vielseitige Flotte von Bombardier, die die Learjet-, Challenger- und Global-Geschäftsflugzeugplattformen umfasst, ist die ideale Lösung für staatliche Einsatzbereiche wie Überwachungs- und Aufklärungsflüge, Krankentransporte und die Beförderung von VIPs. Die Lösungen reichen von schlüsselfertigen Paketen, die die vollständigen Entwurfs-, Bau-, Test-, und Zertifizierungsaktivitäten umfassen, bis hin zu fachlicher Engineering-Unterstützung und technischer Kontrolle von kundenspezifischen Projekten.

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 Smart Services-Angebot, das so zugeschnitten werden kann, dass es neben anderen Auswahlmöglichkeiten 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 sechs 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 Mobile Response-Team-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. Bombardier baut seine Kundendienstpräsenz weltweit aus und hat in diesem Zusammenhang mehrere Erweiterungen von Servicezentren für Miami Opa-Locka und Singapur sowie neue Wartungsstationen in Van Nuys, Teterboro und Dubai angekündigt. Diese Initiativen unterstreichen die Bereitschaft von Bombardier, kontinuierlich Veränderungen und Anpassungen vorzunehmen, um die umfangreichsten Kundenserviceleistungen der Branche anzubieten - vor Ort, mobil und als Aircraft-on-Ground-Service.

BRANCHE UND WIRTSCHAFTSUMFELD

In diesem Abschnitt liegt der Schwerpunkt auf Indikatoren der Geschäftsluftfahrt, nachdem der Konzern 2019 bekannt gegeben hat, dass er endgültige Verträge mit der Spirit AeroSystems Holding, Inc. über den Verkauf der Aerostructures-Geschäftsaktivitäten in Belfast und Marokko sowie mit der Mitsubishi Heavy Industries, Ltd. über den Verkauf des Regionaljetprogramms abgeschlossen hat.

Anstieg der Branchenauslieferungen im Jahr 2019 dank neuer Produkte

Die Zahl der Auslieferungen von Geschäftsflugzeugen ist 2019 aufgrund der Einführung neuer Produkte und niedriger Bestände an Gebrauchtflugzeugen gestiegen. Diese Faktoren gleichen die Abschwächung bestimmter zentraler Branchenindikatoren aus. Das weltweite BIP-Wachstum hat sich 2019 von 3,2 % im Vorjahr auf 2,6 % verlangsamt.[1] Dies lag an der Unsicherheit aufgrund des Handelskonflikts zwischen den USA und China. Die Branchenzuversicht, ermittelt anhand des Barclays Business Jet Indicator, lag 2019 im Durchschnitt knapp unter der Schwelle der Marktstabilität.[2] In den USA dürften die prognostizierten Unternehmensgewinne 2019 mit USD 2,1 Bio. im Vergleich zum Vorjahr weitgehend unverändert sein.[3] Der Bestand an Gebrauchtflugzeugen, ausgedrückt in Prozent der Gesamtflotte, hat sich auf ein nach wie vor gesundes Niveau von 10,2 % erhöht.[4] Schließlich hat die Branche 2019 insgesamt schätzungsweise 592 Flugzeuge ausgeliefert. Dies bedeutet im Jahresvergleich einen Anstieg um 15 % und liegt über dem Durchschnitt der jährlichen Auslieferungen in den letzten zehn Jahren. Die Auslieferungen von Flugzeugen der Large-Kategorie haben in den letzten drei Jahren zugenommen und ihr Marktanteil steigt weiter, was durch die wachsende Nachfrage nach Flugzeugen mit geräumigen Kabinen und größerer Reichweite bedingt ist.[5] Die branchenweiten Umsatzerlöse haben sich um 17 % erhöht, nachdem die Produktion von mehreren neuen Produkten in größeren Kategorien hochgefahren wurde.[6]

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 2019 veröffentlichten aktuellen Barclays Business Jet Indicator lag die Kennzahl für die Branchenzuversicht 2019 bei durchschnittlich 49 Punkten[2] und damit knapp unter der Schwelle der Marktstabilität.	▼
UNTERNEHMENSGEWINNE	In den USA dürften die prognostizierten Unternehmensgewinne 2019 mit USD 2,1 Bio. weitgehend unverändert sein.[3]	►
BESTAND AN GEBRAUCHTEN BUSINESSJETS	Die Gesamtzahl der zum Verkauf verfügbaren Gebrauchtflugzeuge, ausgedrückt als Prozentsatz der gesamten weltweiten Flotte, hat sich im letzten Jahr auf 10,2 % erhöht, bleibt aber auf einem gesunden Niveau.[4]	►
FLUGZEUGNUTZUNGSRATEN	In den USA ist die Nutzungsrate von Geschäftsflugzeugen im Jahr 2019 gegenüber dem Vorjahr um 2,5 % gesunken.In Europa ist die Nutzungsrate von Geschäftsflugzeugen im Jahr 2019 gegenüber dem Vorjahr um 2,3 % gesunken.[7]	▼

INDIKATOR	GEGENWÄRTIGE SITUATION	TREND
FLUGZEUGAUSLIEFERUNGEN UND ABRECHNUNGEN	In den Marktkategorien für Geschäftsflugzeuge, in denen wir vertreten sind, rechnen wir mit einem Anstieg der Flugzeugauslieferungen um 15 %[5] und der Gesamtabrechnungen um 17 %[6] im Jahr 2019 gegenüber dem Vorjahr.	▲

▲ ►▼ 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 15. Januar 2020.

[2] Gemäß der Barclays Business Jet Survey vom 11. Dezember 2019. Der Durchschnitt wurde auf Grundlage der monatlichen Daten berechnet.

[3] Gemäß dem US-amerikanischen Bureau of Economic Analysis News Release vom 20. Dezember 2019.

[4] Gemäß JETNET und Ascend (by Cirium).

[5] Basierend auf unseren Schätzungen, öffentlich zugänglichen Daten einiger Wettbewerber, den Auslieferungsberichten der General Aviation Manufacturers Association (GAMA) sowie den Angaben von Ascend (by Cirium).

[6] Basierend auf unseren Schätzungen, öffentlich zugänglichen Daten einiger Wettbewerber, den Auslieferungsberichten der General Aviation Manufacturers Association (GAMA), den Angaben von Ascend (by Cirium) sowie den Listenpreisen des B&CA-Magazins.

[7] Gemäß den Internetseiten der US-amerikanischen Federal Aviation Administration (FAA) und von Eurocontrol.

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.

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

Quellen: JETNET und Ascend (by Cirium)

* 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: Eurocontrol

Kurzfristige Aussichten

Das weltweite Wachstum wird 2020 entsprechend der Entwicklung der vergangenen Jahre voraussichtlich 2,5 % betragen.[1] Diese Konjunkturaussichten in Kombination mit niedrigen Beständen an Gebrauchtflugzeugen und einem ausgewogenen Auftragsbestand an Flugzeugen lassen auf eine weitere Stabilisierung des Marktes für Businessjets schließen. Das Geschäftsumfeld des Jahres wird durch den Barclays Business Jet Indicator gestärkt, der aufgrund des zunehmenden Kundeninteresses im Januar 2020 um 8 Punkte auf 47 Punkte gestiegen ist.[2] Die mögliche Einstellung bestimmter bestehender Plattformen in der Branche dürfte das Wachstum der Stückzahlen bei neuen Produkten ausgleichen. Bei den branchenweiten Umsatzerlösen wird aufgrund des steigenden Anteils von großen Flugzeugen an den gesamten Auslieferungen der Branche mit einem weiteren Wachstum gerechnet.

(1) Gemäß der Oxford Economics Databank vom 15. Januar 2020.
(2) Gemäß der Barclays Business Jet Survey vom 23. Januar 2020.

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 von Bombardier für Geschäftsflugzeuge umfasst eigene Servicezentren, Verteilungszentren, Ersatzteillager, Wartungszentren, regionale Kundendienststellen, Kundendienstzentren, mobile Kundendienstteams 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 Geschäftsflugzeuge werden wir uns weiter auf diese margenstarken Aktivitäten konzentrieren.

Marktindikatoren

INDIKATOR	GEGENWÄRTIGE SITUATION	TREND
BESTEHENDE GESAMTFLOTTE	Die bestehende Gesamtflotte an Bombardier-Geschäftsflugzeugen ist gegenüber dem Vorjahr um rund 2 % auf ca. 4.900 im Geschäftsjahr 2019 gestiegen.(1)	▲
DURCHSCHNITTLICHE JÄHRLICHE FLUGSTUNDEN	Ausgehend von unseren Schätzungen sind die durchschnittlichen jährlichen Flugstunden der Bombardier-Geschäftsflugzeuge 2019 gegenüber dem Vorjahr um 1,8 % zurückgegangen.	▼
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 2019 gegenüber dem Vorjahr um 1,0 % 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 Flottendatenbank von Ascend (by Cirium).

Kurzfristige Aussichten

Ausgehend von den oben aufgeführten Marktindikatoren wird die Nachfrage nach Ersatzteil- und Serviceprogrammen voraussichtlich deutlich 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 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(1)	Vierte Quartale zum 31. Dezember		Geschäftsjahre zum 31. Dezember	
	2019(2)	2018	2019(2)	2018
Umsatzerlöse				
Geschäftsflugzeuge				

Ertragslage[1]	Vierte Quartale zum 31. Dezember		Geschäftsjahre zum 31. Dezember	
	2019[2]	2018	2019[2]	2018
Produktionstätigkeit und Sonstige[3]	$ 1.640	$ 1.177	$ 4.163	$ 3.794
Dienstleistungen[4]	311	317	1.254	1.200
Verkehrsflugzeuge[5]	231	421	1.227	1.756
Aerostructures and Engineering Services[6]	231	227	857	574
Umsatzerlöse, gesamt	$ 2.413	$ 2.142	$ 7.501	$ 7.324
Angepasstes EBITDA[7]	$ 234	$ 242	$ 812	$ 643
Abschreibungen	91	58	282	171
Wertaufholungen in Verbindung mit Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	-	-	(1)	-
Angepasstes EBIT[7]	143	184	531	472
Sonderposten	49	13	(663)	48
EBIT	$ 94	$ 171	$ 1.194	$ 424
Angepasste EBITDA-Marge[7]	9,7 %	11,3 %	10,8 %	8,8 %
Angepasste EBIT-Marge[7]	5,9 %	8,6 %	7,1 %	6,4 %
EBIT-Marge	3,0 %	8,0 %	15,9 %	5,8 %

[1] Zahlen sind infolge der Gründung von Bombardier Aviation, unserem neuen berichtspflichtigen Segment, angepasst. Einzelheiten hierzu sind im Abschnitt "Segmentberichterstattung" im Berichtsteil "Überblick" enthalten.
[2] Weitere Erläuterungen zur Auswirkung der erstmaligen Anwendung von IFRS 16 "Leasingverhältnisse" sind im Konzernabschluss in Anhangsangabe 3 "Änderungen der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden" enthalten. Gemäß dem modifizierten rückwirkenden Ansatz, den der Konzern anwendet, werden die Zahlen für das Geschäftsjahr 2018 nicht angepasst.
[3] Entspricht Umsatzerlösen aus dem Verkauf von neuen Flugzeugen, Spezialflugzeuglösungen und Gebrauchtflugzeugen.
[4] Entspricht Umsatzerlösen aus Aftermarket-Leistungen einschließlich Ersatzteile, Smart Services, Servicezentren, Schulungen und technischer Publikationen.
[5] Entspricht Produktionstätigkeiten, Dienstleistungen und dem Bereich "Sonstige".
[6] Entspricht Außenumsatzerlösen.
[7] GAAP-fremde Finanzkennzahlen. Die Definitionen dieser Kennzahlen sind im Berichtsteil "Überblick" im Abschnitt "GAAP-fremde Finanzkennzahlen" enthalten.

Umsatzerlöse

Der Anstieg um USD 271 Mio. im vierten Quartal hat im Wesentlichen die folgende Ursache:
- einen Anstieg der Umsatzerlöse mit Geschäftsflugzeugen im Bereich "Produktionstätigkeit und Sonstige", hauptsächlich aufgrund von höheren Auslieferungen großer Flugzeuge.

Dem steht Folgendes gegenüber:
- ein Rückgang der Umsatzerlöse mit Verkehrsflugzeugen, hauptsächlich aufgrund des Verkaufs des Q Series-Flugzeugprogramms am 31. Mai 2019.

Der Anstieg um USD 177 Mio. im Geschäftsjahr hat folgende Ursachen:
- einen Anstieg der Umsatzerlöse mit Geschäftsflugzeugen im Bereich "Produktionstätigkeit und Sonstige", hauptsächlich aufgrund von höheren Auslieferungen großer Flugzeuge und einem vorteilhaften Produktmix aus großen Flugzeugen;
- einen Anstieg der Umsatzerlöse mit Aerostructures and Engineering Services, hauptsächlich aufgrund von Umsatzerlösen aus Aufträgen der ACLP([1]), die ab 1. Juli 2018 als Außenumsatzerlöse dargestellt wurden, teilweise kompensiert durch ein geringeres Volumen anderer externer Aufträge und
- einen Anstieg der Umsatzerlöse aus Leistungen für Geschäftsflugzeuge, hauptsächlich aufgrund eines höheren Absatzes von Ersatzteilen und gestiegenen Aktivitäten in Servicezentren, teilweise kompensiert durch den Verkauf der Schulungsaktivitäten für Geschäftsflugzeuge am 14. März 2019.

Dem steht Folgendes gegenüber:
- ein Rückgang der Umsatzerlöse mit Verkehrsflugzeugen, hauptsächlich aufgrund der Entkonsolidierung der ACLP[1] beginnend im dritten Quartal 2018 und des Verkaufs des Q Series-Flugzeugprogramms am 31. Mai 2019, teilweise kompensiert durch einen Anstieg der Auslieferungen von CRJ-Flugzeugen.

[1] Mit Wirkung zum 1. Juni 2019 wurde die CSALP in ACLP umfirmiert.

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 (Gewinne) Verluste ausgewiesen:

		Vierte Quartale zum 31. Dezember		Geschäftsjahre zum 31. Dezember	
	Verweis	2019	2018	2019	2018
Gewinn aus der Veräußerung eines Geschäftsbereichs - Schulungsaktivitäten	1	$ -	$ -	$ (516)	$ -
Gewinn aus der Veräußerung eines Geschäftsbereichs - Q Series-Geschäft	2	9	-	(210)	-

	Verweis	Vierte Quartale zum 31. Dezember 2019	2018	Geschäftsjahre zum 31. Dezember 2019	2018
Restrukturierungsaufwendungen	3	13	29	51	31
Auflösung von Rückstellungen für die Einstellung des Learjet 85-Flugzeugprogramms	4	(3)	(28)	(18)	(29)
C Series-Transaktion mit Airbus	5	-	7	-	616
Gewinn aus dem Abgang von Sachanlagen	6	-	-	-	(561)
Erwerb von Rentenverpflichtungen	7	4	2	4	22
Änderungen von Kredit- und Restwertgarantien	8	-	-	-	(34)
Pensionsanpassungen	9	26	24	26	24
Steuerrechtsstreit	10	-	(21)	-	(21)
		$ 49	$ 13	$ (663)	$ 48
Auswirkung auf die EBIT-Marge		(2,0) %	(0,6) %	8,8 %	(0,6) %

1. Der Verkauf der Schulungsaktivitäten für Besatzung und Techniker im Segment Business Aircraft zu einem Nettokaufpreis von insgesamt USD 532 Mio. führte zu einem bilanziellen Gewinn vor Steuern von USD 516 Mio. (USD 383 Mio. nach der Auswirkung latenter Steuern von USD 133 Mio.). Siehe hierzu auch Anhangsangabe 31 "Veräußerung von Geschäftsbereichen".
2. Der Verkauf der Vermögenswerte des Q Series-Flugzeugprogramms für einen Nettoerlös von USD 285 Mio. führte zu einem bilanziellen Gewinn vor Steuern von USD 210 Mio. (USD 184 Mio. nach Steuern). Siehe hierzu auch Anhangsangabe 31 "Veräußerung von Geschäftsbereichen".
3. Entspricht im vierten Quartal und im Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2019 einer Änderung der Abfindungskosten von USD -1 Mio. bzw. USD 24 Mio., die durch Gewinne aus Plankürzungen von USD 0 und USD 2 Mio., jeweils in Verbindung mit zuvor angekündigten Restrukturierungsmaßnahmen, teilweise kompensiert wurden.
Nach der Ankündigung, dass die CRJ-Produktion nach der Auslieferung des aktuellen Auftragsbestands voraussichtlich im zweiten Halbjahr 2020 eingestellt wird, hat der Konzern im ersten Quartal 2019 Abfindungskosten von USD 7 Mio., teilweise kompensiert durch Gewinne aus Plankürzungen von USD 3 Mio., sowie im vierten Quartal und im Geschäftsjahr 2019 sonstige damit zusammenhängende Aufwendungen von USD 14 Mio. bzw. USD 24 Mio. erfasst.
Entsprach im vierten Quartal und im Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2018 Abfindungskosten von USD 35 Mio. bzw. USD 37 Mio., die durch Gewinne aus Plankürzungen von USD 6 Mio., in Verbindung mit zuvor angekündigten Restrukturierungsmaßnahmen, teilweise kompensiert wurden.
4. Ausgehend von den laufenden Maßnahmen im Zusammenhang mit der Einstellung des Learjet 85-Flugzeugprogramms hat der Konzern die entsprechenden Rückstellungen um USD 3 Mio. und USD 18 Mio. für das vierte Quartal bzw. das Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2019 (USD 28 Mio. und USD 29 Mio. für das vierte Quartal bzw. das Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2018) gemindert. Die Minderung der Rückstellungen wird als Sonderposten behandelt, da die ursprünglichen Rückstellungen in den Geschäftsjahren 2014 und 2015 ebenfalls als Sonderposten erfasst wurden.
5. Der Erwerb von 50,01 % der Anteile an der ACLP (dem Unternehmen, das die C Series-Flugzeuge - umbenannt in A220 - 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 ACLP im Gegenzug für die von Bombardier übernommenen Finanzierungsverpflichtungen an Bombardier ausgegeben werden, und iii) anderer Verpflichtungen von Bombardier gegenüber der ACLP, die im Wesentlichen Lieferkettenverpflichtungen für das Segment Aerostructures and Engineering Services umfassen.
6. Bezieht sich auf den Verkauf der Downsview-Anlage an das Public Sector Pension Investment Board (PSP Investments).
7. Entspricht dem nicht zahlungswirksamen Verlust aus der Abgeltung leistungsorientierter Pensionspläne 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.
8. 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.
9. 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 24 Mio. Dieser Einmaleffekt wurde im Geschäftsjahr 2018 erfolgswirksam gemäß IAS 19 "Leistungen an Arbeitnehmer" als nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand erfasst. Im Geschäftsjahr 2019 passte der Konzern die Pensionsverpflichtung im Zusammenhang mit dem Pensionsausgleich bei einem Aviation-Plan im Vereinigten Königreich an. Die Anpassungen von USD 26 Mio. wurden gemäß IAS 19 "Leistungen an Arbeitnehmer" als nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand erfasst.
10. Entspricht einer Änderung der Schätzungen, die für die Ermittlung der Rückstellung für einen Steuerrechtsstreit herangezogen wurden.

EBIT-Marge

Die angepasste EBIT-Marge[1] sank im vierten Quartal um 2,7 Prozentpunkte. Dies hatte im Wesentlichen die folgende Ursache:
- einen Rückgang des Ergebnisbeitrags aus dem Verkauf von Geschäftsflugzeugen, der aufgrund des Anstiegs der Global 7500-Auslieferungen höhere Abschreibungen von im Rahmen von Flugzeugprogrammen verwendeten Werkzeugen enthält.

Dem steht Folgendes gegenüber:

- eine Verringerung der 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 4,1 Prozentpunkte.

Die angepasste EBIT-Marge[1] erhöhte sich im Geschäftsjahr um 0,7 Prozentpunkte. Dies hatte im Wesentlichen folgende Ursachen:

- die Nettoauswirkung der Entkonsolidierung des C Series-Programms und
- eine Verringerung der Vertriebs- und allgemeinen Verwaltungskosten.

Dem steht Folgendes gegenüber:

- ein Rückgang des Ergebnisbeitrags aus dem Verkauf von Geschäftsflugzeugen, der höhere Abschreibungen von im Rahmen von Flugzeugprogrammen verwendeten Werkzeugen enthält.

Unter Berücksichtigung der Auswirkung von Sonderposten (siehe vorstehende Erläuterung zu den Sonderposten) erhöhte sich die EBIT-Marge im Geschäftsjahr gegenüber dem Vorjahr um 10,1 Prozentpunkte.

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

Produktentwicklung

Investitionen in die Produktentwicklung[1]	Vierte Quartale zum 31. Dezember		Geschäftsjahre zum 31. Dezember	
	2019	2018	2019	2018
Im Rahmen von Flugzeugprogrammen verwendete Werkzeuge[2]	$ 62	$ 226	$ 280	$ 876
Forschungs- und Entwicklungskosten[3]	6	7	24	25
	$ 68	$ 233	$ 304	$ 901
in % der Umsatzerlöse	2,8 %	10,9 %	4,1 %	12,3 %

[1] Zahlen sind infolge der Gründung von Bombardier Aviation, unserem neuen berichtspflichtigen Segment, angepasst. Einzelheiten hierzu sind im Abschnitt "Segmentberichterstattung" im Berichtsteil "Überblick" enthalten.

[2] Der Nettobetrag wurde in den im Rahmen von Flugzeugprogrammen verwendeten Werkzeugen aktiviert, ebenso wie der Betrag, der - basierend auf dem Erhalt von Teilen oder der Lieferung der Flugzeuge - für erworbene Entwicklungskosten, die bei den Zulieferern angefallen sind, an die Zulieferer gezahlt wurde.

[3] Ohne Abschreibungen auf im Rahmen von Flugzeugprogrammen verwendete Werkzeuge von USD 59 Mio. und USD 132 Mio. im vierten Quartal bzw. im Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2019 (USD 29 Mio. und USD 70 Mio. für das vierte Quartal bzw. das Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2018), da die zugehörigen Investitionen bereits unter den im Rahmen von Flugzeugprogrammen verwendeten Werkzeugen erfasst sind.

Der Rückgang der Investitionen in im Rahmen von Flugzeugprogrammen verwendete Werkzeuge ist hauptsächlich durch die Inbetriebnahme des Global 7500-Flugzeugprogramms im Dezember 2018 bedingt.

Der Buchwert der im Rahmen von Flugzeugprogrammen verwendeten Werkzeuge[1] betrug zum 31. Dezember 2019 USD 4,6 Mrd. gegenüber USD 4,5 Mrd. zum 31. Dezember 2018. Der Nettobuchwert der im Rahmen von Flugzeugprogrammen verwendeten Werkzeuge bleibt aufgrund des Abschlusses wichtiger Entwicklungsprogramme stabil.

Die Global 5500- und Global 6500-Flugzeugprogramme

Der erste Global 6500-Businessjet wurde am 30. September 2019 planmäßig in Betrieb genommen. Die Typenzertifizierungen haben die Global 5500- und Global 6500-Flugzeuge von Transport Canada am 24. September 2019, von der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA) am 15. Oktober 2019 und von der US-amerikanischen Federal Aviation Administration (FAA) am 20. Dezember 2019 erhalten.

Die Global 5500- und Global 6500-Jets bauen auf dem Erfolg der Global 5000- und Global 6000-Flugzeuge auf. Ihre Reichweite wurde um 700 bzw. 600 Seemeilen auf branchenweit führende 5.900 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 beiden neuen Businessjets den Treibstoffverbrauch unter bestimmten Betriebsbedingungen um bis zu 13 %, was zu äußerst vorteilhaften Betriebskosten führt.

Das Learjet 75 Liberty-Flugzeugprogramm[2]

Bombardier hat das Modell des Learjet 75 Liberty am 22. Oktober 2019 auf der National Business Aviation Association Convention and Exhibition (NBAA-BACE) in Las Vegas im Anschluss an die Einführung dieses Businessjets am 2. Juli 2019 vorgestellt. Am 20. Januar 2020 gab Bombardier die FAA-Zertifizierung des aufgerüsteten Avioniksystems Garmin G5000, das zur Standardausstattung des Learjet 75 Liberty-Flugzeugs gehört, bekannt.

Aufbauend auf der besten Light-Jet-Plattform der Branche bietet der neue Learjet 75 Liberty die größte Kabine seiner Kategorie mit einer neuen Executive-Konfiguration mit sechs Sitzen. Zur Standardausstattung, die bei anderen Light-Jets dieser Kategorie nicht vorhanden ist, zählen ein durchgehend flacher Boden und eine Schiebetür zwischen Cockpit und Executive Suite für ein leises Flugerlebnis. Bei einem Listenpreis, der unter dem von bisherigen Learjet-Flugzeugen liegt, bietet der Learjet 75 Liberty eine bessere Leistung zu denselben Betriebskosten wie bei Wettbewerbsflugzeugen.[3] Die ersten Auslieferungen des Learjet 75 Liberty-Flugzeugs werden für 2020 erwartet.

[1] Zahlen sind infolge der Gründung von Bombardier Aviation, unserem neuen berichtspflichtigen Segment, angepasst. Einzelheiten hierzu sind im Abschnitt "Segmentberichterstattung" im Berichtsteil "Überblick" enthalten.

[2] Befindet sich derzeit in Entwicklung. Siehe hierzu den Haftungsausschluss in Bezug auf die Global 8000- und Learjet 75 Liberty-Flugzeuge am Ende dieses MD&A.

[3] Unter bestimmten Betriebsbedingungen und im Vergleich mit den derzeit im Flugdienst befindlichen Flugzeugen.

Flugzeugauslieferungen und Auftragsbestand

Flugzeugauslieferungen (in Stück)	Vierte Quartale zum 31. Dezember 2019	2018	Geschäftsjahre zum 31. Dezember 2019	2018
Geschäftsflugzeuge				
Light	3	3	12	12
Medium	28	25	76	83
Large	21	13	54	42
	52	41	142	137
Verkehrsflugzeuge[1]				
Regionaljets[2]	6	6	26	20
Turboprops[3]	-	6	7	15
	6	12	33	35
	58	53	175	172

[1] Ohne Auslieferungen von 13 CS300-Flugzeugen in den ersten sechs Monaten des Geschäftsjahres zum 31. Dezember 2018. 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.
[2] Der Konzern hat am 25. Juni 2019 einen endgültigen Vertrag mit der Mitsubishi Heavy Industries, Ltd (MHI) über die Übernahme des Regionaljetprogramms des Konzerns abgeschlossen. Weitere Informationen zu dieser Transaktion sind im Abschnitt "Neuausrichtung des Portfolios" enthalten.
[3] Am 31. Mai 2019 schloss der Konzern den zuvor angekündigten Verkauf der Vermögenswerte des Q Series-Flugzeugprogramms, einschließlich des Aftermarket-Geschäfts und der entsprechenden Vermögenswerte, an die De Havilland Aircraft of Canada Limited (vormals Longview Aircraft Company of Canada Limited) ab. Demzufolge entfallen die 7 Auslieferungen von Q Series-Flugzeugen im Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2019 ausschließlich auf die ersten fünf Monate dieses Jahres.

Auftragsbestand (in Mrd. USD)	Zum 31. Dezember 2019	31. Dezember 2018
Geschäftsflugzeuge	$ 14,4	$ 14,3
Sonstige Flugzeuge[1]	1,9	4,3
	$ 16,3	$ 18,6

[1] Einschließlich 20 Festaufträge über CRJ900-Flugzeuge zum 31. Dezember 2019 und 45 Festaufträge über CRJ900-Flugzeuge zum 31. Dezember 2018.

Bezogen auf die ausgelieferten Einheiten von Geschäftsflugzeugen hatten wir im 3-Jahres-Zeitraum zum 31. Dezember 2019 einen Marktanteil von 26 %. In diesem Zeitraum waren wir Marktführer bei den ausgelieferten Einheiten von Geschäftsflugzeugen. Im 3-Jahres-Zeitraum zum 31. Dezember 2018 hatten wir einen Marktanteil von 28 % bei den entsprechenden Auslieferungen; damit waren wir in diesem Zeitraum ebenfalls Marktführer.[1]

[1] Basierend auf unseren Schätzungen, den Veröffentlichungen von Wettbewerbern, den Auslieferungsberichten der General Aviation Manufacturers Association (GAMA) sowie den Angaben von Ascend (by Cirium).

Personalbestand

Gesamtzahl der Mitarbeiter[1]	Zum 31. Dezember 2019	31. Dezember 2018
Festangestellte Mitarbeiter[2]	22.150	24.900
Befristet beschäftigte Mitarbeiter[3]	2.200	2.050
	24.350	26.950
Anteil der festangestellten Mitarbeiter, die durch Tarifverträge abgedeckt sind	52 %	48 %

[1] Zahlen sind infolge der Gründung von Bombardier Aviation, unserem neuen berichtspflichtigen Segment, angepasst. Einzelheiten hierzu sind im Abschnitt "Segmentberichterstattung" im Berichtsteil "Überblick" enthalten.
[2] Einschließlich 750 nicht aktiver Mitarbeiter zum 31. Dezember 2019 (800 nicht aktiver Mitarbeiter zum 31. Dezember 2018)
[3] Einschließlich nicht angestellter Mitarbeiter und Mitarbeiter von Subunternehmen.

Im Vergleich zum Vorjahr ist der Personalbestand zum 31. Dezember 2019 um 2.600 Mitarbeiter bzw. 10 % zurückgegangen. Die Hauptgründe für diesen Rückgang sind zuvor angekündigte Restrukturierungsmaßnahmen, die Zusammenfassung aller drei Aerospace-Segmente in einem einzigen Aviation-Segment sowie der Verkauf der Vermögenswerte des Q Series-Flugzeugprogramms und der Schulungsaktivitäten für Besatzung und Techniker im Segment Business Aircraft, teilweise kompensiert durch den Erwerb der Global 7500-Tragflügelproduktion von der Triumph Group Inc.

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. 11.900 Mitarbeiter bzw. 54 % der festangestellten Mitarbeiter an dem Programm teil. Im Geschäftsjahr 2019 ist die Incentive-Vergütung der Mitarbeiter im Rahmen dieses Programms an die Erreichung vorgegebener Ergebnisziele geknüpft, basierend auf dem angepassten EBIT und dem freien Cashflow.[1]

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

NEUAUSRICHTUNG DES PORTFOLIOS

Erwerb des Global 7500-Tragflügelprogramms von der Triumph Group Inc.

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. Diese Transaktion ermöglichte es dem Konzern, seine umfassende technologische Erfahrung zu optimieren und damit den Produktionshochlauf des Global 7500-Flugzeugprogramms zu unterstützen und seinen langfristigen Erfolg zu sichern. Bombardier betreibt die Fertigungslinie von Triumph in Red Oak, Texas, weiter und hat die Produktionsstätte sowie die dort beschäftigten Mitarbeiter, die derzeit das Programm unterstützen, übernommen.
Der Konzern hat Netto-Vermögenswerte im Wert von ca. USD 100 Mio. erworben, die in erster Linie aus dem Bestand an unfertigen Erzeugnissen und Sachanlagen bestehen, sowie bestimmte bereits vorher bestehende Beziehungen abgewickelt. Im Zusammenhang mit der Transaktion wurde kein Gewinn oder Geschäfts- oder Firmenwert erfasst. Die vom Konzern erworbenen Vermögenswerte und übernommenen Verbindlichkeiten wurden mit ihrem geschätzten Fair Value bewertet.
Weitere Informationen sind im Konzernabschluss in Anhangsangabe 32 "Erwerb eines Geschäftsbereichs" enthalten.

Abschluss des Verkaufs der Schulungsaktivitäten für Besatzung und Techniker im Segment Business Aircraft an CAE

Am 14. März 2019 schlossen wir den zuvor angekündigten Verkauf der Schulungsaktivitäten für Besatzung und Techniker im Segment Business Aircraft an die CAE Inc. (CAE) mit einem Unternehmenswert von USD 645 Mio. ab. Die Nettoerlöse aus dieser Transaktion beliefen sich auf USD 532 Mio. nach der Übernahme bestimmter Verbindlichkeiten, Gebühren sowie Closing-Anpassungen. Als Sonderposten wurde ein Gewinn von USD 516 Mio. (USD 383 Mio. nach der Auswirkung latenter Steuern) erfasst.
Mit dem Kaufvertrag haben Bombardier und CAE gleichzeitig den Ausbau ihrer Beziehung als Authorized Training Provider (ATP) vereinbart, 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.
Weitere Informationen sind im Konzernabschluss in Anhangsangabe 31 "Veräußerung von Geschäftsbereichen" enthalten.

Abschluss des Verkaufs des Q Series-Flugzeugprogramms an die De Havilland Aircraft of Canada Limited

Am 31. Mai 2019 schlossen wir den zuvor angekündigten Verkauf der Vermögenswerte des Q Series-Flugzeugprogramms, einschließlich des Aftermarket-Geschäfts und der entsprechenden Vermögenswerte, an die De Havilland Aircraft of Canada Limited (vormals Longview Aircraft Company of Canada Limited), ein verbundenes Unternehmen der Longview Aviation Capital Corp, zu einem Nettoerlös von USD 285 Mio. ab. Der Verkauf umfasst alle Vermögenswerte, das gesamte geistige Eigentum und alle Typenzertifikate im Zusammenhang mit den Dash 8-Modellen 100, 200 und 300 sowie die Produktionstätigkeiten im Rahmen des Q400-Programms in der Downsview-Anlage in Ontario, Kanada. Als Sonderposten wurde ein Gewinn von USD 210 Mio. (USD 184 Mio. nach der Auswirkung latenter Steuern) erfasst.
Weitere Informationen sind im Konzernabschluss in Anhangsangabe 31 "Veräußerung von Geschäftsbereichen" enthalten.

Endgültiger Vertrag über den Verkauf unseres Regionaljetprogramms an die Mitsubishi Heavy Industries, Ltd.

Am 25. Juni 2019 gaben der Konzern und die Mitsubishi Heavy Industries, Ltd. (MHI) den Abschluss eines endgültigen Vertrags bekannt, wonach MHI das Regionaljetprogramm des Konzerns gegen Zahlung eines Barbetrags von USD 550 Mio., der zum Closing an den Konzern zu zahlen ist, erwirbt und Verbindlichkeiten im Zusammenhang mit Kredit- und Restwertgarantien sowie subventionierten Leasinggebühren in Höhe von ca. USD 200 Mio. übernimmt. Im Rahmen des Vertrags wird außerdem das Nießbrauchsrecht des Konzerns am Regional Aircraft Securitization Program (RASPRO), das mit ca. USD 200 Mio. bewertet wurde, auf MHI übertragen.
Gemäß dem Vertrag erwirbt MHI die Wartungs-, Support-, Modernisierungs-, Marketing- und Vertriebsaktivitäten für die CRJ Series-Flugzeuge, einschließlich der damit zusammenhängenden Service- und Kundendienststätten in Montréal, Québec, und Toronto, Ontario, der Servicezentren in Bridgeport, West Virginia, und Tucson, Arizona, sowie der Typenzertifikate.
Die CRJ-Produktionsanlage in Mirabel, Québec, verbleibt bei Bombardier. Bombardier wird weiterhin Komponenten und Ersatzteile liefern und die Montage für den aktuellen CRJ-Auftragsbestand im Auftrag von MHI übernehmen. Die CRJ-Produktion wird nach der Auslieferung des aktuellen Auftragsbestands voraussichtlich im zweiten Halbjahr 2020 eingestellt.
Bei Bombardier verbleiben außerdem bestimmte Verbindlichkeiten, die einem Teil der Kredit- und Restwertgarantien von insgesamt USD 378 Mio. entsprechen. Abgesehen von auflaufenden Zinsen ist dieser Betrag fix und wird auch bei künftigen Änderungen des Flugzeugwerts nicht angepasst. Der überwiegende Teil des Betrags ist von Bombardier in den kommenden vier Jahren zu zahlen. Der Betrag ist in den sonstigen finanziellen Verbindlichkeiten enthalten. Der Vertrag sieht eine Reverse Break Fee vor, die von MHI unter bestimmten Umständen zu zahlen ist.
Mit dem Abschluss der Transaktion wird derzeit bis Mitte 2020 gerechnet; dies hängt von dem Erhalt der erforderlichen Genehmigungen und üblichen Closing-Bedingungen ab.(1) Der Konzern hat die meisten behördlichen Genehmigungen erhalten.
Weitere Informationen sind im Konzernabschluss in Anhangsangabe 30 "Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte" enthalten.
(1) Siehe hierzu den Haftungsausschluss in Bezug auf zukunftsbezogene Aussagen.

Verkauf der Aerostructures-Geschäftsaktivitäten in Belfast und Casablanca sowie des Wartungs-, Reparatur- und Überholungszentrums in Dallas an die Spirit AeroSystems Holding, Inc. (Spirit)

Am 31. Oktober 2019 gaben der Konzern und die Spirit AeroSystems Holding, Inc. (Spirit) den Abschluss eines endgültigen Vertrags bekannt, wonach Spirit die Aerostructures-Aktivitäten und Aftermarket-Leistungen von Bombardier in Belfast, Vereinigtes Königreich, und Casablanca, Marokko, sowie sein Wartungs-, Reparatur- und Überholungszentrum in Dallas, USA, übernehmen wird. Die Gegenleistung besteht in einem Barbetrag von USD 500 Mio. und der Übernahme von Verbindlichkeiten, einschließlich rückzahlbarer staatlicher Finanzhilfen und Pensionsverpflichtungen. Nach Abschluss der Transaktion wird Spirit weiterhin strukturelle Flugzeugkomponenten und Ersatzteile liefern, um die Produktion und die im Flugdienst befindlichen Flotten der Learjet-, Challenger- und Global-Flugzeuge von Bombardier zu unterstützen.

Die Transaktion folgt auf die Gründung von Bombardier Aviation Anfang des Jahres und sorgt für eine Verschlankung seiner Aerostructures-Aktivitäten, da der Schwerpunkt künftig auf seinen Kernkompetenzen in Montréal, Mexiko und der Global 7500-Tragflügelproduktion liegt. Mit dem Abschluss der Transaktion wird bis Mitte 2020 gerechnet; dies hängt von dem Erhalt der behördlichen Genehmigungen und üblichen Closing-Bedingungen ab.(1)

Weitere Informationen sind im Konzernabschluss in Anhangsangabe 30 "Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte" enthalten.

(1) Siehe hierzu den Haftungsausschluss in Bezug auf zukunftsbezogene Aussagen.

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.
RENTABILITÄT	- EBIT, EBIT-Marge, angepasstes EBIT(2) und angepasste EBIT-Marge(2) als Kennzahlen der Performance.
LIQUIDITÄT	- Freier Cashflow(2) als Kennzahl der Liquiditätsschöpfung.
KUNDENZUFRIEDENHEIT	- Verschiedene Größen zur Messung der Kundenzufriedenheit, die sich auf folgende vier Zielgrößen konzentrieren: Umsatz und Preise, Kundenorientierung, Projektumsetzung und Produktangebot.
AUFTRAGSABWICKLUNG	- Erreichung von Meilensteinen bei der Produktentwicklung und -lieferung als Messgröße der tadellosen Auftragsabwicklung.

(1) Definiert als Verhältnis zwischen Auftragseingang und Umsatzerlösen.

(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

Den Auftragsbestand erhöhen und gleichzeitig bestehende herausfordernde Projekte abarbeiten

ERGEBNISSE			
Für die Geschäftsjahre zum 31. Dezember	2019(1)	2018	Veränderung
Umsatzerlöse	$ 8.269	$ 8.915	(7) %
Auftragseingang (in Mrd. USD)	$ 10,0	$ 9,9	1 %
Book-to-Bill-Verhältnis(2)	1,2	1,1	0,1
Angepasstes EBITDA(3)(4)	$ 212	$ 851	(75) %
Angepasste EBITDA-Marge(3)(4)	2,6 %	9,5 %	(690) BP
Angepasstes EBIT(3)(4)	$ 70	$ 750	(91) %
Angepasste EBIT-Marge(3)(4)	0,8 %	8,4 %	(760) BP
EBIT(3)	$ 22	$ 774	(97) %
EBIT-Marge(3)	0,3 %	8,7 %	(840) BP
Nettozugänge zu den Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	$ 157	$ 108	45 %
Zum 31. Dezember	2019	2018	Veränderung
Auftragsbestand (in Mrd. USD)	$ 35,8	$ 34,5	4 %

(1) Weitere Erläuterungen zur Auswirkung der erstmaligen Anwendung von IFRS 16 "Leasingverhältnisse" sind im Konzernabschluss in Anhangsangabe 3 "Änderungen der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden" enthalten. Gemäß dem modifizierten rückwirkenden Ansatz, den der Konzern anwendet, werden die Zahlen für das Geschäftsjahr 2018 nicht angepasst.

(2) Verhältnis zwischen Neuaufträgen und Umsatzerlösen.

(3) Einschließlich des Anteils am Ergebnis von Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen in Höhe von USD 94 Mio. im Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2019 (USD 111 Mio. im Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2018).

(4) 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 Finanzergebnis im Gesamtjahr spiegelt Maßnahmen und Initiativen wider, die ergriffen wurden, um herausfordernde Projekte voranzubringen und abzuschließen

- Im vergangenen Geschäftsjahr setzte Transportation seinen Turnaround-Plan fort. Im Zuge dessen wurden Fertigungsprozesse neu synchronisiert und Lieferpläne für bestimmte Projekte neu festgelegt, während gleichzeitig in die Verbesserung der Betriebszuverlässigkeit und die Erhöhung der Produktions- und Konstruktionskapazitäten investiert wurde. Die Kosten, die in Verbindung mit diesen Initiativen und bestehenden Projekten im Spätstadium entstanden sind, betrafen im Wesentlichen das Vereinigte Königreich, die Schweiz und Deutschland. Da sie höher ausfielen als erwartet, hatten sie einen Rückgang des Ergebnisses und des freien Cashflows(1) für das Segment Transportion zur Folge.
- Anpassungen der Auftragsschätzungen von über USD 500 Mio. sind im Jahresergebnis 2019 berücksichtigt.
- Abschluss der Auslieferungen bei mehreren bestehenden Großprojekten, darunter die Projekte mit der Metropolitan Transportation Authority (MTA) in New York, Crossrail im Vereinigten Königreich und der Toronto Transit Commission (TTC) in Toronto.
- Am Ende des Geschäftsjahres konnte Transportation außerdem Fortschritte bei der Erreichung wichtiger Meilensteine im Rahmen anderer Großprojekte verzeichnen, darunter die signifikante Verbesserung der Betriebszuverlässigkeit bei den Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) und die Homologation der Triebzugsoftware für das LoTrain-Projekt im Vereinigten Königreich, womit der Auslieferung der Züge im Rahmen dieses Projekts und weiteren Aufträgen über die Lieferung von AVENTRA-Zügen im Vereinigten Königreich nichts mehr im Wege steht.

Verbesserung des Auftragsbestands für bessere Finanzergebnisse

- Das Segment Transportation erzielte während des Geschäftsjahres weiteres Wachstum und verbesserte die Qualität seines Auftragsbestands mit Neuaufträgen im Umfang von USD 10,0 Mrd. und einem Book-to-Bill-Verhältnis(2) von 1,2. Zum Ende des Geschäftsjahres hatte der Auftragsbestand einen Wert von USD 35,8 Mrd.
- Etwa 70 % der Aufträge wurden 2019 im Rahmen von Dienstleistungsaufträgen, Signaltechnik-Projekten und Optionen auf Schienenfahrzeugaufträge erteilt, bei denen ein geringeres Abwicklungsrisiko besteht. Der Anteil von Dienstleistungs- und Signaltechnikaufträgen am Auftragsbestand erhöhte sich von 42 % im Vorjahr auf 48 %.

(1) GAAP-fremde Finanzkennzahl. Einzelheiten zur Definition dieser Kennzahl und zur Überleitung auf die am besten vergleichbare Finanzkennzahl nach IFRS sind im Abschnitt "GAAP-fremde Finanzkennzahlen" im Berichtsteil "Überblick" bzw. im Abschnitt "Ergebnisanalyse" enthalten.

(2) Verhältnis zwischen Neuaufträgen und Umsatzerlösen.

Fokus auf effizienterer Projektabwicklung für eine nachhaltige finanzielle Performance

- Mit der Ernennung von Danny Di Perna zum President von Bombardier Transportation im Februar 2019 wurde der Schwerpunkt auf die Stärkung der Kundenbeziehungen und eine disziplinierte Auftragsausführung gelegt.
- Um die Einhaltung von Zusagen gegenüber Kunden zu verbessern, wurde das Führungsteam des Segments Transportation um einen neuen Head of Engineering und neue regionale Presidents erweitert.
- Eindeutige Prioritäten des Managements: signifikante Produktionssteigerungen im Vereinigten Königreich und in Frankreich, Verbesserung der Zuverlässigkeit in Deutschland, Abgeltung von Ansprüchen und Abnahme der Züge für die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) sowie weitere Effizienzsteigerungen innerhalb des gesamten Konzerns.

Investitionen der CDPQ in Bombardier Transportation

- Die Ergebnisse des Segments Transportation im Geschäftsjahr 2019 haben die mit der CDPQ-Investition in BT Holdco verbundenen Leistungsziele nicht erreicht. Entsprechend wird sich im 12-Monats-Zeitraum ab dem 12. Februar 2020 der prozentuale Anteilsbesitz von Bombardier durch Umwandlung der CDPQ-Anteile um 2,5 % auf 67,5 % verringern und der prozentuale Anspruch auf eine Vorzugsrendite bei Veräußerung der Anteile wird von 9,5 % auf 12,0 % 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 67,5 % und CDPQ 32,5 %. Diese Anpassungen werden wirksam, sobald der geprüfte Konzernabschluss der BT Holdco von ihrem Board of Directors ordnungsgemäß genehmigt wurde.

AUSBLICK

	Im Geschäftsbericht 2018 enthaltene Prognose für 2019(1)	Aktualisierte Prognose für 2019(2)	Ergebnisse 2019
Umsatzerlöse	~ USD 9,5 Mrd.	~ USD 8,75 Mrd.	USD 8,3 Mrd.
EBIT-Marge	entf.	entf.	0,3 %
Angepasste EBIT-Marge(3)	~ 9,0 %	~ 5,0 %	0,8 %

Prognose für 2019

Die Umsatzprognose wurde aufgrund von langsameren Produktionshochläufen und negativen Wechselkursauswirkungen auf ca. USD 8,75 Mrd. gesenkt. Die im Geschäftsjahr 2019 erzielten Umsatzerlöse von USD 8,3 Mrd. waren niedriger als prognostiziert, was durch korrigierte Schätzungen für bestimmte Schienenverkehrsaufträge im vierten Quartal bedingt war.
Auf der Ertragsseite wurde die Gesamtjahresprognose für die angepasste EBIT-Marge(3) von ca. 9,0 % auf ca. 5,0 % gesenkt. Dies lag vor allem an zusätzlichen Investitionen und Kosten, die notwendig waren, um die bestehenden Projekte abzuschließen und den Lieferplan für andere Projekte einzuhalten. Infolge zusätzlicher Aufwendungen für bestimmte Aufträge im Vereinigten Königreich, in der Schweiz und in Deutschland belief sich die angepasste EBIT-Marge(3) für das Geschäftsjahr 2019 auf 0,8 %. Dies führte dazu, dass bei ca. 30 % der Umsatzerlöse des Geschäftsjahres 2019 die Margen neutral oder negativ waren.

(1) Einzelheiten hierzu sind in unserem Geschäftsbericht 2018 enthalten.

(2) Nähere Informationen hierzu sind in unserem ersten Quartalsbericht für den Zeitraum zum 31. März 2019 und unserem zweiten Quartalsbericht für den Zeitraum zum 30. Juni 2019 zu finden.
(3) Rentabilitätsprognosen basieren auf der angepassten EBIT-Marge. 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.

UNTERNEHMENSPROFIL

Weiteres Wachstum dank weltweit führendem Produkt- und Leistungsportfolio

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-, Engineering- und 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 Sicherheitsstands 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: Baureihen AVENTRA, TALENT, OMNEO, TWINDEXX Vario, BiLevel und MultiLevel
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. 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 vollautomatische Personentransportsysteme.
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 Technologie 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 Peoplemover, U-Bahn- und Monorail-Systemen, sowie Flottenmanagementlösungen für inner- und außerstädtische Verkehrssysteme.

BRANCHE UND WIRTSCHAFTSUMFELD

Gute Aussichten: Starkes Wachstum 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 dürften, 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
BEVÖLKERUNGSWACHSTUM UND MASSENURBANISIERUNG	Es wird erwartet, dass die weltweite Bevölkerung von rund 7,7 Mrd. im Jahr 2019 auf 8,5 Mrd. im Jahr 2030 (Zunahme um 10 % gegenüber 2019) und 9,7 Mrd. im Jahr 2050 (Zunahme um 26 % gegenüber 2019) steigen wird. Gleichzeitig wird sich der Anteil der Menschen, die in städtischen Gebieten wohnen, von 55 % im Jahr 2018 auf 68 % im Jahr 2050 erhöhen.[1] Durch das Bevölkerungswachstum und die Urbanisierung entsteht ein zunehmender Bedarf an Transportlösungen mit hohen Kapazitäten, insbesondere in Großstädten und Ballungsräumen.	▲
UMWELTBEWUSSTSEIN	Immer mehr Länder verpflichten sich zur Einhaltung langfristiger Klima- und Energieziele und investieren in umweltfreundliche Transportlösungen. Auf den Schienenverkehr entfallen nur 2 % des Energieverbrauchs im Transportsektor und nur 0,3 % der direkten CO_2-Emissionen[2]. Damit gehört er zu den energieeffizientesten und umweltfreundlichsten Transportmitteln im Güter- und Personenverkehr.	▲

INDIKATOR	GEGENWÄRTIGE SITUATION	TREND
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 dürften 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 2019 Revision" und "World Urbanization Prospects: The 2018 Revision".

(2) Gemäß der Internationalen Energieagentur (IEA) (2019), "Tracking Transport".

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 basierend auf den erwarteten Aufträgen. 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.(2)

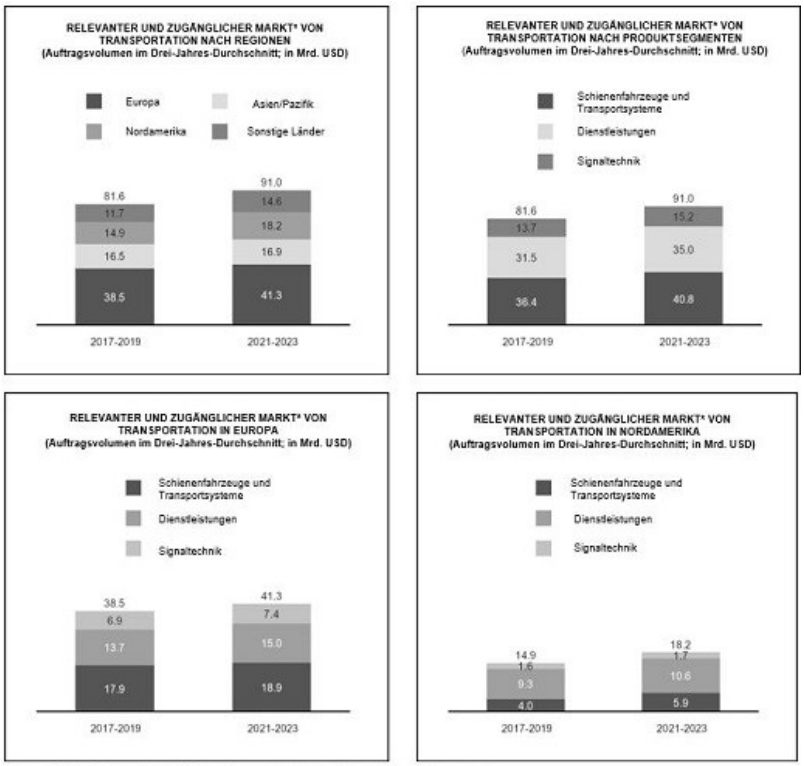
Die positive Prognose für den Schienenverkehr ist hauptsächlich durch makroökonomische Faktoren wie die Liberalisierung bedingt. Durch die Liberalisierung werden Märkte für private Betreiber geöffnet und der Einfluss des Staates wird verringert. Dies hat positive Effekte wie Kostensenkungen, eine erhöhte Verkehrsdichte und das Wachstum der Bahnzulieferindustrie zur Folge.

Andere Initiativen der Kommission der Europäischen Union wie das Vierte Eisenbahnpaket aus dem Jahr 2016 und weitere Vorschriften für technische Standards haben die Grundlage für eine weitere Verbesserung der Signallösungen für den Schienenverkehr gelegt. Darüber hinaus hat die Kommission der Europäischen Union weitere Technologieinitiativen wie Shift2Rail ins Leben gerufen, die die Forschung und Entwicklung in allen Segmenten vorantreiben sollen, und zwar insbesondere im Hinblick auf den Passagierkomfort, die Sicherheit und die Interoperabilität des Schienenverkehrs.

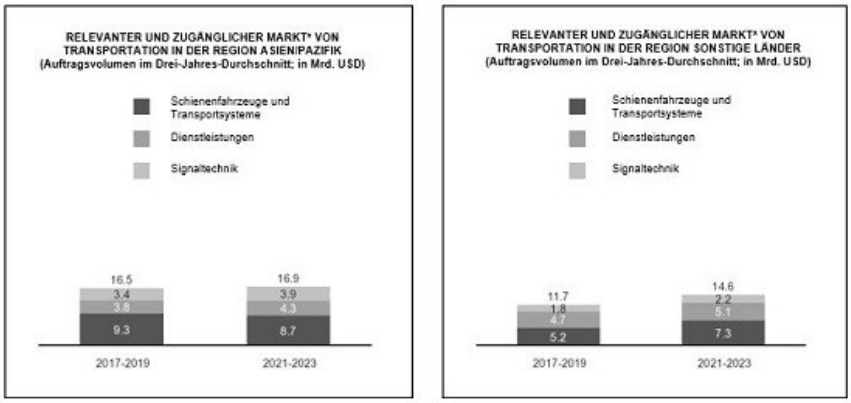
Im Dezember 2019 beschloss die Europäische Kommission den European Green Deal, eine Wachstumsstrategie, mit der Klimaneutralität bis 2050 und eine Verringerung der verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen um 90 % erreicht werden sollen. Die beschlossenen Maßnahmen sehen eine Verlagerung auf nachhaltigere Verkehrsträger, insbesondere den Schienenverkehr, und eine Effizienzsteigerung des Transportsystems durch vernetzte multimodale Mobilität vor.

Grund 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.

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.
Der Markt für Dienstleistungen wird durch die schrittweise Öffnung der Märkte - insbesondere der reifen Märkte - für private Bahnbetreiber voraussichtlich weiter wachsen. Im Gegensatz zu bestehenden Bahntreibern, die Wartungen und Dienstleistungen weitgehend intern erbringen, tendieren private Bahnbetreiber dazu, ihren Wartungs- und Dienstleistungsbedarf auszulagern.
(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 2017 bis 2019 von EUR 1 = USD 1,1435 verwendet. Die Zahlen für die Jahre 2017 bis 2019 wurden auf der Grundlage der von UNIFE für die Zeiträume 2015 bis 2017 und 2018 bis 2020 veröffentlichten Daten hochgerechnet.



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.

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.

Vorjahresvergleich nach Regionen

Europa

Das Auftragsvolumen in Europa verzeichnete 2019 einen Rückgang gegenüber 2018, insbesondere aufgrund der im Vorjahr erteilten Großaufträge über Höchstgeschwindigkeitszüge in Frankreich und Signaltechnik in Norwegen. 2019 umfasste das Auftragsvolumen mehrere Aufträge innerhalb Westeuropas über Nahverkehrs-, Regional- und Intercityzüge (vor allem in Deutschland, Frankreich, dem Vereinigten Königreich und Italien). Darüber hinaus wurden in Frankreich bedeutende Aufträge über U-Bahn-Züge vergeben. In Osteuropa wurde überwiegend in Fernverkehrslösungen investiert. Die bedeutendsten Projekte betrafen Regional- und Intercityzüge in Polen, in der Tschechischen Republik und in Ungarn. Außerdem wurden in Polen umfangreiche Aufträge über Stadt-/Straßenbahnen und U-Bahnen erteilt. In der Region wurden zahlreiche Verträge über die Bereitstellung von Signaltechnik und Dienstleistungen abgeschlossen, die umfangreichsten davon in Italien und Polen (Signaltechnik für den Fernverkehr) und in Deutschland und im Vereinigten Königreich (überwiegend für Asset Life Management und Flottenmanagement).
Angesichts erwarteter bedeutender Ausschreibungen für Hochgeschwindigkeits-, Nahverkehrs- und Regionalzüge in Deutschland, Spanien, dem Vereinigten Königreich und Frankreich ist der Ausblick für Europa positiv. Darüber hinaus werden in der Region mehrere große und mittelgroße Projekte für Transportlösungen im Nahverkehr erwartet, die umfangreichsten davon in Deutschland und der Türkei (U-Bahn-Fahrzeuge) und Frankreich (Stadt-/Straßenbahnen). Für das Dienstleistungssegment wird ebenfalls ein Wachstum prognostiziert, da in Deutschland, Spanien und dem Vereinigten Königreich mehrere Auftragschancen im Bereich Flottenmanagement im Personenverkehr und im Bereich Asset Life Management erwartet werden. Im Segment Signaltechnik wird das Auftragsvolumen, insbesondere in Deutschland und Italien, voraussichtlich durch Signaltechnik für den Fernverkehr bestimmt. In Osteuropa werden zahlreiche Chancen für das Segment erwartet, da mit weiteren Investitionen in die städtische Infrastruktur und in den Fracht- und Schienenfernverkehr (insbesondere in Polen und der Türkei) gerechnet wird.

Nordamerika

Das Auftragsvolumen in Nordamerika verzeichnete 2019 einen Rückgang gegenüber 2018, insbesondere aufgrund der im Vorjahr in den USA und Kanada erteilten Großaufträge über U-Bahn-Fahrzeuge. 2019 resultierten die Aufträge über Schienenfahrzeuge in dieser Region insbesondere aus Ausschreibungen für Regional- und U-Bahn-Züge in den USA. Außerdem wurden in der Region mehrere mittelgroße Aufträge über Signaltechnik und Dienstleistungen vergeben. Die bedeutendsten betrafen das Flottenmanagement für vollautomatische Personentransportsysteme in US-Flughäfen sowie Signallösungen für Stadt-/Straßenbahnen in Kanada.
Für Nordamerika wird für die nächsten Jahre ein starkes Wachstum prognostiziert, das auf den steigenden Bedarf an Lösungen für den Nah- und Fernverkehr insbesondere in den USA zurückzuführen ist. In Kanada werden bedeutende Chancen bei Nahverkehrs- und Regionalzügen sowie bei langfristigen Dienstleistungsverträgen erwartet. In Mexiko dürfte sich die Auftragsvergabe weiterhin auf den städtischen Nahverkehr konzentrieren, wobei mit großen Investitionen in U-Bahn-Züge und langfristigen Dienstleistungsverträgen gerechnet wird. Außerdem wird in Mexiko eine Ausschreibung für Höchstgeschwindigkeitszüge in größerem Umfang erwartet. In den USA werden Aufträge für alle Mobilitätslösungen erwartet, insbesondere für APM-Fahrzeuge, Monorail- und U-Bahn-Züge, die im städtischen Nahverkehr eingesetzt werden. Außerdem werden Großaufträge für Höchstgeschwindigkeitszüge sowie für Regional- und Nahverkehrszüge prognostiziert. Im Segment Signaltechnik und Dienstleistungen werden in der Region mehrere große und mittelgroße Projekte erwartet.

Asien/Pazifik

In der Region Asien/Pazifik blieb das Gesamtauftragsvolumen 2019 gegenüber dem Vorjahr stabil. Umfangreiche Investitionen, aus denen Aufträge resultierten, betrafen 2019 insbesondere Schienenfahrzeuge: U-Bahn-Züge in China, Korea und Singapur sowie Nahverkehrs- und Regionalzüge in Australien und Taiwan. Außerdem wurden viele größere Aufträge für Intercity- und Höchstgeschwindigkeitszüge in China und bedeutende Signaltechnikaufträge in Indien und Australien erteilt. Im Dienstleistungssegment kamen die meisten Aufträge aus Australien, wo zahlreiche große und mittelgroße Aufträge vergeben wurden, insbesondere für das Flottenmanagement im Personenverkehr. In den nächsten Jahren wird eine positive Entwicklung in der Region erwartet, da in allen Segmenten mit mehreren Ausschreibungen gerechnet wird. Grund hierfür ist insbesondere der hohe Bedarf an städtischen Mobilitätslösungen, der mit der zunehmenden Verstädterung in der Region einhergeht. Die größten Aufträge werden für U-Bahn-Züge in Indien und für Nahverkehrs- und Regionalzüge sowie Stadt-/Straßenbahnen in Australien erwartet. Es wird außerdem mit mehreren Auftragschancen für U-Bahn-Züge in China, Malaysia und Singapur sowie für Stadt-/Straßenbahnen in Taiwan und Thailand gerechnet. Ein nennenswertes Projekt, das Nahverkehrs- und Regionalzüge betrifft, wird in Indonesien erwartet. Bedeutende Aufträge werden auch im Segment Signaltechnik und Dienstleistungen in der Region prognostiziert. Die größten Auftragschancen dürften dabei auf Australien, Indien und Thailand entfallen.

Sonstige Länder[1]

2019 wurde in den sonstigen Ländern ein deutlicher Anstieg des Gesamtauftragsvolumens gegenüber 2018 verzeichnet. Der höhere Auftragseingang resultierte insbesondere aus Großaufträgen über Regional- und Nahverkehrszüge in Russland und Stadt-/Straßenbahnen in Israel. In Ägypten konnte zudem ein großes schlüsselfertiges Projekt gesichert werden, das die Lieferung von Monorail-Zügen, die Bereitstellung von Signaltechnik und die langfristige Erbringung von Dienstleistungen umfasst. Außerdem wurden mehrere bedeutende Aufträge über Signaltechnik erteilt, insbesondere für innerstädtische Lösungen in Panama und für Fernverkehrslösungen in den Vereinigten Arabischen Emiraten. Im Dienstleistungssegment wurden die nennenswertesten Verträge in Russland und Kasachstan abgeschlossen. Gegenstand dieser Verträge waren Intercityzüge und das Flottenmanagement.

Laut Prognose wird sich das positive allgemeine Investitionsklima in den sonstigen Ländern fortsetzen. Aufgrund der wachsenden Mobilitätsbedürfnisse wird in den nächsten Jahren mit mehreren Auftragschancen im Bereich Fernverkehr und innerstädtischer Verkehr gerechnet. Große Ausschreibungen für U-Bahn-Züge werden in Ägypten, Panama und Saudi-Arabien erwartet. In Israel und Russland werden voraussichtlich größere Aufträge über Stadt-/Straßenbahnen ausgeschrieben. In Kolumbien und Kenia wird außerdem mit Großaufträgen über Nahverkehrszüge gerechnet. Im Segment Signaltechnik werden vor allem in Brasilien, Sambia und Ägypten große Aufträgen prognostiziert. Auch im Dienstleistungssegment werden mehrere große Aufträge erwartet, die größten davon dürften in Israel, Ägypten und Peru unterzeichnet werden.

(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	
	2019(1)	2018	2019(1)	2018
Umsatzerlöse				
Schienenfahrzeuge und Transportsysteme(2)	$ 890	$ 1.316	$ 5.192	$ 5.844
Dienstleistungen(3)	587	562	2.140	2.096
Signaltechnik(4)	316	283	937	975
Umsatzerlöse, gesamt	$ 1.793	$ 2.161	$ 8.269	$ 8.915
Angepasstes EBITDA(5)(6)	$ (196)	$ 193	$ 212	$ 851
Abschreibungen	38	26	139	101
Aufwendungen aus der Wertminderung von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	-	-	3	-
Angepasstes EBIT(5)(6)	(234)	167	70	750
Sonderposten	2	(69)	48	(24)
EBIT(5)	$ (236)	$ 236	$ 22	$ 774
Angepasste EBITDA-Marge(5)(6)	(10,9) %	8,9 %	2,6 %	9,5 %
Angepasste EBIT-Marge(5)(6)	(13,1) %	7,7 %	0,8 %	8,4 %
EBIT-Marge	(13,2) %	10,9 %	0,3 %	8,7 %

(1) Weitere Erläuterungen zur Auswirkung der erstmaligen Anwendung von IFRS 16 "Leasingverhältnisse" sind im Konzernabschluss in Anhangsangabe 3 "Änderungen der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden" enthalten. Gemäß dem modifizierten rückwirkenden Ansatz, den der Konzern anwendet, werden die Zahlen für das Geschäftsjahr 2018 nicht angepasst.

(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 25 Mio. und USD 94 Mio. im vierten Quartal bzw. im Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2019 (USD 36 Mio. und USD 111 Mio. im vierten Quartal bzw. im Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2018).

(6) 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.

Umsatzerlöse nach Regionen	Vierte Quartale zum 31. Dezember			
	2019		2018	
Europa(1)	$ 957	53 %	$ 1.377	64 %
Nordamerika	426	24 %	330	15 %
Asien/Pazifik(1)	294	16 %	363	17 %
Sonstige Länder(1)(2)	116	7 %	91	4 %
	$ 1.793	100 %	$ 2.161	100 %

Umsatzerlöse nach Regionen	Geschäftsjahre zum 31. Dezember			
	2019		2018	
Europa(1)	$ 4.929	59 %	$ 5.522	62 %
Nordamerika	1.955	24 %	1.757	20 %
Asien/Pazifik(1)	986	12 %	1.137	13 %
Sonstige Länder(1)(2)	399	5 %	499	5 %
	$ 8.269	100 %	$ 8.915	100 %

(1) Der Rückgang in Europa im vierten Quartal und im Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2019 spiegelt negative Währungseffekte von USD 27 Mio. bzw. USD 289 Mio. wider. Der Rückgang in der Region Asien/Pazifik und in der Region Sonstige Länder im Geschäftsjahr spiegelt negative Währungseffekte von USD 43 Mio. bzw. USD 13 Mio. wider.

(2) 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 um USD 368 Mio. und im Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2019 um USD 646 Mio. Ohne den negativen Währungseffekt von USD 31 Mio. im vierten Quartal bzw. von USD 345 Mio. im Geschäftsjahr sanken die Umsatzerlöse im Vergleich zu den entsprechenden Vorjahresperioden um USD 337 Mio. bzw. 16 % im vierten Quartal bzw. um USD 301 Mio. bzw. 3 % im Geschäftsjahr.
Der Rückgang um USD 337 Mio. (ohne Währungseffekte) im vierten Quartal hat im Wesentlichen folgende Ursachen:
- korrigierte Schätzungen bei bestimmten Aufträgen im Vereinigten Königreich, in der Schweiz und in Deutschland, was im laufenden Jahr einen negativen Effekt auf die Umsätze aus Schienenfahrzeugen in Europa hatte und
- Aktivitätsrückgang bei Schienenfahrzeugen und Transportsystemen, hauptsächlich dadurch bedingt, dass einige Aufträge kurz vor der Fertigstellung stehen. Gegenstand dieser Verträge sind insbesondere Nahverkehrs- und Regionalzüge in Europa und in der Region Asien/Pazifik sowie Stadt-/Straßenbahnen, Höchstgeschwindigkeitszüge, vollautomatische Personentransportsysteme, Intercityzüge und Hochgeschwindigkeitszüge in Europa.
Dem steht Folgendes gegenüber:
- verstärkte Aktivitäten bei Schienenfahrzeugen und Transportsystemen in Nordamerika, insbesondere aufgrund von Produktionshochläufen bei einigen Aufträgen über U-Bahnen; teilweise dadurch ausgeglichen, dass einige Aufträge über Nahverkehrs- und Regionalzüge kurz vor der Fertigstellung stehen;
- verstärkte Aktivitäten im Bereich Signaltechnik in der Region Asien/Pazifik und in Nordamerika und
- verstärkte Aktivitäten im Bereich Dienstleistungen in Europa und in Nordamerika.
Der Rückgang um USD 301 Mio. (ohne Währungseffekte) im Geschäftsjahr hat im Wesentlichen folgende Ursachen:
- korrigierte Schätzungen bei bestimmten Aufträgen im Vereinigten Königreich, in der Schweiz und in Deutschland, was im laufenden Jahr einen negativen Effekt auf die Umsätze aus Schienenfahrzeugen in Europa hatte und
- Aktivitätsrückgang bei Schienenfahrzeugen und Transportsystemen, hauptsächlich dadurch bedingt, dass einige Aufträge kurz vor der Fertigstellung stehen. Diese Aufträge betreffen insbesondere Nahverkehrs- und Regionalzüge in Europa und in der Region Asien/Pazifik, Nahverkehrssysteme in der Region Sonstige Länder und in der Region Asien/Pazifik, Intercityzüge, Höchstgeschwindigkeitszüge, Stadt-/Straßenbahnen und vollautomatische Personentransportsysteme in Europa. Der Aktivitätsrückgang in Europa und in der Region Asien/Pazifik wurde teilweise durch den Produktionshochlauf bei einigen U-Bahn-Aufträgen ausgeglichen.
Dem steht Folgendes gegenüber:
- verstärkte Aktivitäten im Bereich Dienstleistungen in Europa, in Nordamerika und in der Region Asien/Pazifik und
- verstärkte Aktivitäten bei Schienenfahrzeugen und Transportsystemen in Nordamerika, insbesondere aufgrund von Produktionshochläufen bei einigen Aufträgen über Stadt-/Straßenbahnen und U-Bahnen; teilweise dadurch ausgeglichen, dass einige Aufträge über automatische Personentransportsysteme kurz vor der Fertigstellung stehen.

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	2019	2018	2019	2018
Restrukturierungsaufwendungen	1	$ 2	$ (6)	$ 48	$ 10
Wertminderung in Bezug auf unser Nichtkerngeschäft	2	-	-	-	17
Erwerb von Rentenverpflichtungen	3	-	-	-	12
Pensionsausgleich	4	-	3	-	3
Gewinne aus dem Abgang von Sachanlagen im Rahmen von Sale-and-leaseback-Transaktionen	5	-	(66)	-	(66)
		$ 2	$ (69)	$ 48	$ (24)
Auswirkung auf die EBIT-Marge		(0,1) %	3,2 %	(0,5) %	0,3 %

1. Entspricht Abfindungskosten in Verbindung mit zuvor angekündigten Restrukturierungsmaßnahmen in Höhe von USD 61 Mio. für das Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2019, teilweise kompensiert durch Gewinne aus Plankürzungen von USD 5 Mio. sowie die Wertaufholung von in vorherigen Quartalen erfassten Abschreibungen von Vermögenswerten von USD 8 Mio.
Entspricht im Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2018 Abfindungskosten von USD 6 Mio. und Abschreibungen von Vermögenswerten von USD 8 Mio., die durch Gewinne aus Plankürzungen von USD 4 Mio., jeweils in Verbindung mit zuvor angekündigten Restrukturierungsmaßnahmen, teilweise kompensiert wurden.
2. Entspricht einem Wertminderungsaufwand in Bezug auf unser Nichtkerngeschäft, der im Zusammenhang mit dem Verkauf von Unternehmen im Rahmen unseres Transformationsplans erfasst wurde.
3. Entspricht dem nicht zahlungswirksamen Verlust aus der Abgeltung leistungsorientierter Pensionspläne 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.
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

Die angepasste EBIT-Marge(1) sank im vierten Quartal um 20,8 Prozentpunkte. Gründe hierfür sind in erster Linie:
- eine geringere Marge bei Schienenfahrzeugen und Transportsystemen, insbesondere aufgrund von korrigierten Schätzungen für bestimmte Aufträge im Vereinigten Königreich, in der Schweiz und in Deutschland und
- eine Zunahme der Forschungs- und Entwicklungskosten.

Dem steht Folgendes gegenüber:
- eine höhere Marge im Dienstleistungssegment, vor allem aufgrund von korrigierten Schätzungen für bestimmte Aufträge und
- eine höhere Marge im Segment Signaltechnik, die in erster Linie auf einen günstigen Vertragsmix zurückzuführen ist.

Unter Berücksichtigung der Auswirkung von Sonderposten (siehe vorstehende Erläuterung zu den Sonderposten) verringerte sich die EBIT-Marge im vierten Quartal gegenüber dem Vorjahreszeitraum um 24,1 Prozentpunkte.
Die angepasste EBIT-Marge(1) sank im Geschäftsjahr um 7,6 Prozentpunkte. Gründe hierfür sind in erster Linie:
- eine geringere Marge bei Schienenfahrzeugen und Transportsystemen, insbesondere aufgrund von korrigierten Schätzungen für bestimmte Aufträge im Vereinigten Königreich, in der Schweiz und in Deutschland im vierten Quartal;
- eine geringere Marge im Segment Signaltechnik, vor allem aufgrund von korrigierten Schätzungen für bestimmte Aufträge und
- eine Zunahme der Forschungs- und Entwicklungskosten.

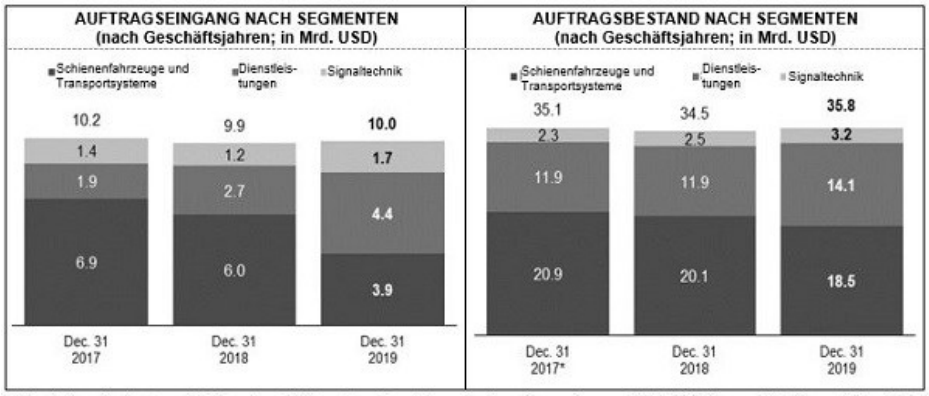
Dem steht Folgendes gegenüber:
- ein positiver Effekt einer im ersten Quartal 2019 erfassten Pensionsanpassung, die sich auf vergangene Perioden bezog und
- eine höhere Marge im Dienstleistungssegment, vor allem aufgrund einer positiven Auswirkung korrigierter Schätzungen für bestimmte Aufträge.

Unter Berücksichtigung der Auswirkung von Sonderposten (siehe vorstehende Erläuterung zu den Sonderposten) verringerte sich die EBIT-Marge im Geschäftsjahr gegenüber dem Vorjahr um 8,4 Prozentpunkte.
(1) GAAP-fremde Finanzkennzahl. Die Definition dieser Kennzahl ist im Berichtsteil "Überblick" im Abschnitt "GAAP-fremde Finanzkennzahlen" enthalten.

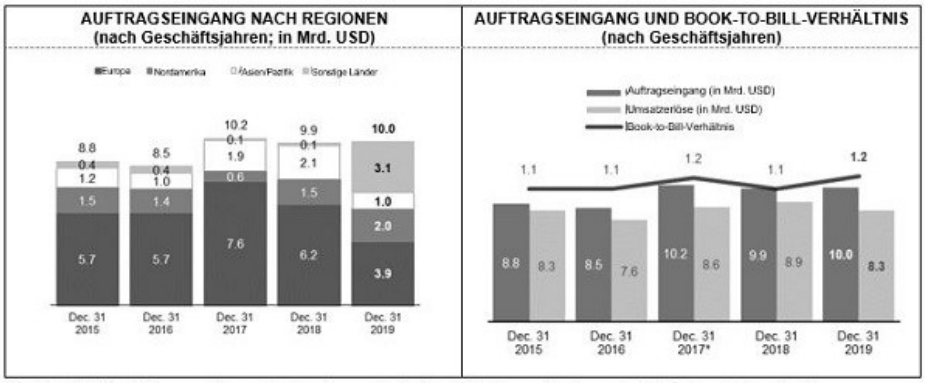
Book-to-Bill-Verhältnis von 1,2 dank bedeutender Aufträge in allen Segmenten im Geschäftsjahr 2019

Auftragsbestand	Vierte Quartale zum 31. Dezember		Geschäftsjahre zum 31. Dezember	
(in Mrd. USD)	2019	2018	2019	2018
Stand zu Beginn der Periode	$ 35,1	$ 33,9	$ 34,5	$ 35,1(1)
Auftragseingang	1,8	3,3	10,0	$ 9,9
Umsatzerlöse	(1,8)	(2,2)	(8,3)	$ (8,9)
Wechselkursauswirkung und sonstige Anpassungen	0,7	(0,5)	(0,4)	$ (1,6)
Stand am Ende der Periode	$ 35,8	$ 34,5	$ 35,8	$ 34,5
Book-to-Bill-Verhältnis(2)	1,0	1,5	1,2	1,1

(1) Der Auftragsbestand zum 31. Dezember 2017 wurde aufgrund der erstmaligen Anwendung von IFRS 15 "Erlöse aus Verträgen mit Kunden" angepasst.
(2) Verhältnis zwischen Neuaufträgen und Umsatzerlösen.



* Der Auftragsbestand zum 31. Dezember 2017 wurde aufgrund der erstmaligen Anwendung von IFRS 15 „Erlöse aus Verträgen mit Kunden" angepasst.



* Im Geschäftsjahr 2017 ausgewiesene Umsatzerlöse wurden im Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2018 aufgrund der erstmaligen Anwendung von IFRS 15 „Erlöse aus Verträgen mit Kunden" angepasst.

Im Geschäftsjahr wurden uns mehrere bedeutende Aufträge erteilt, die zu einem Book-to-Bill-Verhältnis(1) von 1,2 führten. Der Anteil von Dienstleistungs- und Signaltechnikaufträgen am Auftragsbestand erhöhte sich in den vergangenen drei Jahren von 32 % im Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2017 auf 61 % im Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2019, was zur Verbesserung der Qualität unseres Auftragsbestands beitrug. Mit einem Gesamtauftragseingang von USD 30,1 Mrd. in den vergangenen drei Jahren nehmen wir weiterhin eine führende Position(2) in unserem relevanten und zugänglichen Schienenverkehrsmarkt(3) ein. Darin enthalten ist ein höherer Anteil an Aufträgen aus der Region Sonstige Länder, bedingt vor allem durch die Unterzeichnung des Vertrags mit der National Authority of Tunnels (NAT) in Kairo, Ägypten, im dritten Quartal 2019.

(1) Verhältnis zwischen Neuaufträgen und Umsatzerlösen.

(2) 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.

(3) 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 2019 eingegangen sind:

Kunde	Land	Produkt oder Dienstleistung	Anzahl der Fahrzeuge	Marktsegment	Wert
Viertes Quartal					
Port Authority of New York and New Jersey (PANYNJ)	USA	Verlängerung des Betriebs- und Wartungsdienstleistungsvertrags	entf.	Dienstleistungen	$ 309
Régie Autonome des Transports Parisiens (RATP) im Auftrag der Île-de-France Mobilités	Frankreich	U-Bahn-Fahrzeuge	105	Schienenfahrzeuge und Transportsysteme	$ 280(2)
Transport for London (TfL)	Vereinigtes Königreich	Verlängerung des Vertrags über Wartungs- und Support-Leistungen	entf.	Dienstleistungen	$ 240
FirstGroup und Trenitalia	Vereinigtes Königreich	Vertrag über Wartungs- und Support-Leistungen	entf.	Dienstleistungen	$ 154
Drittes Quartal					
National Authority for Tunnels (NAT)	Ägypten	INNOVIA 300 Monorail-System und -Züge, CITYFLO 650-Signaltechnik und automatische Zugsteuerungstechnologie sowie Betriebs- und Wartungsleistungen	280	Schienenfahrzeuge und Transportsysteme, Signaltechnik sowie Dienstleistungen	$ 2.640(3)
Ungenannt	Asien/Pazifik	Ungenannt	entf.	Schienenfahrzeuge und Transportsysteme	$ 247
Ungenannt	Nordamerika	Ungenannt	entf.	Dienstleistungen	$ 247
Dresdner Verkehrsbetriebe (DVB)	Deutschland	FLEXITY-Straßenbahnen, FlexCare-Wartungsmanagementsystem und Assistenzsystem zur Hinderniserkennung	30	Schienenfahrzeuge und Transportsysteme sowie Dienstleistungen	$ 219
Abellio UK und Eversholt Rail Ltd.	Vereinigtes Königreich	Vertrag über Wartungs- und Support-Leistungen	entf.	Dienstleistungen	$ 161
Ungenannt	Europa	Ungenannt	entf.	Dienstleistungen	$ 106
Ungenannt	Nordamerika	Ungenannt	entf.	Schienenfahrzeuge und Transportsysteme	$ 104

Kunde	Land	Produkt oder Dienstleistung	Anzahl der Fahrzeuge	Marktsegment	Wert[1]
Zweites Quartal					
Trenitalia	Italien	Frecciarossa 1000-Höchstgeschwindigkeitszüge (aus der V300ZEFIRO-Plattform hervorgegangen) und zugehörige Wartungsleistungen	112	Schienenfahrzeuge und Transportsysteme sowie Dienstleistungen	$ 261[4]
City and County of San Francisco USA		Betriebs- und Wartungsleistungen für das Automated People Mover (APM)-System des Typs INNOVIA 100	entf.	Dienstleistungen	$ 220
Israelische Eisenbahn (ISR)	Israel	Erteilung eines Abrufauftrags über Doppelstockwagen des Typs TWINDEXX Vario	74	Schienenfahrzeuge und Transportsysteme	$ 166
Ungenannt	Asien/Pazifik	Ungenannt	entf.	Schienenfahrzeuge und Transportsysteme	$ 101
Erstes Quartal					
New Jersey Transit Corporation (NJ TRANSIT)	USA	Multilevel III-Wagen für den Nahverkehr	113	Schienenfahrzeuge und Transportsysteme	$ 669
Regierung des Bundesstaates Queensland	Australien	Modifizierungen und Überarbeitung der New Generation Rollingstock (NGR)-Züge und zugehörige Wartungsleistungen	entf.	Schienenfahrzeuge und Transportsysteme sowie Dienstleistungen	$ 255
Eurotunnel	Frankreich	Modernisierungsleistungen bei neun Shuttle-Personenzügen	entf.	Dienstleistungen	$ 171

[1] Auftragswerte enthalten keine Preiserhöhungen.
[2] Vertragsabschluss als Teil eines Konsortiums mit Alstom. Der Gesamtauftragswert liegt bei USD 593 Mio. Nur unser Anteil am Gesamtwert ist angegeben.
[3] Vertragsabschluss als Teil eines Konsortiums mit Orascom Construction PLC und Arab Contractors. Der Gesamtauftragswert liegt bei USD 4,16 Mrd. Nur unser Anteil am Gesamtwert ist angegeben.
[4] Vertragsabschluss in Kooperation mit Hitachi Rail SpA. Der Gesamtauftragswert liegt bei USD 643 Mio. Nur unser Anteil am Gesamtwert ist angegeben.

Im vierten Quartal und im Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2019 wurde der folgende Großauftrag an unser Gemeinschaftsunternehmen vergeben (dieser ist nicht in unserem Auftragsbestand enthalten, da es sich um ein Gemeinschaftsunternehmen handelt):
- Die China State Railway Group Co. Ltd., China, erteilte unserem chinesischen Gemeinschaftsunternehmen Bombardier Sifang (Qingdao) Transportation Ltd. (BST) einen Auftrag über die Lieferung von 160 CR400AF-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen nach neuen chinesischen Standards (Auftragswert: USD 427 Mio.). Bombardier hält 50 % der Anteile an diesem Gemeinschaftsunternehmen, das von unserem Partnerunternehmen CRRC Sifang Rolling Stock Co., Ltd. konsolidiert wird.

Nach dem Ende des Geschäftsjahres erteilte die China State Railway Group Co. Ltd., China, unserem chinesischen Gemeinschaftsunternehmen BST außerdem einen Auftrag über Wartungsleistungen für 656 Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge. Dieser Auftrag ist nicht in unserem Auftragsbestand enthalten, da es sich um ein Gemeinschaftsunternehmen handelt:

Personalbestand

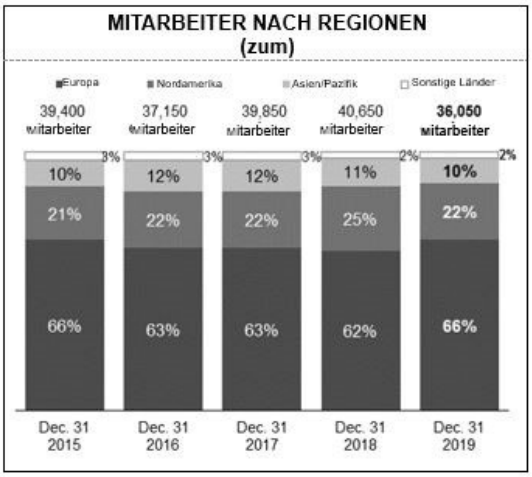
Gesamtzahl der Mitarbeiter	Zum 31. Dezember 2019	31. Dezember 2018
Festangestellte Mitarbeiter[1]	31.750	35.050
Befristet beschäftigte Mitarbeiter	4.300	5.600
	36.050	40.650
Anteil der festangestellten Mitarbeiter, die durch Tarifverträge abgedeckt sind	66 %	62 %

[1] Einschließlich 950 nicht aktiver Mitarbeiter zum 31. Dezember 2019 (einschl. 900 nicht aktiver Mitarbeiter zum 31. Dezember 2018)

Wir werden unsere Transformationsmaßnahmen fortsetzen, 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 Produktions- und Engineeringstandorte und zum anderen die Verschlankung unserer administrativen und produktionsfremden Funktionen innerhalb des gesamten Konzerns.

2019 hat sich die Gesamtanzahl der Mitarbeiter infolge dieser Maßnahmen um 11 % bzw. 4.600 Mitarbeiter verringert.

Die Zahl der festangestellten Mitarbeiter und der Mitarbeiter mit befristeten Verträgen ist in allen Regionen gesunken. Während der Rückgang des Personalbestands in Europa im Wesentlichen die Folge unserer Optimierungs- und Restrukturierungsmaßnahmen im Rahmen unseres Transformationsplans war, ist die negative Entwicklung der Mitarbeiterzahl in Nordamerika und in der Region Asien/Pazifik auch darauf zurückzuführen, dass die Produktion nach Abschluss einiger Großaufträge heruntergefahren wurde.



Unsere weltweite Incentive-basierte Mitarbeitervergütung belohnt die kollektiven und individuellen Anstrengungen unserer Mitarbeiter zur Erreichung unserer Ziele. Grundlage ist die Erfüllung vorgegebener Leistungskennzahlen. Ende 2019 waren weltweit 2.100 Mitarbeiter bzw. 6,6 % der festangestellten Mitarbeiter zur Teilnahme an dem Programm berechtigt. Im Geschäftsjahr 2019 war die Incentive-Vergütung der Mitarbeiter im Rahmen dieses Programms an die Erreichung vorgegebener Ergebnisziele geknüpft, basierend auf dem angepassten EBIT und dem freien Cashflow (1).

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

SONSTIGES

BILANZUNWIRKSAME TRANSAKTIONEN

Maßnahmen zur Finanzierung des Working Capitals

Der Konzern hat bestimmte Maßnahmen zur Finanzierung des Working Capitals, die Auswirkungen auf unseren Cashflow aus betrieblicher Geschäftstätigkeit haben, ergriffen. Dazu gehören beispielsweise der Verkauf von Forderungen (siehe hierzu Anhangsangabe 16 "Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen"), Vereinbarungen über Anzahlungen von Dritten (siehe hierzu Anhangsangabe 17 "Vertragssalden") sowie die Aushandlung von verlängerten Zahlungsfristen mit einigen Lieferanten (siehe hierzu Anhangsangabe 25 "Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten").

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 6 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 im Konzernabschluss in Anhangsangabe 43 "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 Aviation für einige dieser Unternehmen gegen eine marktübliche Gebühr Verwaltungsdienstleistungen.
Diese Unternehmen werden in der Regel im Wege langfristiger Finanzverbindlichkeiten sowie durch externe Eigenkapitalgeber finanziert. Die Flugzeuge dienen als Sicherheit für die langfristigen Finanzverbindlichkeiten solcher Unternehmen.
Nähere Informationen sind im Konzernabschluss in Anhangsangabe 42 "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.

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 regelmäßig 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, unsere Fähigkeit, herausfordernde Projekte im Segment Transportation zu forcieren und abzuschließen und Working Capital aus diesen Projekten innerhalb des vorgesehenen Zeitrahmens freizusetzen, 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.
FINANZIERUNGSRISIKO	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.
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

RISIKO IM ZUSAMMENHANG MIT DEM GESCHÄFTSUMFELD	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.
MARKTRISIKO	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.

Geschäftsrisiko

Verzögerungen bei der Erreichung technischer Meilensteine und beim Produktionshochlauf für bestimmte Projekte im Segment Transportation hatten Entschädigungszahlungen im vierten Quartal 2019 zur Folge; auch wenn der Konzern Maßnahmen und Initiativen eingeleitet hat, um diese Projekte zu forcieren und abzuschließen (u. a. Geschäftsverhandlungen mit Kunden über die Neufestlegung der Liefertermine, Einigung hinsichtlich der Vertragsstrafen wegen Lieferverzögerungen und Bewältigung der damit verbundenen Rückstellungen und Kosten, gibt es keine Gewährleistung, dass der Konzern diese Verhandlungen erfolgreich abschließen kann oder dass die Ergebnisse dieser Maßnahmen, Initiativen oder Verhandlungen - innerhalb des vorgesehenen Zeitrahmens oder überhaupt - den beabsichtigten Effekt haben werden. Der Zeitpunkt der Mittelzuflüsse aus Meilensteinzahlungen bei umfangreichen Transportation-Projekten und der Abschluss bestimmter Aufträge und Abrufaufträge zu einem späteren Zeitpunkt als erwartet hatten zur Folge, dass der freie Cashflow im vierten Quartal 2019 niedriger ausfiel als erwartet; es besteht keine Sicherheit dahingehend, dass der Fehlbetrag des freien Cashflows im Geschäftsjahr 2020 oder später teilweise oder überhaupt wieder aufgeholt wird oder dass in Zukunft ein solcher Fehlbetrag nicht wieder eintreten wird; eine etwaige Aufholung wird zudem durch die Cashflow-Auswirkungen der zusätzlichen Kosten, die im Rahmen der im vierten Quartal vorgenommenen Anpassungen im Segment Transportion erfasst wurden, ausgeglichen. Für eine bessere finanzielle Performance ist es von zentraler Bedeutung, dass Bombardier Transportation in der Lage ist, solche herausfordernden Projekte zu forcieren und innerhalb des erwarteten Zeitrahmens abzuschließen. Gelingt es dem Segment künftig nicht, Lieferfristen oder sonstige vertragliche Fristen einzuhalten, die Leistungsanforderungen zu erfüllen oder Projekte effizient durchzuführen, kann dies die Volatilität und Unwägbarkeit unseres Umsatzes und unserer Rentabilität erhöhen.

Laufende Transaktionen könnten sich verzögern oder nicht abgeschlossen werden

Die vollständige Abwicklung der einzelnen Transaktionen ist vom Erhalt der erforderlichen behördlichen Genehmigungen abhängig. Es gibt keine Sicherheit und der Konzern kann keine Garantie dafür abgeben, dass bzw. wann diese Bedingungen erfüllt werden.
Eine wesentliche Verzögerung beim Erhalt der behördlichen oder sonstigen Genehmigungen oder die Auferlegung ungünstiger Bestimmungen oder Bedingungen im Rahmen dieser Genehmigungen könnten sich in erheblichem Maße negativ auf die Fähigkeit des Konzerns, die betreffenden laufenden Transaktionen abzuschließen, auswirken. Werden die laufenden Transaktionen nicht wie geplant abgeschlossen, könnte dies nachteilige Folgen für das Geschäft sowie die Finanz- und Ertragslage des Konzerns haben. Dies könnte unter anderem dazu führen, dass das Vertrauen der Anleger in die Fähigkeit des Konzerns, seinen strategischen Plan umzusetzen, schwindet. Zudem könnte in einem solchen Fall der Marktpreis der Wertpapiere des Konzerns wesentlich beeinträchtigt werden.
Wenn wir eine oder mehrere Transaktionen nicht abschließen können, werden wir möglicherweise verschiedene weitere Finanzierungsmaßnahmen beschließen, um unsere Liquiditätsposition zu festigen. Außerdem werden wir auch in Zukunft verschiedene andere Maßnahmen - z. B. die mögliche Beteiligung bestimmter Geschäftsaktivitäten an Branchenkonsolidierungen - ausloten, um unsere Bilanz zu entlasten und den Shareholder Value zu steigern.

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 könnte.
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 2019 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 oder Cashflows 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 kommen. 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 Leistungsniveaus 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.
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 vorauszahlende Partei abgetreten wurden, in Verzug gerät. Es besteht jedoch 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 einem solchen Fall besteht keine Sicherheit dahingehend, dass Bombardier Transportation mit den die Anzahlungen leistenden Parteien erfolgreich eine Verlängerung aushandeln kann. Diese Rückzahlungsverpflichtungen sind durch externe Garantien besichert.
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.

Saison- und Konjunktureinflüsse auf die Finanzergebnisse

Unsere Cashflows unterliegen 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, und häufig in den letzten Wochen eines Quartals, 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 aufrecht erhalten 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 Zwischen-

und Jahresergebnisse 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 führte der Konzern seinen auf fünf Jahre ausgelegten Turnaround-Plan ein, mit dem drei Ziele verfolgt werden: 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. In Einklang mit diesem Plan und nach einer umfangreichen Prüfung strategischer Alternativen gab der Konzern zu Beginn von 2020 bekannt, dass er aktiv Maßnahmen zur Entlastung der Bilanz und Steigerung des Shareholder Value verfolgen wird. Zeitpunkt und Umfang der einzelnen Maßnahmen und der daraus resultierenden Vorteile könnten von einer Reihe externer und interner Faktoren beeinflusst werden, 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.

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 im Konzernabschluss in Anhangsangabe 43 "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, die vollständige bzw. teilweise Stornierung seines Auftrags oder erhebliche operative Risiken, die in einem oder mehreren Großaufträgen eintreten, könnten 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, Klimaanlagen 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 Versicherungspolicen entsprechend dem jeweiligen Geschäftsbedarf ab. Wir können jedoch nicht gewährleisten, dass unsere Versicherungspolicen 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 Geschäftsvorfälle 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 revolvierende Kreditfazilitäten. Außerdem haben wir bestimmte Maßnahmen zur Finanzierung des Working Capitals ergriffen. Dazu gehören beispielsweise der Verkauf von Forderungen, Vereinbarungen über Anzahlungen von Dritten und die Aushandlung von verlängerten Zahlungsfristen mit einigen Zulieferern. 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.
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 einige 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.
Trotz all dieser Risiken sind die Arbeitgeberbeiträge für unsere Pensionspläne seit 2015 von Jahr zu Jahr sehr stabil (zwischen USD 320 Mio. und USD 375 Mio.). Grund hierfür sind unsere Maßnahmen zur Risikominderung, die wir in den vergangenen Jahren implementiert haben. Weitere Einzelheiten hierzu sind in diesem MD&A im Abschnitt "Altersversorgungsleistungen" im Berichtsteil "Überblick" enthalten.

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 aufzunehmen, (wenn überhaupt) 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 2021 und 2034. Wir können nicht gewährleisten, dass diese zu vorteilhaften Bedingungen oder überhaupt refinanziert werden.
Weitere Informationen zu unseren langfristigen Finanzverbindlichkeiten sind im Konzernabschluss in Anhangsangabe 29 "Langfristige Finanzverbindlichkeiten" zu finden.

Kreditauflagen

Die Auflagen aus den Verträgen, welche einigen unserer Kredite, unserer revolvierenden Kreditfazilität und unserer Akkreditivfazilität 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 Akkreditivfazilität und der revolvierenden Kreditfazilität des Segments Transportation ist der Konzern durch Kreditauflagen zur Einhaltung einer Reihe von Finanzkennzahlen verpflichtet, welche vierteljährlich überprüft werden. Diese Fazilitäten 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 37 "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 843 Mio.) fällt. 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 Anleiheinhabern 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 Schuldenrückzahlung 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.

Finanzierungserleichterungen, die bestimmten Kunden eingeräumt werden

Wir gewähren Käufern von Flugzeugen in bestimmten Fällen Finanzierungserleichterungen. 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.

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 Ausstieg aus der Europäischen Union entschieden (gemeinhin als "Brexit" bezeichnet). Am 31. Januar 2020 hat das Vereinigte Königreich formell die Europäische Union verlassen und ist in eine Übergangsphase bis zum 31. Dezember 2020 eingetreten.
Der Brexit könnte sich sowohl auf unser Geschäft mit Flugzeugen als auch auf unser Geschäft mit Schienenfahrzeugen auswirken. 2019 erzielten wir 42 % 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 Geschäftsflugzeugkunden und der Luftfahrtindustrie

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.
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.
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 eines größeren Anbieters von Teileigentums-Programmen und Charter-Flügen oder einer größeren Fluggesellschaft 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 Staatsschuldenkrise) 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 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 haben Besorgnisse hinsichtlich der Umweltauswirkungen des Flugverkehrs und die Tendenz zu umweltfreundlicheren Reiseformen zu strengeren Kontrollen der Emissionswerte geführt, was die Nachfrage nach Flugreisen verringern und erhebliche nachteilige Auswirkungen auf unseren Geschäftsbereich Aviation haben könnte.
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. 2019 ergaben sich unsere regulatorischen Risiken aus dem Klimawandel vor allem aus unseren Verpflichtungen im Rahmen des Emissionshandelssystems der Europäischen Union, des United Kingdom Climate Change Agreement, des britischen Carbon Reduction Commitment Energy Efficiency Scheme (im April 2010 eingeführt), des Energy Savings Opportunity Scheme 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. Solche regulatorischen Veränderungen könnten zudem die Entwicklung neuer Technologien erforderlich machen, was mit erheblichen Investitionen von Kapital und Ressourcen verbunden wäre.

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. Das Segment Aviation verfolgt 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 Glattstellung 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, 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

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 wurde erstmals ab dem 1. Januar 2019 angewendet. In diesem Zusammenhang hat sich der Konzern für den modifizierten rückwirkenden Ansatz entschieden, bei dem Vergleichsperioden nicht neu bewertet werden. Nach dieser Methode wird der Standard rückwirkend angewendet und der kumulierte Effekt der erstmaligen Anwendung des Standards wird zum Zeitpunkt der Erstanwendung erfasst.
Der Konzern hat den Standard auf Verträge angewendet, die bislang zum Zeitpunkt der erstmaligen Anwendung gemäß IAS 17 und IFRIC 4 als Leasingverhältnisse eingestuft wurden, und er hat Verträge, die gemäß IAS 17 und IFRIC 4 bislang nicht als Leasingverhältnisse eingestuft wurden, nicht neu bewertet. Des Weiteren entschied der Konzern, die in IFRS 16 vorgesehenen Befreiungen auf Leasingverträge anzuwenden, deren Laufzeit ab dem Datum der erstmaligen Anwendung oder der Bereitstellung innerhalb eines Jahres beendet ist und die keine Kaufoption beinhalten, sowie auf Leasingverträge, bei denen der zugrunde liegende Vermögenswert geringwertig ist.
Zum Zeitpunkt der Erstanwendung hat der Konzern auch die Befreiungen in Anspruch genommen, einen einzigen Abzinsungssatz auf ein Portfolio ähnlich ausgestalteter Leasingverträge anzuwenden, auf eine Wertminderungsprüfung zu verzichten und stattdessen unmittelbar vor dem Zeitpunkt der erstmaligen Anwendung zu bewerten, ob es sich bei seinen Leasingverhältnissen um belastende Verträge handelt, und anfängliche direkte Kosten bei der Bewertung des Nutzungsrechts nicht einzubeziehen.
Die meisten Leasingverhältnisse, bei denen der Konzern Leasingnehmer ist und die nach IAS 17 als Operating-Leasingverhältnisse einzustufen waren, mussten nach IFRS 16 bilanziell erfasst werden. Dies führte zur Aufblähung der Bilanz aufgrund der Erfassung eines Nutzungsrechts, angepasst um erhaltene Leasinganreize und zuvor erfasste Rückstellungen für belastende Verträge, und einer Verbindlichkeit in Höhe des Barwerts der verbleibenden künftigen Leasingzahlungen, abgezinst um den Grenzfremdkapitalzinssatz zum Zeitpunkt der erstmaligen Anwendung. Der Abschreibungsaufwand für das Nutzungsrecht und der Zinsaufwand für die

Leasingverbindlichkeit ersetzten die bislang erfassten Aufwendungen für Operating-Leasing. Die Anwendung dieses Standards wirkt sich nicht auf die Kapitalflussrechnung aus, jedoch werden die Zahlungen für den Tilgungsanteil der Leasingverbindlichkeiten, die bislang unter den Cashflows aus betrieblicher Geschäftstätigkeit ausgewiesen wurden, gemäß IFRS 16 unter den Cashflows aus der Finanzierungstätigkeit dargestellt.
Weitergehende Ausführungen zur Auswirkung der erstmaligen Anwendung von IFRS 16 sind im Konzernabschluss in Anhangsangabe 3 "Änderungen der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden" zu finden.

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. Der Konzern hat IFRIC 23 erstmals zum 1. Januar 2019 angewendet. Aus der Anwendung ergaben sich keine wesentlichen Anpassungen.

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 trat. 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 hat die Änderung erstmals zum 1. Januar 2019 angewendet, wobei eine frühere Anwendung unzulässig war. Aus der Anwendung ergaben sich keine Anpassungen zum 1. Januar 2019. Diese Änderung ist auf Planänderungen, -kürzungen und -abgeltungen, die nach dem 1. Januar 2019 in Kraft treten, anzuwenden.

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 ACLP, 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 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 38 "Finanzrisikomanagement" im Konzernabschluss 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 im Konzernabschluss in Anhangsangabe 2 "Zusammenfassung wesentlicher Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden" und in Anhangsangabe 14 "Finanzinstrumente" zu finden.
Eine detaillierte Beschreibung der Verfahren und Annahmen, die bei der Ermittlung des Fair Value von Finanzinstrumenten Verwendung finden, ist im Konzernabschluss in Anhangsangabe 39 "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 39 "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 erheblich ist. Um die Erheblichkeit 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 Marktrenditen) 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 ACLP. 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 39 "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 38 "Finanzrisikomanagement" und Anhangsangabe 39 "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 im Konzernabschluss in Anhangsangabe 41 "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 im Konzernabschluss in Anhangsangabe 2 "Zusammenfassung wesentlicher Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden" und in Anhangsangabe 4 "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. Das Segment Aviation verfügt 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. Variable Gegenleistungen wie z. B. Annahmen bezüglich Preisgleitklauseln, Leistungsanreizen und geltend gemachten Ansprüchen 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. In 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 2019 zu einem Rückgang des Bruttogewinns um rund USD 110 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 2019 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 9 % auf der Basis der gewichteten durchschnittlichen Kapitalkosten, die anhand von marktbasierten 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 2019 nicht zu einem Wertminderungsaufwand geführt.
Eine Anhebung des in den Werthaltigkeitsprüfungen verwendeten Abzinsungssatzes um 100 Basispunkte hätte im Geschäftsjahr 2019 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 2019 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 2019 verwendete Abzinsungssatz nach Steuern betrug 8,5 %.

Sensitivitätsanalyse

Eine Änderung des Abzinsungssatzes nach Steuern um 100 Basispunkte hätte im Geschäftsjahr 2019 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 12 "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 2019 wäre das EBIT des Segments Aviation im Geschäftsjahr 2019 um USD 7 Mio. niedriger ausgefallen.
Unter der Annahme einer Erhöhung der Wahrscheinlichkeit um 10 %, dass Restwertgarantien bei Ablauf der Finanzierungsprogramme zum 31. Dezember 2019 in Anspruch genommen werden, wäre das EBIT des Segments Aviation im Geschäftsjahr 2019 um USD 7 Mio. niedriger ausgefallen.
Bei einer Minderung der Zinssätze um 100 Basispunkte zum 31. Dezember 2019 wäre das EBT des Segments Aviation im Geschäftsjahr 2019 um USD 2 Mio. niedriger ausgefallen. Bei einer Erhöhung der Zinssätze um 100 Basispunkte zum 31. Dezember 2019 wäre das EBT des Segments Aviation im Geschäftsjahr 2019 um USD 2 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 Renditekurve festgelegt. Die Renditekurve wird anhand von Informationen über die Renditen von Unternehmensanleihen mit einem AA-Rating oder gleichwertigen Rating entwickelt; dabei sind Anleihen ausgeschlossen, die ein "Corporate"-Rating durch das BICS (Branchen-Klassifizierungssystem von Bloomberg) erhalten haben, die jedoch tatsächlich oder implizit staatlich garantiert sind. 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 2019 23 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 im Konzernabschluss in Anhangsangabe 24 "Altersversorgungsleistungen" 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 während der Vertragsdauer hätte im Geschäftsjahr 2019 zu einem Rückgang des EBIT um rund USD 184 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 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. 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. 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 39 "Fair Value der Finanzinstrumente" enthalten.

Beteiligung an der ACLP

Am 1. Juli 2018 wies der Konzern seine Eigenkapitalbeteiligung an der ACLP in Höhe von USD 1.761 Mio. aus, die zu diesem Zeitpunkt einem Anteil von 33,55 % am geschätzten Fair Value der ACLP entsprach. Der geschätzte Fair Value der ACLP 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.
Im vierten Quartal 2019 überprüfte der Konzern die Werthaltigkeit seiner Anteile an der ACLP, da Anzeichen für eine Wertminderung bestanden. Der Konzern stellte fest, dass der Buchwert seiner Beteiligung an der ACLP ihren erzielbaren Betrag übersteigt, und erfasste demzufolge einen Wertminderungsaufwand von USD 1.578 Mio. Weitere Informationen hierzu sind in Anhangsangabe 40 "Anteile an Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen" zu finden.
Informationen zu den Schätzungen, die zur Bestimmung des Fair Value der Finanzierungsverpflichtungen des Konzerns gegenüber der ACLP und des Fair Value der Beteiligung des Konzerns an den stimmrechtslosen Anteilen der ACLP verwendet wurden, sind in Anhangsangabe 39 "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 2019 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.

Erklärung zur Überprüfung der Compliance-Richtlinien von Bombardier durch unabhängige Dritte

Am 1. August 2019 teilte Bombardier mit, dass sich die Gesellschaft in Kooperation mit Export Development Canada (EDC), der staatlichen kanadischen Exportkreditagentur, einer umfassenden Überprüfung seiner Ethik- und Compliance-bezogenen Richtlinien und Verfahren durch unabhängige Dritte unterziehen würde. Diese Überprüfung, die durch eine unabhängige Beurteilung durch eine führende kanadische Rechtsanwaltskanzlei gestützt wurde, ist abgeschlossen. Im Rahmen der Überprüfung wurde festgestellt, dass das Führungsteam von Bombardier der Verankerung von Compliance und Ethik als zentrale Bestandteile der Unternehmenskultur hohe Priorität eingeräumt hat und dass die Gesellschaft in den vergangenen Jahren Investitionen in signifikanter Höhe getätigt hat, um ihr Compliance- und Ethikprogramm zu stärken. Bei der Überprüfung wurde außerdem eine Reihe von Verbesserungsmöglichkeiten und Empfehlungen identifiziert bzw. ausgesprochen, die insbesondere die Stärkung der Aufsicht durch die interne Compliance-Funktion betrafen. Im Einklang mit der Verpflichtung der Gesellschaft, über ein erstklassiges Risikomanagementsystem zu verfügen, hat Bombardier diese Empfehlungen akzeptiert und mit ihrer Umsetzung begonnen. Bombardier hat sich bereit erklärt, EDC regelmäßig über den Stand der Umsetzung der Verbesserungsvorschläge zu informieren, wobei die Gesellschaft sicherstellen wird, dass auf künftige Projekte die robustesten und umfassendsten Prozesse zur Anwendung kommen werden. Die Gesellschaft dankt EDC für die laufende Unterstützung bei der Exportfinanzierung und für die Zusammenarbeit bei diesem Überprüfungsverfahren.

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 2019	31. Dezember 2018	Erhöhung (Verminderung)
Euro	1,1234	1,1450	(2 %)
Kanadischer Dollar	0,7696	0,7337	5 %
Pfund Sterling	1,3204	1,2800	3 %

Die folgende Übersicht zeigt die Durchschnittskurse, die für die Umrechnung von Umsatzerlösen und Aufwendungen in US-Dollar in den vierten Quartalen zum 31. Dezember 2019 bzw. 31. Dezember 2018 angewandt wurden:

	31. Dezember 2019	31. Dezember 2018	Verminderung
Euro	1,1069	1,1422	(3 %)
Kanadischer Dollar	0,7574	0,7582	0 %
Pfund Sterling	1,2849	1,2878	0 %

Die folgende Übersicht zeigt die Durchschnittskurse, die für die Umrechnung von Umsatzerlösen und Aufwendungen in US-Dollar in den Geschäftsjahren zum 31. Dezember 2019 bzw. 31. Dezember 2018 angewandt wurden:

	31. Dezember 2019	31. Dezember 2018	Verminderung
Euro	1,1200	1,1822	(5 %)
Kanadischer Dollar	0,7537	0,7729	(2 %)
Pfund Sterling	1,2763	1,3367	(5 %)

INFORMATIONEN FÜR AKTIONÄRE

Informationen zu den genehmigten, ausgegebenen und im Umlauf befindlichen Aktien per 11. Februar 2020	Genehmigt	Ausgegeben und im Umlauf
Class-A-Aktien (Mehrstimmrechtsaktien)[1]	3.592.000.000	308.736.929
Class-B-Aktien (nachrangiges Stimmrecht)[2]	3.592.000.000	2.088.866.720[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 39.160.485 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, zum Performance Stock Unit Plan und zum Deferred Share Unit Plan zum 31. Dezember 2019	
Ausgegebene und im Umlauf befindliche Optionsscheine	305.851.872
Im Rahmen der Aktienoptionspläne ausgegebene und im Umlauf befindliche Optionen	131.006.338
Im Rahmen des Performance Stock Unit Plan und des Deferred Share Unit Plan ausgegebene und im Umlauf befindliche Performance Stock Units und Deferred Share Units	96.309.753
Treuhänderisch verwahrte Class-B-Aktien mit nachrangigem Stimmrecht, die der Erfüllung von PSU-Verpflichtungen dienen	39.160.485

Kontakt

Bombardier Inc.
Investor Relations
800 René-Lévesque 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 8000 und Learjet 75 Liberty 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, 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 75 Liberty, Learjet 85, MITRAC, MOVIA, OMNEO, OPTIFLO,

Primove, 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 11 ausgewachsene Bäume, 499 kg Abfall, 2.009 kg CO_2-Emissionen (dies entspricht 8.006 gefahrenen Kilometern) und 10.000 Liter Wasser eingespart.

Bombardier Inc., 800 René-Lévesque Blvd. West, Montréal, Québec, Kanada H3B 1Y8
Tel.: +1 5148619481; Fax: +1 5148612420; 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 2019, 2018 und 2017 entnommen und sind im Zusammenhang mit diesen zu lesen.

Die folgende Übersicht zeigt ausgewählte Finanzinformationen für die letzten drei Geschäftsjahre.

Geschäftsjahre zum 31. Dezember	2019[1]	2018	2017 angepasst[2]
Umsatzerlöse	$ 15.757	$ 16.236	$ 16.199
Auf die Anteilseigner der Bombardier Inc. entfallendes Periodenergebnis	$ (1.797)	$ 232	$ (494)
Ergebnis je Aktie (in USD)			
Unverwässert	$ (0,76)	$ 0,10	$ (0,24)
Verwässert	$ (0,76)	$ 0,09	$ (0,24)
Beschlossene Bardividenden je Aktie (in kanadischen Dollar):			
Class-A-Aktien (Mehrstimmrechtsaktien)	$ -	$ -	$ -
Class-B-Aktien (Aktien mit nachrangigem Stimmrecht)	$ -	$ -	$ -
Vorzugsaktien, Serie 2	$ 0,99	$ 0,90	$ 0,72
Vorzugsaktien, Serie 3	$ 1,00	$ 1,00	$ 0,89
Vorzugsaktien, Serie 4	$ 1,56	$ 1,56	$ 1,56
Zum 31. Dezember	2019[1]	2018	2017 angepasst[2]
Bilanzsumme	$ 24.972	$ 24.958	$ 24.916
Langfristige finanzielle Verbindlichkeiten	$ 10.550	$ 10.619	$ 10.165

[1] Weitere Erläuterungen zur Auswirkung der erstmaligen Anwendung von IFRS 16 "Leasingverhältnisse" sind im Konzernabschluss in Anhangsangabe 3 "Änderungen der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden" enthalten. Gemäß dem modifizierten rückwirkenden Ansatz, den der Konzern anwendet, werden die Zahlen für das Geschäftsjahr 2018 nicht angepasst.

[2] Angepasst aufgrund der erstmaligen Anwendung von IFRS 15 "Erlöse aus Verträgen mit Kunden".

Im Anschluss folgt eine Darstellung der Quartalsinformationen.

12. Februar 2020

QUARTALSDATEN (UNGEPRÜFT)

(die Quartalsdaten wurden mit Ausnahme der Kursspannen gemäß IAS 34 "Zwischenberichterstattung" erstellt)

(in Mio. USD, ausgenommen Angaben je Aktie)

Geschäftsjahre		2019[1]			
	Gesamt	Viertes Quartal	Drittes Quartal	Zweites Quartal	Erstes Quartal
Umsatzerlöse[2]					
Aviation	$ 7.501	$ 2.413	$ 1.558	$ 2.120	$ 1.410
Transportation	8.269	1.793	2.175	2.194	2.107
Konzernzentrale und Sonstiges	(13)	(1)	(11)	-	(1)
	$ 15.757	$ 4.205	$ 3.722	$ 4.314	$ 3.516
EBIT[2]					
Aviation	$ 1.194	$ 94	$ 96	$ 340	$ 664
Transportation	22	(236)	88	87	83
Konzernzentrale und Sonstiges	(1.714)	(1.554)	(41)	(56)	(63)
	(498)	(1.696)	143	371	684
Finanzierungsaufwand[3]	1.072	257	261	269	311
Finanzertrag[3]	(230)	(106)	(28)	(22)	(100)
Ergebnis vor Ertragsteuern (EBT)	(1.340)	(1.847)	(90)	124	473
Ertragsteuern	267	(128)	1	160	234
Periodenergebnis	$ (1.607)	$ (1.719)	$ (91)	$ (36)	$ 239
Davon entfallen auf:					
Anteilseigner der Bombardier Inc.	$ (1.797)	$ (1.770)	$ (139)	$ (83)	$ 195

Geschäftsjahre			2019[1]		
	Gesamt	Viertes Quartal	Drittes Quartal	Zweites Quartal	Erstes Quartal
Nicht beherrschende Anteile	190	51	48	47	44
Ergebnis je Aktie (in USD)	$ (1.607)	$ (1.719)	$ (91)	$ (36)	$ 239
Unverwässert	$ (0,76)	$ (0,74)	$ (0,06)	$ (0,04)	$ 0,08
Verwässert	$ (0,76)	$ (0,74)	$ (0,06)	$ (0,04)	$ 0,08
Börsenkursentwicklung der Class-B-Aktien mit nachrangigem Stimmrecht (in CAD)					
Höchststand	$ 3,03	$ 2,15	$ 2,34	$ 2,92	$ 3,03
Tiefststand	$ 1,53	$ 1,53	$ 1,53	$ 1,96	$ 1,85

Geschäftsjahre	Gesamt	Viertes Quartal	2018 Drittes Quartal	Zweites Quartal	Erstes Quartal
Umsatzerlöse[2]					
Aviation	$ 7.324	$ 2.142	$ 1.504	$ 2.003	$ 1.675
Transportation	8.915	2.161	2.140	2.259	2.355
Konzernzentrale und Sonstiges	(3)	-	(1)	-	(2)
	$ 16.236	$ 4.303	$ 3.643	$ 4.262	$ 4.028
EBIT[2]					
Aviation	$ 424	$ 171	$ 132	$ 69	$ 52
Transportation	774	236	184	163	191
Konzernzentrale und Sonstiges	(197)	(65)	(49)	(41)	(42)
	1.001	342	267	191	201
Finanzierungsaufwand[3]	712	261	147	163	162
Finanzertrag[3]	(106)	(33)	(25)	(31)	(38)
Ergebnis vor Ertragsteuern (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
Nicht beherrschende Anteile	86	40	38	2	6
Ergebnis je Aktie (in USD)	$ 318	$ 55	$ 149	$ 70	$ 44
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)					
Höchststand	$ 5,58	$ 4,71	$ 5,58	$ 5,36	$ 4,16
Tiefststand	$ 1,59	$ 1,59	$ 4,10	$ 3,55	$ 2,80

[1] Weitere Erläuterungen zur Auswirkung der erstmaligen Anwendung von IFRS 16 "Leasingverhältnisse" sind im Konzernabschluss in Anhangsangabe 3 "Änderungen der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden" enthalten. Gemäß dem modifizierten rückwirkenden Ansatz, den der Konzern anwendet, werden die Zahlen für das Geschäftsjahr 2018 nicht angepasst.

[2] Die Zahlen sind infolge der Gründung von Bombardier Aviation, unserem neuen berichtspflichtigen Segment, und der Umgliederung der Beteiligung des Konzerns an der ACLP in die Kategorie "Beteiligung der Konzernzentrale", die unter "Konzernzentrale und Sonstiges" erfasst wird, angepasst. Einzelheiten hierzu sind im Abschnitt "Segmentberichterstattung" im Berichtsteil "Überblick" enthalten.

[3] 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	2019[1]	2018	2017 angepasst[2]	2016	2015
Umsatzerlöse	$ 15.757	$ 16.236	$ 16.199	$ 16.339	$ 18.172
Angepasstes EBIT[3]	$ 470	$ 1.029	$ 725	$ 427	$ 554
Sonderposten	968	28	426	485	5.392
EBIT	(498)	1.001	299	(58)	(4.838)
Finanzierungsaufwand	1.072	712	801	819	418
Finanzertrag	(230)	(106)	(56)	(70)	(70)
Ergebnis vor Ertragsteuern (EBT)	(1.340)	395	(446)	(807)	(5.186)
Ertragsteuern	267	77	79	174	154
Periodenergebnis	$ (1.607)	$ 318	$ (525)	$ (981)	$ (5.340)

Für die Geschäftsjahre zum 31. Dezember	2019[1]	2018	2017 angepasst[2]	2016	2015
Davon entfallen auf:					
Anteilseigner der Bombardier Inc.	$ (1.797)	$ 232	$ (494)	$ (1.022)	$ (5.347)
Nicht beherrschende Anteile	$ 190	$ 86	$ 31	$ 41	$ 7
Angepasstes Periodenergebnis[3]	$ (396)	$ 438	$ 91	$ (268)	$ 326
Ergebnis je Aktie (in USD)					
Unverwässert	$ (0,76)	$ 0,10	$ (0,24)	$ (0,48)	$ (2,58)
Verwässert	$ (0,76)	$ 0,09	$ (0,24)	$ (0,480)	$ (2,58)
Angepasst[3]	$ (0,25)	$ 0,14	$ 0,04	$ (0,15)	$ 0,14
Allgemeine Informationen					
Exportumsatz aus Kanada	$ 5.187	$ 5.803	$ 6.498	$ 6.383	$ 7.335
Nettozugänge zu den Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	$ 523	$ 415	$ 1.317	$ 1.201	$ 1.862
Abschreibungen	$ 422	$ 272	$ 314	$ 371	$ 438
Wertminderungsaufwendungen (Wertaufholungen) in Verbindung mit Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	$ (4)	$ 11	$ 51	$ 10	$ 4.300
Dividende je Stammaktie (in CAD)					
Class A	$ 0,00	$ 0,00	$ 0,00	$ 0,00	$ 0,00
Class-B-Aktien mit nachrangigem Stimmrecht	$ 0,00	$ 0,00	$ 0,00	$ 0,00	$ 0,00
Dividende je Vorzugsaktie (in CAD)					
Serie 2	$ 0,99	$ 0,90	$ 0,72	$ 0,68	$ 0,70
Serie 3	$ 1,00	$ 1,00	$ 0,89	$ 0,78	$ 0,78
Serie 4	$ 1,56	$ 1,56	$ 1,56	$ 1,56	$ 1,56
Börsenkursentwicklung (in CAD)					
Class-A-Aktien					
Höchststand	$ 3,08	$ 5,60	$ 3,25	$ 3,35	$ 4,24
Tiefststand	$ 1,57	$ 1,70	$ 1,87	$ 0,89	$ 1,18
Schlusskurs	$ 1,94	$ 2,08	$ 3,05	$ 2,33	$ 1,49
Class-B-Aktien mit nachrangigem Stimmrecht					
Höchststand	$ 3,03	$ 5,58	$ 3,24	$ 2,28	$ 4,24
Tiefststand	$ 1,53	$ 1,59	$ 1,96	$ 0,72	$ 1,03
Schlusskurs	$ 1,93	$ 2,03	$ 3,03	$ 2,16	$ 1,34
Zum 31. Dezember			angepasst[2]	angepasst[2]	
Anzahl Stammaktien (in Mio.)	2.398	2.373	2.194	2.193	2.220
Buchwert je Stammaktie (in USD)	$ (3,49)	$ (2,63)	$ (3,20)	$ (2,95)	$ (1,99)

[1] Weitere Erläuterungen zur Auswirkung der erstmaligen Anwendung von IFRS 16 "Leasingverhältnisse" sind im Konzernabschluss in Anhangsangabe 3 "Änderungen der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden" enthalten. Gemäß dem modifizierten rückwirkenden Ansatz, den der Konzern anwendet, werden die Zahlen für das Geschäftsjahr 2018 nicht angepasst.

[2] Angepasst aufgrund der erstmaligen Anwendung von IFRS 15 "Erlöse aus Verträgen mit Kunden".

[3] GAAP-fremde Finanzkennzahlen. Einzelheiten zu den Definitionen dieser Kennzahlen und zur Überleitung auf die jeweils am besten vergleichbaren Finanzkennzahlen nach IFRS in den Geschäftsjahren 2019 und 2018 sind im Abschnitt "GAAP-fremde Finanzkennzahlen" enthalten.

ZUSAMMENFASSUNG HISTORISCHER FINANZDATEN (FORTS.)

KONZERNBILANZ

Zum 31. Dezember	2019[1]	2018	2017 angepasst[2]	2016 angepasst[2]	2015
Vermögenswerte					
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	$ 2.578	$ 3.187	$ 2.988	$ 3.384	$ 2.720
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen	1.844	1.575	1.174	1.220	1.473
Vertragliche Vermögenswerte	2.485	2.617	2.460	1.631	-

Zum 31. Dezember	2019[1]	2018	2017 angepasst[2]	2016 angepasst[2]	2015
Vorräte	4.599	4.402	3.429	4.286	6.978
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	195	210	415	336	450
Sonstige Vermögenswerte	473	357	427	427	484
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	1.309	-	4.150	-	-
Kurzfristige Vermögenswerte	13.483	12.348	15.043	11.284	12.105
Sachanlagen	1.781	1.557	1.696	1.949	2.061
Im Rahmen von Flugzeugprogrammen verwendete Werkzeuge	4.616	4.519	3.581	5.174	3.975
Goodwill	1.936	1.948	2.042	1.855	1.978
Latente Ertragsteuern	546	746	595	698	761
Anteile an Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen	1.059	2.211	491	332	356
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	989	1.030	825	915	870
Sonstige Vermögenswerte	562	599	643	588	797
Langfristige Vermögenswerte	11.489	12.610	9.873	11.511	10.798
	$ 24.972	$ 24.958	$ 24.916	$ 22.795	$ 22.903
Verbindlichkeiten					
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten	$ 4.682	$ 4.634	$ 3.964	$ 3.045	$ 4.040
Rückstellungen	1.060	1.390	1.630	1.542	1.108
Vertragliche Verbindlichkeiten	5.739	4.262	3.820	3.840	-
Über die Vorräte für langfristige Fertigungsaufträge hinausgehende Anzahlungen und Teilabrechnungen	-	-	-	-	1.408
Anzahlungen für Flugzeugprogramme	-	-	-	-	2.002
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	518	607	342	608	991
Sonstige Verbindlichkeiten	1.548	1.499	1.723	1.634	2.274
Verbindlichkeiten, die in direktem Zusammenhang mit zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten stehen	1.768	-	2.686	-	-
Kurzfristige Verbindlichkeiten	15.315	12.392	14.165	10.669	11.823
Rückstellungen	311	1.110	781	1.561	918
Vertragliche Verbindlichkeiten	1.417	1.933	1.272	1.673	-
Anzahlungen für Flugzeugprogramme	-	-	-	-	1.534
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	9.325	9.093	9.200	8.738	8.908
Altersversorgungsleistungen	2.445	2.381	2.633	2.647	2.159
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	1.225	1.526	965	999	619
Sonstige Verbindlichkeiten	845	537	595	891	996
Langfristige Schulden	15.568	16.580	15.446	16.509	15.134
	30.883	28.972	29.611	27.178	26.957
Eigenkapital					
Den Anteilseignern der Bombardier Inc. zurechenbares Eigenkapital	(7.667)	(5.563)	(6.608)	(6.054)	(4.067)
Auf nicht beherrschende Anteile entfallendes Eigenkapital	1.756	1.549	1.913	1.671	13
	(5.911)	(4.014)	(4.695)	(4.383)	(4.054)
	$ 24.972	$ 24.958	$ 24.916	$ 22.795	$ 22.903

[1] Weitere Erläuterungen zur Auswirkung der erstmaligen Anwendung von IFRS 16 "Leasingverhältnisse" sind im Konzernabschluss in Anhangsangabe 3 "Änderungen der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden" enthalten. Gemäß dem modifizierten rückwirkenden Ansatz, den der Konzern anwendet, werden die Zahlen für das Geschäftsjahr 2018 nicht angepasst.

[2] Angepasst aufgrund der erstmaligen Anwendung von IFRS 15 "Erlöse aus Verträgen mit Kunden".

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 mit dem Konzernabschluss im Einklang.
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 2019 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 2019 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.

12. Februar 2020

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 2019 und 2018 sowie zum 1. Januar 2018, der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, der Konzern-Gesamtergebnisrechnung, der Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung und der Konzern-Kapitalflussrechnung für die Geschäftsjahre zum 31. Dezember 2019 und 2018 sowie dem Konzernanhang, einschließlich einer Zusammenfassung bedeutsamer Rechnungslegungsmethoden - geprüft.
Nach unserer Beurteilung vermittelt der beigefügte Konzernabschluss in allen wesentlichen Belangen ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Finanzlage des Konzerns zum 31. Dezember 2019 und 2018 sowie zum 1. Januar 2018, sowie seiner Ertragslage und Zahlungsströme für die Geschäftsjahre zum 31. Dezember 2019 und 2018 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 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.

Montréal, Kanada, 12. Februar 2020

Ernst & Young LLP

(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 2019 und 2018

(Tabellenbeträge sind, soweit nicht anders angegeben, in Mio. USD dargestellt.)

Konzernabschluss		185
Anhang zum Konzernabschluss		193
1	GRUNDLAGEN DER ERSTELLUNG	193
2	ZUSAMMENFASSUNG WESENTLICHER BILANZIERUNGS- UND BEWERTUNGSMETHODEN	193
3	ÄNDERUNGEN DER BILANZIERUNGS- UND BEWERTUNGSMETHODEN	211
4	VERWENDUNG VON SCHÄTZUNGEN UND BEURTEILUNGEN	214
5	SEGMENTBERICHTERSTATTUNG	222
6	FORSCHUNG UND ENTWICKLUNG	228
7	SONSTIGE ERTRÄGE	228
8	SONDERPOSTEN	229
9	FINANZIERUNGSAUFWAND UND FINANZERTRAG	232
10	NICHT BEHERRSCHENDE ANTEILE	234
11	AUFWAND FÜR LEISTUNGEN AN ARBEITNEHMER	237
12	ERTRAGSTEUERN	237
13	ERGEBNIS JE AKTIE	241
14	FINANZINSTRUMENTE	242
15	ZAHLUNGSMITTEL UND ZAHLUNGSMITTELÄQUIVALENTE	247
16	FORDERUNGEN AUS LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN UND SONSTIGE FORDERUNGEN	248
17	VERTRAGSSALDEN	250
18	VORRÄTE	251
19	AUFTRAGSBESTAND	251
20	SONSTIGE FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE	253
21	SONSTIGE VERMÖGENSWERTE	254
22	SACHANLAGEN	255
23	IMMATERIELLE VERMÖGENSWERTE	257
24	ALTERSVERSORGUNGSLEISTUNGEN	259
25	VERBINDLICHKEITEN AUS LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN UND SONSTIGE VERBINDLICHKEITEN	274
26	RÜCKSTELLUNGEN	275
27	SONSTIGE FINANZIELLE VERBINDLICHKEITEN	277
28	SONSTIGE VERBINDLICHKEITEN	278
29	LANGFRISTIGE FINANZVERBINDLICHKEITEN	279
30	ZUR VERÄUSSERUNG GEHALTENE VERMÖGENSWERTE	281
31	VERÄUSSERUNG VON GESCHÄFTSBEREICHEN	283
32	ERWERB EINES GESCHÄFTSBEREICHS	285
33	GEZEICHNETES KAPITAL	285
34	ANTEILSBASIERTE VERGÜTUNG	289
35	NETTOVERÄNDERUNG DER NICHT ZAHLUNGSWIRKSAMEN POSTEN	292
36	KREDITFAZILITÄTEN	293
37	KAPITALMANAGEMENT	295
38	FINANZRISIKOMANAGEMENT	296
39	FAIR VALUE DER FINANZINSTRUMENTE	302
40	ANTEILE AN GEMEINSCHAFTSUNTERNEHMEN UND ASSOZIIERTEN UNTERNEHMEN	308
41	TRANSAKTIONEN MIT NAHESTEHENDEN UNTERNEHMEN UND PERSONEN	309
42	NICHT KONSOLIDIERTE STRUKTURIERTE UNTERNEHMEN	311
43	SONSTIGE FINANZIELLE VERPFLICHTUNGEN UND EVENTUALVERBINDLICHKEITEN	312
44	EREIGNISSE NACH DEM ABSCHLUSSSTICHTAG	320

Die nachstehende Tabelle bietet eine Übersicht der im Konzernabschluss verwendeten Abkürzungen.

Abkürzung	Erläuterung	Abkürzung	Erläuterung
ACLP	Airbus Canada Limited Partnership (ehemalige CSALP)	EPS	Earnings (loss) per share attributable to equity holders of Bombardier Inc. (den Anteilseignern der Bombardier Inc. zurechenbares Ergebnis je Aktie)
AFS	Available for sale (zur Veräußerung verfügbar)		
BICS	Bloomberg Industry Classification System (Branchen-Klassifizierungssystem von Bloomberg)	FVOCI	Fair value through other comprehensive income (loss) (erfolgsneutral zum Fair Value im sonstigen Ergebnis bewertet)
bps	Basis points (Basispunkte - BP)	FVTP&L	Fair value through profit and loss (erfolgswirksam zum Fair Value bewertet)
		HFT	Held for trading (zu Handelszwecken gehalten)
BT Holdco	Bombardier Transportation (Investment) UK Limited	IAS	International Accounting Standard(s)
CCTD	Cumulative currency translation difference (Ausgleichsposten aus der Währungsumrechnung)	IASB	International Accounting Standards Board
CDPQ	Caisse de dépôt et placement du Québec (Einlage- und Anlagekasse von Québec)	IFRIC	International Financial Reporting Interpretation Committee
CGU	Cash generating unit (zahlungsmittelgenerierende Einheit)	IFRS	International Financial Reporting Standard(s)
CSALP	C Series Aircraft Limited Partnership (Kommanditgesellschaft für das C Series-Flugzeug)	MD&A	Management's discussion and analysis (Lagebericht)
DB	Defined benefit (leistungsorientierte Pläne)	NCI	Non-controlling interests (nicht beherrschende Anteile)
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)
DSU	Deferred share unit	PSU	Performance share unit
EBIT	Earnings (loss) before financing expense, financing income and income taxes (Ergebnis vor Finanzierungsaufwand, Finanzertrag und Ertragsteuern)	R&D	Research and development (Forschung und Entwicklung - F&E)
EBITDA	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)	RSU	Restricted share unit
		SG&A	Selling, general and administrative (Vertriebs- und allgemeine Verwaltungskosten)
		U.K.	United Kingdom (Vereinigtes Königreich)

Abkürzung	Erläuterung	Abkürzung	Erläuterung
EBT	Earnings (loss) before income taxes (Ergebnis vor Ertragsteuern)	U.S.	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.

KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG Für die Geschäftsjahre zum 31. Dezember

(in Mio. USD, ausgenommen Angaben je Aktie)

	Anhangsangabe	2019 (1)	2018
Umsatzerlöse		$ 15.757	$ 16.236
Herstellungskosten des Umsatzes	18	14.157	13.958
Bruttogewinn		1.600	2.278
Vertriebs- und allgemeine Verwaltungskosten		1.013	1.156
Forschungs- und Entwicklungskosten	6	292	217
Anteil am Ergebnis von Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen	40	(128)	(66)
Sonstige Erträge	7	(47)	(58)
Sonderposten	8	968	28
EBIT		(498)	1.001
Finanzierungsaufwand	9	1.072	712
Finanzertrag	9	(230)	(106)
Ergebnis vor Ertragsteuern (EBT)		(1.340)	395
Ertragsteuern	12	267	77
Periodenergebnis		$ (1.607)	$ 318
Davon entfallen auf:			
Anteilseigner der Bombardier Inc.		$ (1.797)	$ 232
Nicht beherrschende Anteile		190	86
		$ (1.607)	$ 318
Ergebnis je Aktie (in USD)	13		
Unverwässert		$ (0,76)	$ 0,10
Verwässert		$ (0,76)	$ 0,09

(1) Weitere Erläuterungen zur Auswirkung der erstmaligen Anwendung von IFRS 16 "Leasingverhältnisse" sind in Anhangsangabe 3 "Änderungen der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden" enthalten.

Der Anhang ist Bestandteil des vorliegenden Konzernabschlusses.

KONZERN-GESAMTERGEBNISRECHNUNG Für die Geschäftsjahre zum 31. Dezember

(in Mio. USD)

	Anhangsangabe	2019	2018
Periodenergebnis		$ (1.607)	$ 318
Sonstiges Ergebnis			
Posten, die in das Periodenergebnis umgegliedert werden können			
Nettoveränderung Cash Flow Hedges (1)			
Unterschiedsbetrag aus der Währungsumrechnung		(4)	(3)
Nettoverlust aus derivativen Finanzinstrumenten		(1)	(263)
Umgliederung in das Periodenergebnis oder in den zugrunde liegenden nichtfinanziellen Vermögenswert (2)(3)		39	10
Ertragsteuern	12	(17)	55
		17	(201)
Erfolgsneutral zum Fair Value im sonstigen Ergebnis bewertete finanzielle Vermögenswerte			
Unrealisierter Nettogewinn		5	1
Ausgleichsposten aus der Währungsumrechnung			
Nettoinvestitionen in ausländische Geschäftsbetriebe		95	33
Posten, die nicht in das Periodenergebnis umgegliedert werden			
Erfolgsneutral zum Fair Value im sonstigen Ergebnis bewertete Eigenkapitalinstrumente			
Unrealisierter Nettogewinn (-verlust)		5	(6)
Altersversorgungsleistungen (1)			
Neubewertung der leistungsorientierten Pensionspläne	24	(520)	278
Ertragsteuern	12	50	(6)
		(465)	266
Sonstiges Ergebnis, gesamt		(348)	99

	Anhangsangabe	2019	2018
Gesamtergebnis		$ (1.955)	$ 417
Davon entfallen auf:			
Anteilseigner der Bombardier Inc.		$ (2.117)	$ 413
Nicht beherrschende Anteile		162	4
		$ (1.955)	$ 417

(1) Enthält im Geschäftsjahr 2019 einen Gewinn von USD 2 Mio. aus Cash Flow Hedges sowie einen Verlust von USD 2 Mio. aus Altersversorgungsleistungen in Verbindung mit unserem Anteil am Ergebnis von Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen (Geschäftsjahr 2018: Verlust von USD 1 Mio. bzw. USD 7 Mio.).
(2) Enthält im Geschäftsjahr 2019 einen Verlust von USD 56 Mio., der in den zugrunde liegenden nichtfinanziellen Vermögenswert umgegliedert wurde (Geschäftsjahr 2018: Gewinn von USD 15 Mio.).
(3) Ein abgegrenzter Nettogewinn von USD 1 Mio. wird im Geschäftsjahr 2020 voraussichtlich vom sonstigen Ergebnis in den Buchwert des zugrunde liegenden nichtfinanziellen Vermögenswerts oder in das Periodenergebnis umgegliedert.
Der Anhang ist Bestandteil des vorliegenden Konzernabschlusses.

KONZERNBILANZ

Zum (in Mio. USD)	Anhangsangabe	31. Dezember 2019 (1)	31. Dezember 2018	1. Januar 2018
Vermögenswerte				
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	15	$ 2.578	$ 3.187	$ 2.988
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen	16	1.844	1.575	1.174
Vertragliche Vermögenswerte	17	2.485	2.617	2.460
Vorräte	18	4.599	4.402	3.429
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	20	195	210	415
Sonstige Vermögenswerte	21	473	357	427
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	30	1.309		4.150
Kurzfristige Vermögenswerte		13.483	12.348	15.043
Sachanlagen	22	1.781	1.557	1.696
Im Rahmen von Flugzeugprogrammen verwendete Werkzeuge	23	4.616	4.519	3.581
Goodwill	23	1.936	1.948	2.042
Latente Ertragsteuern	12	546	746	595
Anteile an Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen	40	1.059	2.211	491
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	20	989	1.030	825
Sonstige Vermögenswerte	21	562	599	643
Langfristige Vermögenswerte		11.489	12.610	9.873
		$ 24.972	$ 24.958	$ 24.916
Verbindlichkeiten				
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten	25	$ 4.682	$ 4.634	$ 3.964
Rückstellungen	26	1.060	1.390	1.630
Vertragliche Verbindlichkeiten	17	5.739	4.262	3.820
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	27	518	607	342
Sonstige Verbindlichkeiten	28	1.548	1.499	1.723
Verbindlichkeiten, die in direktem Zusammenhang mit zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten stehen	30	1.768		2.686
Kurzfristige Verbindlichkeiten		15.315	12.392	14.165
Rückstellungen	26	311	1.110	781
Vertragliche Verbindlichkeiten	17	1.417	1.933	1.272
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	29	9.325	9.093	9.200
Altersversorgungsleistungen	24	2.445	2.381	2.633
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	27	1.225	1.526	965
Sonstige Verbindlichkeiten	28	845	537	595
Langfristige Verbindlichkeiten		15.568	16.580	15.446
		30.883	28.972	29.611
Eigenkapital				
Den Anteilseignern der Bombardier Inc. zurechenbares Eigenkapital		(7.667)	(5.563)	(6.608)
Auf nicht beherrschende Anteile entfallendes Eigenkapital	10	1.756	1.549	1.913
		(5.911)	(4.014)	(4.695)

Zum (in Mio. USD)	Anhangsangabe	31. Dezember 2019 [1]	31. Dezember 2018	1. Januar 2018
		$ 24.972	$ 24.958	$ 24.916
Sonstige finanzielle Verpflichtungen und Eventualverbindlichkeiten	43			

[1] Weitere Erläuterungen zur Auswirkung der erstmaligen Anwendung von IFRS 16 "Leasingverhältnisse" sind in Anhangsangabe 3 "Änderungen der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden" enthalten.
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			Bilanzgewinn (Nicht durch Eigenkapital gedeckter Fehlbetrag) Sonstige Gewinnrücklagen (sonstiger Verlustvortrag)	Verluste aus der Neubewertung
	Vorzugsaktien	Stammaktien	Optionsscheine		
Zum 1. Januar 2018	$ 347	$ 2.154	$ 73	$ (6.414)	$ (2.577)
Gesamtergebnis					
Periodenergebnis	-	-	-	232	-
Sonstiges Ergebnis	-	-	-	-	272
	-	-	-	232	272
Ausgabe von Optionsscheinen [1]	-	-	270	-	-
Ausgabe von Aktien	-	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 [2]	-	-	-	(116)	-
Anteilsbasierter Aufwand	-	-	-	-	-
Zum 31. Dezember 2018	$ 347	$ 2.623	$ 343	$ (6.294)	$ (2.305)
Gesamtergebnis					
Periodenergebnis	-	-	-	(1.797)	-
Sonstiges Ergebnis	-	-	-	-	(470)
	-	-	-	(1.797)	(470)
Ausgeübte Optionen	-	5	-	-	-
Ausgabe von nicht beherrschenden Anteilen [3]	-	-	-	-	-
Dividenden auf Vorzugsaktien (nach Steuern)	-	-	-	(21)	-
Auf nicht beherrschende Anteile entfallende Dividendenzahlungen	-	-	-	-	-
Anteilsbasierter Aufwand	-	-	-	-	-
Zum 31. Dezember 2019	$ 347	$ 2.628	$ 343	$ (8.112)	$ (2.775)

		Kumuliertes sonstiges Ergebnis		
	Kapitalrücklage	FVOCI	Cash Flow Hedges	Ausgleichsposten aus der Währungsumrechnung
Zum 1. Januar 2018	$ 171	$ 4	$ 127	$ (493)
Gesamtergebnis				
Periodenergebnis	-	-	-	-

		Kumuliertes sonstiges Ergebnis		
	Kapitalrücklage	FVOCI	Cash Flow Hedges	Ausgleichsposten aus der Währungsumrechnung
Sonstiges Ergebnis	-	(5)	(195)	109
	-	(5)	(195)	109
Ausgabe von Optionsscheinen [1]	-	-	-	-
Ausgabe von Aktien	-	-	-	-
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 [2]	-	-	-	-
Anteilsbasierter Aufwand	65	-	-	-
Zum 31. Dezember 2018	$ 176	$ (1)	$ (68)	$ (384)
Gesamtergebnis	-	-	-	-
Periodenergebnis	-	-	-	-
Sonstiges Ergebnis	-	10	17	123
	-	10	17	123
Ausgeübte Optionen	(1)	-	-	-
Ausgabe von nicht beherrschenden Anteilen [3]	-	-	-	-
Dividenden auf Vorzugsaktien (nach Steuern)	-	-	-	-
Auf nicht beherrschende Anteile entfallende Dividendenzahlungen	-	-	-	-
Anteilsbasierter Aufwand	30	-	-	-
Zum 31. Dezember 2019	$ 205	$ 9	$ (51)	$ (261)

	Gesamt	Nicht beherrschende Anteile	Eigenkapital, gesamt
Zum 1. Januar 2018	$ (6.608)	$ 1.913	$ (4.695)
Gesamtergebnis			
Periodenergebnis	232	86	318
Sonstiges Ergebnis	181	(82)	99
	413	4	417
Ausgabe von Optionsscheinen [1]	270	-	270
Ausgabe von Aktien	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 [2]	(116)	(275)	(391)
Anteilsbasierter Aufwand	65		65
Zum 31. Dezember 2018	$ (5.563)	$ 1.549	$ (4.014)
Gesamtergebnis			
Periodenergebnis	(1.797)	190	(1.607)
Sonstiges Ergebnis	(320)	(28)	(348)
	(2.117)	162	(1.955)
Ausgeübte Optionen	4	-	4
Ausgabe von nicht beherrschenden Anteilen [3]	-	49	49
Dividenden auf Vorzugsaktien (nach Steuern)	(21)	-	(21)
Auf nicht beherrschende Anteile entfallende Dividendenzahlungen	-	(4)	(4)
Anteilsbasierter Aufwand	30	-	30
Zum 31. Dezember 2019	$ (7.667)	$ 1.756	$ (5.911)

[1] Bezogen auf die (in Verbindung mit dem Verkauf einer Mehrheitsbeteiligung an der ACLP) am 1. Juli 2018 an Airbus ausgegebenen wandelbaren Aktien.

[2] Enthält USD 391 Mio. aus der Ausbuchung der nicht beherrschenden Anteile in Verbindung mit der Veräußerung der ACLP.

[3] Weitere Informationen hierzu sind in Anhangsangabe 10 "Nicht beherrschende Anteile" enthalten.

Der Anhang ist Bestandteil des vorliegenden Konzernabschlusses.

KONZERN-KAPITALFLUSSRECHNUNG Für die Geschäftsjahre zum 31. Dezember

(in Mio. USD)

	Anhangsangabe	2019[1]	2018
Betriebliche Geschäftstätigkeit			
Jahresüberschuss/(-fehlbetrag)		$ (1.607)	$ 318
Nicht zahlungswirksame Posten			
Abschreibungen[2]	22, 23	422	272
Wertminderungsaufwendungen in Verbindung mit Anteilen an der ACLP	8	1.578	-
Wertminderungsaufwendungen (Wertaufholungen) in Verbindung mit Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	7, 8, 22, 23	(4)	11
Latente Ertragsteuern	12	113	(74)
Gewinne aus Abgängen von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	7, 8	(10)	(636)
Verluste (Gewinne) aus der Veräußerung von Geschäftsbereichen	7, 8, 31	(730)	616
Anteil am Ergebnis von Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen	40	(128)	(66)
Anteilsbasierter Aufwand	34	30	65
Verlust aus dem Rückkauf langfristiger Finanzverbindlichkeiten	8, 9	84	-
Verlust aus dem Verkauf von Forderungen aus langfristigen Aufträgen	8	-	31
Von Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen erhaltene Dividenden		49	72
Nettoveränderung der nicht zahlungswirksamen Posten	35	(477)	(12)
Cashflow aus betrieblicher Geschäftstätigkeit		(680)	597
Investitionstätigkeit			
Zugänge zu den Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten		(552)	(1.164)
Erlöse aus der Veräußerung von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten		29	749
Entkonsolidierung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente der ACLP		-	(151)
Mittelabflüsse in Verbindung mit der Veräußerung eines Geschäftsbereichs		-	(36)
Investitionen in stimmrechtslose Anteile an der ACLP	40	(350)	(225)
Nettoerlöse aus der Veräußerung von Geschäftsbereichen	31	826	-
Kapitalzuführung in die ACLP	40	(64)	-
Veräußerungen aus dem Wertpapierbestand		-	133
Sonstiges		(7)	(7)
Cashflow aus der Investitionstätigkeit		(118)	(701)
Finanzierungstätigkeit			
Nettoerlöse aus der Aufnahme langfristiger Finanzverbindlichkeiten	29	1.956	-
Tilgung langfristiger Finanzverbindlichkeiten	29	(1.762)	(15)
Tilgung von Leasingverbindlichkeiten[3]		(112)	
Rückerwerb von Class-B-Aktien, welche im Rahmen der PSU-Pläne treuhänderisch verwaltet werden		-	(97)
Auf Vorzugsaktien gezahlte Dividenden	33	(20)	(20)
Ausgabe von Class-B-Aktien		-	506
Ausgabe nicht beherrschender Anteile	10	49	-
Auf nicht beherrschende Anteile entfallende Dividendenzahlungen		(4)	(93)
Sonstiges		3	(60)
Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit		110	221
Einfluss von Wechselkurseffekten auf die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente		130	13
Nettozunahme/(-abnahme) der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente		(558)	130
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zu Beginn des Geschäftsjahres[4]	15	3.187	3.057
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente am Ende des Geschäftsjahres[4]	15	$ 2.629	$ 3.187
Zusätzliche Informationen[5][6]			
Auszahlungen für:			
Zinsen		$ 732	$ 674
Ertragsteuern		$ 172	$ 147
Einzahlungen für:			
Zinsen		$ 25	$ 32
Ertragsteuern		$ 7	$ 5

[1] Weitere Erläuterungen zur Auswirkung der erstmaligen Anwendung von IFRS 16 "Leasingverhältnisse" sind in Anhangsangabe 3 "Änderungen der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden" enthalten.

(2) Enthält im Geschäftsjahr 2019 Aufwendungen aus der Abschreibung von Nutzungsrechten in Höhe von USD 109 Mio.
(3) Leasingzahlungen in Bezug auf den Zinsanteil, kurzfristige Leasingverhältnisse, geringwertige Vermögenswerte und variable Leasingzahlungen, die nicht in den Leasingverbindlichkeiten enthalten sind, werden als Mittelabflüsse aus der betrieblichen Geschäftstätigkeit eingestuft. Der Mittelabfluss belief sich im Geschäftsjahr 2019 insgesamt auf USD 168 Mio.
(4) Für Zwecke der Kapitalflussrechnung umfasst der Bestand an Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten Zahlungsmittel, die in die zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerte umgegliedert wurden. Weitere Informationen hierzu sind in Anhangsangabe 30 "Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte" enthalten.
(5) 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.
(6) 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, Zinszahlungen auf Leasingverbindlichkeiten 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 2019 und 2018

(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 seit dem 1. Juli 2019 in zwei Geschäftssegmenten tätig: Aviation und Transportation. Davor war der Konzern in vier Segmenten geschäftstätig: Business Aircraft, Commercial Aircraft, Aerostructures and Engineering Services und Transportation. Weitere Informationen hierzu sind in Anhangsangabe 5 "Segmentberichterstattung" enthalten.
Der Konzernabschluss für die Geschäftsjahre 2019 und 2018 wurde am 12. Februar 2020 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 Aviation 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
Bombardier Transportation France S.A.S.	Frankreich
Learjet Inc.	USA

Die Umsatzerlöse und die Vermögenswerte dieser Tochtergesellschaften machten zusammen mit denen der Bombardier Inc. im Geschäftsjahr 2019 72 % der Konzernumsatzerlöse bzw. 78 % der Konzernvermögenswerte aus (71 % bzw. 79 % im Geschäftsjahr 2018).
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 - im Segment Transportation im Wesentlichen der Euro, das Pfund Sterling, verschiedene andere europäische Währungen und der US-Dollar und im Segment Aviation 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 2019	31. Dezember 2018	1. Januar 2018	2019	2018
Euro	1,1234	1,1450	1,1993	1,1200	1,1822
Kanadischer Dollar	0,7696	0,7337	0,7975	0,7537	0,7729
Pfund Sterling	1,3204	1,2800	1,3517	1,2763	1,3367

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. Variable Gegenleistungen wie z. B. Annahmen bezüglich Preisgleitklauseln, Leistungsanreizen und geltend gemachten Ansprüchen 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 oder Auftragsänderungen in Bezug 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 weiterleiten kann.

Sonstiges - Umsatzerlöse aus dem Verkauf von Gebrauchtflugzeugen 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 Marktsegment Aviation aus seinem Vertrag mit der ACLP über das A220-Programm 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 Marktsegment Aviation 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 10 "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 ACLP, 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 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 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 finanziellen Vermögenswerten oder Verbindlichkeiten oder die Erfassung von daraus resultierenden 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 ACLP 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 nichtfinanzieller 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, die Wandlungsoption der CDPQ 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 nichtfinanziellen 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.

Das Segment Aviation sichert seine Fremdwährungsrisiken über Devisentermingeschäfte ab. 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.

Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden, die mit der erstmaligen Anwendung von IFRS 16 "Leasingverhältnisse" ab dem 1. Januar 2019 für Leasingverhältnisse gelten.

Nähere Informationen sind in Anhangsangabe 3 "Änderungen der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden" zu finden.

Wenn der Konzern Leasingnehmer ist - Leasingverhältnisse werden zu dem Zeitpunkt, zu dem der Leasinggegenstand für den Konzern zur Nutzung verfügbar ist, als Nutzungsrechte in den Sachanlagen erfasst, und eine entsprechende Leasingverbindlichkeit wird in den sonstigen Verbindlichkeiten ausgewiesen. Die Kosten von Nutzungsrechten beinhalten die erfassten Leasingverbindlichkeiten, die entstandenen anfänglichen direkten Kosten sowie die bei oder vor der Bereitstellung geleisteten Leasingzahlungen abzüglich aller etwaigen erhaltenen Leasinganreize. Die Nutzungsrechte werden linear über den kürzeren der beiden Zeiträume aus Nutzungsdauer und Laufzeit des Leasingverhältnisses abgeschrieben. Nutzungsrechte werden auf eine Wertminderung hin überprüft.

Die Leasingverbindlichkeit entspricht dem Barwert der Leasingzahlungen, die über die Laufzeit des Leasingverhältnisses zu entrichten sind und mit dem zum Bereitstellungsdatum bestehenden Grenzfremdkapitalzinssatz abgezinst werden, falls der dem Leasingverhältnis zugrunde liegende Zinssatz nicht ohne Weiteres zur Verfügung steht. Leasingzahlungen beinhalten feste Zahlungen abzüglich etwaiger zu erhaltender Leasinganreize, variable Leasingzahlungen, die an einen Index oder (Zins-)Satz gekoppelt sind, und Beträge, die voraussichtlich im Rahmen von Restwertgarantien entrichtet werden müssen. Die Leasingzahlungen umfassen ferner den Ausübungspreis einer Kaufoption, wenn hinreichend sicher ist, dass der Konzern sie auch tatsächlich wahrnehmen wird, und Strafzahlungen für eine Kündigung des Leasingverhältnisses, wenn in der Laufzeit berücksichtigt ist, dass der Leasingnehmer die Kündigungsoption wahrnehmen wird. Die Leasingzahlungen werden in einen Tilgungsanteil und einen Zinsanteil aufgeteilt. Der Zinsanteil wird aufwandswirksam über die Laufzeit des Leasingverhältnisses erfasst, sodass über die Perioden ein konstanter Zinssatz auf die verbliebene Verbindlichkeit entsteht, und im Finanzierungsaufwand berücksichtigt. Leasingzahlungen für kurzfristige Leasingverhältnisse und für Leasingverhältnisse, denen ein Leasinggegenstand von geringem Wert zugrunde liegt, werden linear als Aufwand in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung erfasst.

Der Konzern schließt in regelmäßigen Abständen Sale-and-leaseback-Transaktionen typischerweise für Flugzeuge ab. Dabei veräußert der Konzern einen Vermögenswert an einen Leasinggeber und least diesen sofort zurück. Bei einer Sale-and-leaseback-Transaktion wird die Übertragung eines Vermögenswerts entsprechend den Vorschriften des Konzerns zur Umsatzrealisierung als ein Verkauf behandelt, sobald der Kunde die Verfügungsgewalt über das Flugzeug erhält; ansonsten weist der Konzern den übertragenen Vermögenswert weiterhin in der Bilanz aus, wo er eine finanzielle Verbindlichkeit in Höhe der übertragenen Erlöse erfasst. Kann die Übertragung eines Vermögenswerts entsprechend den Vorschriften des Konzerns zur Umsatzrealisierung als ein Verkauf bilanziert werden, so wird der Teil des realisierten

Veräußerungsgewinns unmittelbar nach dem Verkauf in den Umsatzerlösen erfasst, der dem Anteil an dem Vermögenswert entspricht, den der Konzern im Rahmen des Leasingverhältnisses nicht zurückbehält. Der Anteil des aufgrund des Leasingverhältnisses vom Konzern zurückbehaltenen Vermögenswerts wird als Nutzungsrecht erfasst, und die Leasingverbindlichkeit bemisst sich in der Regel in Höhe des Barwerts der künftigen Leasingzahlungen. Der Teil der Erlöse, der sich auf den zurückbehaltenen Anteil bezieht, wird als Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit eingestuft, während der Restbetrag je nach Art des verkauften Vermögenswerts entweder als Cashflow aus betrieblicher Geschäftstätigkeit oder aus der Investitionstätigkeit behandelt wird.

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.

Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden, die vor dem 1. Januar 2019 während der Anwendung von IAS 17 und IFRIC 4 durch den Konzern für Leasingverhältnisse galten

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 Versicherungspolicen. 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 Restrukturierungskosten ausweist (je nachdem, welcher Zeitpunkt früher eintritt) erfolgswirksam erfasst. Wenn mit Wirkung ab dem 1. Januar 2019 Planänderungen, -kürzungen oder -abgeltungen eintreten, zieht der Konzern aktualisierte versicherungsmathematische Annahmen zur Bewertung des laufenden Dienstzeitaufwands und der Nettozinsen für die nach einer Planänderung, -kürzung oder -abgeltung verbleibende Berichtsperiode heran.
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 das Segment Aviation sowie Plattformentwicklungskosten für das Segment Transportation) und selbst entwickelte oder modifizierte Anwendungssoftware. Diese Kosten werden aktiviert, wenn bestimmte Kriterien wie beispielsweise der Nachweis der technischen Machbarkeit erfüllt sind. 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
Im Rahmen von Flugzeugprogrammen verwendete Werkzeuge	Leistungsabhängige Abschreibung	Voraussichtliche Anzahl zu fertigender Flugzeuge[1]
Sonstige immaterielle Vermögenswerte		
Lizenzen, Patente und Warenzeichen	Lineare Abschreibung	3 bis 20 Jahre
Sonstiges	Lineare Abschreibung	3 bis 8 Jahre

[1] Zum 31. Dezember 2019 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, 13 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 nichtfinanziellen 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 aktuelle 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 Gemeinschaftsunternehmen 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

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 wurde erstmals ab dem 1. Januar 2019 angewendet. In diesem Zusammenhang hat sich der Konzern für den modifizierten rückwirkenden Ansatz entschieden, bei dem Vergleichsperioden nicht neu bewertet werden. Nach dieser Methode wird der Standard rückwirkend angewendet und der kumulierte Effekt der erstmaligen Anwendung des Standards wird zum Zeitpunkt der Erstanwendung erfasst.

Der Konzern hat den Standard auf Verträge angewendet, die bislang zum Zeitpunkt der erstmaligen Anwendung gemäß IAS 17 und IFRIC 4 als Leasingverhältnisse eingestuft wurden, und er hat Verträge, die gemäß IAS 17 und IFRIC 4 bislang nicht als Leasingverhältnisse eingestuft wurden, nicht neu bewertet. Des Weiteren entschied der Konzern, die in IFRS 16 vorgesehenen Befreiungen auf Leasingverträge anzuwenden, deren Laufzeit ab dem Datum der erstmaligen Anwendung oder der Bereitstellung innerhalb eines Jahres beendet ist und die keine Kaufoption beinhalten, sowie auf Leasingverträge, bei denen der zugrunde liegende Vermögenswert geringwertig ist.

Zum Zeitpunkt der Erstanwendung hat der Konzern auch die Befreiungen in Anspruch genommen, einen einzigen Abzinsungssatz auf ein Portfolio ähnlich ausgestalteter Leasingverträge anzuwenden, auf eine Wertminderungsprüfung zu verzichten und stattdessen unmittelbar vor dem Zeitpunkt der erstmaligen Anwendung zu bewerten, ob es sich bei seinen Leasingverhältnissen um belastende Verträge handelt, und anfängliche direkte Kosten bei der Bewertung des Nutzungsrechts nicht einzubeziehen.
Die meisten Leasingverhältnisse, bei denen der Konzern Leasingnehmer ist und die nach IAS 17 als Operating-Leasingverhältnisse einzustufen waren, mussten nach IFRS 16 bilanziell erfasst werden. Dies führte zur Aufblähung der Bilanz aufgrund der Erfassung eines Nutzungsrechts, angepasst um erhaltene Leasinganreize und zuvor erfasste Rückstellungen für belastende Verträge, und einer Verbindlichkeit in Höhe des Barwerts der verbleibenden künftigen Leasingzahlungen, abgezinst unter Verwendung des Grenzfremdkapitalzinssatzes zum Zeitpunkt der erstmaligen Anwendung. Der Abschreibungsaufwand für das Nutzungsrecht und der Zinsaufwand für die Leasingverbindlichkeit ersetzten die bislang erfassten Aufwendungen für Operating-Leasing. Die Anwendung dieses Standards wirkt sich nicht auf die Kapitalflussrechnung aus, jedoch werden die Zahlungen für den Tilgungsanteil der Leasingverbindlichkeiten die bislang in den Cashflows aus betrieblicher Geschäftstätigkeit ausgewiesen wurden, gemäß IFRS 16 unter den Cashflows aus der Finanzierungstätigkeit dargestellt.
Diese geänderte Bilanzierungsweise führte zum 1. Januar 2019 zur Erfassung von Nutzungsrechten in Höhe von USD 554 Mio. unter den Sachanlagen und von Leasingverbindlichkeiten in Höhe von USD 568 Mio. unter den sonstigen Verbindlichkeiten. Weitere Informationen hierzu sind in Anhangsangabe 22 "Sachanlagen" und 28 "Sonstige Verbindlichkeiten" enthalten. Des Weiteren bestanden im Konzern Finanzierungsleasing-Verträge in Höhe von USD 41 Mio., die in den langfristigen Finanzverbindlichkeiten erfasst waren und zum 1. Januar 2019 in die Leasingverbindlichkeiten umgegliedert wurden. Die entsprechenden Anschaffungs- oder Herstellungskosten von Vermögenswerten in Höhe von USD 121 Mio. und die kumulierten Abschreibungen von USD 61 Mio. wurden in die Nutzungsrechte umgegliedert. Der gewichtete durchschnittliche Grenzfremdkapitalzinssatz, der auf die zum Zeitpunkt der erstmaligen Anwendung erfassten Leasingverbindlichkeiten angewandt wurde, belief sich auf 6,03 %.
Die nicht abgezinsten Verpflichtungen des Konzerns aus Operating-Leasingverhältnissen zum 31. Dezember 2018 betrugen gemäß der Darstellung im geprüften Konzernabschluss und im Anhang zum Konzernabschluss, die beide im Geschäftsbericht des Konzerns für das Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2018 enthalten sind, USD 875 Mio. Der nicht abgezinste Wert der Leasingverbindlichkeiten zum 1. Januar 2019 (ohne Berücksichtigung umgegliederter Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing von USD 41 Mio.) betrug USD 844 Mio. (zum 1. Januar 2019 auf USD 568 Mio. abgezinst). Die Differenz zwischen den bislang ausgewiesenen nicht abgezinsten Verpflichtungen aus Operating-Leasingverhältnissen von USD 875 Mio. und dem nicht abgezinsten Wert der Leasingverbindlichkeiten von USD 844 Mio. zum 1. Januar 2019 ergab sich aus kurzfristigen Leasingverhältnissen und geringwertigen Leasingverhältnissen, die aus den Leasingverbindlichkeiten ausgenommen wurden, jedoch Bestandteil der Verpflichtungen aus Operating-Leasingverhältnissen waren.

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. Der Konzern hat IFRIC 23 erstmals zum 1. Januar 2019 angewendet. Aus der Anwendung ergaben sich keine wesentlichen Anpassungen.

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 trat. 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 hat die Änderung erstmals zum 1. Januar 2019 angewendet, wobei eine frühere Anwendung unzulässig war. Aus der Anwendung ergaben sich keine Anpassungen zum 1. Januar 2019. Diese Änderung ist auf Planänderungen, -kürzungen und -abgeltungen, die nach dem 1. Januar 2019 in Kraft treten, anzuwenden.

4. 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. Das Segment Aviation verfügt 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. Variable Gegenleistungen wie z. B. Annahmen bezüglich Preisgleitklauseln, Leistungsanreizen und geltend gemachten Ansprüchen 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 2019 zu einem Rückgang des Bruttogewinns um rund USD 110 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 2019 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 9 % auf der Basis der gewichteten durchschnittlichen Kapitalkosten, die anhand von marktbasierten 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 2019 nicht zu einem Wertminderungsaufwand geführt.
Eine Anhebung des in den Werthaltigkeitsprüfungen verwendeten Abzinsungssatzes um 100 Basispunkte hätte im Geschäftsjahr 2019 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 2019 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 2019 verwendete Abzinsungssatz nach Steuern betrug 8,5 %. Eine Änderung des Abzinsungssatzes nach Steuern um 100 Basispunkte hätte im Geschäftsjahr 2019 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 12 "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 Finanzbehörden. 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 2019 wäre das EBIT des Segments Aviation im Geschäftsjahr 2019 um USD 7 Mio. niedriger ausgefallen.
Unter der Annahme einer Erhöhung der Wahrscheinlichkeit um 10 %, dass Restwertgarantien bei Ablauf der Finanzierungsprogramme zum 31. Dezember 2019 in Anspruch genommen werden, wäre das EBIT des Segments Aviation im Geschäftsjahr 2019 um USD 7 Mio. niedriger ausgefallen.
Bei einer Minderung der Zinssätze um 100 Basispunkte zum 31. Dezember 2019 wäre das EBT des Segments Aviation im Geschäftsjahr 2019 um USD 2 Mio. niedriger ausgefallen. Bei einer Erhöhung der Zinssätze um 100 Basispunkte zum 31. Dezember 2019 wäre das EBT des Segments Aviation im Geschäftsjahr 2019 um USD 2 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 Renditekurve festgelegt. Die Renditekurve wird anhand von Informationen über die Renditen von Unternehmensanleihen mit einem AA-Rating oder gleichwertigen Rating entwickelt; dabei sind Anleihen ausgeschlossen, die ein "Corporate"-Rating durch das BICS (Branchen-Klassifizierungssystem von Bloomberg) erhalten haben, die jedoch tatsächlich oder implizit staatlich garantiert sind. 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 2019 23 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 24 "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 während der Vertragsdauer hätte im Geschäftsjahr 2019 zu einem Rückgang des EBIT um rund USD 184 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. 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. 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 39 "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 ACLP - Am 1. Juli 2018 wies der Konzern seine Eigenkapitalbeteiligung an der ACLP in Höhe von USD 1.761 Mio. aus, die zu diesem Zeitpunkt einem Anteil von 33,55 % am geschätzten Fair Value der ACLP entsprach. Der geschätzte Fair Value der ACLP 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.

Im vierten Quartal 2019 überprüfte der Konzern die Werthaltigkeit seiner Anteile an der ACLP, da Anzeichen für eine Wertminderung bestanden. Der Konzern stellte fest, dass der Buchwert seiner Beteiligung an der ACLP ihren erzielbaren Betrag übersteigt, und erfasste demzufolge einen Wertminderungsaufwand von USD 1.578 Mio. Weitere Informationen hierzu sind in Anhangsangabe 40 "Anteile an Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen" zu finden.

Informationen zu den Schätzungen, die zur Bestimmung des Fair Value der Finanzierungsverpflichtungen des Konzerns gegenüber der ACLP und des Fair Value der Beteiligung des Konzerns an den stimmrechtslosen Anteilen der ACLP verwendet wurden, sind in Anhangsangabe 39 "Fair Value der Finanzinstrumente" enthalten.

Die entsprechenden Vermögenswerte werden im Segment "Konzernzentrale und Sonstiges" ausgewiesen.

5. SEGMENTBERICHTERSTATTUNG

Der Konzern gliedert sich in zwei berichtspflichtige Segmente: Aviation und Transportation. Jedes berichtspflichtige Segment bietet unterschiedliche Produkte und Dienstleistungen an und erfordert überwiegend unterschiedliche Strategien im Hinblick auf Technologie und

Marketing.

Aviation

Das Segment Aviation entwickelt, produziert und vermarktet Geschäftsflugzeuge in drei Baureihen (Learjet, Challenger und Global), von den Kategorien Light bis Large, und bietet entsprechende Aftermarket-Leistungen an; es 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 bis zur Veräußerung dieses Geschäftsbereichs, und bietet entsprechende Aftermarket-Leistungen an; weiterhin konzipiert, entwickelt und produziert es 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. Weitere Informationen hierzu sind in Anhangsangabe 30 "Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte" und 31 "Veräußerung von Geschäftsbereichen" enthalten.

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.

Konzernzentrale und Sonstiges

Unter "Konzernzentrale und Sonstiges" sind diejenigen Aufwendungen des Konzerns, die nicht den Segmenten zugeordnet werden, die Eliminierung von Gewinnen aus konzerninternen Transaktionen zwischen den Segmenten, die Beteiligung an einer Partnerschaft mit Airbus über die A220-Flugzeugfamilie 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:

	2019			
	Transportation	Aviation	Konzernzentrale und Sonstiges	Gesamt
Ertragslage				
Außenumsatzerlöse	$ 8.266	$ 7.491	$ -	$ 15.757
Innenumsatzerlöse	3	10	(13)	-
Umsatzerlöse, gesamt	8.269	7.501	(13)	15.757
EBIT vor Sonderposten	70	531	(131)	470
Sonderposten[1]	48	(663)	1.583	968
EBIT	$ 22	$ 1.194	$ (1.714)	(498)
Finanzierungsaufwand				1.072
Finanzertrag				(230)
EBT				(1.340)
Ertragsteuern				267
Periodenergebnis				$ (1.607)
Sonstige Angaben				
Forschung und Entwicklung[2]	$ 136	$ 156	$ -	$ 292
Anteil am Ergebnis von Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen[6]	$ (94)	$ 3	$ (37)	$ (128)
Nettozugänge zu den Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten (Erlöse)[3]	$ 157	$ 373	$ (7)	$ 523
Abschreibungen	$ 139	$ 282	$ 1	$ 422
Wertminderungsaufwendungen in Verbindung mit Anteilen an der ACLP[1]	$ -	$ -	$ 1.578	$ 1.578
Wertminderungsaufwendungen (Wertaufholungen) in Verbindung mit Sachanlagen[4]	$ (8)	$ (1)	$ 2	$ (7)
Wertminderungsaufwendungen (Wertaufholungen) in Verbindung mit immateriellen Vermögenswerten[5]	$ 3	$ -	$ -	$ 3

	2018			
	Transportation	Aviation	Konzernzentrale und Sonstiges	Gesamt
Ertragslage				
Außenumsatzerlöse	$ 8.910	$ 7.323	$ 3	$ 16.236
Innenumsatzerlöse	5	1	(6)	-
Umsatzerlöse, gesamt	8.915	7.324	(3)	16.236
EBIT vor Sonderposten	750	472	(193)	1.029
Sonderposten[1]	(24)	48	4	28

	2018			
	Transportation	Aviation	Konzernzentrale und Sonstiges	Gesamt
EBIT	$ 774	$ 424	$ (197)	1.001
Finanzierungsaufwand				712
Finanzertrag				(106)
EBT				395
Ertragsteuern				77
Periodenergebnis				$ 318
Sonstige Angaben				
Forschung und Entwicklung[2]	$ 122	$ 95	$ -	$ 217
Anteil am Ergebnis von Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen[6]	$ (111)	$ 5	$ 40	$ (66)
Nettozugänge zu den Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten (Erlöse)[3]	$ 108	$ 303	$ 4	$ 415
Abschreibungen	$ 101	$ 171	$ -	$ 272
Wertminderungsaufwendungen (Wertaufholungen) in Verbindung mit Sachanlagen[4]	$ 8	$ -	$ 3	$ 11

[1] Weitere Informationen hierzu sind in Anhangsangabe 8 "Sonderposten" enthalten.
[2] Einschließlich Abschreibungen auf Werkzeuge. Weitere Informationen hierzu sind in Anhangsangabe 6 "Forschung und Entwicklung" enthalten.
[3] Die Wertangaben sind der Konzern-Kapitalflussrechnung entnommen.
[4] Weitere Informationen hierzu sind in Anhangsangabe 22 "Sachanlagen" enthalten.
[5] Weitere Informationen hierzu sind in Anhangsangabe 23 "Immaterielle Vermögenswerte" enthalten.
[6] Weitere Informationen hierzu sind in Anhangsangabe 40 "Anteile an Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen" enthalten.

Die Überleitung der Konzernvermögenswerte und -verbindlichkeiten auf die Segmentvermögenswerte und -verbindlichkeiten stellte sich zu den nachstehenden Stichtagen wie folgt dar:

	31. Dezember 2019	31. Dezember 2018	1. Januar 2018
Vermögenswerte			
Konzernvermögenswerte	$ 24.972	$ 24.958	$ 24.916
Keinem Segment zugeordnete Vermögenswerte			
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente[1]	2.629	3.187	3.057
Ertragsteuerforderung[2]	90	49	60
Latente Ertragsteuern[6]	677	746	595
Segmentvermögenswerte	21.576	20.976	21.204
Verbindlichkeiten			
Konzernverbindlichkeiten	30.883	28.972	29.611
Keinem Segment zugeordnete Verbindlichkeiten			
Zinsverbindlichkeiten[3]	150	138	139
Ertragsteuerverbindlichkeiten[4]	202	173	187
Langfristige Finanzverbindlichkeiten[5]	9.333	9.102	9.218
Segmentverbindlichkeiten	$ 21.198	$ 19.559	$ 20.067
Nettosegmentvermögen			
Transportation	$ (385)	$ (412)	$ (1.106)
Aviation	$ 577	$ 848	$ 2.681
Konzernzentrale und Sonstiges	$ 186	$ 981	$ (438)

[1] Weitere Informationen hierzu sind in Anhangsangabe 15 "Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente" enthalten.
[2] In den sonstigen Vermögenswerten enthalten.
[3] In den Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstigen Verbindlichkeiten enthalten.
[4] In den sonstigen Verbindlichkeiten enthalten.
[5] Der kurzfristige Anteil der langfristigen Finanzverbindlichkeiten ist in den sonstigen finanziellen Verbindlichkeiten erfasst.
[6] Für weitere Erläuterungen wird auf Anhangsangabe 12 "Ertragsteuern" verwiesen.

Die Umsatzerlöse des Konzerns nach Marktsegmenten gliederten sich wie folgt:

	2019	2018
Aviation		
Business Aircraft		
Produktionstätigkeit und Sonstige[1]	$ 4.163	$ 3.794
Dienstleistungen[2]	1.254	1.200
Commercial Aircraft[3]	1.227	1.756
Aerostructures and Engineering Services	857	574
	7.501	7.324
Transportation		

	2019	2018
Schienenfahrzeuge und Transportsysteme[4]	5.192	5.844
Dienstleistungen[5]	2.140	2.096
Signaltechnik[6]	937	975
	8.269	8.915
Konzernzentrale und Sonstiges	(13)	(3)
	$ 15.757	$ 16.236

[1] Umfasst Umsatzerlöse aus dem Verkauf von neuen Flugzeugen, Spezialflugzeuglösungen und Gebrauchtflugzeugen.
[2] Enthält Umsatzerlöse aus Aftermarket-Leistungen einschließlich Ersatzteile, Smart Services, Servicezentren, Schulungen und technischer Publikationen.
[3] Enthält Produktionstätigkeiten, Dienstleistungen und Sonstige.
[4] 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.
[5] Umfasst Umsatzerlöse aus dem Flottenmanagement, dem Asset Life Management, der Überarbeitung und Überholung von Komponenten, Materiallösungen und dem Betrieb und der Wartung von Systemen.
[6] 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]		
	2019	2018	31. Dezember 2019	31. Dezember 2018	1. Januar 2018[3]
Nordamerika					
USA	$ 4.566	$ 3.989	$ 229	$ 239	$ 258
Kanada	1.831	1.553	5.137	5.057	4.077
Mexiko	35	141	33	40	38
	6.432	5.683	5.399	5.336	4.373
Europa					
Deutschland	1.650	1.795	1.058	1.045	1.048
Vereinigtes Königreich	1.449	1.598	428	658	807
Frankreich	943	1.137	34	32	35
Schweiz	422	797	392	381	379
Sonstige	2.105	2.098	725	708	717
	6.569	7.425	2.637	2.824	2.986
Asien/Pazifik					
Australien	533	719	11	11	23
China	170	375		2	3
Indien	289	165	20	21	23
Sonstige	620	873	3	1	3
	1.612	2.132	34	35	52
Sonstige	1.144	996	6	24	28
	1.144	996	6	24	28
	$ 15.757	$ 16.236	$ 8.076	$ 8.219	$ 7.439

[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. In die Sachanlagen sind keine Nutzungsrechte einbezogen.
[3] Enthält in Verbindung mit der Veräußerung der ACLP die umgegliederten zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerte.

6. FORSCHUNG UND ENTWICKLUNG

Die Forschungs- und Entwicklungskosten abzüglich Zuwendungen der öffentlichen Hand stellten sich in den nachstehenden Geschäftsjahren wie folgt dar:

	2019	2018
Forschungs- und Entwicklungskosten	$ 435	$ 1.136
abzüglich: Entwicklungskosten, die unter den im Rahmen von Flugzeugprogrammen verwendeten Werkzeugen aktiviert worden sind	(275)	(989)
	160	147
zuzüglich: Abschreibungen auf im Rahmen von Flugzeugprogrammen verwendete Werkzeuge	132	70
	$ 292	$ 217

7. SONSTIGE ERTRÄGE

Die sonstigen Erträge stellten sich in den nachstehenden Geschäftsjahren wie folgt dar:

	2019	2018
Änderungen der Schätzungen und des Fair Value [1]	$ (40)	$ (55)

	2019	2018
Gewinne aus Abgängen von immateriellen Vermögenswerten und Sachanlagen [2]	(10)	(9)
Wertminderungen von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten [2]	4	3
Gewinn aus der Veräußerung eines Geschäftsbereichs [2]	(4)	-
Kosten für Abfindungen und sonstige Personalstrukturmaßnahmen (einschließlich Schätzungsänderungen) [2]	1	3
Sonstige	2	-
	$ (47)	$ (58)

[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.

8. 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:

	2019	2018
Wertminderung der Anteile an der ACLP[1]	$ 1.578	$ -
Gewinn aus der Veräußerung eines Geschäftsbereichs - Schulungsaktivitäten[2]	(516)	-
Gewinn aus der Veräußerung eines Geschäftsbereichs - Q Series-Geschäft[3]	(210)	-
Restrukturierungsaufwendungen[4]	99	41
Verlust aus dem Rückkauf langfristiger Finanzverbindlichkeiten[5]	84	-
Rentenanpassungen[6]	26	28
Auflösung von Rückstellungen für die Einstellung des Learjet 85-Flugzeugprogramms[7]	(18)	(29)
Primove-Wertminderung und sonstige Kosten[8]	5	4
Erwerb von Rentenverpflichtungen[9]	4	32
C Series-Transaktion mit Airbus[10]	-	616
Gewinn aus dem Abgang von Sachanlagen[11]	-	(561)
Gewinne aus dem Abgang von Sachanlagen im Rahmen von Sale-and-leaseback-Transaktionen[12]	-	(66)
Steuerrechtsstreit[13]	-	(35)
Änderungen von Kredit- und Restwertgarantien[14]	-	(34)
Verlust aus dem Verkauf von Forderungen aus langfristigen Aufträgen[15]	-	31
Wertminderung in Bezug auf das Nichtkerngeschäft[16]	-	17
Ertragsteuern	217	(23)
	$ 1.269	$ 21
Davon ausgewiesen unter:		
Sonderposten im EBIT	$ 968	$ 28
Finanzierungsaufwand - Verlust aus dem Rückkauf langfristiger Finanzverbindlichkeiten[5]	84	
Finanzierungsaufwand - Verlust aus dem Verkauf von Forderungen aus langfristigen Aufträgen[15]	-	31
Finanzertrag - Zinsen im Zusammenhang mit einem Steuerrechtsstreit[13]	-	(15)
Ertragsteuern	217	(23)
	$ 1.269	$ 21

1. Im vierten Quartal 2019 überprüfte der Konzern die Werthaltigkeit seiner Anteile an der ACLP, da Anzeichen für eine Wertminderung bestanden. Der Konzern stellte fest, dass der Buchwert seiner Beteiligung an der ACLP ihren erzielbaren Betrag übersteigt, und erfasste demzufolge einen Wertminderungsaufwand von USD 1.578 Mio. Weitere Informationen hierzu sind in Anhangsangabe 40 "Anteile an Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen" zu finden.
2. Der Verkauf der Schulungsaktivitäten für Besatzung und Techniker im Segment Business Aircraft zu einem Nettokaufpreis von insgesamt USD 532 Mio. führte zu einem bilanziellen Gewinn vor Steuern von USD 516 Mio. (USD 383 Mio. nach der Auswirkung latenter Steuern von USD 133 Mio.). Siehe hierzu auch Anhangsangabe 31 "Veräußerung von Geschäftsbereichen".
3. Der Verkauf der Vermögenswerte des Q Series-Flugzeugprogramms für einen Nettoerlös von USD 285 Mio. führte zu einem bilanziellen Gewinn vor Steuern von USD 210 Mio. (USD 184 Mio. nach Steuern). Siehe hierzu auch Anhangsangabe 31 "Veräußerung von Geschäftsbereichen".
4. Entspricht im Geschäftsjahr 2019 Abfindungskosten von USD 86 Mio., teilweise kompensiert durch Gewinne aus Plankürzungen von USD 7 Mio. sowie die Wertaufholung zuvor erfasster Wertminderungsaufwendungen von USD 8 Mio., alle in Verbindung mit zuvor angekündigten Restrukturierungsmaßnahmen. 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.
Nach der Ankündigung, dass die CRJ-Produktion nach der Auslieferung des aktuellen Auftragsbestands voraussichtlich im zweiten Halbjahr 2020 eingestellt wird, hat der Konzern für das Geschäftsjahr 2019 Abfindungskosten von USD 7 Mio., teilweise kompensiert durch Gewinne

aus Plankürzungen von USD 3 Mio., sowie sonstige damit zusammenhängende Aufwendungen in Höhe von USD 24 Mio. erfasst. Außerdem hat der Konzern eine Abschreibung latenter Steueransprüche in Höhe von USD 87 Mio. erfasst, um die erwarteten Auswirkungen der angekündigten Einstellung der CRJ-Produktion abzubilden.
5. Entspricht dem Verlust im Zusammenhang mit dem Rückkauf der 2020 fälligen Senior Notes im Nennwert von USD 850 Mio. sowie dem Teilrückkauf der 2021 fälligen Senior Notes im Nennwert von EUR 780 Mio. und der 2021 fälligen Senior Notes im Nennwert von USD 1.400 Mio. Siehe hierzu auch Anhangsangabe 29 "Langfristige Finanzverbindlichkeiten".
6. 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. Im Geschäftsjahr 2019 passte der Konzern die Pensionsverpflichtung im Zusammenhang mit dem Pensionsausgleich bei einem Aviation-Plan im Vereinigten Königreich an. Die Anpassungen von USD 26 Mio. wurden gemäß IAS 19 "Leistungen an Arbeitnehmer" als nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand erfasst.
7. Ausgehend von den laufenden Maßnahmen im Zusammenhang mit der Einstellung des Learjet 85-Flugzeugprogramms hat der Konzern 2019 die entsprechenden Rückstellungen um USD 18 Mio. (2018: USD 29 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.
8. Nach einer Neubewertung des Werts der Primove-E-Mobilitätstechnologie und des Stands der bestehenden vertraglichen Verpflichtungen erfasste der Konzern im Geschäftsjahr 2019 eine zusätzliche Rückstellung für belastende Verträge in Höhe von USD 5 Mio. (2018: USD 4 Mio.).
9. Entspricht dem nicht zahlungswirksamen Verlust aus der Abgeltung leistungsorientierter Pensionspläne 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.
10. Der Erwerb von 50,01 % der Anteile an der ACLP (dem Unternehmen, das die C Series-Flugzeuge - umbenannt in A220 - 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 ACLP im Gegenzug für die von Bombardier übernommenen Finanzierungsverpflichtungen an Bombardier ausgegeben werden, und iii) anderer Verpflichtungen von Bombardier gegenüber der ACLP, die im Wesentlichen Lieferkettenverpflichtungen für das Segment Aerostructures and Engineering Services umfassen.
11. Bezieht sich auf den Verkauf der Downsview-Anlage an das Public Sector Pension Investment Board (PSP Investments).
12. Der Konzern hat gemäß dem Transformationsplan zwei Anlagen des Segments Transportation verkauft und zurückgeleast.
13. Entspricht einer Änderung der Schätzungen, die für die Ermittlung der Rückstellung für einen Steuerrechtsstreit herangezogen wurden.
14. 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.
15. 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.
16. 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.

9. FINANZIERUNGSAUFWAND UND FINANZERTRAG

Finanzierungsaufwand und Finanzertrag stellten sich in den nachstehenden Geschäftsjahren wie folgt dar:

	2019	2018
Finanzierungsaufwand		
Verlust aus dem Rückkauf langfristiger Finanzverbindlichkeiten[1]	$ 84	$ -
Aufzinsung von Nettoverpflichtungen aus Altersversorgungsleistungen	73	65
Aufzinsung anderer finanzieller Verbindlichkeiten	56	58
Aufzinsung von Anzahlungen[2]	37	18
Änderungen der Abzinsungssätze für Rückstellungen	19	-
Zinsaufwand für Leasingverbindlichkeiten[3]	32	-
Tilgung der Kosten der Akkreditivfazilität	25	16
Aufzinsung von Rückstellungen	14	27
Nettoverlust aus bestimmten Finanzinstrumenten[4]	-	53
Verlust aus dem Verkauf von Forderungen aus langfristigen Aufträgen[5]	-	31
Sonstiges	95	91
	435	359
Zinsen auf langfristige Finanzverbindlichkeiten - nach Berücksichtigung des Effekts von Sicherungsgeschäften	637	353
	$ 1.072[6]	$ 712[6]
Finanzertrag		

	2019	2018
Nettogewinn aus bestimmten Finanzinstrumenten[4]	$ (149)	$ -
Änderungen der Abzinsungssätze für Rückstellungen	-	(17)
Steuerrechtsstreit[7]	-	(15)
Sonstiges	(34)	(37)
	(183)	(69)
Zinsertrag aus Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten	(35)	(25)
Erträge aus dem Wertpapierbestand	(9)	(8)
Zinsertrag aus Darlehen und Leasingforderungen - nach Berücksichtigung des Effekts von Sicherungsgeschäften	(3)	(4)
	(47)	(37)
	$ (230)[8]	$ (106)[8]

[1] Entspricht dem Verlust im Zusammenhang mit dem Rückkauf der 2020 fälligen Senior Notes im Nennwert von USD 850 Mio. sowie dem Teilrückkauf der 2021 fälligen Senior Notes im Nennwert von EUR 780 Mio. und der 2021 fälligen Senior Notes im Nennwert von USD 1.400 Mio., der als Sonderposten erfasst wurde. Weitere Informationen hierzu sind in Anhangsangabe 8 "Sonderposten" und 29 "Langfristige Finanzverbindlichkeiten" enthalten.
[2] 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.
[3] Infolge der erstmaligen Anwendung von IFRS 16 "Leasingverhältnisse" mit Wirkung ab dem 1. Januar 2019 wies der Konzern den Zinsaufwand für Leasingverbindlichkeiten im Finanzierungsaufwand aus. Nähere Informationen sind in Anhangsangabe 3 "Änderungen der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden" zu finden.
[4] Nettoverlust (-gewinn) aus bestimmten Finanzinstrumenten, die als erfolgswirksam zum Fair Value bewertet klassifiziert sind, einschließlich Verlusten (Gewinnen) aus Zinsänderungen.
[5] Enthält den Verlust im Zusammenhang mit dem Verkauf von Forderungen aus langfristigen Aufträgen im Segment Transportation. Weitere Informationen hierzu sind in Anhangsangabe 8 "Sonderposten" enthalten.
[6] Davon entfielen im Geschäftsjahr 2019 USD 713 Mio. auf nach der Effektivzinsmethode berechnete Zinsaufwendungen aus finanziellen Verbindlichkeiten, die als zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet klassifiziert sind (Vorjahr: USD 431 Mio.).
[7] Entspricht einer Änderung der Schätzungen, die für die Ermittlung der Rückstellung für einen Steuerrechtsstreit herangezogen wurden.
[8] Davon entfielen im Geschäftsjahr 2019 USD 35 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 32 Mio.).
In den Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten aktivierte Fremdkapitalkosten beliefen sich im Geschäftsjahr 2019 auf USD 13 Mio. basierend auf einem durchschnittlichen Aktivierungssatz von 6,76 % (USD 247 Mio. und 6,65 % im Geschäftsjahr 2018). Aktivierte Fremdkapitalkosten werden von den entsprechenden Zinsaufwendungen abgezogen (d. h. von den Zinsen auf langfristige Finanzverbindlichkeiten oder der Aufzinsung anderer finanzieller Verbindlichkeiten, sofern vorhanden).

10. NICHT BEHERRSCHENDE ANTEILE

Die zusammengefasste Bilanz der BT Holdco, die über umfangreiche nicht beherrschende Anteile verfügt, stellt sich wie folgt dar:

	31. Dezember 2019	31. Dezember 2018
Kurzfristige Vermögenswerte[1]	$ 4.794	$ 4.929
Langfristige Vermögenswerte	4.295	3.916
Summe Vermögenswerte	$ 9.089	$ 8.845
Kurzfristige Verbindlichkeiten	$ 7.403	$ 7.246
Langfristige Verbindlichkeiten	1.700	1.448
Summe Verbindlichkeiten	$ 9.103	$ 8.694
Nettovermögen	$ (14)	$ 151

[1] Enthält zum 31. Dezember 2019 Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente in Höhe von EUR 481 Mio. (USD 540 Mio.) (31. Dezember 2018: EUR 662 Mio. bzw. USD 758 Mio.).
Die ausgewählten Informationen betreffend das Periodenergebnis und die Zahlungsströme der BT Holdco, die über umfangreiche nicht beherrschende Anteile verfügt, stellen sich für die Geschäftsjahre 2019 und 2018 wie folgt dar:

	2019	2018
Umsatzerlöse	$ 8.269	$ 8.915
Periodenergebnis	$ (142)	$ 325
Sonstiges Ergebnis	$ (183)	$ 79
Cashflow aus betrieblicher Geschäftstätigkeit	$ (428)	$ (6)
Cashflow aus der Investitionstätigkeit	$ (128)	$ (107)
Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit[1]	$ 222	$ (328)

[1] Enthält für das Geschäftsjahr 2019 Dividenden von USD 0, eine Kapitalzuführung seitens des Konzerns und der CDPQ in Höhe von USD 164 Mio. (EUR 150 Mio.) sowie ein nachrangiges Darlehen des Konzerns an BT Holdco in Höhe von USD 112 Mio. (EUR 100 Mio.) (Geschäftsjahr 2018: USD 326 Mio. (EUR 270 Mio.), USD 0 bzw. USD 0).
Die Veränderung der kumulierten nicht beherrschenden Anteile bei BT Holdco, die über umfangreiche nicht beherrschende Anteile verfügt, stellt sich wie folgt dar:

BT Holdco

	BT Holdco
Stand zum 1. Januar 2018	$ 1.548
Mindestrenditeanspruch	155
Sonstiges Ergebnis	(75)
Dividenden	(90)
Stand zum 31. Dezember 2018	1.538
Mindestrenditeanspruch	183
Sonstiges Ergebnis	(27)
Ausgabe nicht beherrschender Anteile	49
Stand zum 31. Dezember 2019	$ 1.743

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 Ltd ("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.
BT Holdco ist 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 2019 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 2020 der prozentuale Aktienbesitz der CDPQ durch Umwandlung ihrer Aktien um 2,5 % von 30 % auf 32,5 % und der prozentuale Anspruch auf Vorzugsrendite bei Veräußerung ihrer Aktien von 9,5 % auf 12 %. 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 67,5 % und CDPQ 32,5 %. 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 Zweitemission oder eine Veräußerung von 100 % der Aktien der BT Holdco zu verlangen. In diesem Fall erhält die CDPQ den jeweils höheren der im Folgenden genannten Beträge: (i) den Wert der von der CDPQ (auf Konvertierungsbasis) gehaltenen Stammaktien, ermittelt wie oben beschrieben auf Grundlage des implizierten Werts der Zweitemission oder der Veräußerung an Dritte, oder (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 2019 und 2018 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.

Kapitalzuführung

Am 26. September 2019 nahmen der Konzern und die CDPQ (über ihre verbundenen Unternehmen) eine Kapitalzuführung in Höhe von EUR 105 Mio. (USD 115 Mio.) bzw. EUR 45 Mio. (USD 49 Mio.) in BT Holdco vor. Die Kapitalspritze dient der Unterstützung des Produktionshochlaufs im Segment Transportation und der begleitenden Working-Capital-Investition. Der Konzern und die CDPQ haben sich im Verhältnis ihrer jeweiligen Beteiligung und zu denselben Bedingungen wie bei ihren ursprünglichen Investitionen an der Kapitalzuführung beteiligt. Somit bleiben die Beteiligungsverhältnisse an Transportation in Bezug auf den Konzern und die CDPQ unverändert.

11. AUFWAND FÜR LEISTUNGEN AN ARBEITNEHMER

Der Aufwand für Leistungen an Arbeitnehmer[1] stellte sich in den nachstehenden Geschäftsjahren wie folgt dar:

	Anhangsangabe	2019	2018
Löhne, Gehälter und sonstige Leistungen an Arbeitnehmer		$ 4.520	$ 4.919
Altersversorgungsleistungen(2)	24	343	464
Anteilsbasierter Aufwand	34	30	74
Kosten für Restrukturierungsinitiativen, Abfindungen und sonstige Personalstrukturmaßnahmen	7, 8	94	46
		$ 4.987	$ 5.503

[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.

12. ERTRAGSTEUERN

Analyse der Steuerbelastung

Die Ertragsteuerbelastung stellte sich in den nachstehenden Geschäftsjahren wie folgt dar:

	2019	2018
Tatsächliche Ertragsteuern	$ 514	$ 151
Latente Ertragsteuern	113	(74)
	$ (267)	$ (77)

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:

	2019	2018
EBT	$ (1.340)	$ (395)
Gesetzlicher kanadischer Steuersatz	26,6 %	26,7 %
Theoretische Steuerbelastung auf Basis des gesetzlichen Steuersatzes	(356)	105
Erhöhung (Verringerung) durch:		
Nicht erfasste Steuerminderungen aus steuerlichen Verlusten und temporären Unterschieden	538	166
Abschreibung latenter Steueransprüche	121	132
Steuersatzdifferenz von Tochtergesellschaften und sonstigen Beteiligungsunternehmen im Ausland		21
Erfassung bislang nicht erfasster steuerlicher Verluste oder temporärer Unterschiede	(96)	(171)
Permanente Unterschiede	90	(135)
Auswirkungen von sicher zu erwartenden Änderungen des Steuersatzes	5	2
Sonstiges	(35)	(43)
Steuerbelastung	$ 267	$ 77
Effektiver Steuersatz	(19,9) %	19,5 %

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:

	2019	2018
Nicht erfasste Steuerminderungen aus steuerlichen Verlusten und temporären Unterschieden	$ 538	$ 166
Entstehung und Auflösung temporärer Unterschiede	(455)	(203)
Abschreibung latenter Steueransprüche	121	132
Erfassung bislang nicht erfasster steuerlicher Verluste oder temporärer Unterschiede	(96)	(171)
Auswirkungen von sicher zu erwartenden Änderungen des Steuersatzes	5	2
	$ (113)	$ (74)

Latente Ertragsteuern

Die wesentlichen Bestandteile der latenten Steueransprüche und latenten Steuerschulden des Konzerns zu den nachstehenden Stichtagen sind im Folgenden dargestellt:

	31. Dezember 2019		31. Dezember 2018	
	Aktiv	Passiv	Aktiv	Passiv
Steuerliche Verlustvorträge aus der betrieblichen Geschäftstätigkeit	$ 2.712	$ -	$ 2.247	$ -
Altersversorgungsleistungen	591	-	547	-
Vertragliche Verbindlichkeiten	416	-	179	-
Vorräte	394	-	705	-
Rückstellungen	609	-	754	-
Sonstige finanzielle Vermögenswerte und sonstige Vermögenswerte	244	-	264	-
Anteile an einem verbundenen Unternehmen	53	-	(131)	-
Sachanlagen	(4)	-	6	-
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten und sonstige Verbindlichkeiten	1	-	6	-
Immaterielle Vermögenswerte	1	-	16	-
Vertragliche Vermögenswerte	79	-	157	-
Sonstiges	19	-	39	-
	5.115	-	4.789	-
Nicht erfasste latente Steueransprüche	(4.438)	-	(4.043)	-
	$ 677	$ -	$ 746	$ -
In zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte umgegliedert[1]	$ (131)	$ -	$ -	$ -
	$ 546	$ -	$ 746	$ -

	1. Januar 2018	
	Aktiv	Passiv
Steuerliche Verlustvorträge aus der betrieblichen Geschäftstätigkeit	$ 2.433	$ -
Altersversorgungsleistungen	501	$ -
Vertragliche Verbindlichkeiten	87	-
Vorräte	673	-
Rückstellungen	1.106	-
Sonstige finanzielle Vermögenswerte und sonstige Vermögenswerte	118	-
Anteile an einem verbundenen Unternehmen	-	-
Sachanlagen	(3)	-
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten und sonstige Verbindlichkeiten	(3)	-
Immaterielle Vermögenswerte	(161)	-
Vertragliche Vermögenswerte	(161)	-
Sonstiges	36	-
	4.626	-
Nicht erfasste latente Steueransprüche	(4.031)	-
	$ 595	$ -
In zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte umgegliedert[1]	$ -	$ -
	$ 595	$ -

[1] Enthält latente Ertragsteueransprüche von USD 131 Mio. in Verbindung mit Altersversorgungsleistungen von USD 64 Mio., steuerliche Verlustvorträge aus der betrieblichen Geschäftstätigkeit von USD 61 Mio. und Sonstiges von USD 6 Mio., die zum 31. Dezember 2019 unter den zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten erfasst wurden. Weitere Erläuterungen sind in Anhangsangabe 30 "Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte" enthalten.

Folgende Änderungen des latenten Nettosteueranspruchs ergaben sich in den nachstehenden Geschäftsjahren:

	2019	2018
Stand zu Beginn des Geschäftsjahres, netto	$ 746	$ 595
Im Periodenergebnis	(113)	74
Im sonstigen Ergebnis		
Altersversorgungsleistungen	50	(6)

	2019	2018
Cash Flow Hedges	(17)	55
In zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte umgegliedert	(131)	
Sonstiges[1]	11	28
Stand am Ende des Geschäftsjahres, netto	$ 546	$ 746

[1] Enthält die Auswirkungen von im Eigenkapital erfassten latenten Ertragsteuern in Höhe von USD 7 Mio. sowie Wechselkurseffekte zum 31. Dezember 2019 (31. Dezember 2018: USD 31 Mio. und Wechselkurseffekte).

Die Nettoverlustvorträge aus der betrieblichen Geschäftstätigkeit und die abzugsfähigen temporären Unterschiede, für die keine latenten Steueransprüche erfasst wurden, beliefen sich zum 31. Dezember 2019 auf USD 17.264 Mio. Davon entfielen USD 1.538 Mio. auf Altersversorgungsleistungen, die über das sonstige Ergebnis aufgelöst werden (31. Dezember 2018: USD 15.315 Mio., davon USD 1.297 Mio. für Altersversorgungsleistungen, die über das sonstige Ergebnis aufgelöst werden; 1. Januar 2018: USD 16.677 Mio., davon USD 1.482 Mio. für Altersversorgungsleistungen, die über das sonstige Ergebnis aufgelöst werden). Von diesen Beträgen sind zum 31. Dezember 2019 etwa USD 10.477 Mio. zeitlich unbegrenzt nutzbar (USD 10.015 Mio. zum 31. Dezember 2018 und USD 11.326 Mio. zum 1. Januar 2018). Rund USD 3.295 Mio. beziehen sich auf die Konzernstandorte in Deutschland, wo für 40 % der zu versteuernden Einkünfte eine Mindestertragsteuer berechnet wird (31. Dezember 2018: USD 3.087 Mio.; 1. Januar 2018: USD 2.917 Mio.). USD 553 Mio. beziehen sich auf die Konzernstandorte in Frankreich, wo für 50 % der zu versteuernden Einkünfte eine Mindestertragsteuer berechnet wird (31. Dezember 2018: USD 437 Mio.; 1. Januar 2018: USD 522 Mio.).

Weiterhin weist der Konzern nicht in Anspruch genommene Steuervorteile für Investitionen in Höhe von USD 1.621 Mio. aus, die größtenteils über die nächsten 20 Jahre vorgetragen werden können, sowie Veräußerungsverlustvorträge in Höhe von USD 47 Mio., für die keine latenten Steueransprüche erfasst sind (31. Dezember 2018: USD 1.614 Mio. bzw. USD 43 Mio.; 1. Januar 2018: USD 1.620 Mio. bzw. USD 117 Mio.). Veräußerungsverluste sind unbegrenzt vortragsfähig und können ausschließlich mit künftigen steuerpflichtigen Veräußerungsgewinnen verrechnet werden.

Latente Nettosteueransprüche in Höhe von USD 161 Mio. wurden zum 31. Dezember 2019 (31. Dezember 2018: USD 321 Mio.; 1. Januar 2018: USD 492 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 4 "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 2019 auf rund USD 664 Mio. (31. Dezember 2018: USD 682 Mio.; 1. Januar 2018: USD 588 Mio.).

13. ERGEBNIS JE AKTIE

Das verwässerte und unverwässerte Ergebnis je Aktie für die Geschäftsjahre 2019 und 2018 wurde wie folgt berechnet:

	2019	2018
(Anzahl der Aktien, Aktienoptionen, PSUs, DSUs, RSUs und Optionsscheine in Tausend)		
Auf die Anteilseigner der Bombardier Inc. entfallendes Periodenergebnis	$ (1.797)	$ 232
Dividenden auf Vorzugsaktien vor Steuern	(21)	4
Auf die Stammaktionäre der Bombardier Inc. entfallendes Periodenergebnis	$ (1.818)	$ 236
Gewichtete durchschnittliche Anzahl der im Umlauf befindlichen Stammaktien	2.383.987	2.316.824
Nettoeffekt der Aktienoptionen, PSUs, DSUs, RSUs, Optionsscheine und der Wandlungsoption	-	184.223
Gewichtete durchschnittliche Anzahl der Stammaktien (verwässert)	2.383.987	2.501.047
Ergebnis je Aktie (in USD)		
Unverwässert	$ (0,76)	$ (0,10)
Verwässert	$ (0,76)	$ (0,09)

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 2019 524.442.736 Optionen, PSUs, DSUs, RSUs und Optionsscheine (Geschäftsjahr 2018: 53.477.802) 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 beinhaltete nicht die Auswirkung der Wandlungsoption der CDPQ im Geschäftsjahr 2019, da dies einen der Verwässerung entgegenwirkenden Effekt gehabt hätte. Grund dafür war, dass der Mindestrenditeanspruch der CDPQ ihren Anteil am Jahresüberschuss der BT Holdco auf Konvertierungsbasis überstieg. Hierbei liegt die Annahme des maximalen Aktienbesitzes der CDPQ bei Umwandlung zugrunde, sofern Transportation seine Leistungsziele nicht erreicht.

14. FINANZINSTRUMENTE

Die folgende Übersicht zeigt die erfolgswirksam erfassten Nettogewinne (-verluste) aus Finanzinstrumenten für die nachstehenden Geschäftsjahre:

	2019	2018
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete Finanzinstrumente		
Finanzielle Vermögenswerte - Wertberichtigung für erwartete Kreditverluste (Wertminderungsaufwendungen)	$ (19)	$ (30)
Zinsertrag aus Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten	$ 35	$ 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 Verbindlichkeiten	$ (2)	$ 1
Als erfolgswirksam zum Fair Value bewertet (FVTP&L) zu klassifizieren		
Finanzielle Vermögenswerte(1)	$ (389)	$ (45)
Derivate, die nicht Teil einer Sicherungsbeziehung sind(2)	$ 91	$ (39)
Sonstige	$ 116	$ 25

(1) Enthält den Verlust aus stimmrechtslosen Anteilen an der ACLP im Zusammenhang mit den Wertminderungsaufwendungen für Anteile an der ACLP des Geschäftsjahres 2019 sowie den Verlust aus dem Verkauf von Forderungen aus langfristigen Aufträgen des Geschäftsjahres 2018. Siehe hierzu auch Anhangsangabe 8 "Sonderposten".

(2) Enthält einen Gewinn aus Finanzierungsverpflichtungen in Verbindung mit den Wertminderungsaufwendungen für Anteile an der ACLP des Geschäftsjahres 2019. Siehe hierzu auch Anhangsangabe 8 "Sonderposten".

Buchwerte und Fair Value von Finanzinstrumenten

Die Klassifizierung 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 2019				
Finanzielle Vermögenswerte				
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	$ -	$ -	$ -	$ 2.578
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen	-	-	-	1.844
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	723	-	250	101
	$ 723	$ -	$ 250	$ 4.523
Finanzielle Verbindlichkeiten				
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten	$ -	$ -	entf.	$ 4.682
Langfristige Finanzverbindlichkeiten(2)	-	-	entf.	9.333
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	378	468	entf.	732
	$ 378	$ 468	entf.	$ 14.747

	DDHR	Gesamtbuchwert	Fair Value
31. Dezember 2019			
Finanzielle Vermögenswerte			
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	$ -	$ 2.578	2.578
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen	-	1.844	1.844
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	110	1.184	1.184
	$ 110	$ 5.606	$ 5.606
Finanzielle Verbindlichkeiten			
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten	$ -	$ 4.682	$ 4.682
Langfristige Finanzverbindlichkeiten(2)	-	9.333	9.660
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	157	1.735	1.752
	$ 157	$ 15.750	$ 16.094

	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

	FVTP&L FVTP&L	FVTP&L designiert	FVOCI[1]	Fortgeführte Anschaffungskosten
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
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

	FVTP&L HFT	FVTP&L designiert	AFS	Fortgeführte Anschaffungskosten
1. Januar 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
		DDHR	Gesamtbuchwert	Fair Value
1. Januar 2018				
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				
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] 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	Im Abschluss ausgewiesener Betrag	Globalnettingvereinbarungen unterliegende Beträge	Nettobetrag, der keiner Globalnettingvereinbarung unterliegt
31. Dezember 2019			
Derivative Finanzinstrumente - Vermögenswerte	$ 287	$ (97)	$ 190
Derivative Finanzinstrumente - Verbindlichkeiten	$ (535)	$ 117	$ (418)
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	$ 2.629	$ (19)	$ 2.610
31. Dezember 2018			
Derivative Finanzinstrumente - Vermögenswerte	$ 168	$ (104)	$ 64
Derivative Finanzinstrumente - Verbindlichkeiten	$ (885)	$ 232	$ (653)
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	$ 3.187	$ (127)	$ 3.060
1. Januar 2018			
Derivative Finanzinstrumente - Vermögenswerte	$ 332	$ (135)	$ 197
Derivative Finanzinstrumente - Verbindlichkeiten	$ (538)	$ 176	$ (362)
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	$ 3.057	$ (41)	$ 3.016

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 2019		31. Dezember 2018	
	Vermögenswerte	Verbindlichkeiten	Vermögenswerte	Verbindlichkeiten
Als Fair Value Hedges designierte derivative Finanzinstrumente				
Zinsswaps	$ 7	$ -	$ -	$ 1
Als Cash Flow Hedges designierte derivative Finanzinstrumente[1]				
Devisentermingeschäfte	103	157	129	287
Als erfolgswirksam zum Fair Value bewertet klassifizierte derivative Finanzinstrumente[2]				
Devisentermingeschäfte	18	50	33	48
Finanzierungsverpflichtungen	-	-	-	235
Eingebettete derivative Finanzinstrumente				
Wandlungsoption	-	325	-	314
Kaufoptionen bei langfristigen Finanzverbindlichkeiten	158	-	4	-
Sonstiges	1	3	2	-
	177	378	39	597
Derivative Finanzinstrumente, gesamt	$ 287	$ 535	$ 168	$ 885
Als Sicherungsgeschäfte zur Absicherung von Nettoinvestitionen designierte nicht derivative Finanzinstrumente				
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	$ -	$ 355	$ -	$ 526

	1. Januar 2018	
	Vermögenswerte	Verbindlichkeiten
Als Fair Value Hedges designierte derivative Finanzinstrumente		
Zinsswaps	$ 5	$ -
Als Cash Flow Hedges designierte derivative Finanzinstrumente[1]		
Devisentermingeschäfte	248	184
Als erfolgswirksam zum Fair Value bewertet klassifizierte derivative Finanzinstrumente[2]		
Devisentermingeschäfte	57	50
Finanzierungsverpflichtungen	-	-
Eingebettete derivative Finanzinstrumente		
Wandlungsoption	-	304
Kaufoptionen bei langfristigen Finanzverbindlichkeiten	21	-
Sonstiges	1	-
	79	354
Derivative Finanzinstrumente, gesamt	$ 332	$ 538
Als Sicherungsgeschäfte zur Absicherung von Nettoinvestitionen designierte nicht derivative Finanzinstrumente		
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	$ -	$ 28

[1] Der Konzern sichert sich mit den eingesetzten derivativen Finanzinstrumenten maximal 18 Monate (gerechnet ab 31. Dezember 2019) gegen das Risiko von Schwankungen künftiger Zahlungsströme aus erwarteten Transaktionen ab.

[2] Dienen mit Ausnahme der eingebetteten derivativen Finanzinstrumente und der Finanzierungsverpflichtungen als wirtschaftliche Sicherungsgeschäfte.

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 2019 USD 7 Mio. bzw. USD 7 Mio. (2018: Nettoverluste von USD 4 Mio. bzw. Nettogewinne von USD 4 Mio.). Der erfolgswirksam erfasste ineffektive Teil aus Cash Flow Hedges führte im Geschäftsjahr 2019 zu Nettoverlusten in Höhe von USD 1 Mio. (2018: Nettoverluste von USD 4 Mio.). Die zur Bemessung des Fair Value von Finanzinstrumenten verwendeten Verfahren und Annahmen sind in Anhangsangabe 39 "Fair Value der Finanzinstrumente" dargelegt.

15. ZAHLUNGSMITTEL UND ZAHLUNGSMITTELÄQUIVALENTE

Die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente stellten sich zu den nachstehenden Stichtagen wie folgt dar:

	31. Dezember 2019	31. Dezember 2018	1. Januar 2018
Zahlungsmittel	$ 1.306	$ 1.296	$ 1.382
Zahlungsmitteläquivalente			
Festgeld	547	892	449
Geldmarktfonds	776	999	1.226
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente[1]	$ 2.629	$ 3.187	$ 3.057
In zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte umgegliedert	51	-	69
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	$ 2.578	$ 3.187	$ 2.988

[1] Für Zwecke der Kapitalflussrechnung umfasst der Bestand an Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten diejenigen Zahlungsmittel, die in die zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerte umgegliedert wurden. Weitere Erläuterungen sind in Anhangsangabe 30 "Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte" enthalten.

Weitere Informationen zu Auflagen bezüglich der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente sind in Anhangsangabe 36 "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 10 "Nicht beherrschende Anteile" enthalten.

16. 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:

			Überfällig, jedoch nicht wertgemindert[3]		
	Gesamt	Nicht überfällig	Bis 90 Tage	Mehr als 90 Tage	Wertgemindert[4]
31. Dezember 2019[1][2]					
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, brutto	$ 1.773	$ 1.176	$ 146	$ 231	$ 220
Wertberichtigung auf zweifelhafte Forderungen	(49)	-	-	-	(49)
	1.724	$ 1.176	$ 146	$ 231	$ 171
Sonstige Forderungen	120				
Gesamt	$ 1.844				
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				
1. Januar 2018[1][2]					
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				

[1] Davon lauteten zum 31. Dezember 2019 umgerechnet USD 506 Mio. auf Euro und umgerechnet USD 574 Mio. auf andere ausländische Währungen (31. Dezember 2018: umgerechnet USD 334 Mio. auf Euro bzw. USD 564 Mio. auf andere ausländische Währungen; 1. Januar 2018: umgerechnet USD 254 Mio. auf Euro bzw. USD 443 Mio. auf andere ausländische Währungen).

[2] Davon entfielen zum 31. Dezember 2019 USD 485 Mio. auf Kundeneinbehalte im Zusammenhang mit langfristigen Aufträgen auf Grundlage der normalen Geschäftsbedingungen (31. Dezember 2018: USD 400 Mio.; 1. Januar 2018: USD 287 Mio.).

[3] Die Forderungen dieser Kategorie beinhalteten zum 31. Dezember 2019 Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von USD 186 Mio., die sich auf langfristige Aufträge im Segment Transportation bezogen, davon waren USD 179 Mio. mehr als 90 Tage überfällig (31. Dezember 2018: USD 464 Mio., davon USD 229 Mio. mehr als 90 Tage überfällig; 1. Januar 2018: USD 225 Mio., davon USD 144 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.).

(4) Darin sind zum 31. Dezember 2019 Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von (brutto) USD 52 Mio. enthalten, bei denen nach einer Einzelbewertung Wertminderungen festgestellt worden waren (31. Dezember 2018: USD 40 Mio.; 1. Januar 2018: USD 73 Mio.). 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 38 "Finanzrisikomanagement".

Wertberichtigung auf zweifelhafte Forderungen - Die Wertberichtigung auf zweifelhafte Forderungen hat sich in den nachstehenden Geschäftsjahren wie folgt verändert:

	2019	2018
Stand zu Beginn des Geschäftsjahres	$ (42)	$ (70)
Zuführungen zur Wertberichtigung auf zweifelhafte Forderungen	(19)	(30)
Ausbuchungen	7	56
In zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte umgegliedert (1)	7	-
Einfluss von Wechselkursänderungen	(2)	2
Stand am Ende des Geschäftsjahres	$ (49)	$ (42)

(1) Weitere Erläuterungen sind in Anhangsangabe 30 "Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte" enthalten.

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 2019 waren im Rahmen dieser Fazilitäten Forderungen in Höhe von EUR 809 Mio. (USD 909 Mio.) offen (31. Dezember 2018: EUR 799 Mio. (USD 914 Mio.); 1. Januar 2018: EUR 907 Mio. (USD 1.088 Mio.)). Im Geschäftsjahr 2019 wurden Forderungen im Umfang von EUR 1.691 Mio. (USD 1.894 Mio.) an diese Fazilitäten verkauft (EUR 1.590 Mio. (USD 1.880 Mio.) im Geschäftsjahr 2018).

Darüber hinaus veräußerte der Konzern im Geschäftsjahr 2018 eine Forderung aus langfristigen Aufträgen, die zuvor in den sonstigen finanziellen Vermögenswerten erfasst wurde, für USD 133 Mio. Siehe hierzu auch Anhangsangabe 8 "Sonderposten" und Anhangsangabe 20 "Sonstige finanzielle Vermögenswerte".

17. VERTRAGSSALDEN

Die vertraglichen Vermögenswerte stellten sich zu den nachstehenden Stichtagen wie folgt dar:

	31. Dezember 2019	31. Dezember 2018	1. Januar 2018
Langfristige Aufträge			
Fertigungsaufträge			
Kosten und Margen	$ 9.930	$ 8.882	$ 8.306
abzüglich: Anzahlungen und Teilabrechnungen	(7.983)	(6.707)	(6.171)
	1.947	2.175	2.135
Dienstleistungsaufträge			
Kosten und Margen	674	506	367
abzüglich: Anzahlungen und Teilabrechnungen	(136)	(64)	(42)
	538	442	325
	$ 2.485	$ 2.617	$ 2.460

Die vertraglichen Verbindlichkeiten stellten sich zu den nachstehenden Stichtagen wie folgt dar:

	31. Dezember 2019	31. Dezember 2018	1. Januar 2018
Anzahlungen für Flugzeugprogramme	$ 4.018	$ 3.075	$ 2.120
Über die Kosten für langfristige Aufträge und die erfassten Margen hinausgehende Anzahlungen und Teilabrechnungen	2.286	2.124	1.981
Sonstige abgegrenzte Erträge	852	996	991
	$ 7.156	$ 6.195	$ 5.092
davon kurzfristig	$ 5.739	$ 4.262	$ 3.820
davon langfristig	1.417	1.933	1.272
	$ 7.156	$ 6.195	$ 5.092

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 2019 USD 10.405 Mio. (31. Dezember 2018: USD 8.895 Mio.; 1. Januar 2018: USD 8.194 Mio.). Die Umsatzerlöse enthalten Umsatzerlöse aus langfristigen Aufträgen im Segment Transportation, die sich im Geschäftsjahr 2019 auf USD 6.766 Mio. beliefen (Vorjahr: USD 7.388 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 2019 EUR 503 Mio. (USD 565 Mio.), zum 31. Dezember 2018 EUR 624 Mio. (USD 714 Mio.) und zum 1. Januar 2018 EUR 434 Mio. (USD 520 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:

	2019	2018
Umsatzerlöse aus:		
dem zum Jahresanfang bestehenden Saldo der vertraglichen Verbindlichkeiten		
Langfristige Fertigungs-und Dienstleistungsaufträge	$ 1.345	$ 1.796
Anzahlungen für Flugzeugprogramme	822	729
In früheren Perioden erfüllten (teilweise erfüllten) Leistungsverpflichtungen[1]		
Langfristige Fertigungsaufträge	(104)	174
Langfristige Dienstleistungsaufträge	(4)	(23)
	$ 2.059	$ 2.676

[1] Enthält Änderungen des Transaktionspreises wie z. B. Vertragsstrafen und Preiserhöhungen.
In den nachstehenden Geschäftsjahren wurden die folgenden Wertminderungsaufwendungen erfasst:

	2019	2018
Erfasste Wertminderungsaufwendungen im Zusammenhang mit:		
Forderungen aus:		
Fertigungsaufträgen	$ (15)	$ (22)
Dienstleistungsaufträgen	-	(1)
	$ (15)	$ (23)

18. VORRÄTE

Der Vorratsbestand gliederte sich zu den nachstehenden Stichtagen wie folgt:

	31. Dezember 2019	31. Dezember 2018	1. Januar 2018
Flugzeugprogramme	$ 3.990	$ 3.546	$ 2.472
Fertige Erzeugnisse[1]	468	733	749
Sonstige	141	123	208
	$ 4.599	$ 4.402	$ 3.429

[1] In den fertigen Erzeugnissen waren zum 31. Dezember 2019 Neuflugzeuge, die unabhängig von einem Festauftrag gebaut worden waren, und Gebrauchtflugzeuge im Wert von USD 58 Mio. enthalten (31. Dezember 2018: USD 53 Mio.; 1. Januar 2018: USD 93 Mio.).
Die in den Herstellungskosten des Umsatzes erfassten Vorräte beliefen sich im Geschäftsjahr 2019 auf USD 5.632 Mio. (Vorjahr: USD 5.422 Mio.). Darin waren im Geschäftsjahr 2019 Wertberichtigungen in Höhe von USD 180 Mio. enthalten (Vorjahr: USD 249 Mio.). Eine Wertaufholung für Vorräte in Höhe von USD 7 Mio. wurde im Geschäftsjahr 2019 erfasst (Vorjahr: USD 19 Mio.).

19. AUFTRAGSBESTAND

Die folgende Tabelle enthält den Gesamtbetrag der voraussichtlichen künftigen Umsatzerlöse aus Leistungsverpflichtungen, die 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 2019	31. Dezember 2018
Innerhalb von 24 Monaten	$ 28,2	$ 26,8
Danach	23,9	26,3
Gesamt	$ 52,1	$ 53,1

20. SONSTIGE FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE

Die sonstigen finanziellen Vermögenswerte stellten sich zu den nachstehenden Stichtagen wie folgt dar:

	31. Dezember 2019	31. Dezember 2018	1. Januar 2018
Forderungen gegen nahestehende Unternehmen und Personen[1]	$ 468	$ 385	$ -
Stimmrechtslose Anteile an der ACLP[2]	-	150	-
Derivative Finanzinstrumente[3]	287	168	332
Wertpapierbestand[4][7]	250	230	361
Forderungen aus langfristigen Aufträgen[5][8]	99	75	253
Gebundene Zahlungsmittel	62	21	12
Darlehen und Leasingforderungen in Verbindung mit Flugzeugen[6]	2	26	49
Anteile an Finanzierungsarrangements	-	173	219
Sonstiges	16	12	14
	$ 1.184	$ 1.240	$ 1.240
davon kurzfristig	$ 195	$ 210	$ 415

	31. Dezember 2019	31. Dezember 2018	1. Januar 2018
davon langfristig	989	1.030	825
	$ 1.184	$ 1.240	$ 1.240

(1) Diese Forderung gegen die ACLP stellt eine gegenseitige Vereinbarung zwischen dem Konzern und der ACLP in Bezug auf bestimmte rückzahlbare staatliche Finanzhilfen dar . Weitere Informationen hierzu sind Anhangsangabe 27 "Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten" zu entnehmen.
(2) Anhangsangabe 8 "Sonderposten" enthält weitere Informationen zu Wertminderungsaufwendungen in Verbindung mit Anteilen an der ACLP.
(3) Siehe hierzu Anhangsangabe 14 "Finanzinstrumente".
(4) Enthält zum 31. Dezember 2019 Wertpapiere in Höhe von USD 0 zur Besicherung bedingter Kapitaleinlagen im Zusammenhang mit Garantien, die in Verbindung mit Flugzeugverkäufen abgegeben wurden (31. Dezember 2018: USD 16 Mio.; 1. Januar 2018: USD 51 Mio.).
(5) Siehe hierzu Anhangsangabe 38 "Finanzrisikomanagement".
(6) 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 Verkehrsluftfahrtbranche und die Eigenschaften des jeweiligen Flugzeugs (Alter, Typ und Sitzkapazität) sowie andere Faktoren gekoppelt.
(7) Enthält Eigenkapitalinstrumente in Höhe von USD 35 Mio., die zum 31. Dezember 2019 als erfolgsneutral zum Fair Value im sonstigen Ergebnis bewertet designiert waren (31. Dezember 2018: USD 28 Mio.).
(8) Weitere Informationen zur Veräußerung von Forderungen aus langfristigen Aufträgen sind in Anhangsangabe 8 "Sonderposten" enthalten.

21. SONSTIGE VERMÖGENSWERTE

Die sonstigen Vermögenswerte stellten sich zu den nachstehenden Stichtagen wie folgt dar:

	31. Dezember 2019	31. Dezember 2018	1. Januar 2018
Umsatzsteuer und sonstige Steuern	$ 249	$ 212	$ 262
Immaterielle Vermögenswerte außer im Rahmen von Flugzeugprogrammen verwendeten Werkzeugen und Goodwill(1)	217	195	120
Altersversorgungsleistungen(2)	193	200	290
Aktiver Rechnungsabgrenzungsposten	141	107	207
Vorausbezahlte Verkaufsprovisionen und abgegrenzte Vertragskosten	105	131	174
Ertragsteuerforderungen	90	49	60
Abgegrenzte Finanzierungskosten	27	38	40
Sonstiges	13	24	17
	$ 1.035	$ 956	$ 1.070
davon kurzfristig	$ 473	$ 357	$ 427
davon langfristig	562	599	643
	$ 1.035	$ 956	$ 1.070

(1) Siehe hierzu Anhangsangabe 23 "Immaterielle Vermögenswerte".
(2) Siehe hierzu Anhangsangabe 24 "Altersversorgungsleistungen".

22. SACHANLAGEN

Die Sachanlagen entwickelten sich zu den nachstehenden Stichtagen wie folgt:

	Grundstücke	Gebäude	Technische Anlagen	Anlagen im Bau
Anschaffungs- oder Herstellungskosten				
Stand zum 31. Dezember 2018	$ 79	$ 2.140	$ 1.330	$ 184
Änderung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden (1)	-	(73)	(48)	-
Zugänge	2	24	75	137
Abgänge	(8)	(20)	(165)	(1)
Umbuchungen	-	44	62	(105)
In zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte umgegliedert (2)	(8)	(329)	(374)	(47)
Einfluss von Wechselkursänderungen	-	(13)	(1)	-
Stand zum 31. Dezember 2019	$ 65	$ 1.773	$ 879	$ 168
Kumulierte Abschreibungen und Wertminderungen				
Stand zum 31. Dezember 2018	$ (18)	$ (1.238)	$ (989)	$ (11)
Änderung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden (1)	-	39	22	-
Abschreibungen	-	(56)	(99)	-
Wertaufholungen (Wertminderungen)	1	2	5	(2)
Abgänge	-	21	155	-
Umbuchungen	-	(2)	(3)	-
In zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte umgegliedert (2)	-	162	362	-

	Grundstücke	Gebäude	Technische Anlagen	Anlagen im Bau
Einfluss von Wechselkursänderungen	-	11	(2)	-
Stand zum 31. Dezember 2019	$ (17)	$ (1.061)	$ (549)	$ (13)
Nettobuchwert	$ 48	$ 712	$ 330	$ 155

	Sonstige	Gesamt	Nutzungsrechte	Gesamt
Anschaffungs- oder Herstellungskosten				
Stand zum 31. Dezember 2018	$ 359	$ 4.092	entf.	$ 4.092
Änderung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden (1)	-	(121)	675	554
Zugänge	-	238	103	341
Abgänge	(12)	(206)	(95)	(301)
Umbuchungen	4	5	(5)	-
In zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte umgegliedert (2)	(16)	(774)	(69)	(843)
Einfluss von Wechselkursänderungen	-	(14)	(3)	(17)
Stand zum 31. Dezember 2019	$ 335	$ 3.220	$ 606	$ 3.826
Kumulierte Abschreibungen und Wertminderungen				
Stand zum 31. Dezember 2018	$ (279)	$ (2.535)	entf.	$ (2.535)
Änderung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden (1)	-	61	(61)	-
Abschreibungen	(6)	(161)	(109)	(270)
Wertaufholungen (Wertminderungen)	1	7	-	7
Abgänge	3	179	12	191
Umbuchungen	-	(5)	5	-
In zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte umgegliedert (2)	9	533	21	554
Einfluss von Wechselkursänderungen	(1)	8	-	8
Stand zum 31. Dezember 2019	$ (273)	$ (1.913)	$ (132)	$ (2.045)
Nettobuchwert	$ 62	$ 1.307	$ 474	$ 1.781

	Grundstücke	Gebäude	Technische Anlagen
Anschaffungs- oder Herstellungskosten			
Stand zum 1. Januar 2018 (3)	$ 83	$ 2.538	$ 1.442
Zugänge	-	13	47
Abgänge	(1)	(155)	(130)
Umbuchungen	-	95	54
Veräußerung des Geschäftsbereichs ACLP	-	(304)	(64)
Einfluss von Wechselkursänderungen	(3)	(47)	(19)
Stand zum 31. Dezember 2018	$ 79	$ (2.140)	$ (1.330)
Kumulierte Abschreibungen und Wertminderungen			
Stand zum 1. Januar 2018 (3)	$ (18)	$ (1.377)	$ (993)
Abschreibungen	-	(65)	(103)
Wertminderungen	-	(1)	(6)
Abgänge	-	100	100
Umbuchungen	-	-	(18)
Veräußerung des Geschäftsbereichs ACLP	-	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
Anschaffungs- oder Herstellungskosten			
Stand zum 1. Januar 2018 (3)	$ 173	$ 415	$ 4.651
Zugänge	128	3	191
Abgänge	-	(8)	(294)
Umbuchungen	(100)	(49)	-
Veräußerung des Geschäftsbereichs ACLP	(13)	-	(381)
Einfluss von Wechselkursänderungen	(4)	(2)	(75)
Stand zum 31. Dezember 2018	$ 184	$ 359	$ (4.092)
Kumulierte Abschreibungen und Wertminderungen			
Stand zum 1. Januar 2018 (3)	$ (7)	$ (291)	$ (2.686)
Abschreibungen	-	(13)	(181)
Wertminderungen	(4)	-	(11)
Abgänge	-	2	202
Umbuchungen	-	18	-

	Anlagen im Bau	Sonstige	Gesamt
Veräußerung des Geschäftsbereichs ACLP	-	-	97
Einfluss von Wechselkursänderungen	-	5	44
Stand zum 31. Dezember 2018	$ (11)	$ (279)	$ (2.535)
Nettobuchwert	$ 173	$ 80	$ 1.557

(1) Enthält den erstmaligen Ansatz von Nutzungsrechten zum 1. Januar 2019 nach der Erstanwendung von IFRS 16 "Leasingverhältnisse". Weitere Erläuterungen hierzu sind in Anhangsangabe 3 "Änderungen der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden" zu finden.
(2) Nähere Erläuterungen sind in Anhangsangabe 30 "Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte" enthalten.
(3) Enthält in Verbindung mit der Veräußerung der ACLP die Anfangssalden vor der Umgliederung in zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte.

Die Buchwerte von Nutzungsrechten stellten sich zu den nachstehend angegebenen Stichtagen wie folgt dar:

	31. Dezember 2019	1. Januar 2019
Gebäude	$ 332	$ 405
Technische Anlagen	85	156
Grundstücke	50	42
Sonstige	7	11
	$ 474	$ 614

Im Geschäftsjahr 2019 entstand der folgende Abschreibungsaufwand in Verbindung mit Nutzungsrechten:

	Grundstücke	Gebäude	Technische Anlagen	Sonstiges	Summe
Abschreibungsaufwand in Verbindung mit Nutzungsrechten	$ (2)	$ (58)	$ (39)	$ (10)	$ (109)

Der Aufwand, der sich auf kurzfristige Leasingverhältnisse und auf Leasingverhältnisse über Vermögenswerte von geringem Wert bezieht, betrug im Geschäftsjahr 2019 USD 27 Mio.

23. 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 2018	$ 1.930	$ 8.999	$ 10.929
Zugänge	112	163	275
Abgänge	(13)	(8)	(21)
In zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte umgegliedert(4)	(287)	(1.352)	(1.639)
Einfluss von Wechselkursänderungen	-	-	-
Stand zum 31. Dezember 2019	$ 1.742	$ 7.802	$ 9.544
Kumulierte Abschreibungen und Wertminderungen			
Stand zum 31. Dezember 2018	$ (981)	$ (5.429)	$ (6.410)
Abschreibungen	(18)	(114)	(132)
Wertminderungen	-	-	-
Abgänge	-	15	15
In zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte umgegliedert(4)	281	1.318	1.599
Einfluss von Wechselkursänderungen	-	-	-
Stand zum 31. Dezember 2019	$ (718)	$ (4.210)	$ (4.928)
Nettobuchwert	$ 1.024	$ 3.592	$ 4.616

	Goodwill	Sonstige(1)(2)	Gesamt
Anschaffungs- oder Herstellungskosten			
Stand zum 31. Dezember 2018	$ 1.948	$ 891	$ 13.768
Zugänge	-	83	358
Abgänge	-	(50)	(71)
In zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte umgegliedert(4)	-	(66)	(1.705)
Einfluss von Wechselkursänderungen	(12)	(8)	(20)
Stand zum 31. Dezember 2019	$ 1.936	$ 850	$ 12.330
Kumulierte Abschreibungen und Wertminderungen			
Stand zum 31. Dezember 2018	$ -	$ (696)	$ (7.106)
Abschreibungen	-	(20)	(152)
Wertminderungen	-	(3)	(3)
Abgänge	-	43	58
In zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte umgegliedert(4)	-	38	1.637
Einfluss von Wechselkursänderungen	-	5	5
Stand zum 31. Dezember 2019	$ -	$ (633)	$ (5.561)
Nettobuchwert	$ 1.936	$ 217(5)	$ 6.769

	Im Rahmen von Flugzeugprogrammen verwendete Werkzeuge		
	Erworben	Selbst geschaffen	Gesamt(3)

	Im Rahmen von Flugzeugprogrammen verwendete Werkzeuge		
	Erworben	Selbst geschaffen	Gesamt[3]
Anschaffungs- oder Herstellungskosten			
Stand zum 1. Januar 2018[6]	$ 2.743	$ 12.868	$ 15.611
Zugänge	362	627	989
Abgänge	-	(13)	(13)
Veräußerung des Geschäftsbereichs ACLP	(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 1. Januar 2018[6]	$ (1.460)	$ (7.987)	$ (9.477)
Abschreibungen	(1)	(69)	(70)
Wertminderungen	-	-	-
Abgänge	-	-	-
Veräußerung des Geschäftsbereichs ACLP	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	Sonstige[1][2]	Gesamt
Anschaffungs- oder Herstellungskosten			
Stand zum 1. Januar 2017[6]	$ 2.042	$ 837	$ 18.490
Zugänge	-	85	1.074
Abgänge	-	(15)	(28)
Veräußerung des Geschäftsbereichs ACLP	-	(3)	(5.661)
Einfluss von Wechselkursänderungen	(94)	(13)	(107)
Stand zum 31. Dezember 2017	$ 1.948	$ 891	$ 13.768
Kumulierte Abschreibungen und Wertminderungen			
Stand zum 1. Januar 2017[6]	$ -	$ (701)	$ (10.148)
Abschreibungen	-	(21)	(91)
Wertminderungen	-	-	-
Abgänge	-	7	7
Veräußerung des Geschäftsbereichs ACLP	-	3	3.110
Einfluss von Wechselkursänderungen	-	16	16
Stand zum 31. Dezember 2017	$ -	$ (696)	$ (7.106)
Nettobuchwert	$ 1.948	$ 195[5]	$ 6.662

[1] Dargestellt in Anhangsangabe 21 "Sonstige Vermögenswerte".
[2] Enthält zum 31. Dezember 2019 selbst geschaffene immaterielle Vermögenswerte mit Anschaffungs- oder Herstellungskosten in Höhe von USD 552 Mio. (31. Dezember 2018: USD 511 Mio.; 1. Januar 2018: USD 429 Mio.) und kumulierten Abschreibungen in Höhe von USD 306 Mio. (31. Dezember 2018: USD 324 Mio.; 1. Januar 2018: USD 324 Mio.).
[3] Enthält zum 31. Dezember 2019 in der Entwicklung befindliche immaterielle Vermögenswerte mit Anschaffungs- oder Herstellungskosten in Höhe von USD 0 Mio. (31. Dezember 2018: USD 0 Mio.; 1. Januar 2018: USD 3.390 Mio.).
[4] Weitere Erläuterungen sind in Anhangsangabe 30 "Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte" enthalten.
[5] Enthält zum 31. Dezember 2019 Plattformentwicklungskosten im Segment Transportation in Höhe von USD 103 Mio. (31. Dezember 2018: USD 109 Mio.).
[6] Enthält in Verbindung mit der Veräußerung der ACLP die Anfangssalden vor der Umgliederung in zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerte.

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 2019 wurde eine Werthaltigkeitsprüfung durchgeführt. Dabei wurden keine Wertminderungen festgestellt. Nähere Informationen sind in Anhangsangabe 4 "Verwendung von Schätzungen und Beurteilungen" zu finden.

24. 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 Rentenantritt 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 einen Trust 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 auszuzahlenden 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 den gesetzlichen Regelungen für Pensionsleistungen und -pläne 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 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 10 Jahren ausgleichen müssen. Solvenzdefizite in Höhe von bis zu 85 % der Solvenzverbindlichkeiten sind über einen Zeitraum von fünf Jahren zu decken. Bei der Ermittlung der Mindestbeiträge wird eine explizite Marge ("provision for adverse deviations"; PFAD) sowohl zu den Verbindlichkeiten aus der Planfortführung als auch zum zukünftigen Dienstzeitaufwand hinzugerechnet.
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 und Strategien zur Risikominderung

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 auszuzahlen, 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 2019 sah die durchschnittliche angestrebte Portfoliostruktur folgendermaßen aus:
- Anlage zu 54 %, 60 % bzw. 50 % in festverzinslichen Wertpapieren bei kanadischen, britischen und US-amerikanischen Plänen;
- Anlage zu 38 %, 31 % bzw. 50 % in Eigenkapitaltiteln bei kanadischen, britischen und US-amerikanischen Plänen; und
- Anlage zu 8 % bzw. 9 % 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. Im Geschäftsjahr 2019 wurden Rentenverpflichtungen für Teilnehmer an den drei in Ontario registrierten Pensionsplänen von Bombardier Aviation übertragen. Insgesamt wurden in den Geschäftsjahren 2018 und 2019 Rentenverpflichtungen für 4.690 Planteilnehmer übertragen. Die dabei von den Pensionsfonds an die Versicherungsgesellschaften gezahlten Prämien beliefen sich auf insgesamt ca. USD 676 Mio. 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 laufend, 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 Sterblichkeitsverbesserungstafeln 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:

	2019		
	Pensionsleistungen	Sonstige Leistungen	Gesamt
Laufender Dienstzeitaufwand	$ 227	$ 4	$ 231
Aufzinsungsaufwand	63	10	73
Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand[1]	10	-	10
Plankürzungen[2]	(40)	(22)	(62)
Planabgeltungen[3]	5	-	5
Leistungsorientierte Pensionspläne	265	(8)	257
Beitragsorientierte Pensionspläne	86	-	86
Aufwendungen für Altersversorgungsleistungen, gesamt	$ 351	$ (8)	$ 343
Im Zusammenhang mit:			
kapitalunterlegten leistungsorientierten Pensionsplänen	$ 231	entf.	$ 231
nicht kapitalunterlegten leistungsorientierten Pensionsplänen	$ 34	$ (8)	$ 26
beitragsorientierten Pensionsplänen	$ 86	entf.	$ 86
Folgendermaßen erfasst:			
EBIT-Aufwand oder aktivierte Kosten	$ 288	$ (18)	$ 270
Finanzierungsaufwand	$ 63	$ 10	$ 73

	2018		
	Pensionsleistungen	Sonstige Leistungen	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

	2018		
	Pensionsleistungen	Sonstige Leistungen	Gesamt
beitragsorientierten Pensionsplänen	$ 91	entf.	$ 91
Folgendermaßen erfasst:			
EBIT-Aufwand oder aktivierte Kosten	$ 393	$ 6	$ 399
Finanzierungsaufwand	$ 55	$ 10	$ 65

(1) Enthält im Geschäftsjahr 2019 den Verlust aus Pensionsanpassungen in Höhe von USD 26 Mio. (Vorjahr: USD 28 Mio.). Weitere Informationen hierzu sind in Anhangsangabe 8 "Sonderposten" enthalten.
(2) Enthält im Geschäftsjahr 2019 Gewinne aus Plankürzungen in Höhe von USD 10 Mio. in Verbindung mit bereits angekündigten Restrukturierungsmaßnahmen (Vorjahr: USD 10 Mio.). Enthält außerdem Gewinne aus Plankürzungen in Höhe von USD 23 Mio. in Verbindung mit dem Gewinn aus der Veräußerung eines Geschäftsbereichs - Q Series-Geschäft. Siehe hierzu auch Anhangsangabe 31 "Veräußerung von Geschäftsbereichen".
(3) Enthält den Verlust aus dem Erwerb von Rentenverpflichtungen. Weitere Informationen hierzu sind in Anhangsangabe 8 "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 2018	$ (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)
Versicherungsmathematische Nettoverluste	(453)
Einfluss von Wechselkursänderungen	(67)
Ertragsteuern	50
Stand zum 31. Dezember 2019	$ (2.775)

Die leistungsorientierten Verpflichtungen und der Fair Value des Planvermögens haben sich in den nachstehenden Geschäftsjahren wie folgt entwickelt:

	2019		
	Pensionsleistungen	Sonstige Leistungen	Gesamt
Änderungen der leistungsorientierten Verpflichtung			
Verpflichtung zu Beginn des Geschäftsjahres	$ 9.817	$ 260	$ 10.007
Aufzinsung	325	10	335
Laufender Dienstzeitaufwand	227	4	231
Beiträge von Planteilnehmern	23	-	23
Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand(1)	10	-	10
Versicherungsmathematische (Gewinne) Verluste - Änderungen der finanziellen Annahmen	1.447	30	1.447
Versicherungsmathematische Gewinne - Änderungen der erfahrungsbedingten Anpassungen	6	(9)	(3)
Versicherungsmathematische Gewinne - Änderungen der demografischen Annahmen	(66)	(1)	(67)
Ausgezahlte Leistungen	(354)	(11)	(365)
Plankürzungen	(40)	(22)	(62)
Planabgeltungen	(14)	-	(14)
Veräußerung des Geschäftsbereichs ACLP	-	-	-
Umgegliedert in Verbindlichkeiten, die in direktem Zusammenhang mit zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten stehen(2)	(2.412)	-	(2.412)
Einfluss von Wechselkursänderungen	341	12	353
Verpflichtung am Ende des Geschäftsjahres	$ 9.301	$ 273	$ 9.574
Verpflichtung ist zuzuordnen:			
aktiven begünstigten Arbeitnehmern	$ 3.217	$ 117	$ 3.334
Anwärtern	1.785	-	1.785
Rentnern	4.299	156	4.455
	$ 9.301	$ 273	$ 9.574
Änderungen des Planvermögens			
Fair Value zu Beginn des Geschäftsjahres	$ 7.896	$ -	$ 7.896
Arbeitgeberbeiträge	275	11	286
Beiträge von Planteilnehmern	23	-	23
Zinsertrag aus dem Planvermögen	262	-	262

	2019		
	Pensionsleistungen	Sonstige Leistungen	Gesamt
Versicherungsmathematische (Verluste) Gewinne	954	-	954
Ausgezahlte Leistungen	(354)	(11)	(365)
Planabgeltungen	(19)	-	(19)
Verwaltungskosten	(20)	-	(20)
Veräußerung des Geschäftsbereichs ACLP	-	-	-
Umgegliedert in Verbindlichkeiten, die in direktem Zusammenhang mit zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten stehen[2]	(2.007)	-	(2.007)
Einfluss von Wechselkursänderungen	312	-	312
Fair Value am Ende des Geschäftsjahres	$ 7.322	$ -	$ 7.322

			2018
	Pensionsleistungen	Sonstige Leistungen	Gesamt
Änderungen der leistungsorientierten Verpflichtung			
Verpflichtung zu Beginn des Geschäftsjahres	$ 11.742[3]	$ 315[3]	$ 12.057[3]
Aufzinsung	340	10	350
Laufender Dienstzeitaufwand	264	6	270
Beiträge von Planteilnehmern	26	-	26
Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand[1]	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 ACLP	(327)	(8)	(335)
Umgegliedert in Verbindlichkeiten, die in direktem Zusammenhang mit zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten stehen[2]	-	-	-
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[3]	$ -[3]	$ 9.633[3]
Arbeitgeberbeiträge	217	13	230
Beiträge von Planteilnehmern	26	-	26
Zinsertrag aus dem Planvermögen	285	-	285
Versicherungsmathematische (Verluste) Gewinne	(586)	-	(586)
Ausgezahlte Leistungen	(377)	(13)	(390)
Planabgeltungen	(516)	-	(516)
Verwaltungskosten	(15)	-	(15)
Veräußerung des Geschäftsbereichs ACLP	(231)	-	(231)
Umgegliedert in Verbindlichkeiten, die in direktem Zusammenhang mit zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten stehen[2]	-	-	-
Einfluss von Wechselkursänderungen	(540)	-	(540)
Fair Value am Ende des Geschäftsjahres	$ 7.896	$ -	$ 7.896

[1] Enthält im Geschäftsjahr 2019 den Verlust aus Pensionsanpassungen in Höhe von USD 26 Mio. (Vorjahr: USD 28 Mio.). Siehe hierzu auch Anhangsangabe 8 "Sonderposten".

[2] Weitere Erläuterungen sind in Anhangsangabe 30 "Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte" enthalten.

[3] Enthält in Verbindung mit der Veräußerung der ACLP die Anfangssalden vor der Umgliederung in zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte.

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 2019		31. Dezember 2018	
	Pensionsleistungen	Sonstige Leistungen	Pensionsleistungen	Sonstige Leistungen
Barwert der leistungsorientierten Verpflichtung	$ 9.301	$ 273	$ 9.817	$ 260
Fair Value des Planvermögens	(7.322)	-	(7.896)	-

	31. Dezember 2019		31. Dezember 2018	
	Pensionsleistungen	Sonstige Leistungen	Pensionsleistungen	Sonstige Leistungen
	1.979	273	1.921	260
Auswirkungen des Asset Ceiling Tests und der Mindestverbindlichkeit[1]	-	-	-	-
Erfasster Nettobetrag	$ 1.979	$ 273	$ 1.921	$ 260
Beträge erfasst in:				
Verbindlichkeit aus Altersversorgungsleistungen	$ 2.172	$ 273	$ 2.121	$ 260
Vermögenswert aus Altersversorgungsleistungen[2]	(193)	-	(200)	-
Nettoverbindlichkeit	$ 1.979	$ 273	$ 1.921	$ 260

	1. Januar 2018	
	Pensionsleistungen	Sonstige Leistungen
Barwert der leistungsorientierten Verpflichtung	$ 11.432	$ 308
Fair Value des Planvermögens	(9.415)	-
	2.017	308
Auswirkungen des Asset Ceiling Tests und der Mindestverbindlichkeit[1]	18	-
Erfasster Nettobetrag	$ 2.035	$ 308
Beträge erfasst in:		
Verbindlichkeit aus Altersversorgungsleistungen	$ 2.325	$ 308
Vermögenswert aus Altersversorgungsleistungen[2]	(290)	-
Nettoverbindlichkeit	$ 2.035	$ 308

[1] Einschließlich des Einflusses von Wechselkursänderungen.

[2] Dargestellt in Anhangsangabe 21 "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 2019		31. Dezember 2018	
Kapitalunterlegte Pensionspläne	Pensionsleistungen	Sonstige Leistungen	Pensionsleistungen	Sonstige Leistungen
Kanada	$ 783	$ -	$ 695	$ -
USA	370	-	332	-
Vereinigtes Königreich	(10)	-	102	-
Sonstige	48	-	72	-
	1.191	-	1.201	-
Nicht kapitalunterlegte Pensionspläne				
Deutschland	571	-	526	-
Kanada	27	245	24	232
USA	41	16	35	18
Sonstige	149	12	135	10
	788	273	720	260
Nettoverbindlichkeit	$ 1.979	$ 260	$ 1.921	$ 260

	1. Januar 2018	
Kapitalunterlegte Pensionspläne	Pensionsleistungen	Sonstige Leistungen
Kanada	$ 639	$ -
USA	366	-
Vereinigtes Königreich	162	-
Sonstige	81	-
	1.248	-
Nicht kapitalunterlegte Pensionspläne		
Deutschland	575	-
Kanada	28	276
USA	37	20
Sonstige	147	12
	787	308
Nettoverbindlichkeit	$ 2.035	$ 308

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 2019		31. Dezember 2018	
	Leistungsorientierte Verpflichtung	Planvermögen	Leistungsorientierte Verpflichtung	Planvermögen
Kapitalunterlegte Pensionspläne				
Kanada	$ 4.822	$ 4.039	$ 4.069	$ 3.374
Vereinigtes Königreich	2.235	2.245	3.752	3.650
USA	1.081	711	891	559
Sonstige	375	327	385	313

	31. Dezember 2019		31. Dezember 2018	
	Leistungsorientierte Verpflichtung	Planvermögen	Leistungsorientierte Verpflichtung	Planvermögen
	8.513	7.322	9.097	7.896
Nicht kapitalunterlegte Pensionspläne	1.061	-	980	-
	$ 9.574	$ 7.322	$ 10.077	$ 7.896

	1. Januar 2018	
	Leistungsorientierte Verpflichtung	Planvermögen
Kapitalunterlegte Pensionspläne		
Kanada	$ 5.030	$ 4.409
Vereinigtes Königreich	4.215	4.053
USA	1.000	634
Sonstige	400	319
	10.645	9.415
Nicht kapitalunterlegte Pensionspläne	1.095	-
	$ 11.740	$ 9.415

Der Fair Value des Planvermögens stellt sich hierarchisch gegliedert zu den nachstehenden Stichtagen wie folgt dar:

	31. Dezember 2019			
	Gesamt	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	$ 618	$ 471	$ 147	$ -
Eigenkapitaltitel				
USA	873	867	-	6
Vereinigtes Königreich	215	207	8	-
Kanada	334	334	-	-
Sonstige	1.071	1.068	-	3
	2.493	2.476	8	9
Festverzinsliche Wertpapiere				
Unternehmensanleihen	853	-	853	-
Staatsanleihen	2.536	-	2.536	-
Sonstige	17	-	17	-
	3.406	-	3.406	-
Wertpapiere mit realer Rendite	682	622	-	60
Sonstige	123	-	123	-
	$ 7.322	$ 3.569	$ 3.684	$ 69

	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

	1. Januar 2018			
	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
	2.966	2.949	9	8
Festverzinsliche Wertpapiere				
Unternehmensanleihen	1.335	-	1.335	-

	1. Januar 2018			
	Gesamt	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
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

Das Planvermögen enthielt zum 31. Dezember 2019 und 2018 sowie zum 1. Januar 2018 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 2019 und 2018 geleisteten Einzahlungen sowie die geschätzten Einzahlungen für das Geschäftsjahr 2020:

	2020	2019	2018
Einzahlungen für:	Geschätzt		
Kapitalunterlegte Pensionspläne	$ 239	$ 248	$ 190
Nicht kapitalunterlegte Pensionspläne	25	27	27
Sonstige Leistungen	12	11	13
Leistungsorientierte Pläne, gesamt	276	286	230
Beitragsorientierte Pensionspläne	97	86	91
Einzahlungen, gesamt	$ 373[1]	$ 372	$ 321

[1] Die geschätzte gesamte Einzahlung für die Aerostructures-Geschäftsaktivitäten beträgt für 2020 ca. USD 48 Mio.
Die folgende Tabelle enthält Angaben zum Fälligkeitsprofil der leistungsorientierten Verpflichtungen, deren Auszahlung zum 31. Dezember 2019 wie folgt erwartet wird:

	31. Dezember 2019
Leistungen, deren Auszahlung in den folgenden Zeiträumen erwartet wird:	
Innerhalb eines Jahres	$ 333
In 1 bis 5 Jahren	1.556
In 5 bis 10 Jahren	2.475
In 10 bis 15 Jahren	2.966
In 15 bis 20 Jahren	3.284
	$ 10.614

Die folgende Tabelle enthält die gewichtete durchschnittliche Laufzeit der leistungsorientierten Verpflichtungen aus Pensionsplänen zum nachstehend aufgeführten Stichtag:

Laufzeit in Jahren zum	31. Dezember 2019
Kapitalunterlegte Pensionspläne	
Kanada	17,3
USA	15,7
Vereinigtes Königreich	20,4
Sonstige	17,3
Nicht kapitalunterlegte Pensionspläne	
Deutschland	15,9
Kanada	13,6
USA	13,0
Sonstige	15,8

Die folgende Tabelle enthält die in den nachstehend aufgeführten Zeiträumen erwarteten Auszahlungen im Rahmen nicht kapitalunterlegter Pensionspläne zum 31. Dezember 2019:

	Deutschland	Sonstige	Gesamt
Leistungen, deren Auszahlung in den folgenden Zeiträumen erwartet wird:			
Innerhalb eines Jahres	$ 22	$ 17	$ 39
In 1 bis 5 Jahren	93	81	174
In 5 bis 10 Jahren	133	120	253
In 10 bis 15 Jahren	146	134	280
In 15 bis 20 Jahren	127	141	268
	$ 521	$ 493	$ 1.014

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:

	31. Dezember 2019	
(in Prozent)	Pensionsleistungen	Sonstige Leistungen
Aufwendungen		
Abzinsungssatz	3,29 %	3,88 %
Langfristige Gehaltssteigerungen	2,99 %	3,00 %
Inflationsrate	2,28 %	2,20 %

(in Prozent)	31. Dezember 2019 Pensionsleistungen	Sonstige Leistungen
Letzte Kostensteigerung im Bereich der medizinischen Leistungen	entf.	5,08 %
Leistungsorientierte Verpflichtung		
Abzinsungssatz	2,51 %	3,15 %
Langfristige Gehaltssteigerungen	2,91 %	2,75 %
Inflationsrate	2,23 %	2,10 %
Anfängliche Kostensteigerung im Bereich der medizinischen Leistungen	entf.	5,21 %
Letzte Kostensteigerung im Bereich der medizinischen Leistungen	entf.	5,07 %

	31. Dezember 2018		1. Januar 2018	
(in Prozent)	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 %
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 %

entf.: entfällt

Die Sterbetafeln und die durchschnittliche Lebenserwartung eines bezugsberechtigten Arbeitnehmers im Alter von 45 bzw. 65 stellen sich zum 31. Dezember der nachstehenden Jahre wie folgt dar:

(in Jahren)	Lebenserwartung über 65 eines bezugsberechtigten Arbeitnehmers im Alter von derzeit	65 im Dezember		45 im Dezember	
Land	Sterbetafeln	2019	2018	2019	2018
Kanada	Sterbetafel des Privatsektors für 2014 ("CPM2014Priv") generationsbezogen prognostiziert unter Anwendung der CMP Improvement Scale B ("CPM-B")	21,9	21,8	22,9	22,8
Vereinigtes Königreich	SNA07M_CMI 2013 und S2P(M/F)A CMI 2016[1]	21,6	21,9	23,1	23,6
USA	RP-2014 Sterbetafel generationsbezogen prognostiziert unter Anwendung der MP-2018 Improvement Scale[2]	20,6	20,7	22,2	22,3
Deutschland	Dr. K. Heubeck 2018	20,3	19,9	23,1	22,7

(in Jahren)	Lebenserwartung über 65 eines bezugsberechtigten Arbeitnehmers im Alter von derzeit	65 im Dezember		45 im Dezember	
Land	Sterbetafeln	2019	2018	2019	2018
Kanada	Sterbetafel des Privatsektors für 2014 ("CPM2014Priv") generationsbezogen prognostiziert unter Anwendung der CMP Improvement Scale B ("CPM-B")	24,3	24,2	25,2	25,1
Vereinigtes Königreich	SNA07M_CMI 2013 und S2P(M/F)A CMI 2016[1]	23,4	23,9	25,0	25,6
USA	RP-2014 Sterbetafel generationsbezogen prognostiziert unter Anwendung der MP-2018 Improvement Scale[2]	22,6	22,7	24,2	24,3
Deutschland	Dr. K. Heubeck 2018[3]	23,8	23,5	26,0	25,7

[1] SNA07M_CMI 2013 und S2P(M/F)A CMI 2016, Stand 31. Dezember 2018.

[2] RP-2014 Sterbetafel generationsbezogen prognostiziert unter Anwendung der MP-2018 Improvement Scale, Stand 31. Dezember 2018.

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 2019	Nettoverbindlichkeit aus Altersversorgungsleistungen zum 31. Dezember 2019

Annahme	Aufwendungen für Altersversorgungsleistungen im Geschäftsjahr 2019	Nettoverbindlichkeit aus Altersversorgungsleistungen zum 31. Dezember 2019
Abzinsungssatz	$ (25)	$ (514)
Langfristige Gehaltssteigerungen	$ 6	$ 83
Inflationsrate	$ 4	$ 126

Eine um ein Jahr höhere Lebenserwartung zum 31. Dezember 2019 für alle leistungsorientierten Pläne würde die Nettoverbindlichkeit aus Altersversorgungsleistungen um USD 322 Mio. und die Aufwendungen für Altersversorgungsleistungen für das Geschäftsjahr 2019 um USD 18 Mio. erhöhen. Alle anderen versicherungsmathematischen Annahmen blieben unverändert.

Zum 31. Dezember 2019 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 5,21 % unterstellt, die bis zum Kalenderjahr 2027 schrittweise auf 5,07 % 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 2019 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	$ 18	$ (16)
Auswirkung auf die Aufwendungen für Altersversorgungsleistungen	$ 1	$ (1)

25. 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 2019	31. Dezember 2018	1. Januar 2018
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	$ 3.259	$ 3.502	$ 2.710
Antizipative Passiva	813	756	815
Zinsen	150	138	139
Sonstige	460	238	300
	$ 4.682	$ 4.634	$ 3.964

Der Konzern hat mit bestimmten Zulieferern verlängerte Zahlungsziele von 240 bis 360 Tagen ab Lieferung vereinbart. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen mit diesen verlängerten Zahlungszielen beliefen sich zum 31. Dezember 2019 auf insgesamt USD 856 Mio. und waren mit einem gewichteten durchschnittlichen Zinssatz von 6,40 % verzinst (31. Dezember 2018: USD 839 Mio. bzw. 3,83 %; 1. Januar 2018 USD 575 Mio. bzw. 1,96 %). Zulieferer haben im Allgemeinen das Recht, unter Einhaltung einer Mindestankündigungsfrist bei Verbindlichkeiten in der Zukunft zu den ursprünglich vereinbarten Zahlungszielen zurückzukehren.

26. RÜCKSTELLUNGEN

Die Rückstellungen entwickelten sich in den Geschäftsjahren 2019 und 2018 wie folgt:

	Produktgarantien	Kredit- und Restwertgarantien	Leistungen in Verbindung mit Restrukturierungsinitiativen, Abfindungen und sonstigen Personalstrukturmaßnahmen
Stand zum 31. Dezember 2018	$ 515	$ 456	$ 226
Zuführung	180	-	120[2]
Inanspruchnahme	(182)	(336)[4]	(185)
Auflösung	(78)	(39)	(26)[2]
Aufzinsungsaufwand	1	7	-
Einfluss von Änderungen der Abzinsungssätze	1	2	-
Umgegliedert in Verbindlichkeiten, die in direktem Zusammenhang mit zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten stehen[6]	(7)	(90)	(3)
Einfluss von Wechselkursänderungen	(5)	-	(1)
Stand zum 31. Dezember 2019	$ 425	$ -	$ 131
davon kurzfristig	$ 343	$ -	$ 130
davon langfristig	82	-	1
	$ 425	$ -	$ 131

	Belastende Verträge	Sonstiges[1]	Gesamt
Stand zum 31. Dezember 2018	$ 1.146	$ 157	$ 2.500
Zuführung	242[3]	44	586
Inanspruchnahme	(333)	(50)	(1.086)
Auflösung	(76)[3][5]	(20)	(239)
Aufzinsungsaufwand	6	-	14
Einfluss von Änderungen der Abzinsungssätze	16	-	19
Umgegliedert in Verbindlichkeiten, die in direktem Zusammenhang mit zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten stehen[6]	(304)	(19)	(423)
Einfluss von Wechselkursänderungen	7	(1)	-

	Belastende Verträge	Sonstiges[1]	Gesamt
Stand zum 31. Dezember 2019	$ 704	$ 111	$ 1.371
davon kurzfristig	$ 495	$ 92	$ 1.060
davon langfristig	209	19	311
	$ 704	$ 111	$ 1.371

	Produktgarantien	Kredit- und Restwertgarantien	Leistungen in Verbindung mit Restrukturierungsinitiativen, Abfindungen und sonstigen Personalstrukturmaßnahmen
Stand zum 1. Januar 2018[11]	$ 672	$ 554	$ 277
Zuführung	206[7]	39	73[2]
Inanspruchnahme	(223)	(103)[4]	(80)
Auflösung	(106)	(41)[8]	(33)[2]
Aufzinsungsaufwand	2	12	-
Einfluss von Änderungen der Abzinsungssätze	(1)	(5)	-
Veräußerung des Geschäftsbereichs ACLP[10]	(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 1. Januar 2018[11]	$ 1.420	$ 196	$ 3.119
Zuführung	712[3][7]	26	1.056
Inanspruchnahme	(480)	(24)	(910)
Auflösung	(119)[5]	(37)[9]	(336)
Aufzinsungsaufwand	13	-	27
Einfluss von Änderungen der Abzinsungssätze	(11)	-	(17)
Veräußerung des Geschäftsbereichs ACLP[10]	(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

[1] Enthält im Wesentlichen Ansprüche und Rechtsstreitigkeiten.
[2] Anhangsangabe 8 "Sonderposten" enthält weitere Informationen zu den Zuführungen zu bzw. der Auflösung von Rückstellungen im Zusammenhang mit Restrukturierungsaufwendungen.
[3] Anhangsangabe 8 "Sonderposten" enthält weitere Informationen zu den Zuführungen zu bzw. der Auflösung von Rückstellungen im Zusammenhang mit der Primove-Wertminderung und sonstigen Kosten.
[4] Zum Zeitpunkt der Fälligkeit von Kredit- und Restwertgarantien werden die entsprechenden Beträge in die unter dem Posten "Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten" erfassten zahlbaren Kredit- und Restwertgarantien umgegliedert.
[5] Anhangsangabe 8 "Sonderposten" enthält weitere Informationen zur Auflösung der Rückstellungen, die im Zusammenhang mit der Einstellung des Learjet 85-Flugzeugprogramms gebildet wurden.
[6] Weitere Erläuterungen hierzu sind in Anhangsangabe 30 "Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte" enthalten.
[7] Enthält die zusätzlichen Verpflichtungen, die der Konzern in Verbindung mit dem Verkauf der ACLP erfasst hatte.
[8] Anhangsangabe 8 "Sonderposten" enthält weitere Informationen zu den Wertaufholungen in Verbindung mit Kredit- und Restwertgarantien.
[9] Anhangsangabe 8 "Sonderposten" enthält weitere Informationen zur Auflösung der Rückstellung für einen Steuerrechtsstreit.
[10] Enthält Verbindlichkeiten, die in Verbindung mit dem Verkauf der ACLP veräußert wurden. Siehe hierzu auch Anhangsangabe 8 "Sonderposten".
[11] Enthält in Verbindung mit der Veräußerung der ACLP die Anfangssalden vor der Umgliederung in zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte.

27. SONSTIGE FINANZIELLE VERBINDLICHKEITEN

Die sonstigen finanziellen Verbindlichkeiten stellten sich zu den nachstehenden Stichtagen wie folgt dar:

	31. Dezember 2019	31. Dezember 2018	1. Januar 2018
Derivative Finanzinstrumente[1]	$ 535	$ 885	$ 538
Rückzahlbare staatliche Finanzhilfen[2]	585	759	550
Zahlbare Kredit- und Restwertgarantien	378	172	53
Einmalige Kosten der Zulieferer	112	136	13
Subventionierte Leasinggebühren[3]	-	53	74
Kurzfristiger Anteil der langfristigen Finanzverbindlichkeiten[4]	8	9	18
Sonstige	125	119	61

	31. Dezember 2019	31. Dezember 2018	1. Januar 2018
	$ 1.743	$ 2.133	$ 1.307
davon kurzfristig	$ 518	$ 607	342
davon langfristig	1.225	1.529	965
	$ 1.743	$ 2.133	$ 1.307

(1) Siehe hierzu auch Anhangsangabe 14 "Finanzinstrumente".
(2) Davon beziehen sich USD 468 Mio. auf eine gegenseitige Vereinbarung zwischen dem Konzern und der ACLP (31. Dezember 2018: USD 385 Mio.). In Bezug auf Forderungen gegen nahestehende Unternehmen und Personen wird auf Anhangsangabe 20 "Sonstige finanzielle Vermögenswerte" verwiesen. Der Konzern muss Zahlungen an Regierungen auf Basis der Anzahl der gelieferten Flugzeuge leisten.
(3) Die subventionierten Leasinggebühren ergeben sich nach der Umgliederung von Verbindlichkeiten, die in unmittelbarem Zusammenhang mit zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten stehen. Der vertraglich zahlbare Betrag belief sich zum 31. Dezember 2019 auf USD 50 Mio. (31. Dezember 2018: USD 64 Mio.; 1. Januar 2018: USD 88 Mio.).
(4) Siehe hierzu Anhangsangabe 29 "Langfristige Finanzverbindlichkeiten".

28. SONSTIGE VERBINDLICHKEITEN

Die sonstigen Verbindlichkeiten stellten sich zu den nachstehenden Stichtagen wie folgt dar:

	31. Dezember 2019	31. Dezember 2018	1. Januar 2018
Leistungen an Arbeitnehmer(1)	$ 532	$ 643	$ 690
Leasingverbindlichkeiten(2)	487	-	-
Rückstellungen für langfristige Auftragskosten	398	443	640
Beiträge von Zulieferern für Flugzeugprogramme	389	389	388
Ertragsteuern	202	173	187
Sonstige Steuern	165	181	234
Sonstige	220	207	179
	$ 2.393	$ 2.036	$ 2.318
davon kurzfristig	$ 1.548	$ 1.499	$ 1.732
davon langfristig	845	537	595
	$ 2.393	$ 2.036	$ 2.318

(1) Enthält alle Leistungen an Arbeitnehmer mit Ausnahme der Altersversorgungsleistungen, die in den Posten "Altersversorgungsleistungen" und "Sonstige Vermögenswerte" ausgewiesen werden (siehe Anhangsangabe 24 "Altersversorgungsleistungen").
(2) Infolge der erstmaligen Anwendung von IFRS 16 "Leasingverhältnisse" mit Wirkung ab dem 1. Januar 2019 wies der Konzern Leasingverbindlichkeiten im Posten "Sonstige Verbindlichkeiten" aus. Zum 1. Januar 2019 beliefen sich die Leasingverbindlichkeiten auf USD 609 Mio. Weitere Erläuterungen hierzu sind in Anhangsangabe 3 "Änderungen der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden" enthalten.

29. LANGFRISTIGE FINANZVERBINDLICHKEITEN

Die langfristigen Finanzverbindlichkeiten stellten sich zu den nachstehenden Stichtagen wie folgt dar:

			Verzinsung		
	Kapitalbetrag in Ursprungswährung	Währung	Vertraglicher Zinssatz(1)	Nach Berücksichtigung des Effekts von Fair Value Hedges	
Senior Notes	850(2)	USD	7,75 %	entf.	
	414(2)	EUR	6,13 %	entf.	
	1.018(2)	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(3)	
	1.000	USD	7,50 %	entf.	
	1.500	USD	7,50 %	entf.	
	2.000	USD	7,88 %	entf.	
Anleihen	250	USD	7,45 %	entf.	
Schuldverschreibungen	150	CAD	7,35 %	entf.	
Sonstiges(4)	versch.(5)	versch.	versch.(5)	entf.	
davon kurzfristig(6)					
davon langfristig					

	Laufzeitende	31. Dezember 2019 Betrag	31. Dezember 2018 Betrag	1. Januar 2018 Betrag
Senior Notes	entf.	$ -	$ 869	$ 885
	Mai 2021	483	952	1.019

	Laufzeitende	31. Dezember 2019 Betrag	31. Dezember 2018 Betrag	1. Januar 2018 Betrag
	Dez. 2021	1.008	1.380	1.373
	März 2022	504	504	506
	Okt. 2022	1.215	1.217	1.223
	Jan. 2023	1.272	1.273	1.281
	Dez. 2024	992	990	990
	März 2025	1.492	1.491	1.490
	Apr. 2027	1.978	-	-
Anleihen	Mai 2034	248	248	248
Schuldverschreibungen	Dez. 2026	115	110	119
Sonstiges[4]	2020-2026	26	68	84
		$ 9.333	$ 9.102	$ 9.218
davon kurzfristig[6]		$ 8	$ 9	$ 18
davon langfristig		9.325	9.093	9.200
		$ 9.333	$ 9.102	$ 9.218

[1] Zinsen auf zum 31. Dezember 2019 bestehende langfristige Finanzverbindlichkeiten sind halbjährlich zahlbar, mit Ausnahme der sonstigen Finanzverbindlichkeiten, bei denen der Zinszahlungszeitpunkt variabel ist.
[2] Der Konzern kaufte alle seine im Umlauf befindlichen Senior Notes über USD 850 Mio., die mit 7,75 % verzinst und 2020 fällig werden, zurück. Außerdem tätigte der Konzern im Geschäftsjahr 2019 folgende Rückkäufe: von den mit 6,13 % verzinsten und 2021 fälligen Notes im Nennwert von EUR 780 Mio. einen Kapitalbetrag von insgesamt EUR 366 Mio. und von den mit 8,75 % verzinsten und 2021 fälligen Notes im Nennwert von USD 1.400 Mio. einen Kapitalbetrag von insgesamt USD 382 Mio.
[3] Die in Bezug auf diese Senior Notes bestehende Zinsswap-Vereinbarung wurde in den vorhergehenden Geschäftsjahren 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] Bis zum 31. Dezember 2018 einschließlich der Verpflichtungen aus Finanzierungsleasing.
[5] Der Nominalwert der sonstigen langfristigen Finanzverbindlichkeiten belief sich zum 31. Dezember 2019 auf USD 26 Mio. (31. Dezember 2018: USD 68 Mio.; 1. Januar 2018: USD 84 Mio.). Der vertragliche Zinssatz entspricht dem gewichteten Durchschnittssatz und betrug zum 31. Dezember 2019 7,8 % (31. Dezember 2018: 6,23 %; 1. Januar 2018: 5,99 %).
[6] Es wird auf Anhangsangabe 27 "Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten" verwiesen.
entf.: entfällt
Sämtliche Senior Notes und Anleihen sind gleichrangig und nicht besichert. Im Rahmen der Akkreditivfazilität sowie der unbesicherten revolvierenden Kreditfazilität ist der Konzern durch Kreditauflagen zur Einhaltung einer Reihe von Finanzkennzahlen verpflichtet, welche vierteljährlich überprüft werden. Weitere Informationen sind in Anhangsangabe 36 "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 Anleiheinhabern und anderen Kreditgebern die Veranlassung bieten, die ihnen geschuldeten Beträge sofort fällig zu stellen. Diese Bedingungen wurden zum 31. Dezember 2019 und 2018 sowie zum 1. Januar 2018 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 2019	31. Dezember 2018	1. Januar 2018
Innerhalb eines Jahres	$ 8	$ 9	$ 18
In 1 bis 5 Jahren	5.433	6.135	4.934
In mehr als 5 Jahren	3.883	2.878	4.137
	$ 9.324	$ 9.022	$ 9.089

30. ZUR VERÄUSSERUNG GEHALTENE VERMÖGENSWERTE

CRJ

Am 25. Juni 2019 gaben der Konzern und die Mitsubishi Heavy Industries, Ltd. (MHI) den Abschluss eines endgültigen Vertrags bekannt, wonach MHI das Regionaljetprogramm des Konzerns gegen Zahlung eines Barbetrags von USD 550 Mio., der zum Closing an den Konzern zu zahlen ist, erwirbt und Verbindlichkeiten im Zusammenhang mit Kredit- und Restwertgarantien sowie subventionierten Leasinggebühren in Höhe von ca. USD 200 Mio. übernimmt. Im Rahmen des Vertrags wird außerdem das Nießbrauchsrecht des Konzerns am Regional Aircraft Securitization Program (RASPRO), das mit ca. USD 200 Mio. bewertet wurde, auf MHI übertragen.
Gemäß dem Vertrag erwirbt MHI die Wartungs-, Support-, Modernisierungs-, Marketing- und Vertriebsaktivitäten für die CRJ Series-Flugzeuge, einschließlich der damit zusammenhängenden Service- und Kundendienststätten in Montréal, Québec, und Toronto, Ontario, der Servicezentren in Bridgeport, West Virginia, und Tucson, Arizona, sowie der Typenzertifikate.
Die CRJ-Produktionsanlage in Mirabel, Québec, verbleibt bei Bombardier. Bombardier wird weiterhin Komponenten und Ersatzteile liefern und die Montage für den aktuellen CRJ-Auftragsbestand im Auftrag von MHI übernehmen. Die CRJ-Produktion wird nach der Auslieferung des aktuellen Auftragsbestands voraussichtlich im zweiten Halbjahr 2020 eingestellt.

Bei Bombardier verbleiben außerdem bestimmte Verbindlichkeiten, die einem Teil der Kredit- und Restwertgarantien von insgesamt USD 378 Mio. entsprechen. Abgesehen von auflaufenden Zinsen ist dieser Betrag fix und wird auch bei künftigen Änderungen des Flugzeugwerts nicht angepasst. Der überwiegende Teil des Betrags ist von Bombardier in den kommenden vier Jahren zu zahlen. Der Betrag ist in den sonstigen finanziellen Verbindlichkeiten enthalten. Der Vertrag sieht eine Reverse Break Fee vor, die von MHI unter bestimmten Umständen zu zahlen ist.

Mit dem Abschluss der Transaktion wird derzeit bis Mitte 2020 gerechnet; dies hängt von dem Erhalt der erforderlichen Genehmigungen und üblichen Closing-Bedingungen ab. Der Konzern hat die meisten behördlichen Genehmigungen erhalten.

Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte

Die wichtigsten Klassen von zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten sowie von Verbindlichkeiten, die in direktem Zusammenhang mit zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten stehen, gestalteten sich zum 31. Dezember 2019 wie folgt:

	31. Dezember 2019
Kurzfristige Vermögenswerte[1]	$ 236
Langfristige Vermögenswerte[2]	240
Summe Vermögenswerte	$ 476
Kurzfristige Verbindlichkeiten[3]	$ 319
Langfristige Verbindlichkeiten[4]	128
Summe Verbindlichkeiten	$ 447

[1] Umfasst hauptsächlich Vorräte sowie Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen.

[2] Umfasst hauptsächlich Vermögenswerte in Verbindung mit dem RASPRO-Programm.

[3] Umfasst hauptsächlich Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten sowie vertragliche Verbindlichkeiten.

[4] Umfasst hauptsächlich Rückstellungen für Kredit- und Restwertgarantien, subventionierte Leasinggebühren, zahlbare Kredit- und Restwertgarantien sowie vertragliche Verbindlichkeiten und sonstige finanzielle Verbindlichkeiten.

Diese Vermögenswerte und Verbindlichkeiten werden im berichtspflichtigen Segment Bombardier Aviation ausgewiesen.

Aerostructures-Geschäftsaktivitäten

Am 31. Oktober 2019 gaben der Konzern und die Spirit AeroSystems Holding, Inc. (Spirit) den Abschluss eines endgültigen Vertrags bekannt, wonach Spirit die Aerostructures-Aktivitäten und Aftermarket-Leistungen von Bombardier in Belfast, Vereinigtes Königreich, und Casablanca, Marokko, sowie sein Wartungs-, Reparatur- und Überholungszentrum in Dallas, USA, übernehmen wird. Die Gegenleistung besteht in einem Barbetrag von USD 500 Mio. und der Übernahme von Verbindlichkeiten, einschließlich rückzahlbarer staatlicher Finanzhilfen und Pensionsverpflichtungen. Nach Abschluss der Transaktion wird Spirit weiterhin strukturelle Flugzeugkomponenten und Ersatzteile liefern, um die Produktion und die im Flugdienst befindlichen Flotten der Learjet-, Challenger- und Global-Flugzeuge von Bombardier zu unterstützen.

Die Transaktion folgt auf die Gründung von Bombardier Aviation Anfang des Jahres und sorgt für eine Verschlankung seiner Aerostructures-Aktivitäten, da der Schwerpunkt künftig auf seinen Kernkompetenzen in Montréal, Mexiko und der Global 7500-Tragflügelproduktion liegt.

Mit dem Abschluss der Transaktion wird bis Mitte 2020 gerechnet; dies hängt von dem Erhalt der behördlichen Genehmigungen und üblichen Closing-Bedingungen ab.

Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte

Die wichtigsten Klassen von zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten sowie von Verbindlichkeiten, die in direktem Zusammenhang mit zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten stehen, gestalteten sich zum 31. Dezember 2019 wie folgt:

	31. Dezember 2019
Kurzfristige Vermögenswerte[1]	$ 385
Langfristige Vermögenswerte[2]	448
Summe Vermögenswerte	$ 833
Kurzfristige Verbindlichkeiten[3]	$ 320
Langfristige Verbindlichkeiten[4]	1.001
Summe Verbindlichkeiten	$ 1.321

[1] Umfasst hauptsächlich Vorräte, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen sowie Zahlungsmittel.

[2] Umfasst hauptsächlich Sachanlagen.

[3] Umfasst hauptsächlich Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten sowie eine Rückstellung für belastende Verträge.

[4] Umfasst hauptsächlich eine Rückstellung für belastende Verträge, Verbindlichkeiten aus Altersversorgungsleistungen in Höhe von USD 414 Mio. sowie rückzahlbare staatliche Finanzhilfen in Höhe von USD 294 Mio.

Diese Vermögenswerte und Verbindlichkeiten werden im berichtspflichtigen Segment Bombardier Aviation ausgewiesen.

31. VERÄUSSERUNG VON GESCHÄFTSBEREICHEN

Schulungen

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.
Am 14. März 2019 schloss der Konzern den Verkauf der wesentlichen Vermögenswerte des Schulungsgeschäfts für Besatzung und Techniker im Segment Business Aircraft mit einem Unternehmenswert von USD 645 Mio. an die CAE ab. Diese nicht zum Kerngeschäft zählenden Vermögenswerte wurden bislang im Segment Bombardier Aviation erfasst.
Die erhaltenen Nettoerlöse betrugen USD 532 Mio. Als Sonderposten wurde ein Gewinn von USD 516 Mio. (USD 383 Mio. nach der Auswirkung latenter Steuern) erfasst; siehe hierzu auch Anhangsangabe 8 "Sonderposten".

Q400

Am 7. November 2018 unterzeichnete der Konzern einen endgültigen Vertrag über den Verkauf der Vermögenswerte des Q Series-Flugzeugprogramms, einschließlich des Aftermarket-Geschäfts und der entsprechenden Vermögenswerte, an die De Havilland Aircraft of Canada Limited (vormals Longview Aircraft Company of Canada Limited), ein verbundenes Unternehmen der Longview Aviation Capital Corp. 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 Produktionsaktivitäten im Rahmen des Q400-Programms in der Downsview-Anlage in Ontario, Kanada.
Am 31. Mai 2019 schloss der Konzern den Verkauf der Vermögenswerte des Q Series-Flugzeugprogramms, einschließlich des Aftermarket-Geschäfts und der entsprechenden Vermögenswerte, an die De Havilland Aircraft of Canada Limited (DHA) ab. Diese nicht zum Kerngeschäft zählenden Vermögenswerte wurden bislang im Segment Bombardier Aviation erfasst.
Die Transaktion mit der DHA wirkte sich zum Closing-Zeitpunkt im Einzelnen wie folgt aus:

Zum Closing-Zeitpunkt erhaltene Erlöse[1]		$ 289
Transaktionskosten		4
Nettoerlöse zum Closing-Zeitpunkt		$ 285
Verpflichtungen des Konzerns[2]	$ 93	
Gewinne aus Plankürzungen	(23)	
Buchwert der veräußerten Nettovermögenswerte	5	
	$ 75	
Gewinn vor Steuern		$ 210
Steuerliche Auswirkungen		(26)
Gewinn nach Steuern		$ 184

[1] Enthält die finalen Anpassungen des Working Capitals in Höhe von USD 9 Mio., die im ersten Quartal 2020 zur Zahlung kommen.
[2] Nach Abschluss der Transaktion erfasste der Konzern außerdem Nettoverbindlichkeiten in Höhe von USD 93 Mio. in Verbindung mit Verpflichtungen, die aus der Transaktion entstanden sind.

32. ERWERB EINES GESCHÄFTSBEREICHS

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. Diese Transaktion ermöglichte es dem Konzern, seine umfassende technologische Erfahrung zu optimieren und damit den Produktionshochlauf des Global 7500-Flugzeugprogramms zu unterstützen und seinen langfristigen Erfolg zu sichern. Bombardier betreibt die Fertigungslinie von Triumph in Red Oak, Texas, weiter und hat die Produktionsstätte sowie die dort beschäftigten Mitarbeiter, die derzeit das Programm unterstützen, übernommen.
Der Konzern hat Netto-Vermögenswerte im Wert von ca. USD 100 Mio. erworben, die in erster Linie aus dem Bestand an unfertigen Erzeugnissen und Sachanlagen bestehen, sowie bestimmte bereits vorher bestehende Beziehungen abgewickelt. Im Zusammenhang mit der Transaktion wurde kein Gewinn oder Geschäfts- oder Firmenwert erfasst. Die vom Konzern erworbenen Vermögenswerte und übernommenen Verbindlichkeiten wurden mit ihrem geschätzten Fair Value bewertet.

33. GEZEICHNETES KAPITAL

Vorzugsaktien

Die genehmigten Vorzugsaktien stellten sich zum 31. Dezember 2019, 31. Dezember 2018 und 1. Januar 2018 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 2019	31. Dezember 2018	1. Januar 2018
Kumulative rückkaufbare Vorzugsaktien der Serie 2	5.811.736	5.811.736	5.811.736
Kumulative rückkaufbare Vorzugsaktien der Serie 3	6.188.264	6.188.264	6.188.264
Kumulative rückkaufbare Vorzugsaktien der Serie 4	9.400.000	9.400.000	9.400.000

Kumulative rückkaufbare Vorzugsaktien der Serie 2

Rückkauf:	Die Aktien können auf Wunsch des Konzerns zu einem Stückpreis von CAD 25,50 zurückerworben werden.

Kumulative rückkaufbare Vorzugsaktien der Serie 2	
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 Vorzugsbardividende 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, 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.
Dividende:	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 Vorzugsbardividende 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.
Kumulative rückkaufbare Vorzugsaktien der Serie 4	
Rückkauf:	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.

Kumulative rückkaufbare Vorzugsaktien der Serie 4

Umwandlung:	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.
Dividende:	Die Inhaber von kumulativen rückkaufbaren Vorzugsaktien der Serie 4 sind, sofern eine Dividendenausschüttung beschlossen wird, zum Bezug einer festen kumulativen Vorzugsbardividende 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:	Je zehn Stimmen.
Umwandlung:	Auf Wunsch des Inhabers jederzeit in je eine Class-B-Aktie mit nachrangigem Stimmrecht konvertierbar.
Dividende:	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.

Class-B-Aktien (Aktien mit nachrangigem Stimmrecht)

Stimmrechte:	Je eine Stimme.
Umwandlung:	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.

Class-B-Aktien (Aktien mit nachrangigem Stimmrecht)	
Dividende:	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.

Die Anzahl der ausgegebenen und vollständig einbezahlten Stammaktien sowie der genehmigten Stammaktien hat sich zu den nachstehenden Stichtagen wie folgt verändert:

Class-A-Aktien (Mehrstimmrechtsaktien)	31. Dezember 2019	31. Dezember 2018
Ausgegeben und vollständig einbezahlt		
Stand zu Beginn des Geschäftsjahres	308.750.749	313.898.549
Umgewandelt in Class B	(3.820)	(5.147.800)
Stand am Ende des Geschäftsjahres	308.746.929	308.750.749
Genehmigt	3.592.000.000	3.592.000.000
Class-B-Aktien (Aktien mit nachrangigem Stimmrecht)	**31. Dezember 2019**	**31. Dezember 2018**
Ausgegeben und vollständig einbezahlt		
Stand zu Beginn des Geschäftsjahres	2.125.232.847	1.932.782.764
Ausgabe von Aktien	2.780.538	187.302.282
Umgewandelt aus Class A	3.820	5.147.800
	2.128.017.205	2.125.232.847
In Verbindung mit dem PSU- und dem RSU-Plan von einem Treuhänder verwaltet		
Stand zu Beginn des Geschäftsjahres	(60.541.394)	(52.983.051
Zurückerworben	-	(9.293.684)
Ausgegeben	21.380.909	1.735.341
	(39.160.485)	(60.541.394)
Stand am Ende des Geschäftsjahres	2.088.856.720	2.064.691.453
Genehmigt	3.592.000.000	3.592.000.000

Die Anzahl der ausübbaren Optionsscheine hat sich zu den nachstehenden Stichtagen wie folgt verändert:

	31. Dezember 2019	31. Dezember 2018
Stand zu Beginn des Geschäftsjahres	305.851.872	205.851.872
Ausgabe von Optionsscheinen	-	100.000.000
Stand am Ende des Geschäftsjahres	305.851.872	305.851.872

Dividenden

Die folgenden Dividendenausschüttungen wurden beschlossen:

	Beschlossene Dividenden für die Geschäftsjahre zum			
	31. Dezember 2019		31. Dezember 2018	
	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	0,99	4	0,90	4
Vorzugsaktien, Serie 3	1,00	5	1,00	5
Vorzugsaktien, Serie 4	1,56	11	1,56	11
		20		20
		$ 20		$ 20

	Beschlossene Dividenden nach dem 31. Dezember 2019	
	Je Aktie (CAD)	Gesamt (in Mio. USD)
Class-A-Stammaktien	0,00	$ -

	Beschlossene Dividenden nach dem 31. Dezember 2019	
	Je Aktie (CAD)	Gesamt (in Mio. USD)
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

34. 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 PSUs und 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 2019 wurden PSUs im Gesamtwert von USD 44 Mio. zur Ausgabe freigegeben (Vorjahr: USD 48 Mio.).
Die Anzahl der PSUs, DSUs und RSUs hat sich in den Geschäftsjahren 2019 und 2018 wie folgt entwickelt:

	2019		
	PSUs	DSUs	RSUs
Stand zu Beginn des Geschäftsjahres	88.243.098	1.101.849	-
Zugeteilt	40.885.619	-	-
Ausgeübt	(22.773.124)	-	-
Verwirkt	(11.147.689)	-	-
Stand am Ende des Geschäftsjahres	95.207.904	1.101.849[1]	-
	2018		
	PSUs	DSUs	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]	-

[1] Davon waren zum 31. Dezember 2019 1.101.849 DSUs ausübbar geworden (31. Dezember 2018: 1.101.849).
Die Vergütungsrechte aus den zugeteilten PSUs und DSUs werden ausübbar, wenn bestimmte finanzielle Zielvorgaben erfüllt sind. Der Umwandlungsgrad der ausübbaren PSUs und DSUs reicht von 50 % bis 100 %. 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 2017 und dem 31. Dezember 2019 liegt das Ausübbarkeitsdatum zwischen August 2020 und Mai 2022.
Der gewichtete durchschnittliche Fair Value der im Geschäftsjahr 2019 gewährten PSUs betrug zum Gewährungszeitpunkt USD 1,53 (Vorjahr: USD 3,58). 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 33 "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 2019 wurde in Verbindung mit dem PSU-, dem DSU- und dem RSU-Plan ein Vergütungsaufwand in Höhe von USD 7 Mio. ausgewiesen (Vorjahr: Vergütungsaufwand in Höhe von USD 52 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 2019 standen von den für die Ausgabe im Rahmen der Aktienoptionspläne des Konzerns vorgesehenen 224.641.195 Class-B-Aktien mit nachrangigem Stimmrecht noch 26.035.564 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 2019:

	Ausgegeben und im Umlauf			Ausübbar	
Ausübungspreisspanne (in CAD)	Anzahl der Optionen	Gewichtete durchschnittliche Restlaufzeit (in Jahren)	Gewichteter durchschnittlicher Ausübungspreis (in CAD)	Anzahl der Optionen	Gewichteter durchschnittlicher Ausübungspreis (in CAD)
1 bis 2	49.917.584	4,14	1,77	49.917.584	1,77
2 bis 4	64.691.469	2,75	1,43	6.909.433	3,16
4 bis 6	16.397.285	5,82	4,23	1.875.457	4,87
	131.006.338			58.702.474	

Die Anzahl der im Rahmen des laufenden Aktienoptionsplans ausgegebenen und im Umlauf befindlichen Optionen hat sich in den nachstehend aufgeführten Geschäftsjahren wie folgt entwickelt:

	2019		2018	
	Anzahl der Optionen	Gewichteter durchschnittlicher Ausübungspreis (in CAD)	Anzahl der Optionen	Gewichteter durchschnittlicher Ausübungspreis (in CAD)
Stand zu Beginn des Geschäftsjahres	111.545.290	2,52	116.307.725	2,32
Zugeteilt	31.012.132	2,20	19.180.420	3,88
Ausgeübt	(2.780.538)	1,62	(19.267.290)	2,10
Verwirkt	(6.872.398)	3,20	(1.607.456)	2,99
Verfallen	(1.898.148)	3,63	(3.068.109)	5,95
Stand am Ende des Geschäftsjahres	131.006.338	1,91	111.545.290	2,52
Ausübbar zum Jahresende	58.702.474	2,03	38.505.099	2,26

In Verbindung mit Optionen entstandener Aufwand für anteilsbasierte Vergütung

Der gewichtete durchschnittliche Fair Value der im Geschäftsjahr 2019 ausgegebenen Aktienoptionen betrug zum Gewährungszeitpunkt USD 0,86 je Option (Vorjahr: USD 1,39). 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	2018
Risikofreier Zinssatz	1,54 %	2,21 %
Erwartete Laufzeit	5 Jahre	5 Jahre
Erwartete Volatilität des Börsenkurses der Aktien	60,82 %	51,99 %
Erwartete Dividendenrendite	0 %	0 %

Im Geschäftsjahr 2019 wurde in Verbindung mit Aktienoptionsplänen ein Vergütungsaufwand in Höhe von USD 23 Mio. ausgewiesen (Vorjahr: USD 22 Mio.).

35. NETTOVERÄNDERUNG DER NICHT ZAHLUNGSWIRKSAMEN POSTEN

Die Nettoveränderung der nicht zahlungswirksamen Posten stellte sich in den nachstehenden Geschäftsjahren wie folgt dar:

	2019	2018
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen	$ (345)	$ (317)
Vorräte	(976)	(841)
Vertragliche Vermögenswerte	141	(306)
Vertragliche Verbindlichkeiten	1.186	1.222
Sonstige finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten, netto	(11)	380
Sonstige Vermögenswerte	(75)	183
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten	414	759
Rückstellungen	(707)	(579)
Verbindlichkeit aus Altersversorgungsleistungen	53	69
Sonstige Verbindlichkeiten	(157)	(582)
	$ (477)	$ (12)

Die Überleitung der Veränderung der Verbindlichkeiten zu den Cashflows aus der Finanzierungstätigkeit stellt sich wie folgt dar:

	Langfristige Finanzverbindlichkeiten
Stand zum 1. Januar 2018	$ 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)

	Langfristige Finanzverbindlichkeiten
Stand zum 31. Dezember 2018	$ 9.102
Änderungen der Cashflows aus der Finanzierungstätigkeit	
Erlöse aus der Aufnahme langfristiger Finanzverbindlichkeiten	2.000
Tilgung langfristiger Finanzverbindlichkeiten	(1.647)
Transaktionskosten	(45)
Summe Änderungen der Cashflows aus der Finanzierungstätigkeit	308
Effekt aus Änderungen der Wechselkurse	(8)
Umgliederung von Leasingverpflichtungen[1]	(41)
Sonstiges	(28)
Stand zum 31. Dezember 2019	$ 9.333

[1] Am 1. Januar 2019 wurden die Verpflichtungen aus Finanzierungs-Leasingverhältnissen gemäß IFRS 16 in die Leasingverbindlichkeiten umgegliedert. Nähere Informationen sind in Anhangsangabe 3 "Änderungen der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden" zu finden.

36. KREDITFAZILITÄTEN

Akkreditivfazilitäten

Die Akkreditivfazilitäten und ihr Laufzeitende stellten sich zu den nachstehenden Stichtagen wie folgt dar:

	Kreditrahmen	Eröffnete Akkreditive	Verfügbarer Betrag	Laufzeitende
31. Dezember 2019				
Fazilität zugunsten von Transportation	$ 5.052[1]	$ 4.846	$ 206	2023[2]
Fazilität zugunsten des Konzerns ausgenommen Transportation	entf.	entf.	entf.	entf.
	$ 5.052	$ 4.846	$ 206	
31. Dezember 2018				
Fazilität zugunsten von Transportation	$ 4.551[1]	$ 4.024	$ 487	2022
Fazilität zugunsten des Konzerns ausgenommen Transportation	361	188	173	2021
	$ 4.872	$ 4.212	$ 660	
01. Januar 2018				
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	

[1] Stand 31. Dezember 2019: EUR 4.498 Mio. (31. Dezember 2018: EUR 3.940 Mio.; 1. Januar 2018: EUR 3.560 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 2023.

Im vierten Quartal 2019 hat der Konzern die Akkreditivfazilität über USD 361 Mio., die dem Konzern (ausgenommen das Segment Transportation) zur Verfügung stand, freiwillig gekündigt. Die im Rahmen dieser Fazilität ausgegebenen Akkreditive wurden durch verschiedene bilaterale Vereinbarungen ersetzt.

Zum 31. Dezember 2019 bestanden neben den oben aufgeführten Akkreditiven weitere Akkreditive in Höhe von USD 4.395 Mio., die im Rahmen verschiedener bilateraler Vereinbarungen eröffnet worden waren (31. Dezember 2018: USD 3.874 Mio.; 1. Januar 2018: USD 3.414 Mio.).

Im Rahmen der Geschäftstätigkeit des Segments Transportation nutzt der Konzern außerdem verschiedene bilaterale Garantiefazilitäten, die mit Versicherungsgesellschaften vereinbart wurden. Zum 31. Dezember 2019 waren im Rahmen dieser Finanzierungsvereinbarungen USD 3,8 Mrd. in Anspruch genommen worden (31. Dezember 2018: USD 3,7 Mrd.; 1. Januar 2018: USD 3,4 Mrd.).

Revolvierende Kreditfazilitäten

Im dritten Quartal 2019 hat der Konzern die nicht besicherte revolvierende Kreditfazilität über USD 397 Mio., die dem Konzern (ausgenommen das Segment Transportation) zur Verfügung stand, freiwillig gekündigt.

Der Konzern verfügt über eine nicht besicherte revolvierende Kreditfazilität über EUR 1.154 Mio. (USD 1.296 Mio.), die dem Segment Transportation für Barinanspruchnahmen zur Verfügung steht (die "revolvierende Kreditfazilität zugunsten von Transportation"). Diese Fazilität wird im Mai 2022 fällig und wird mit dem Euribor zuzüglich eines Aufschlags verzinst. Diese Fazilität wurde bis zum 31. Dezember 2019 nicht in Anspruch genommen.

Nicht garantierte kurzfristige Kreditfazilitäten

Der Konzern hat eine nicht garantierte kurzfristige Kreditfazilität in Höhe von EUR 75 Mio. (USD 84 Mio.) abgeschlossen. Diese Fazilität steht dem Segment Transportation für Barinanspruchnahmen zur Verfügung. Diese Fazilität wurde bis zum 31. Dezember 2019 nicht in Anspruch genommen.

Kreditauflagen

Im Rahmen der Akkreditivfazilität und der revolvierenden Kreditfazilität des Segments Transportation ist der Konzern durch Kreditauflagen zur Einhaltung einer Reihe von Finanzkennzahlen verpflichtet, welche vierteljährlich überprüft werden. Diese Fazilitäten 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 37 "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 843 Mio.) fällt. 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 2019 und 2018 bzw. zum 1. Januar 2018 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.

37. 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.
Infolge der erstmaligen Anwendung von IFRS 16 "Leasingverhältnisse" haben wir die Definitionen und Benennungen von angepasstem Zinsergebnis, angepasstem Fremdkapital, EBIT vor Sonderposten und EBITDA vor Sonderposten, die alle in unseren globalen Kennzahlen enthalten sind, geändert.
Die Konzernziele hinsichtlich der globalen Kennzahlen lauten wie folgt:
- Verhältnis zwischen EBIT vor Sonderposten und angepasstem Zinsergebnis höher als 5,0; und
- Verhältnis zwischen angepasstem Fremdkapital und EBITDA vor Sonderposten unter 2,5.

Globale Kennzahlen - Die nachfolgenden globalen Kennzahlen stimmen nicht mit den für Kreditauflagen erforderlichen Berechnungen überein.

	2019
EBIT vor Sonderposten[1]	$ 470
Angepasstes Zinsergebnis[2]	$ 732
Verhältnis zwischen angepasstem EBIT und angepasstem Zinsergebnis	0,6
Angepasstes Fremdkapital[3]	$ 9.744
EBITDA vor Sonderposten[4]	$ 896
Verhältnis zwischen angepasstem Fremdkapital und angepasstem EBITDA	10,9

[1] Entspricht dem EBIT vor Sonderposten.
[2] Entspricht den gezahlten Zinsen gemäß den ergänzenden Informationen aus der Konzern-Kapitalflussrechnung.
[3] Entspricht den langfristigen Finanzverbindlichkeiten, angepasst um den Fair Value von derivativen Finanzinstrumenten (oder abgewickelten derivativen Finanzinstrumenten), die Teil einer entsprechenden Sicherungsbeziehung sind, zuzüglich kurzfristiger Finanzverbindlichkeiten und Leasingverbindlichkeiten.
[4] Entspricht dem EBIT vor Sonderposten zuzüglich Abschreibungen und Wertminderungen von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten.
Zusätzlich zu den vorstehend erläuterten globalen Kennzahlen überwacht der Konzern seine Nettoverbindlichkeit aus Altersversorgungsleistungen separat. Diese belief sich zum 31. Dezember 2019 auf USD 2,3 Mrd. (31. Dezember 2018: USD 2,2 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 36 "Kreditfazilitäten" enthalten.

38. 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 beiden berichtspflichtigen Segmenten Aviation 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 14 "Finanzinstrumente" erläutert. Hiervon ausgenommen sind die nachstehend aufgeführten Finanzinstrumente, deren maximales Ausfallrisiko sich wie folgt darstellte:

	31. Dezember 2019	31. Dezember 2018	1. Januar 2018
Darlehen und Leasingforderungen in Verbindung mit Flugzeugen	$ 2	$ 26	$ 29
Anteile an Finanzierungsarrangements	$ -	$ 93	$ 193
Derivative Finanzinstrumente	$ 128	$ 162	$ 310
Stimmrechtslose Anteile an der CSALP	$ -	$-	entf.
Wertpapierbestand	$ 210	$ 196	$ 306

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 des Segments Aviation, Darlehen und Leasingforderungen in Verbindung mit Flugzeugen sowie bestimmten Anteilen an Finanzierungsarrangements. Für Forderungen des Segments Aviation 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 43 "Sonstige finanzielle Verpflichtungen und Eventualverbindlichkeiten" enthalten.

Liquiditätsrisiko

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 mithilfe von Ermessensentscheidungen 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, der Verfügbarkeit von Akkreditiven und ähnlichen Fazilitäten, des Working-Capital-Bedarfs, der Verfügbarkeit von Maßnahmen zur Finanzierung des Working Capitals, der Finanzierung der Produktentwicklung und der sonstigen finanziellen Verpflichtungen kontinuierlich überprüft. Auf Basis dieser Analyse rechnet der Konzern aktuell damit, dass seine Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Geschäftsjahresende von ca. USD 2,6 Mrd., die revolvierende Kreditfazilität des Segments Transportation von ca. USD 1,3 Mrd. sowie die in Höhe von ca. USD 1,6 Mrd. erwarteten Erlöse aus dem Abschluss der bereits angekündigten Verkäufe des CRJ-Programms, der

Aerostructures-Geschäftsaktivitäten sowie der ACLP ihn in die Lage versetzen, seinen laufend erwarteten Finanzierungsbedarf für einen Zeitraum von über 12 Monaten zu decken. Der Konzern verfolgt aktiv Möglichkeiten, die Schuldentilgung zu forcieren, um sich durch größere operative und finanzielle Flexibilität für langfristigen Erfolg zu positionieren.

Der Konzern hat bestimmte Maßnahmen zur Finanzierung des Working Capitals, die Auswirkungen auf unseren Cashflow aus betrieblicher Geschäftstätigkeit haben, ergriffen. Dazu gehören beispielsweise der Verkauf von Forderungen (siehe Anhangsangabe 16 "Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen"), Vereinbarungen über Anzahlungen von Dritten (siehe Anhangsangabe 17 "Vertragssalden") sowie die Aushandlung von verlängerten Zahlungsfristen mit einigen Lieferanten (siehe Anhangsangabe 25 "Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten"). Diese Maßnahmen sind in der Regel von der laufenden Kreditbereitstellung für die Parteien dieser Vereinbarungen durch Finanzinstitutionen abhängig.

Der Konzern lotet daher aus, ob sich Finanzierungsalternativen bieten, die ihm die Optimierung seiner Kapitalstruktur ermöglichen und eine hinreichende finanzielle Flexibilität gewährleisten. 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. 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.

Fälligkeitsanalyse - Die Fälligkeiten der finanziellen Vermögenswerte und finanziellen Verbindlichkeiten, ausgenommen derivative Finanzinstrumente, stellten sich zum 31. Dezember 2019 wie folgt dar:

	Buchwert	Nicht abgezinste Cashflows (vor Berücksichtigung des Effekts der jeweils eingesetzten Sicherungsgeschäfte)		
		Bis 1 Jahr	1 bis 3 Jahre	3 bis 5 Jahre
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	$ 2.578	$ 2.578	$ -	$ -
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen	$ 1.844	1.648	157	27
Sonstige finanzielle Vermögenswerte[1]	$ 897	87	54	474
Vermögenswerte		4.313	211	501
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten	$ 4.682	4.682	-	-
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten[1]	$ 1.200	444	347	367
Langfristige Finanzverbindlichkeiten				
Kapitalbetrag	$ 9.333	8	3.183	2.250
Zinsen		668	1.187	785
Verbindlichkeiten		5.802	4.717	3.402
Nettobetrag		$ (1.489)	$ (4.506)	$ (2.901)

	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	$ -	$ -	$ -	$ 2.578
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen	12	-	-	1.844
Sonstige finanzielle Vermögenswerte[1]	389	266	61	1.331
Vermögenswerte	401	266	61	5.753
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten	-	-	-	4.682
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten[1]	611	371	-	2.140
Langfristige Finanzverbindlichkeiten				
Kapitalbetrag	3.633	250	-	9.324
Zinsen	544	113	-	3.297
Verbindlichkeiten	4.788	734	-	19.443
Nettobetrag	$ (4.387)	$ (468)	$ 61	$ (13.690)

[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 ACLP 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 2019 wie folgt dar:

	Nennwert (in USD)	Nicht abgezinste Cashflows[1]		
		Bis 1 Jahr	1 Jahr	2 bis 3 Jahre
Derivative finanzielle Vermögenswerte				
Devisentermingeschäfte	$ 7.456	$ 109	$ 11	$ -
Zinsswaps	300	2	3	2
	$ 7.756	$ 111	$ 14	$ 2
Derivative finanzielle Verbindlichkeiten				
Devisentermingeschäfte	$ (8.953)	$ (202)	$ (3)	$ -
	$ (8.953)	$ (202)	$ (3)	$ -
Nettobetrag		$ (91)	$ 11	$ 2

	Nicht abgezinste Cashflows[1]		
	3 bis 5 Jahre	Mehr als 5 Jahre	Gesamt
Derivative finanzielle Vermögenswerte			
Devisentermingeschäfte	$ -	$ -	$ 120
Zinsswaps	1	-	8
	$ 1	$ -	$ 128
Derivative finanzielle Verbindlichkeiten			
Devisentermingeschäfte	$ -	$ -	$ (205)
	$ -	$ -	$ (205)
Nettobetrag	$ 1	$ -	$ (77)

[1] Auf Fremdwährungen lautende Beträge wurden mit dem Stichtagskurs umgerechnet.

Leasingverbindlichkeiten

Der Konzern mietet Gebäude und technische Anlagen.

Fälligkeitsanalyse - Die Fälligkeiten der Leasingverbindlichkeiten stellten sich zum 31. Januar 2019 wie folgt dar:

	31. Dezember 2019
Innerhalb eines Jahres	$ 129
In 1 bis 5 Jahren	148
In mehr als 5 Jahren	243
	$ 520

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. Das Segment Aviation verfolgt eine progressive Hedging-Strategie, wohingegen sich das Segment 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 2019 ergaben sich vor Berücksichtigung von Cash Flow Hedges:

		Auswirkung auf das EBT		
	Veränderung	CAD/USD	GBP/USD	EUR/USD
Gewinn (Verlust)	+10 %	$ 2	$ (6)	$ (11)

	Auswirkung auf das EBT		
	EUR/GBP	GBP/EUR	Sonstige
Gewinn (Verlust)	$ 9	$ 72	$ 221

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 2019. 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 %	$ 212	$ 19	$ 4

	Auswirkung auf das sonstige Ergebnis vor Ertragsteuern		
	EUR/GBP	GBP/EUR	Sonstige
Gewinn (Verlust)	$ 27	$ 22	$ 173

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 29 "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, bestimmte 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 2019 zu einem Rückgang des EBT um USD 108 Mio. zum 31. Dezember 2019 führen (31. Dezember 2018: USD 36 Mio.).

39. 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 Industrieanleihen 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. 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. 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.
Finanzierungsverpflichtungen - Die Begrenzung der Rendite des Konzerns auf die künftigen Investitionen in stimmrechtslose Anteile an der ACLP 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 ACLP, die Zeitpunkte dieser Investitionen, der Fair Value der ACLP, die erwartete Volatilität des Fair Value der ACLP und die relativen Werte der verschiedenen Anteilsklassen der ACLP herangezogen.
Stimmrechtslose Anteile an der ACLP - Die Investition des Konzerns in stimmrechtslose Anteile an der ACLP 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 ACLP, die erwartete Volatilität des Fair Values der ACLP und die relativen Werte der verschiedenen Anteilsklassen der ACLP herangezogen.
Zum 31. Dezember 2019 überprüfte der Konzern die Werthaltigkeit seiner Anteile an der ACLP im vierten Quartal 2019. Der Konzern bewertete seine Beteiligungen an der ACLP, die aus seinen Anteilen an einem assoziierten Unternehmen, den Finanzierungsverpflichtungen und den stimmrechtslosen Anteilen an der ACLP bestehen, als Ganzes und wies den Restwert im Posten "Anteile an Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen" aus. Weitere Informationen hierzu sind in Anhangsangabe 40 "Anteile an Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen" zu finden.
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 Zahlungsmitteln sowie Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstigen Verbindlichkeiten, 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 2019 wie folgt dar:

	Gesamt	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
Finanzielle Vermögenswerte				
Derivative Finanzinstrumente[1]	$ 287	$ -	$ 287	$ -
Wertpapierbestand	250	35	215	-
Forderung gegen nahestehende Unternehmen und Personen[2]	468	-	-	468
Stimmrechtslose Anteile an der ACLP	-	-	-	-
Forderung aus langfristigen Aufträgen	78	-	78	-
	$ 1.083	$ 35	$ 580	$ 468
Finanzielle Verbindlichkeiten				
Rückzahlbare staatliche Finanzhilfen[2]	(468)	-	-	(468)
Derivative Finanzinstrumente[1]	(535)	-	(210)	(325)
	$ (1.003)	$ -	$ (210)	$ (793)

[1] Derivative Finanzinstrumente umfassen Devisenterminkontrakte, Zinsswaps 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 ACLP getroffen hat.

Die Fair Values der Finanzinstrumente der Stufe 3 entwickelten sich in den Geschäftsjahren 2019 und 2018 wie folgt:

	Darlehen und Leasingforderungen in Verbindung mit Flugzeugen	Stimmrechtslose Anteile an der ACLP	Anteile an Finanzierungsarrangements	Subventionierte Leasinggebühren
Stand zum 1. Januar 2018	$ 47	$ -	$ 219	$ (122)
Im Periodenergebnis erfasste Nettogewinne (-verluste) und Zinsen	(2)	-	11	(2)
Ausgegeben	-	150	-	-
Erfüllt	(21)	-	(57)	23
Veräußerung des Geschäftsbereichs ACLP	-	-	-	48
Einfluss von Wechselkursänderungen	-	-	-	-
Stand zum 31. Dezember 2018	24	150	173	(53)
Im Periodenergebnis erfasste Nettogewinne (-verluste) und Zinsen	3	(385)[2]	27	(4)
Ausgegeben	-	235	-	-
Erfüllt	-	-	(3)	16
Einfluss von Wechselkursänderungen	-	-	-	-
Stand zum 31. Dezember 2019	$ 27	$ -	$ 197	$ (41)
In zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte umgegliedert[1]	(27)	-	(197)	41
Stand zum 31. Dezember 2019	$ -	$ -	$ -	$ -

	Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten	Wandlungsoption	Finanzierungsverpflichtungen
Stand zum 1. Januar 2018	$ (6)	$ (304)	$ -
Im Periodenergebnis erfasste Nettogewinne (-verluste) und Zinsen	-	(23)	-
Ausgegeben	-	-	(310)
Erfüllt	6	-	75
Veräußerung des Geschäftsbereichs ACLP	-	-	-
Einfluss von Wechselkursänderungen	-	13	-
Stand zum 31. Dezember 2018	-	(314)	(235)
Im Periodenergebnis erfasste Nettogewinne (-verluste) und Zinsen	-	-	120[2]
Ausgegeben	-	-	-
Erfüllt	-	-	115
Einfluss von Wechselkursänderungen	-	(11)	-
Stand zum 31. Dezember 2019	$ -	$ (325)	$ -
In zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte umgegliedert[1]	-	-	-
Stand zum 31. Dezember 2019	$ -	$ (325)	$ -

[1] Enthält in Verbindung mit der Veräußerung des CRJ-Programms und der Aerostructures-Geschäftsaktivitäten Vermögenswerte und Verbindlichkeiten, die als "zur Veräußerung gehalten" umgliedert wurden. Weitere Erläuterungen sind in Anhangsangabe 30 "Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte" enthalten.

[2] Anhangsangaben 8 "Sonderposten" und 40 "Anteile an Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen" enthalten weitere Informationen zu Wertminderungsaufwendungen in Verbindung mit Anteilen an der ACLP.

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 des Segments Aviation beziehen sich auf Ausfallrisiken von Kunden, für die kein öffentliches Kreditrating erhältlich ist, und auf Marktgängigkeitsanpassungen von Abzinsungssätzen für unsere finanziellen Vermögenswerte.

Diese Hauptannahmen stellten sich zum 31. Dezember 2019 wie folgt dar:

Hauptannahmen (gewichteter Durchschnitt)	Darlehen und Leasingforderungen in Verbindung mit Flugzeugen	Anteile an Finanzierungsarrangements	Subventionierte Leasinggebühren
Interne Bonitätsbewertung	Zwischen B- und CCC+ (B-)	Zwischen BB- und CCC+ (B+)	Zwischen BB- und B- (BB-)
Marktgängigkeitsanpassung des Abzinsungssatzes	11,13 %	Zwischen 2,14 % und 9,99 % (6,70 %)	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 2019 wie folgt beeinflussen:

Auswirkung auf das EBT		Änderung der Annahmen		
Gewinn (Verlust)	Im EBT des Geschäftsjahres 2018 erfasste Änderung des Fair Value	Absenkung der Restwertkurven für Flugzeuge um 5 %	Herabstufung von Kunden mit interner Bonitätsbewertung, deren Bonität nicht von Rating-Agenturen bewertet worden ist, um eine Stufe	Erhöhung der Anpassungen bezüglich der Marktgängigkeit um 100 Basispunkte
Darlehen und Leasingforderungen in Verbindung mit Flugzeugen	$ -	$ (1)	$ (2)	$ (1)
Anteile an Finanzierungs-arrangements	$ 8	$ (5)	$ (9)	$ (7)

Auswirkung auf das EBT	Änderung der Annahmen			
Gewinn (Verlust)	Im EBT des Geschäftsjahres 2018 erfasste Änderung des Fair Value	Absenkung der Restwertkurven für Flugzeuge um 5 %	Herabstufung von Kunden mit interner Bonitätsbewertung, deren Bonität nicht von Rating-Agenturen bewertet worden ist, um eine Stufe	Erhöhung der Anpassungen bezüglich der Marktgängigkeit um 100 Basispunkte
Subventionierte Leasinggebühren	$ 2	entf.	$ 1	entf.

entf.: entfällt

Wandlungsoption

Sensitivitätsanalyse

Ein Rückgang der erwarteten künftigen Performance des Segments Transportation um 5 % hätte im Geschäftsjahr 2019 zu einem Rückgang des Fair Value und einem entsprechenden im EBT ausgewiesenen Gewinn von USD 82 Mio. geführt.
Eine Steigerung der erwarteten künftigen Performance des Segments Transportation um 5 % hätte im Geschäftsjahr 2019 zu einer Erhöhung des Fair Value und einem entsprechenden im EBT ausgewiesenen Verlust von USD 83 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 2019 wie folgt dar:

	Gesamt	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
Finanzielle Vermögenswerte				
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen	$ 1.844	$ -	$ 1.844	$ -
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	101	-	101	-
	$ 1.945	$ -	$ 1.945	$ -
Finanzielle Verbindlichkeiten				
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten	$ (4.682)	$ -	$ (4.682)	$ -
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	(9.660)	-	(9.660)	-
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten				
Rückzahlbare staatliche Finanzhilfen	(125)	-	-	(125)
Sonstige	(624)	-	-	(624)
	$ (15.091)	$ -	$ (14.342)	$ (749)

40. ANTEILE AN GEMEINSCHAFTSUNTERNEHMEN UND ASSOZIIERTEN UNTERNEHMEN

Der Konzern betreibt einen Teil seiner gewöhnlichen Geschäftsaktivitäten über Gemeinschaftsunternehmen und assoziierte Unternehmen.
Für das Geschäftsjahr 2019 bezifferte sich der gesamte Anteil des Konzerns an den Vermögenswerten und Verbindlichkeiten seiner Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen wie folgt:

	ACLP[1]	Sonstige	Gesamt
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	$ 4	$ 417	$ 421
Sonstige kurzfristige Vermögenswerte	$ 264	$ 819	$ 1.083
Langfristige Vermögenswerte	$ 1.486	$ 395	$ 1.881
Kurzfristige Verbindlichkeiten	$ (464)	$ (920)	$ (1.384)
Langfristige Verbindlichkeiten	$ (1.057)	$ (176)	$ (1.233)

[1] Zum 31. Dezember 2019 hat der Konzern einen Betrag von USD 575 Mio. in die ACLP im Tausch gegen stimmrechtslose Anteile an dem Unternehmen investiert. Darüber hinaus hatte der Konzern einen Betrag von USD 64 Mio. in Class-A-Anteile der ACLP investiert.
In den nachstehenden Geschäftsjahren bezifferte sich der Anteil des Konzerns am Periodenergebnis seiner Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen wie folgt:

	2019		
	ACLP	Sonstige	Gesamt
Periodenergebnis	$ (37)[1]	$ 91	$ 128
	2018		
	ACLP	Sonstige	Gesamt
Periodenergebnis	$ (40)	$ 106	$ 66

(1) Im Anteil am Nettogewinn der ACLP im Geschäftsjahr 2019 sind Auflösungen von Rückstellungen der ACLP in Höhe von ca. USD 60 Mio. berücksichtigt.

Beteiligung an der ACLP

Am 12. Februar 2020 schloss der Konzern den Verkauf seiner restlichen Anteile an der Airbus Canada Limited Partnership (ACLP) an Airbus und Investissement Québec ab und unterstütze so seine strategische Entscheidung, sich auf sein Segment Business Aviation zu konzentrieren und gleichzeitig die Liquidität des Konzerns zu verbessern.
Aus dieser Transaktion erhält der Konzern von Airbus einen Barerlös von USD 591 Mio. abzüglich Anpassungen. Davon wurden zum Closing-Zeitpunkt USD 531 Mio. gezahlt. Außerdem wird der Konzern von allen zukünftigen Finanzierungsverpflichtungen im Zusammenhang mit der ACLP für die Jahre 2020 und 2021 freigestellt. Der Vertrag sieht weiterhin die Einziehung von 100.000.000 von Airbus gehaltenen Optionsscheinen des Konzerns vor.
Im Anschluss daran wird der Konzern die Aerostructures-Aktivitäten in St-Laurent, Québec, die aus Support für den A220 und A330 bestehen, auf das Airbus-Tochterunternehmen Stelia Aerospace übertragen. Bei dieser Transaktion ist kein Personalabbau geplant.
In Anbetracht der Bedingungen, denen die Transaktion unterliegt, und der Kapitaleinlagen in Höhe von USD 100 Mio., die der Konzern im Januar 2020 in die ACLP tätigte, hat der Konzern seine Anteile an der ACLP zum 31. Dezember 2019 mit USD 525 Mio. neu bewertet. Dies führte zu Wertminderungsaufwendungen von USD 1.578 Mio., die im vierten Quartal 2019 in den Sonderposten erfasst wurden.
Der Konzern hat sich zum 31. Dezember 2019 verpflichtet, die Liquiditätsengpässe der ACLP, falls erforderlich, in den Geschäftsjahren 2020 und 2021 in Höhe von insgesamt maximal USD 350 Mio. auszugleichen. Im Gegenzug erhält Bombardier stimmrechtslose Anteile an der ACLP mit einer kumulierten Jahresdividende von 2 %. Zum 31. Dezember 2019 hat der Konzern von den ursprünglich zugesagten USD 925 Mio. einen Betrag von USD 575 Mio. in die ACLP im Tausch gegen stimmrechtslose Anteile an dem Unternehmen investiert. Stand Dezember 2019 hat der Konzern einen Betrag von USD 64 Mio. in Class-A-Anteile der ACLP investiert, und mit Wirkung zum 31. Dezember 2019 hält Airbus 50,26 %, Investissement Québec 16,02 % und der Konzern 33,72 % dieser Anteile. Im Januar 2020 brachte der Konzern weitere USD 100 Mio. in die ACLP im Tausch gegen stimmrechtslose Anteile an dem Unternehmen im Gesamtbetrag von USD 675 Mio. ein.
Im Anschluss an den Verkauf seiner restlichen Anteile an der ACLP ist der Konzern nicht länger verpflichtet, die Liquiditätsengpässe der ACLP auszugleichen.

41. 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:

	2019		2018	
	Gemeinschaftsunternehmen	Assoziierte Unternehmen	Gemeinschaftsunternehmen	Assoziierte Unternehmen
Verkauf von Produkten und Dienstleistungen und sonstige Erträge	$ 64	$ 665	$ 38	$ 313
Kauf von Produkten und Dienstleistungen und sonstige Aufwendungen	$ 52	$ 10	$ 24	$ 12

Die offenen Posten des Konzerns mit Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen stellten sich zu den nachstehenden Stichtagen wie folgt dar:

	31. Dezember 2019		31. Dezember 2018	
	Gemeinschaftsunternehmen	Assoziierte Unternehmen	Assoziierte Unternehmen	Assoziierte Unternehmen
Forderungen	$ 25	$ 203	$ 16	$ 129
Forderungen gegen nahestehende Unternehmen und Personen(1)	$ -	$ 468	$ -	$ 385
Vertragliche Vermögenswerte	$ -	$ 77	$ -	$ 23
Verbindlichkeiten	$ 14	$ 59	$ 4	$ 28
Vertragliche Verbindlichkeiten	$ 6	$ -	$ 11	$ -
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	$ -	$ 32	$ -	$ 48

	1. Januar 2018 -	
	Gemeinschaftsunternehmen	Assoziierte Unternehmen
Forderungen	$ 20	$ 12
Forderungen gegen nahestehende Unternehmen und Personen(1)	$ -	$ -
Vertragliche Vermögenswerte	$ -	$ -
Verbindlichkeiten	$ 11	$ 2
Vertragliche Verbindlichkeiten	$ 8	$ -
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	$ -	$ -

(1) Siehe hierzu Anhangsangabe 20 "Sonstige finanzielle Vermögenswerte".

Vergütung für Personen in Schlüsselpositionen des Managements

Die Jahresvergütung und der damit verbundene Vergütungsaufwand für geschäftsführende und nicht geschäftsführende Mitglieder des Board of Directors sowie wesentliche Mitglieder der Konzernleitung, d. h. den President und Chief Executive Officer der Bombardier Inc., die Presidents der Segmente Aviation und Transportation sowie die Senior Vice Presidents der Bombardier Inc., entwickelten sich in den nachstehenden Geschäftsjahren wie folgt:

	2019	2018
Anteilsbasierte Vergütung	$ 20	$ 25
Gehälter, Boni und sonstige kurzfristige Leistungen	14	23
Altersversorgungsleistungen	1	-
	$ 35	$ 48

42. 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 2019		31. Dezember 2018	
	Vermögenswerte	Verbindlichkeiten	Vermögenswerte	Verbindlichkeiten
Finanzierungsarrangements im Zusammenhang mit dem Verkauf von Verkehrsflugzeugen	$ 2.101	$ 739	$ 3.552	$ 1.587

	1. Januar 2018	
	Vermögenswerte	Verbindlichkeiten
Finanzierungsarrangements im Zusammenhang mit dem Verkauf von Verkehrsflugzeugen	$ 4.760	$ 2.315

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 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 2019 USD 0,8 Mrd. (31. Dezember 2018: USD 1,2 Mrd.; 1. Januar 2018: USD 1,5 Mrd.). Davon war zum 31. Dezember 2019 ein Betrag in Höhe von USD 108 Mio. als Rückstellungen und damit verbundene Verbindlichkeiten erfasst (31. Dezember 2018: USD 409 Mio.; 1. Januar 2018: USD 370 Mio.). Das maximale Risiko des Konzerns aus diesen Garantien wird in Anhangsangabe 43 "Sonstige finanzielle Verpflichtungen und Eventualverbindlichkeiten" erläutert. Alle erfassten Rückstellungen wurden zum 31. Dezember 2019 in Verbindung mit den Ankündigungen betreffend das CRJ-Programm in den zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten ausgewiesen, jedoch ist der Konzern auch nach dem Abschluss des CRJ-Geschäfts in Bezug auf einige dieser nicht konsolidierten strukturierten Unternehmen Risiken ausgesetzt.

Der Konzern ist der Ansicht, dass keine Beherrschung der strukturierten Unternehmen durch den Konzern vorliegt.

43. 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 42 "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 2019	31. Dezember 2018	1. Januar 2018
Flugzeugverkäufe			
Restwertgarantien (a)	$ 163	$ 695	$ 1.060
Kreditgarantien (a)	734	1.034	1.221
Einander ausschließende Risiken(1)	(128)	(473)	(540)
Gesamtes Ausfallrisiko aus Kredit- und Restwertgarantien	$ 769	$ 1.256	$ 1.741
Inzahlungnahmeverpflichtungen (b)	$ 998	$ 1.165	$ 1.437
Bedingte Rückkaufverpflichtungen (c)	$ 73	$ 100	$ 143
Sonstige(2)			
Kreditgarantien (d)	$ 48	$ 48	$ 52

(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 90 Mio. zum 31. Dezember 2019 (31. Dezember 2018: USD 456 Mio.; 1. Januar 2018: USD 554 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. Zum Zeitpunkt der Fälligkeit von Kredit- und Restwertgarantien werden die entsprechenden Beträge in die unter dem Posten "Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten" erfassten zahlbaren Kredit- und Restwertgarantien umgegliedert. Die zahlbaren Kredit- und Restwertgarantien beliefen sich zum 31. Dezember 2019 auf USD 435 Mio. (31. Dezember 2018: USD 172 Mio.; 1. Januar 2018: USD 53 Mio.) Darüber hinaus beliefen sich die subventionierten Leasinggebühren, die im Falle eines Kreditausfalls bei bestimmten Kunden entfallen würden, zum 31. Dezember 2019 auf USD 41 Mio. (31. Dezember 2018: USD 53 Mio.; 1. Januar 2018: USD 122 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. Sämtliche vorstehend genannten Posten, mit Ausnahme der zahlbaren Kredit- und Restwertgarantien in Höhe von USD 378 Mio., sind zum 31. Dezember 2019 in Verbindung mit den Ankündigungen betreffend das CRJ-Programm in den zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten enthalten.

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 2026. Die mit einem Ausfallrisiko behafteten Finanzdienstleistungen werden fast ausschließlich für Regionalfluggesellschaften erbracht. 74 % des gesamten maximalen Ausfallrisikos entfielen zum 31. Dezember 2019 auf drei Regionalfluggesellschaften (31. Dezember 2018: 71 %; 1. Januar 2018: 73 %).
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 2019	31. Dezember 2018	1. Januar 2018
Bis zu 1 Jahr	$ 13	$ 97	$ 106
1 bis 5 Jahre	142	528	856
5 bis 10 Jahre	8	70	98
10 bis 15 Jahre	-	-	-
	$ 163	$ 695	$ 1.060

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 2019	31. Dezember 2018	1. Januar 2018
Bis zu 1 Jahr	$ 496	$ 305	$ 102
1 bis 3 Jahre	475	622	863
Folgejahre	27	238	472
	$ 998	$ 1.165	$ 1.437

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 2019	31. Dezember 2018	1. Januar 2018
Bis zu 1 Jahr	$ 73	$ 26	$ 96
1 bis 3 Jahre	-	74	47
Folgejahre	-	-	-
	$ 73	$ 100	$ 143

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 2019 USD 48 Mio. (31. Dezember 2018: USD 48 Mio.; 1. Januar 2018: USD 52 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 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 ACLP

Informationen hierzu sind Anhangsangabe 40 "Anteile an Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen" zu entnehmen.

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 2019
Innerhalb eines Jahres	$ 8.589
In 1 bis 5 Jahren	4.539
In mehr als 5 Jahren	6
	$ 13.134

Die Abnahmeverpflichtungen des Konzerns zum 31. Dezember 2019 enthalten Investitionsverpflichtungen in Bezug auf den Erwerb von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten in Höhe von USD 219 Mio. bzw. USD 84 Mio.

Rechtsstreitigkeiten

Gegen den Konzern sind in Verbindung mit seiner gewöhnlichen Geschäftstätigkeit verschiedene Verfahren bei Gerichten oder Gerichtshöfen anhängig, die u. a. Produkthaftungsfragen und Vertragsstreitigkeiten mit Kunden und sonstigen Konzernfremden zum Gegenstand haben. Der Konzern unternimmt alles, um sich gegen diese Klagen zu verteidigen.
Der Konzern kann anhand der derzeit verfügbaren Informationen nicht den Ausgang aller zum 31. Dezember 2019 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 und die Erbringung von Dienstleistungen an die Azerbaijan Railways ADY betreffen (der "Vertrag mit ADY"), eine Untersuchung durch. Im Oktober 2016 hat der Konzern eine interne Prüfung der Behauptungen angeordnet, die von externen forensischen Beratern unter der Aufsicht des General Counsel und externer Rechtsberater durchgeführt wird. Sowohl die Untersuchung als auch die interne Prüfung sind noch nicht abgeschlossen. Am 18. August 2017 wurde ein ehemaliger Mitarbeiter der schwedischen Tochtergesellschaft des Konzerns 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 in allen Anklagepunkten Berufung ein. Am 19. Juni 2019 bestätigte die Staatsanwaltschaft, dass der Freispruch in Bezug auf die Anklage wegen Einflusshandels nicht länger Gegenstand des Berufungsverfahrens ist. Der Freispruch in diesem Anklagepunkt gilt somit endgültig. Das Verfahren ist beim schwedischen Berufungsgericht anhängig, und es ist zu erwarten, dass das schwedische Berufungsgericht ein Datum für die Berufungsverhandlung festsetzt.
Der Vertrag mit ADY 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.
Am 15. November 2018 hat der Integrity Vice President der Weltbank ("INT") Bombardier ein Schreiben zukommen lassen, in dem die Gründe für die Haltung, die der INT in Bezug auf die vorgeblichen Straftatbestände geheime Absprachen, Korruption, Betrug und Behinderung einnimmt, abgewogen werden. Der Konzern wurde aufgefordert, sich zu diesen vorläufigen Ergebnissen zu äußern, und hat eine Stellungnahme formuliert. Da die Prüfung durch die Weltbank strengen Geheimhaltungsvorschriften unterliegt, kann der Konzern nur erneut betonen, dass er mit den in dem Schreiben vorgebrachten Behauptungen und dargelegten vorläufigen Schlussfolgerungen nicht einverstanden ist.
Die interne Prüfung der vorgebrachten Behauptungen seitens des Konzerns dauert noch an; auf Basis der dem Konzern derzeit bekannten Informationen bestehen keine Beweise, die nahelegen würden, dass eine Zahlung mit Bestechungscharakter erfolgt ist oder einem

Staatsbediensteten angeboten wurde oder dass eine sonstige strafbare Handlung von Seiten Bombardiers vorgenommen wurde.
Der Konzern hat in Verbindung mit dieser laufenden Untersuchung Informationen und Unterlagen im Zusammenhang mit der Prüfung durch die Weltbank angefordert und wartet derzeit auf diese Informationen und Unterlagen.

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 hat vor den Gerichten sowohl die Entscheidung, das Verfahren gegen diese 43 Einzelpersonen von der Klage loszulösen, als auch die Entscheidungen seitens der CADE, den physischen Zugang zu einigen forensischen Beweisen einzuschränken, erfolglos angefochten.
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 CMSP 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 Preisaufschlägen 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.
Im Dezember 2018 brachte der Superintendent-General der CADE in einer vorgelegten förmlichen Stellungnahme vor, dass BT Brazil wettbewerbswidriges Verhalten gezeigt habe. Am 18. Februar 2019 veröffentliche der Generalanwalt der CADE seine Stellungnahme, in der er die Empfehlungen der General Superintendence im Wesentlichen unterstützte. Am 20. Juni 2019 genehmigte der Oberste Gerichtshof von Brasilien ein von der CADE eingelegtes außerordentliches Rechtsmittel, mit dem die Auswirkungen bestimmter von den Beklagten (einschließlich BT Brazil) geforderten Unterlassungsverfügungen überwunden werden sollen, und die Angelegenheit wurde auf die Agenda der als nächstes anstehenden Plenarsitzung des Vorstands der CADE, einem gerichtsähnlichen Wettbewerbstribunal, gesetzt. Am 8. Juli 2019 veröffentlichte der Vorstand der CADE eine richterliche Entscheidung, die die im Dezember 2018 eingereichte förmliche Stellungnahme des Superintendent-General der CADE untermauerte. In dieser Stellungnahme wurde vorgebracht, dass sämtliche Beklagten (einschließlich BT Brazil) ein wettbewerbswidriges Verhalten gezeigt hätten, und es wurde die Empfehlung ausgesprochen, sämtliche Parteien, die Gegenstand der Untersuchung waren, schuldig zu sprechen.
Im Fall von BT Brazil umfasst der Schuldspruch eine Geldstrafe von 22 Mio. brasilianischen Real (USD 6 Mio.), jedoch wird ihr nicht untersagt, sich vor Gericht zu verteidigen (debarment). Es wurde mit Bezug auf BT Brazil kein Verbot der Teilnahme an zukünftigen Ausschreibungen ausgesprochen.
Gleichzeitig mit den oben beschriebenen Ereignissen hat der Konzern eine interne Prüfung durchgeführt, um das Auftreten einer Form von wettbewerbswidrigem Verhalten festzustellen. Diese Prüfung deckte keinerlei Nachweise dafür auf, dass BT Brazil an gesetzwidrigen Absprachen, um Märkte aufzuteilen oder das Ergebnis von Ausschreibungsverfahren zu beeinflussen, beteiligt war, wie es die Kartellbehörde behauptet hatte.
Der Konzern ist mit den Schlussfolgerungen des Vorstands der CADE nicht einverstanden, und BT Brazil hat die erforderlichen Schritte unternommen, um die Entscheidung der CADE vor den zuständigen Gerichten anzufechten, und wird sich weiterhin entschieden gegen diese Behauptungen verteidigen.

Transnet

Der Konzern hat über diverse Medienberichte von der Ernennung einer Rechtskommission für die Untersuchung der angeblichen Tatbestände der Staatsvereinnahmung, der Korruption und des Betrugs im öffentlichen Sektor einschließlich Staatsorganen (die "Zondo-Kommission") erfahren, deren Themenbereiche durch eine Proklamation des Präsidenten am 25. Januar 2018 veröffentlicht wurden. Vor und nach der Einrichtung der Zondo-Kommission wurde in den Medien über Behauptungen berichtet, 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 Ermittlungsbehörde, eine Untersuchung im Hinblick auf die Umsiedlung der Produktionsanlage von Pretoria nach Durban im Jahr 2014 und die in Bezug auf diese Umsiedlung geltend gemachten Kosten eingeleitet hatte. Der Konzern widerspricht diesen Behauptungen entschieden und wird alles tun, um sich entsprechend zu verteidigen.
Am 4. Februar 2019 legte die BTSA auf Ersuchen des leitenden Rechtsbeistands der Zondo-Kommission eine vertrauliche schriftliche Stellungnahme einschließlich Begleitdokumenten vor, in der sie ihre Position zu den veröffentlichten Behauptungen formulierte, und bat um die Gelegenheit, der Zondo-Kommission Beweise öffentlich zu präsentieren. Die Zondo-Kommission hat die vorgelegten Schriftstücke und

Begleitdokumente überprüft. Im Juni 2019 wurde die BTSA von der Sonderkommission aufgefordert, Informationen und Erläuterungen in Bezug auf die Kosten der Umsiedlung nach Durban vorzulegen. Auch wenn sie die schriftliche Stellungnahme, die sie zuvor der Zondo-Kommission zukommen ließ, der Sonderkommission nicht vorlegen konnte, gelang es der BTSA, in ihrem Besitz befindliche Informationen über die Umsiedlung der Sonderkommission mitzuteilen und die Kosten dafür zu erläutern.
Der Konzern hat eine interne Prüfung der Behauptungen durch externe Berater unter der Aufsicht des Rechtsbeistands angeordnet. 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 in unrechtmäßige Handlungen verstrickt gewesen wäre. Entgegen der Berichterstattung in den Medien ist der Vertrag nach wie vor rechtswirksam und wird weiterhin erfüllt.

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") zugingen. 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 besteht keine Anklage oder formelle Anklageerhebung, 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 Fristen für eine finale Entscheidung durch die CNMC in diesem Fall sind derzeit ausgesetzt, da diverse Beschwerdevorgänge (einschließlich eines durch BEI angestrengten) anhängig sind, die in Bezug auf verschiedene von der CNMC getroffene Entscheidungen über die Einbeziehung des staatlichen Kunden ADIF in das Verfahren eingeleitet wurden.
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 werden könnte oder ob dem Konzern im Haftungsfall Strafzahlungen auferlegt werden könnten.
Der Konzern hat eine interne Prüfung der Behauptungen durch externe Berater unter der Aufsicht des Rechtsbeistands angeordnet. Diese Prüfung dauert noch an, jedoch wurden auf Basis der dem Konzern zu diesem Zeitpunkt bekannten Informationen keine Unregelmäßigkeiten aufgedeckt.

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 erdient wurden, ordnungsgemäß über einen Zeitraum von zwei Jahren abgewickelt werden soll. Der Zweck des ASDP sollte (ähnlich wie bei einem 10b5-1 Plan) darin bestehen, dass leitende Mitarbeiter, die ansonsten nur über beschränkte Handelsfenster verfügen würden, den Verkauf von Wertpapieren und die Realisierung der erdienten langfristigen Incentive-Vergütung ordnungsgemäß abwickeln können. Bei den berechtigten Planteilnehmern handelt es sich um diejenigen leitenden Mitarbeiter, die aufgrund der Handelsbeschränkungen gemäß den geltenden Wertpapiergesetzen 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.
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.
Am 26. April 2019 hat die AMF eine weitere Pressemitteilung veröffentlicht, in der sie den Abschluss der Prüfung bekannt gab und zu dem Ergebnis kam, dass Bombardier und ihre am Plan beteiligten leitenden Mitarbeiter im Rahmen der Einrichtung des ASDP nicht gegen die Wertpapiergesetze verstoßen hätten. Die AMF merkte an, dass Bombardier während der gesamten Prüfung um Kooperation und Transparenz bemüht war.
Bei der Einrichtung des Plans erhielt Bombardier Unterstützung durch externe Berater und war bemüht sicherzustellen, dass der ASDP auf den Best Practices und den Grundsätzen guter Corporate Governance entwickelt wurde und den geltenden Wertpapiergesetzen und Anwendungsleitlinien entspricht. Angesichts der schnellen Entwicklung der Lage Bombardiers nach der Einrichtung des ASDP empfahl die AMF, dass Bombardier die Vorteile aus einer Weiterführung des ASDP überdenken solle. Im Anschluss an diese Empfehlung hat das Board of Directors von Bombardier auf Empfehlung des Personal- und Vergütungsausschusses den ASDP gemäß den Planbestimmungen beendet.

Sammelklage

Am 15. Februar 2019 wurde dem Konzern ein Antrag auf Genehmigung einer Klageerhebung gemäß Paragraph 225.4 des Wertpapiergesetzes von Québec und ein Antrag auf Genehmigung für das Einleiten einer Sammelklage gegen Bombardier Inc. sowie gegen Herrn Alain Bellemare und Herrn John Di Bert vor dem Obersten Gerichtshof von Québec im Distrikt Montréal zugestellt ("Antrag auf Klageerhebung"), um in Verbindung mit vorgeblichen falschen und irreführenden Zusicherungen über das Geschäft, die operative Geschäftstätigkeit, die Umsatzerlöse und den freien Cashflow des Konzerns, darin eingeschlossen das vorgebliche Unterlassen, wesentliche Tatsachen betreffend seine Prognosen für 2018 zeitnah offenzulegen, monetären Schadenersatz in nicht bezeichneter Höhe zu fordern. Im Rahmen der Sammelklage, die einen Teil des Antrags auf Klageerhebung bildet, will der Kläger Denis Gauthier sämtliche Personen und Unternehmen vertreten, die im Zeitraum 2. August 2018 bis einschließlich 8. November 2018 Wertpapiere von Bombardier gekauft oder erworben haben und diese Wertpapiere ganz oder teilweise bis zum 8. November 2018 gehalten haben. Sowohl die Klage in Anlehnung an das Wertpapiergesetz von Québec als auch die Sammelklage erfordern eine gerichtliche Genehmigung, damit weitere Schritte unternommen werden können. Solange diese Genehmigung nicht vorliegt, bestehen keinerlei monetären Ansprüche gegen die Beklagten im Kontext dieses Gerichtsverfahrens.
Bombardier Inc. sowie Herr Bellemare und Herr Di Bert haben diesen Antrag auf Klageerhebung angefochten. Zu diesem Zeitpunkt ist der Konzern vorläufig der Ansicht, dass die Wahrscheinlichkeit äußerst gering ist, dass für ihn in Verbindung mit diesem Rechtsstreit wesentliche monetäre Verbindlichkeiten auflaufen.

44. EREIGNISSE NACH DEM ABSCHLUSSSTICHTAG

Beteiligung an der ACLP

Am 12. Februar 2020 schloss Bombardier den Verkauf seiner restlichen Anteile an der Airbus Canada Limited Partnership (ACLP) an Airbus und Investissement Québec ab. Im Anschluss daran wird der Konzern die Aerostructures-Aktivitäten in St-Laurent, Québec, die aus Support für den A220 und A330 bestehen, auf das Airbus-Tochterunternehmen Stelia Aerospace übertragen. Bei dieser Transaktion ist kein Personalabbau geplant.
Weitere Informationen hierzu sind in Anhangsangabe 40 "Anteile an Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen" enthalten.
Bombardier, Challenger, CRJ, CRJ Series, CRJ550, CRJ700, CRJ900, CRJ1000, Global, Global 7500, Learjet, Learjet 85, OPTIFLO, Primove, 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
Charles Bombardier	Gründer und Vorstand von Imaginactive (eine gemeinnützige Organisation, die Konzepte zur Mobilität der Zukunft entwickelt und Forschung zur Verbesserung des Feedbacks zu neuen Produkten betreibt)
Martha Finn Brooks	Corporate Director
Diane Fontaine	Vice President und Portfoliomanager von RBC Dominion Securities Inc.
Diane Giard	Corporate Director
Anthony R. Graham	Vorsitzender und Chief Executive Officer der Sumarria Inc. (eine Investment-Holdinggesellschaft)
August W. Henningsen	Corporate Director
Pierre Marcouiller	President der Nexcap Inc. (eine private Investmentgesellschaft)
Douglas (Doug) R. Oberhelman	Corporate Director
Vikram Pandit	Lead Director, Vorsitzender und Chief Executive Officer der Orogen Group (eine Gesellschaft, die in Unternehmen der Finanzdienstleistungsbranche investiert)
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) Martha Finn Brooks	- Unterstützung der Directors bei ihren Verantwortlichkeiten im Hinblick auf die Rechenschaftspflicht - Unterstützung einer dauerhaft guten Kommunikation zwischen den Directors und dem unabhängigen Abschlussprüfer von Bombardier, Ernst & Young

	Anthony R. Graham	- Unterstützung bei der Wahrung der Unabhängigkeit von Ernst & Young
	Pierre Marcouiller	- Sicherung der Glaubwürdigkeit und Objektivität der Finanzberichte von Bombardier
	Beatrice Weder di Mauro	- Untersuchung und Beurteilung von Themen, die beim Prüfungsausschuss wesentliche Bedenken hervorrufen
Finanz- und Risikomanagement-Ausschuss	Martha Finn Brooks (Mitvorsitz)	- Prüfung der wesentlichen finanziellen Risiken von Bombardier und Überwachung, Kontrolle und Steuerung dieser Risiken
	August W. Henningsen (Mitvorsitz)	- Prüfung der Angemessenheit der Richtlinien, Verfahren und Kontrollen, die für das Risikomanagement eingerichtet wurden
	Antony N. Tyler	- 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
	Beatrice Weder di Mauro	- Überwachung von Sachverhalten oder Aktivitäten, die die Bonität von Bombardier betreffen
Corporate-Governance- und Nominierungsausschuss	Douglas (Doug) R. Oberhelman (Vorsitz)	- Überwachung der Auswahlkriterien für Kandidaten für das Board of Directors und ihrer Referenzen
	Diane Giard	- Überwachung der Zusammensetzung und der Leistung des Board of Directors und der Ausschüsse
	Anthony R. Graham	- Überwachung der Vergütung des Board of Directors
	Vikram Pandit	
	Antony N. Tyler	
Personal- und Vergütungsausschuss	Vikram Pandit (Vorsitz)	- Überwachung der Nachfolgeplanung für den President und CEO sowie andere ausgewählte Führungspositionen
	August W. Henningsen	- Beurteilung der Leistung des President und CEO
	Pierre Marcouiller	- Prüfung und Genehmigung der globalen Vergütungspolitik für Führungskräfte in Bezug auf das Grundgehalt, kurz- und langfristige Anreize sowie Pensionen, Sozialleistungen und andere Vergünstigungen
	Douglas (Doug) R. Oberhelman	

([1]) Stand 31. Dezember 2019. 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 2020

Erster Quartalsbericht	7 Mai. 2020
Zweiter Quartalsbericht	6 August 2020
Dritter Quartalsbericht	5. November 2020
Geschäftsbericht 2020	10. Februar 2021

ZEITPUNKT DER AUSZAHLUNG VON DIVIDENDEN AUF VORZUGSAKTIEN

Zahlung vorbehaltlich der Zustimmung des Board of Directors

Serie 2

Stichtag	Auszahlungstag
31. Dezember 2019	15. Januar 2020
31. Januar 2020	15. Februar 2020
28. Februar 2020	15. März 2020
31. März 2020	15. April 2020
30. April 2020	15. Mai 2020
29. Mai 2020	15. Juni 2020
30. Juni 2020	15. Juli 2020
31. Juli 2020	15. August 2020
31. August 2020	15. September 2020
30. September 2020	15. Oktober 2020
30. Oktober 2020	15. November 2020
30. November 2020	15. Dezember 2020

Serie 3

Stichtag	Auszahlungstag
17. Januar 2020	31. Januar 2020
10. April 2020	30. April 2020
10. Juli 2020	31. Juli 2020
16. Oktober 2020	31. Oktober 2020

Serie 4

Stichtag	Auszahlungstag
17. Januar 2020	31. Januar 2020
10. April 2020	30. April 2020
10. Juli 2020	31. Juli 2020
16. Oktober 2020	31. Oktober 2020

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 anservice@computershare.com mitzuteilen.

INFORMATIONEN IM INTERNET

Zusätzliche Informationen sind auf den Internetseiten bombardier.com and 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 7. Mai 2020, um 10:30 Uhr an folgendem Ort statt:
Centre des Sciences de Montréal
2, rue de la Commune Ouest
Montréal, QC, Kanada H2Y 4B2
Die Hauptversammlung wird außerdem über unsere Internetseite bombardier.com live übertragen.
Die Flugzeugprogramme Global 8000 und Learjet 75 Liberty 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, 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 75 Liberty, Learjet 85, MITRAC, MOVIA, OMNEO, OPTIFLO, Primove, Smart Services, TALENT, TRAXX, TWINDEXX, WAKO und ZEFIRO sind Warenzeichen der Bombardier Inc. oder ihrer Tochtergesellschaften.

Zurück zum Suchergebnis

Vorheriger Eintrag Nächster Eintrag

Impressum Datenschutzerklärung Rechtliches / AGB Sicherheitshinweise Sitemap

Cookie-Einstellungen

Wir setzen Statistik-Cookies ein, um unsere Webseiten optimal für Sie zu gestalten und unsere Plattformen für Sie zu verbessern. Sie können auswählen, ob Sie neben dem Einsatz technisch notwendiger Cookies der Verarbeitung aus statistischen Gründen zustimmen oder ob Sie **nur technisch notwendige Cookies** zulassen wollen. Weitere Informationen sowie die Möglichkeit, Ihre Auswahl jederzeit zu ändern und erteilte Einwilligung zu widerrufen, finden Sie in unserer Datenschutzerklärung.

Mit einem Klick auf **Allen zustimmen** willigen Sie in die Verarbeitung zu statistischen Zwecken ein.

Nur technisch notwendige Cookies akzeptieren Allen zustimmen

Cookie-ID: Impressum