

Suchergebnis

Name	Bereich	Information	V.-Datum
Bombardier Transportation GmbH Berlin	Rechnungslegung/ Finanzberichte	Jahres- und Befreiender Konzernabschluss gem. § 292 HGB zum 31.12.2016	11.01.2018

Bombardier Transportation GmbH

Berlin

Jahresabschluss vom 01.01.2016 bis zum 31.12.2016

Bestätigungsvermerk

Wir haben den Jahresabschluss - bestehend aus Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung sowie Anhang - unter Einbeziehung der Buchführung und den Lagebericht der Bombardier Transportation GmbH, Berlin, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2016 geprüft. Die Buchführung und die Aufstellung von Jahresabschluss und Lagebericht nach den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften liegen in der Verantwortung der gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung eine Beurteilung über den Jahresabschluss unter Einbeziehung der Buchführung und über den Lagebericht abzugeben.

Wir haben unsere Jahresabschlussprüfung nach § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung vorgenommen. Danach ist die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass Unrichtigkeiten und Verstöße, die sich auf die Darstellung des durch den Jahresabschluss unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung und durch den Lagebericht vermittelten Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage wesentlich auswirken, mit hinreichender Sicherheit erkannt werden. Bei der Festlegung der Prüfungshandlungen werden die Kenntnisse über die Geschäftstätigkeit und über das wirtschaftliche und rechtliche Umfeld der Gesellschaft sowie die Erwartungen über mögliche Fehler berücksichtigt. Im Rahmen der Prüfung werden die Wirksamkeit des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsysteins sowie Nachweise für die Angaben in Buchführung, Jahresabschluss und Lagebericht überwiegend auf der Basis von Stichproben beurteilt. Die Prüfung umfasst die Beurteilung der angewandten Bilanzierungsgrundsätze und der wesentlichen Einschätzungen der gesetzlichen Vertreter sowie die Würdigung der Gesamtdarstellung des Jahresabschlusses und des Lageberichts. Wir sind der Auffassung, dass unsere Prüfung eine hinreichend sichere Grundlage für unsere Beurteilung bildet.

Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt.

Nach unserer Beurteilung auf Grund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse entspricht der Jahresabschluss den gesetzlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft. Der Lagebericht steht in Einklang mit dem Jahresabschluss, entspricht den gesetzlichen Vorschriften, vermittelt insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.

Berlin, 10. März 2017

Ernst & Young GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft
Beckers, Wirtschaftsprüfer
Marsel, Wirtschaftsprüfer

Bilanz zum 31.12.2016**AKTIVA**

	EUR	EUR	31.12.2015 TEUR
A. ANLAGEVERMÖGEN			
I. Immaterielle Vermögensgegenstände			
1. Auftragsbestand, Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	34.058.799,67		37.324
2. Geschäfts- oder Firmenwert	133.569.476,92	167.628.276,59	169.359 206.683
II. Sachanlagen			
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	106.844.647,24		105.872
2. Technische Anlagen und Maschinen	51.843.778,90		48.643
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	20.669.601,95		22.980
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	9.470.549,48		18.273
	188.828.577,57		195.768
III. Finanzanlagen			
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	436.601.327,03		1.577.384
2. Beteiligungen	777.554,44		795
	437.378.881,47		1.578.179
	793.835.735,63		1.980.630
B. UMLAUFVERMÖGEN			
I. Vorräte			
1. Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	32.445.132,10		40.523
2. Unfertige Erzeugnisse	1.806.792.436,67		1.885.644
3. Fertige Erzeugnisse	203.174,72		313
4. Geleistete Anzahlungen	390.042.178,89		270.801
5. Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	-2.229.482.922,38		-2.167.676
	0,00		29.605
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände			
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	268.826.569,69		303.316
2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	2.757.713.220,02		1.511.681
3. Sonstige Vermögensgegenstände	53.103.487,41		72.485

		EUR	EUR	31.12.2015 TEUR
III. Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten		3.079.643.277,12		1.887.482
C. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN		845.530,06		842
		3.080.488.807,18		1.917.929
PASSIVA		25.497.351,24		25.724
		3.899.821.894,05		3.924.283
A. EIGENKAPITAL				31.12.2015 TEUR
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		298.648.734,00		305.609
2. Sonstige Rückstellungen		926.706.266,03		831.618
		1.225.355.000,03		1.137.227
C. VERBINDLICHKEITEN				
1. Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen		125.037.362,13		0
2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		182.361.069,24		361.657
3. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen		650.608.338,29		692.758
4. Sonstige Verbindlichkeiten		113.388.629,64		129.569
davon aus Steuern EUR 75.586.896,86 (Vj. TEUR 74.848)				
		1.071.395.399,30		1.183.984
		3.899.821.894,05		3.924.283

Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2016

		EUR	EUR	2015 TEUR
1. Umsatzerlöse		2.006.742.494,96		2.137.678
2. Verminderung (Vj. Erhöhung) des Bestands an fertigen und unfertigen Erzeugnissen		-78.961.051,34		113.313
3. Andere aktivierte Eigenleistungen		241.142,39		190
4. Gesamtleistung		1.928.022.586,01		2.251.181
5. Sonstige betriebliche Erträge		869.688.106,13		653.825
davon Erträge aus der Währungsumrechnung EUR 5.442.183,37 (Vj. EUR 0)				
6. Materialaufwand		958.382.731,81		989.856
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe		250.003.260,64		271.625
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen				

	EUR	EUR	2015 TEUR
7. Personal aufwand	1.208.385.992,45	1.261.481	
a) Löhne und Gehälter	584.536.000,09	561.980	
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	85.169.811,92	93.091	
davon für Altersversorgung EUR 828.048,19 (Vj. TEUR 6.010)			
8. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	669.705.812,01	655.071	
9. Sonstige betriebliche Aufwendungen	71.766.851,97	60.175	
davon Aufwendungen aus der Währungsumrechnung EUR 0,00 (Vj. TEUR 35.033)	1.004.089.906,35	979.779	
10. Erträge aus Beteiligungen und Zuschreibungen zu Finanzanlagen	-156.237.870,64	-51.500	
davon aus verbundenen Unternehmen EUR 30.982.921,24 (Vj. TEUR 14.289)	31.318.086,67	14.646	
11. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	76.463.355,67	18.889	
davon aus verbundenen Unternehmen EUR 76.192.505,86 (Vj. TEUR 13.555)			
davon Erträge aus der Abzinsung EUR 257.028,00 (Vj. TEUR 5.280)			
12. Abschreibungen auf Finanzanlagen	100.123.746,59	89.334	
davon aus verbundenen Unternehmen EUR 100.123.746,59 (Vj. TEUR 89.334)			
13. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	41.430.050,52	58.857	
davon an verbundene Unternehmen EUR 25.437.639,04 (Vj. TEUR 14.191)			
davon Aufwendungen aus der Aufzinsung EUR 13.761.284,64 (Vj. TEUR 41.389)			
14. Ergebnis vor Steuern	-33.772.354,77	-114.656	
15. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-190.010.225,41	-166.156	
16. Ergebnis nach Steuern	-1.667.141,24	-132	
17. Sonstige Steuern	-188.343.084,17	-166.024	
18. Jahresfehlbetrag	1.192.182,35	1.010	
19. Ausgleichszahlung an außenstehende Gesellschafter	-189.535.266,52	-167.034	
20. Erträge aus Verlustübernahme	1.003.200,00	1.003	
22. Jahresergebnis	-190.538.466,52	-168.037	
	0,00	0	

Anhang für 2016

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 in der Fassung des Bilanzrichtlinien-Umsetzungsgesetz (BilRUG) 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. Die Vorjahreszahlen der Umsatzerlöse sind aufgrund der Neufassung von § 277 Abs. 1 HGB durch das BilRUG nicht unmittelbar vergleichbar. Bei Anwendung des § 277 Abs. 1 HGB in der Fassung des BilRUG hätten sich für das Vorjahr Umsatzerlöse in Höhe von EUR 2.147.682 Tsd. ergeben. Im Geschäftsjahr 2016 wurde die Bombardier Transportation (Propulsion & Controls) Germany GmbH, Berlin, auf die Bombardier Transportation (Holdings) Germany GmbH, Berlin, verschmolzen, welche dann in Bombardier Transportation (Propulsion & Controls) Germany GmbH, Berlin, umbenannt wurde.

Ausweis-, Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

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

Erworbane 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 Anwachung der Bombardier Transportation (Locomotives) Germany GmbH & Co. KG, Berlin, der Bombardier Transportation (Bogies) Germany GmbH & Co. KG, Berlin, sowie 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 der produzierenden Unternehmen, die in den Jahren 2003 und 2007 auf die Bombardier Transportation GmbH, Berlin, angewachsen sind.

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

Die Vermögensgegenstände des Sachanlagevermögens sind zu Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten angesetzt. In die Herstellungskosten selbsterstellter Anlagen sind neben den Einzelkosten auch anteilige Gemeinkosten und durch die Fertigung veranlasste Abschreibungen einbezogen. Die Vermögensgegenstände des Sachanlagevermögens werden, soweit abnutzbar, nach Maßgabe der kürzesten steuerlich zulässigen Nutzungsdauer abgeschrieben. Auf Zugänge bis zum 31. Dezember 2001 wird vereinzelt noch die degressive Abschreibung angewendet; der Übergang auf das lineare Abschreibungsverfahren erfolgt, sobald dies zu einem höheren Abschreibungsbetrag führt. Auf Zugänge seit dem 1. Januar 2002 wird 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 2016 angeschafften, selbständig nutzungsfähigen Vermögensgegenstände von 150 EUR bis 1.000 EUR das Wahlrecht, einen Sammelposten zu bilden. Dieser wird über 5 Jahren linear abgeschrieben. Vermögensgegenstände unter 150 EUR wurden sofort als Betriebsausgabe behandelt.

Die Anteile an verbundenen Unternehmen, die sonstigen Beteiligungen und Ausleihungen 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 bis höchstens zu den historischen Anschaffungskosten vorgenommen.

Bei Gegenständen des Anlagevermögens werden außerplanmäßige Abschreibungen entsprechend § 253 Abs. 3 S. 3 HGB berücksichtigt, sofern die Voraussetzungen vorliegen. Im Rahmen der Restrukturierungsmaßnahmen wurde im Geschäftsjahr 2016 ein Gebäudekomplex am Standort Hennigsdorf außerplanmäßig abgeschrieben. 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 schwedenden Geschäften werden zunächst Abschreibungen auf die jeweiligen Bestände an unfertigen Erzeugnissen vorgenommen, soweit die erwarteten Verluste im Zusammenhang mit aktivierten Vermögensgegenständen stehen. Für darüber hinausgehende 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.

Die Werthaltigkeit von an verbundene Unternehmen ausgereichte Darlehen wird im Konzernverbund als werthaltig gewürdigt und durch eine korrespondierende Patronatserklärung der Bombardier Transportation (Global Holding) UK Ltd., London, Großbritannien, an die Bombardier Transportation Switzerland AG, Zürich, Schweiz, unterstützt.

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 2005 G ein Rechnungszinsfuß von 4,01 % zugrunde. Für diesen wurde im Geschäftsjahr der durchschnittliche Marktzinssatz der vergangenen 10 Jahre gemäß der Neuregelung des § 253 Abs. 2 und Abs. 6 HGB verwendet. Der sich daraus ergebende Unterschiedsbetrag aus der erstmaligen Anwendung in Höhe von TEUR 32.295 wird im Finanzergebnis ausgewiesen. Der Unterschiedsbetrag unterliegt nach § 253 Abs. 6 Satz 2 HGB einer Ausschüttungssperre, jedoch aus Sicht der Gesellschaft keiner Abführungssperre. 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 schwedenden 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 2005 G ein Rechnungszinsfuß von 1,68 % zugrunde.

Die der Insolvenzsicherung dienenden Vermögensgegenstände, die dem Zugriff aller übrigen Gläubiger entzogenen 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 bereits abzubildenden Bewertungseinheiten gemäß § 254 HGB wird die Einfrierungsmethode verwendet.

Bewertungseinheiten (§ 254 HGB)

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

Zum Bilanzstichtag bestanden 86 Kurssicherungsgeschäfte mit einem Volumen von ca. EUR 307,2 Mio. für erwartete Zahlungseingänge von Kunden, ca. EUR 91,8 Mio. für erwartete Zahlungen an Lieferanten sowie ca. EUR 214,4 Mio. für erwartete Zahlungseingänge aus der Rückzahlung kurzfristiger Darlehen von verbundenen Unternehmen und ca. EUR 9,2 Mio. für erwartete Zahlungsausgänge aus der Rückzahlung kurzfristiger Darlehen an verbundene Unternehmen. Die vorstehend genannten Volumina ergeben sich auf Grund der Terminkurse (forward rate) der einzelnen Termingeschäfte und gliedern sich wie folgt nach den wichtigsten Währungen:

Für erwartete Zahlungseingänge von Kunden:

Währung	Fremdwährungsbetrag (in Millionen)	Betrag in MEUR	Zeitwert in MEUR
AUD	3,0	2,1	-
CHF	122,5	112,0	-1,9
CNY	55,3	7,2	-
ZAR	1.644,7	99,4	-6,3
ILS	13,5	3,1	-0,2
SEK	6,6	0,7	-
SGD	63,8	41,6	-0,1
THB	45,5	1,2	-
USD	44,1	39,9	-1,3
TOTAL		307,2	-9,8

Für erwartete Zahlungsausgänge an Lieferanten:

Währung	Fremdwährungsbetrag (in Millionen)	Betrag in MEUR	Zeitwert in MEUR
CHF	66,8	62,0	0,3
CNY	38,5	5,0	-
GBP	6,0	7,2	-0,2
INR	210,8	2,7	0,1
PLN	3,9	0,9	-
SEK	41,6	4,2	0,1
USD	11,1	9,8	0,3
TOTAL		91,8	0,6

Für erwartete Zahlungseingänge aus Darlehensrückzahlungen

Währung	Fremdwährungsbetrag (in Millionen)	Betrag in MEUR	Zeitwert in MEUR
CHF	165,0	153,6	-0,6
ZAR	1.012,0	55,4	-12,4
BRL	25,0	5,4	-1,8
TOTAL		214,4	-14,8

Für erwartete Zahlungsausgänge aus Darlehensrückzahlungen

Währung	Fremdwährungsbetrag (in Millionen)	Betrag in MEUR	Zeitwert in MEUR
KRW	11.500,0	9,2	-0,2

Währung	Fremdwährungsbetrag (in Millionen)	Betrag in MEUR	Zeitwert in MEUR
TOTAL		9,2	-0,2

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 betragsmäßig 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 schwedende Geschäfte (Derivate), die eingegangen wurden, um Grundgeschäfte in fremder Währung gegen ein mögliches Kursverfallsrisiko 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 284,0 Mio., Schulden EUR 58,1 Mio. und schwedende Geschäfte EUR 194,7 Mio.

Erläuterungen zur Bilanz

Anlagevermögen

Die Entwicklung der einzelnen Posten des Anlagevermögens im Geschäftsjahr 2016 ist in einer gesonderten Übersicht (Anlage 3/Seite 20) dargestellt.

Die Zugänge bei den immateriellen Vermögensgegenständen sind weitestgehend auf die Migration von neuen Softwaresystemen zurückzuführen.

Der Zugang im Bereich des Geschäfts- und Firmenwertes ist auf die Übernahme der Marktaktivitäten in Norwegen im Zuge der Zentralisierung im Bereich Services zurückzuführen.

Die Erhöhung im Sachanlagevermögen basiert im Geschäftsjahr größtenteils auf Zugängen von Anlagen im Bau sowie auf Zugängen von Gebäuden. Diese sind auf die Erweiterung sowie den Umbau bestehender Gebäude an den Standorten Bautzen und Görlitz zurückzuführen. Des Weiteren führten die Umrüstung der IT Hardware sowie neue IT Implementierungen, zur Verbesserung der Zusammenarbeit und der technischen Arbeitsbedingungen am Standort Berlin, zu erheblichen Zugängen im Sachanlagevermögen.

Im Geschäftsjahr 2016 wurde im Rahmen der erweiterten Restrukturierungsmaßnahmen eine außerplanmäßige Abschreibung für Gebäudekomplexe am Standort Hennigsdorf in Höhe von EUR 5.598 Tsd. vorgenommen.

Finanzanlagen

Im Geschäftsjahr 2016 fanden die Veräußerungen der Beteiligungen an der Bombardier Transportation (Belgium) S.A., Brügge, Belgien, in Höhe von EUR 1.040.659 Tsd. sowie an der FBBW-Fahrzeugbereitstellung Baden-Württemberg GmbH, Mannheim, in Höhe von EUR 18 Tsd. statt.

Im Zuge der Bewertung der Beteiligung an der Bombardier Transportation Switzerland AG, Zürich, Schweiz, ergab sich im Geschäftsjahr 2016 ein Abwertungsbedarf in Höhe von EUR 51.641 Tsd.

Bei der Bombardier Transportation (Brasil) Ltda., São Paulo, Brasilien, ergab sich aus der Bewertung der Beteiligung zum Jahresende ein Abwertungsbedarf in Höhe von EUR 47.576 Tsd.

Des Weiteren ergab sich bei der Bombardier Transportation (Korea) Ltd., Seoul, Südkorea, ein kompletter Abwertungsbedarf in Höhe von EUR 907 Tsd.

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 32.948 Tsd. (Vj. EUR 26.252 Tsd.) ausgewiesen.

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

	31.12.2016 Tsd. EUR	31.12.2015 Tsd. EUR
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	268.827	303.316
- davon mit einer Restlaufzeit von mehr als 1 Jahr	(0)	(12.981)
Forderungen gegen verbundene Unternehmen*)	2.757.713	1.511.681
- davon mit einer Restlaufzeit bis 1 Jahr	(1.165.129)	(1.171.675)
- davon mit einer Restlaufzeit von 1 bis 5 Jahren	(4.079)	(340.006)
- davon mit einer Restlaufzeit von mehr als 5 Jahren	(1.588.505)	(0)
- davon aus Lieferungen und Leistungen	(197.423)	(221.519)
Sonstige Vermögensgegenstände	53.103	72.485
- davon mit einer Restlaufzeit von mehr als 1 Jahr	(8.526)	(4.172)
	3.079.643	1.887.482

*) Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen umfassen auch solche gegen Gesellschafter in Höhe von EUR 194.394 Tsd. (Vj. EUR 169.260 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	313.843
Anschaffungskosten der Vermögensgegenstände	6.166
Beizulegender Zeitwert der Vermögensgegenstände	6.166
Verrechnete Aufwendungen	0
Verrechnete Erträge	38

Sonstige Rückstellungen

Die sonstigen Rückstellungen betreffen im Wesentlichen drohende Verluste aus schwierigen Geschäften EUR 267,9 Mio. (Vj. EUR 170,3 Mio.), fehlende Herstellkosten EUR 243,6 Mio. (Vj. EUR 225,5 Mio.), Gewährleistungen EUR 142,5 Mio. (Vj. EUR 156,2 Mio.), ausstehende Rechnungen für Gemeinkosten EUR 86,7 Mio. (Vj. EUR 90,9 Mio.), Restrukturierungen EUR 38,6 Mio. (Vj. EUR 33,5 Mio.) sowie Sonderzahlungen/Tantiemen EUR 11,6 Mio. (Vj. EUR 10,2 Mio.). Außerdem sind in dieser Position Rückstellungen für Verzugsentschädigungen, noch abzugeltende Verpflichtungen aus Urlaubsansprüchen und Zeitguthaben, Altersteilzeit sowie sonstige Risiken enthalten.

Verbindlichkeiten

	31.12.2016 Tsd. EUR	31.12.2015 Tsd. EUR
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen*)	2.354.520	2.167.676
- davon mit einer Restlaufzeit bis 1 Jahr	(1.134.929)	(836.320)
- davon mit einer Restlaufzeit von 1 bis 5 Jahren	(1.147.552)	(1.151.072)
- davon mit einer Restlaufzeit von mehr als 5 Jahren	(72.039)	(180.283)
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	182.361	361.657
- davon mit einer Restlaufzeit bis 1 Jahr	(182.224)	(361.590)
- davon mit einer Restlaufzeit von 1 bis 5 Jahren	(137)	(67)
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen**)	650.608	692.758
- davon aus Lieferungen und Leistungen	(143.246)	(157.257)
- davon mit einer Restlaufzeit bis 1 Jahr	(550.608)	(242.758)
- davon mit einer Restlaufzeit von 1 bis 5 Jahren	(100.000)	(450.000)
Sonstige Verbindlichkeiten	113.389	129.569
- davon mit einer Restlaufzeit bis 1 Jahr	(113.389)	(129.569)
	3.300.878	3.351.660

*) Die erhaltenen Anzahlungen auf Bestellungen sind abweichend zur Bilanz brutto dargestellt. Sie umfassen solche von verbundenen Unternehmen in Höhe von EUR 488.406 Tsd. (Vj. EUR 528.262 Tsd.); davon von Gesellschaftern EUR 647 Tsd. (Vj. EUR 1.135 Tsd.).

**) Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen umfassen auch solche gegenüber Gesellschaftern in Höhe von EUR 14.012 Tsd. (Vj. EUR 8.990 Tsd.).

Die erhaltenen Anzahlungen auf Bestellungen zum 31. Dezember 2016 betragen nach Abzug der Anzahlungen, die aktivisch von den Vorräten abgesetzt wurden, EUR 125.037 Tsd. (Vj. EUR 0).

Haftungsverhältnisse § 251 HGB

Es bestehen Haftungsverhältnisse aus durch die Bombardier Transportation Financial Services S.à.r.l., Munsbach, Zurich Branch, Zürich, Schweiz, gestellten Bankgarantien in Höhe von EUR 2.379 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 Nettokalmtmiete

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 anhaltenden 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.

Es besteht im Verhältnis zur Bombardier Transportation Switzerland AG, Zürich, Schweiz, eine Kreditlinie, welche die zurzeit abgerufenen Darlehen übersteigt. Sollte die Bombardier Transportation Switzerland AG, Zürich, Schweiz, die noch ausstehende Kreditlinie in Höhe von CHF 55 Mio. in der Zukunft ebenfalls abrufen, würde die Gesellschaft diese Darlehen bedienen müssen. Die Werthaltigkeit von an verbundene Unternehmen ausgereichten Darlehen wird im Konzernverbund als werthaltig gewürdigt und durch eine korrespondierende Patronatserklärung der Bombardier Transportation (Global Holding) UK Ltd., London, Großbritannien, an die Bombardier Transportation Switzerland AG, Zürich, Schweiz, unterstützt.

Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Der Gesamtbetrag der sonstigen finanziellen Verpflichtungen beläuft sich am Bilanzstichtag auf EUR 1.919.736 Tsd., davon bestehen EUR 673.193 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

	2016	2015
	Tsd. EUR	Tsd. EUR
Inland	1.174.699	1.531.820
Ausland	832.044	605.858
	2.006.743	2.137.678

Die Umsätze gliedern sich in folgende Geschäftsfelder auf:

	2016	2015
	Tsd. EUR	Tsd. EUR
Rolling Stock	661.594	876.149
Light Rail Vehicles	320.980	380.329
Locomotives	493.896	469.250
Components (Propulsion, Bogies)	274.907	227.516
Service & Other	255.366	184.434
	2.006.743	2.137.678

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

Die Umsatzerlöse wurden entsprechend der Neudefinition des § 277 Abs. 1 HGB in der Fassung des BilRUG erfasst. Insoweit sind die Vorjahreszahlen nicht unmittelbar vergleichbar. Bei Anwendung des § 277 Abs. 1 HGB für das Vorjahr hätten sich Umsatzerlöse in Höhe von EUR 2.147.682 Tsd. ergeben.

Sonstige betriebliche Erträge

Die sonstigen betrieblichen Erträge resultieren überwiegend aus Erträgen aus Weiterbelastungen an Konzerngesellschaften, Buchgewinnen aus Abgängen von Finanzanlagen, aus Erträgen aus dem Verbrauch und der Auflösung von Rückstellungen für drohende Verluste aus schwelenden Geschäften sowie aus Weiterbelastungen im Rahmen des Entwicklungspools.

Den sonstigen betrieblichen Erträgen aus dem Verbrauch von Rückstellungen für drohende Verluste stehen in gleicher Höhe Aufwendungen des Geschäftsjahrs 2016 gegenüber, im Wesentlichen Material- und Personalaufwand.

In den sonstigen betrieblichen Erträgen sind periodenfremde Erträge in Höhe von EUR 108.691 Tsd. (Vj. EUR 96.657 Tsd.) enthalten. Sie betreffen im Wesentlichen Erträge aus freien Auflösungen von Rückstellungen sowie Erträge aus der Nachverrechnung von Weiterbelastungen im Rahmen des Entwicklungspools.

Sonstige betriebliche Aufwendungen

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen enthalten unter anderem Aufwendungen für Zuführungen zu Verlustrückstellungen aus schwelenden Geschäften und ähnliche Rückstellungen, weiterberechnete Kosten an Konzerngesellschaften, Aufwendungen im Rahmen des Entwicklungspools, Personalnebenkosten, sonstige Leistungen, DV- und Rechnerkosten, Rechts- und Beratungskosten, Bank- und Garantiekosten sowie Verluste aus Wechselkursänderungen.

Periodenfremde Aufwendungen sind in Höhe von EUR 22.239 Tsd. (Vj. EUR 7.661 Tsd.) angefallen. Sie betreffen größtenteils Aufwendungen aus der Nachverrechnung von Weiterbelastungen im Rahmen des Entwicklungspools, Ausbuchungen von uneinbringlichen Forderungen sowie weiterberechnete Kosten von Konzerngesellschaften.

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 2016 ein Ertrag in Höhe von EUR 190.538 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 ausschließlich aus der Feststellung der Vortragsfähigkeit des Gewerbeverlusts aus vororganschaftlichen Steuerverhältnissen.

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)

ab 08. Februar 2016

Michael Wobst, Gesamtbetriebsratsvorsitzender, Hennigsdorf (stellvertretender Vorsitzender)	
Dr. Bernd Hoppe, Ingenieur, Oranienburg	bis 30. April 2016
Andrea Teutenberg, Diplom-Kauffrau, Berlin	bis 04. Januar 2016
Gerd Kaczmarek, Betriebsratsvorsitzender Bautzen, Bautzen	
Olivier Höbel, Gewerkschaftssekretär IG Metall, Berlin	
Anne 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	
Cecile Vion-Lanctuit, Vice President Communication, Berlin	
Sven Gohlke, Regional Manager Europe Commerzbank, Kleinmachnow	
Michaela Kay, Head of Group Corporate, M&A & Legal Affairs, Berlin	
Jürgen Korstian, Betriebsratsvorsitzender Siegen, Netphen	
Jürgen Runge, Betriebsratsvorsitzender Mannheim, Mannheim	
Erhard Peter, Industriemeister, Hofgeismar	bis 01. Juli 2016
Petra Angstmann, Group Vice President Human Resources, Bad Zurzach, Schweiz	ab 08. Februar 2016
Bart Vantorre, Head of Internal Supply Chain, Brügge, Belgien	ab 08. Februar 2016
Michele Melchiorre, Maschinenbau-Ingenieur, Berlin	bis 08. Februar 2016
Andreas Lüben, Vice President Financial Information, Berlin	ab 01. Mai 2016
Marcus Hohmann, Betriebsratsvorsitzender Kassel, Kassel	ab 18. Juli 2016

Geschäftsführung

Dieter John, Vorsitzender der Geschäftsführung	bis 02. Mai 2016
Germar Wacker, Vorsitzender der Geschäftsführung	ab 04. Mai 2016 bis 09. Dezember 2016
Michael Fohrer, Vorsitzender der Geschäftsführung	ab 10. Dezember 2016
Dr. Susanne Kortendick, Bereich Human Resources	bis 09. Dezember 2016
Konrad Wiebalck, Bereich Human Resources	ab 10. Dezember 2016
Matthias Keller, Bereich Finance	bis 31. März 2016
Olaf Berghoff, Bereich Finance	ab 04. Mai 2016
Dr. Daniel Perlzweig, Bereich Legal	

Mitarbeiter der Gesellschaft (Jahresdurchschnitt)

	2016	2015
Gewerbliche Arbeitnehmer	2.824	2.923
Angestellte	4.537	4.898
Auszubildende	7.361	7.821
	317	334
	7.678	8.155

Bezüge des Aufsichtsrats und der Geschäftsführung

Die Gesambezüge des Aufsichtsrats belaufen sich im Geschäftsjahr 2016 auf EUR 108 Tsd. (Vj. EUR 93 Tsd.). Die Gesamtbezüge der Geschäftsführung betragen EUR 1.455 Tsd. (Vj. EUR 1.406 Tsd.). Kreditvergaben bzw. Vorschusszahlungen an Mitglieder von Geschäftsführung und Aufsichtsrat wurden nicht gewährt.

Die Bezüge von ehemaligen Mitgliedern der Geschäftsführung betragen EUR 2.000 Tsd. (Vj. EUR 1.195 Tsd.). Die Höhe der Pensionsrückstellungen für ehemalige Mitglieder der Geschäftsführung belief sich zum 31. Dezember 2016 auf EUR 26.997 Tsd. (Vj. EUR 27.845 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 nahe stehenden Unternehmen und Personen § 285 Nr. 21 HGB

Im Geschäftsjahr 2016 sind keine Geschäfte mit nahe stehenden 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 offen gelegt wird.
Der befreiende Konzernabschluss der Muttergesellschaft ist auf der Grundlage der International Financial Reporting Standards (IFRS) erstellt worden.

Nachtragsbericht

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

Berlin, 7. März 2017

Bombardier Transportation GmbH
gez. Michael Fohrer, Vorsitzender der Geschäftsführung
gez. Konrad Wiebalck, Bereich Human Resources
gez. Olaf Berghoff, Bereich Finance
gez. Dr. Daniel Perlzweig, Bereich Legal

Entwicklung des Anlagevermögens 2016

	1.1.2016 EUR	Zugänge EUR	Anschaffungs- und Herstellungskosten			31.12.2016 EUR
			Abgänge EUR	Umbuchungen EUR		
I. Immaterielle Vermögensgegenstände						
1. Auftragsbestand, Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte	119.174.056,22	1.586.032,35	0,00	3.047.245,26	123.807.333,83	
2. Geschäfts- oder Firmenwert	552.738.030,43	2.563.526,00	0,00	0,00	555.301.556,43	

	Anschaffungs- und Herstellungskosten				
	1.1.2016	Zugänge	Abgänge	Umbuchungen	31.12.2016
	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR
671.912.086,65	4.149.558,35	0,00	3.047.245,26	679.108.890,26	
II. Sachanlagen					
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	236.239.300,13	7.266.073,05	354.342,50	4.448.691,43	247.599.722,11
2. Technische Anlagen und Maschinen	138.870.247,18	2.818.368,36	1.829.113,54	8.632.559,61	148.492.061,61
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	77.747.314,57	3.893.461,78	1.652.717,76	1.394.713,52	81.382.772,11
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	18.273.333,14	8.720.426,16	0,00	-17.523.209,82	9.470.549,48
	471.130.195,0222	698.329,35	3.836.173,80	-3.047.245,26	486.945.105,31
III. Finanzanlagen					
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	1.669.420.251,79	0,00	1.040.659.000,58	0,00	628.761.251,21
2. Beteiligungen	795.449,66	0,00	17.895,22	0,00	777.554,44
	1.670.215.701,45	0,00	1.040.676.895,80	0,00	629.538.805,65
	2.813.257.983,12	26.847.887,70	1.044.513.069,60	0,00	1.795.592.801,22
Kumulierte Abschreibungen					
	1.1.2016	Zugänge	Abgänge	Zuschreibung	31.12.2016
	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR
I. Immaterielle Vermögensgegenstände					
1. Auftragsbestand, Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte	81.850.359,64	7.898.174,52	0,00	0,00	89.748.534,16
2. Geschäfts- oder Firmenwert	383.378.789,85	38.353.289,66	0,00	0,00	421.732.079,51
	465.229.149,49	46.251.464,18	0,00	0,00	511.480.613,67
II. Sachanlagen					
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	130.366.924,12	10.704.111,72	315.800,32	-160,65	140.755.074,87
2. Technische Anlagen und Maschinen	90.227.699,83	7.776.818,04	1.345.083,21	-11.151,95	96.648.282,71
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	54.767.816,51	7.034.458,03	1.100.416,98	11.312,60	60.713.170,16
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	275.362.440,46	25.515.387,79	2.761.300,51	0,00	298.116.527,74
III. Finanzanlagen					
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	92.036.177,59	100.123.746,59	0,00	0,00	192.159.924,18
2. Beteiligungen	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	92.036.177,59	100.123.746,59	0,00	0,00	192.159.924,18
	832.627.767,54	171.890.598,56	2.761.300,51	0,00	1.001.757.065,59
Buchwerte					
	31.12.2016				31.12.2015
					EUR
I. Immaterielle Vermögensgegenstände					
1. Auftragsbestand, Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte			34.058.799,67		37.323.696,58
2. Geschäfts- oder Firmenwert			133.569.476,92		169.359.240,58
			167.628.276,59		206.682.937,16

	Buchwerte		
	31.12.2016	31.12.2015	
	EUR	EUR	
II. Sachanlagen			
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	106.844.647,24	105.872.376,01	
2. Technische Anlagen und Maschinen	51.843.778,90	48.642.547,35	
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	20.669.601,95	22.979.498,06	
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	9.470.549,48	18.273.333,14	
	188.828.577,57	195.767.754,56	
III. Finanzanlagen			
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	436.601.327,03	1.577.384.074,20	
2. Beteiligungen	777.554,44	795.449,66	
	437.378.881,47	1.578.179.523,86	
	793.835.735,63	1.980.630.215,58	

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

Ifd. Nr.	Firma der Gesellschaft Stand 31.12.2016	Ort des Sitzes	Land	Währung	Anteil am Kapital	Eigenkapital '000
Ausland						
1	Bombardier Transportation Egypt LLC	Kairo	Ägypten	EGP	22,46%	0
2	Bombardier Transportation Australia Pty. Ltd.	Dandenong	Australien	AUD	100,00%	51.016
3	Bombardier Rail Signaling Services Pty Ltd.	Dandenong	Australien	AUD	100,00%	2.592
4	EDI Rail-Bombardier Transportation Pty. Ltd.	South Brisbane	Australien	AUD	50,00%	10.200
5	EDI Rail-Bombardier Transportation (Maintenance) Pty. Ltd.	South Brisbane	Australien	AUD	50,00%	7.879
6	Bombardier Transportation (Customer Support) Australia Pty. Ltd.	Dandenong	Australien	AUD	100,00%	1.438
7	Bombardier Transportation (V/Line) Australia Pty. Ltd.	Dandenong	Australien	AUD	100,00%	9.381
8	V/Line Maintenance Pty Ltd.	Dandenong	Australien	AUD	100,00%	-1.286
9	Bombardier Transportation Brasil Ltda.	Sao Paulo	Brasilien	BRL	99,99%	459.525
10	Bombardier Transportation China Ltd.	Hong Kong	China	HKD	99,99%	37.696
11	Bombardier Transportation Equipment (Suzhou) Co. Ltd.	Souzhou	China	CNY	93,60%	65.490
12	Bombardier Transportation Consulting (Shanghai) Co. Ltd.	Shanghai	China	CNY	93,60%	23.379
13	Bombardier Railway Transportation Equipment (Shanghai) Co., Ltd.	Shanghai	China	CNY	93,60%	11.326
14	Bombardier Transportation Railway Equipment (Qingdao) Co., Ltd	Qingdao	China	CNY	93,60%	27.971
15	Bombardier Sifang (Qingdao) Transportation Ltd.	Qingdao	China	CNY	46,80%	3.090.890
16	Bombardier CPC Propulsion System Co. Ltd.	Changzhou	China	CNY	46,80%	708.243
17	Changchun Bombardier Railway Vehicles Company Ltd.	Changchun	China	CNY	46,80%	380.730
18	Bombardier Transportation (Engineering Service) Beijing Co., Ltd.	Beijing	China	CNY	93,60%	-10.952
19	Bombardier Transportation (Holdings) UK Ltd.	Derby	Großbritannien	GBP	22,46%	372.565
20	Bombardier Transportation UK Ltd.	Derby	Großbritannien	GBP	22,46%	
21	Class 345 Trains Limited	Reading	Großbritannien	GBP	22,46%	
22	Bombardier Transportation (Signal) UK Ltd.	Reading	Großbritannien	GBP	22,46%	
23	Bombardier Transportation (Rolling Stock) UK Ltd.	Derby	Großbritannien	GBP	22,46%	

lfd. Nr. Firma der Gesellschaft Stand 31.12.2016

24	South Eastern Train Maintenance Ltd.
25	Bombardier Transportation (Gautrain) UK Ltd.
26	Prorail Ltd.
27	Crossfleet Ltd.
28	SETML Transportation Limited
29	Bombardier Transportation VP Pension Trustee Ltd.
30	Bombardier Transportation UK Pension Trustee Ltd.
31	Bombardier Transportation (Rolling Stock) South Africa Pty. Ltd. (RF)
32	Bombardier Transportation Gulf LLC.
33	Bombardier Transportation India Ltd.
34	Bombardier (Malaysia) Sdn. Bhd.
35	Bombardier (Mauritius) Ltd.
36	Bombardier Holding (Mauritius) Ltd.
37	Bombardier Transportation Philippines, Inc.
38	Bombardier Transportation (Shared Services) Philippines Inc.
39	Bombardier Transportation (ZWUS) Polska Sp. z. o.o.
40	Bombardier Transportation Polska Sp.z. o.o.
41	Bombardier Transportation (Rail Engineering) Polska Sp.z. o.o.
42	Bombardier Transportation Portugal S.A.
43	Normetro ACE Agrupamento do Metropolitano do Porto
44	Bombardier Transportation Shared Services Romania S.r.l.
45	Bombardier Saudi Arabia Ltd.
46	Bombardier Transportation (Holdings) Switzerland AG
47	Bombardier Transportation (Switzerland) AG
48	Bombardier (Singapore) Pte. Ltd.
49	Bombardier Transportation (Holdings) Singapore Pte. Ltd.
50	Bombardier Transportation South Africa (Pty.) Ltd.
51	Bombela Electrical and Mechanical Works (Pty.) Ltd.
52	Bombela Maintenance (Pty) Ltd.
53	Bombardier Transportation Korea Ltd.
54	Bombardier Transportation Taiwan Ltd.
55	Bombardier Transportation Holdings (Thailand) Ltd.
56	Bombardier Transportation Signal (Thailand) Ltd.
57	Bombardier Transportation Ulashim Dis Ticaret Ltd. Sti.

lfd. Nr. Firma der Gesellschaft Stand 31.12.2016

Ausland

1	Bombardier Transportation Egypt LLC
2	Bombardier Transportation Australia Pty. Ltd.
3	Bombardier Rail Signaling Services Pty Ltd.
4	EDI Rail-Bombardier Transportation Pty. Ltd.
5	EDI Rail-Bombardier Transportation (Maintenance) Pty. Ltd.

Ort des Sitzes	Land	Währung	Anteil am Kapital Eigenkapital '000
Derby	Großbritannien	GBP	22,46%
Reading	Großbritannien	GBP	22,46%
Derby	Großbritannien	GBP	22,46%
Derby	Großbritannien	GBP	22,46%
London	Großbritannien	GBP	22,46%
Derby	Großbritannien	GBP	22,46%
Derby	Großbritannien	GBP	22,46%
Johannesburg	Südafrika	ZAR	22,46% 0
Dubai	Vereinigte Arabische Emirate	AED	22,46%
Vadodara	Indien	INR	99,99% 4.965.252
Kuala Lumpur	Malaysia	MYR	93,60% 19.630
Port Louis	Mauritius	MUR	93,60% 7.582
Port Louis	Mauritius	MUR	93,60% 381.041
Manila	Phillipinen	PHP	99,99% 5.279
Cebu City	Phillipinen	PHP	99,99% 2.030
Katowice	Polen	PLN	100,00% 258.311
Wroclaw	Polen	EUR	99,99% 59.651
Warschau	Polen	PLN	60,00% 11.341
Lissabon	Portugal	EUR	99,98% 49.709
Porto	Portugal	EUR	24,81% 0
Cluj-Napoca	Rumänien	EUR	99,00% 997
Riyadh	Saudi Arabien	SAR	22,46% 2.750
Zürich	Schweiz	CHF	93,60% 726.701
Zürich	Schweiz	CHF	100,00% -337.604
Singapur	Singapur	SGD	93,60% 2.544
Singapur	Singapur	SGD	100,00% 181.234
Johannesburg	Südafrika	ZAR	74,00% 78.631
Johannesburg	Südafrika	ZAR	20,21% 1
Johannesburg	Südafrika	ZAR	20,21% 10.055
Seoul	Südkorea	KRW	100,00% 8.297.154
Taipei	Taiwan	TWD	100,00% -273.836
Bangkok	Thailand	THB	100,00% 351.689
Bangkok	Thailand	THB	100,00% 1.844.209
Istanbul	Türkei	TRY	99,67% 1.261

Ort des Sitzes	Land	Währung	Jahresergebnis '000
Kairo	Ägypten	EGP	0 ⁽¹⁾
Dandenong	Australien	AUD	47.487 ⁽¹⁾
Dandenong	Australien	AUD	-1.274 ⁽¹⁾
South Brisbane	Australien	AUD	10.200 ⁽¹⁾
South Brisbane	Australien	AUD	8.938 ⁽¹⁾

lfd. Nr.	Firma der Gesellschaft Stand 31.12.2016	Ort des Sitzes	Land	Währung	Jahresergebnis '000
6	Bombardier Transportation (Customer Support) Australia Pty. Ltd.	Dandenong	Australien	AUD	644 ⁽¹⁾
7	Bombardier Transportation (V/Line) Australia Pty. Ltd.	Dandenong	Australien	AUD	10.216 ⁽¹⁾
8	V/Line Maintenance Pty Ltd.	Dandenong	Australien	AUD	2 ⁽¹⁾
9	Bombardier Transportation Brasil Ltda.	Sao Paulo	Brasilien	BRL	-247.999 ⁽¹⁾
10	Bombardier Transportation China Ltd.	Hong Kong	China	HKD	2.752 ⁽¹⁾
11	Bombardier Transportation Equipment (Suzhou) Co. Ltd.	Souzhou	China	CNY	27.996 ⁽¹⁾
12	Bombardier Transportation Consulting (Shanghai) Co. Ltd.	Shanghai	China	CNY	2.430 ⁽¹⁾
13	Bombardier Railway Transportation Equipment (Shangai) Co., Ltd.	Shanghai	China	CNY	3.670 ⁽¹⁾
14	Bombardier Transportation Railway Equipment (Qingdao) Co., Ltd	Quingdao	China	CNY	6.786 ⁽¹⁾
15	Bombardier Sifang (Qingdao) Transportation Ltd.	Quingdao	China	CNY	146.243 ⁽¹⁾
16	Bombardier CPC Propulsion System Co. Ltd.	Changzhou	China	CNY	244.173 ⁽¹⁾
17	Changchun Bombardier Railway Vehicles Company Ltd.	Changchun	China	CNY	-12.028 ⁽¹⁾
18	Bombardier Transportation (Engineering Service) Beijing Co., Ltd.	Beijing	China	CNY	-34.677 ⁽¹⁾
19	Bombardier Transportation (Holdings) UK Ltd.	Derby	Großbritannien	GBP	93.046 ⁽¹⁾
20	Bombardier Transportation UK Ltd.	Derby	Großbritannien	GBP	(3)
21	Class 345 Trains Limited	Reading	Großbritannien	GBP	(3)
22	Bombardier Transportation (Signal) UK Ltd.	Reading	Großbritannien	GBP	(3)
23	Bombardier Transportation (Rolling Stock) UK Ltd.	Derby	Großbritannien	GBP	(3)
24	South Eastern Train Maintenance Ltd.	Derby	Großbritannien	GBP	(3)
25	Bombardier Transportation (Gautrain) UK Ltd.	Reading	Großbritannien	GBP	(3)
26	Prorail Ltd.	Derby	Großbritannien	GBP	(3)
27	Crossfleet Ltd.	Derby	Großbritannien	GBP	(3)
28	SETML Transportation Limited	London	Großbritannien	GBP	(3)
29	Bombardier Transportation VP Pension Trustee Ltd.	Derby	Großbritannien	GBP	(1)
30	Bombardier Transportation UK Pension Trustee Ltd.	Derby	Großbritannien	GBP	(1)
31	Bombardier Transportation (Rolling Stock) South Africa Pty. Ltd. (RF)	Johannesburg	Südafrika	ZAR	0 ⁽³⁾
32	Bombardier Transportation Gulf LLC.	Dubai	Vereinigte Arabische Emirate	AED	(3)
33	Bombardier Transportation India Ltd.	Vadodara	Indien	INR	1.191.204 ⁽¹⁾
34	Bombardier (Malaysia) Sdn. Bhd.	Kuala Lumpur	Malaysia	MYR	-46.777 ⁽¹⁾
35	Bombardier (Mauritius) Ltd.	Port Louis	Mauritius	MUR	79 ⁽¹⁾
36	Bombardier Holding (Mauritius) Ltd.	Port Louis	Mauritius	MUR	98.067 ⁽¹⁾
37	Bombardier Transportation Philippines, Inc.	Manila	Phillipinen	PHP	1.037 ⁽²⁾
38	Bombardier Transportation (Shared Services) Philippines Inc.	Cebu City	Phillipinen	PHP	250 ⁽¹⁾
39	Bombardier Transportation (ZWUS) Polska Sp. z. o.o.	Katowice	Polen	PLN	70.187 ⁽¹⁾
40	Bombardier Transportation Polska Sp.z. o.o.	Wroclaw	Polen	EUR	2.864 ⁽¹⁾
41	Bombardier Transportation (Rail Engineering) Polska Sp.z. o.o.	Warschau	Polen	PLN	1.599 ⁽¹⁾
42	Bombardier Transportation Portugal S.A.	Lissabon	Portugal	EUR	-734 ⁽¹⁾
43	Normetro ACE Agrupamento do Metropolitano do Porto	Porto	Portugal	EUR	0 ⁽²⁾
44	Bombardier Transportation Shared Services Romania S.r.l.	Cluj-Napoca	Rumänien	EUR	886 ⁽¹⁾
45	Bombardier Saudi Arabia Ltd.	Riyadh	Saudi Arabien	SAR	396 ⁽¹⁾
46	Bombardier Transportation (Holdings) Switzerland AG	Zürich	Schweiz	CHF	10.704 ⁽¹⁾

Ifd. Nr.	Firma der Gesellschaft Stand 31.12.2016	Ort des Sitzes	Land	Währung	Jahresergebnis '000
47	Bombardier Transportation (Switzerland) AG	Zürich	Schweiz	CHF	-269.845 ⁽¹⁾
48	Bombardier (Singapore) Pte. Ltd.	Singapur	Singapur	SGD	3.566 ⁽³⁾
49	Bombardier Transportation (Holdings) Singapore Pte. Ltd.	Singapur	Singapur	SGD	-711 ⁽¹⁾
50	Bombardier Transportation South Africa (Pty.) Ltd.	Johannesburg	Südafrika	ZAR	129.599 ⁽¹⁾
51	Bombela Electrical and Mechanical Works (Pty.) Ltd.	Johannesburg	Südafrika	ZAR	0 ⁽¹⁾
52	Bombela Maintenance (Pty) Ltd.	Johannesburg	Südafrika	ZAR	19.683 ⁽¹⁾
53	Bombardier Transportation Korea Ltd.	Seoul	Südkorea	KRW	3.161.566 ⁽¹⁾
54	Bombardier Transportation Taiwan Ltd.	Taipei	Taiwan	TWD	-75.215 ⁽¹⁾
55	Bombardier Transportation Holdings (Thailand) Ltd.	Bangkok	Thailand	THB	-35.366 ⁽¹⁾
56	Bombardier Transportation Signal (Thailand) Ltd.	Bangkok	Thailand	THB	101.752 ⁽³⁾
57	Bombardier Transportation Ulashim Dis Ticaret Ltd. Sti.	Istanbul	Türkei	TRY	1.154 ⁽¹⁾

⁽¹⁾ Angaben zu 2016⁽²⁾ Angaben zu 2015⁽³⁾ Konsolidierung mit Muttergesellschaft⁽⁴⁾ Ergebnisabführungsvertrag; Jahresergebnis nach EAV

Lagebericht 2016

1 GRUNDLAGE 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 operativ nach einheitlich definierten Geschäftsfeldern organisiert:

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 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 komplexe Schienenfahrzeuge aller Art sowie Komponenten, Ersatzteile und Serviceleistungen für Schienenfahrzeuge.

1.2 Strategische Ausrichtung und Ziele

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

Die Gruppe hat sich als Ziel gesetzt, in einem wettbewerbsintensiven Marktumfeld einer der weltweiten Marktführer zu bleiben und nachhaltiges, profitables Umsatzwachstum zu generieren. Der gesunde Auftragseingang in allen Segmenten und Regionen im Jahr 2016 bestätigte das anhaltende Interesse und Vertrauen von BT

Kunden in die innovativen Produkte und Dienstleistungen entlang der Wertschöpfungskette.

Die Umsätze von Bombardier Transportation erreichten im Jahr 2016 EUR 6,8 Mrd. Am Ende des Jahres 2016 realisierte BT einen Auftragseingang von EUR 7,7 Mrd. der zu einem Auftragsbestand von insgesamt EUR 28,5 Mrd. führt, und eine gute Visibilität auf zukünftige Umsatzerlöse erlaubt. Der vorhandene Auftragsbestand basiert dabei im Wesentlichen auf vorhandenen Produktplattformen und einem höheren Anteil an langfristigen Service- und Instandhaltungsaufträgen sowie Signaltechnik- und Systemverträgen, die die Gesamtkomplexität des Auftragsbestands weiter verbessern und den Druck auf kritische Ressourcen reduzieren.

Das künftige Umsatz- und Profitabilitätswachstum resultiert im Wesentlichen aus der erfolgreichen Transformation von BT, die auf den drei folgenden Säulen basiert:

- Umsatz- und Umsatzmix
- systematisches Produktangebot und Dienstleistungen
- Fortsetzung des operativen und strukturellen Wandels

Umsatz- und Umsatzmix werden durch einen ausgewogenen Auftragsbestand sowie eine wachsende Bid Pipeline über die branchenweite Wertschöpfungskette in einem belastbaren Bahnmarkt unterstützt. Der Auftragseingang im Jahr 2016 bestätigte den Trend zu einem besseren Umsatzmix.

Die systematischen und innovativen Produkte und Dienstleistungen mit erstklassiger Leistung ermöglichen Bombardier Transportation, den Bahnmarkt weiter auszubauen. Die Gesellschaft entwickelt weiterhin überlegene Plattformen, die die gefragtesten Segmente abdecken und die Bedürfnisse der Kunden nach starker digitalisierten Mobilitätslösungen aktiv ansprechen. Eine verbesserte Produktstandardisierung und ein plattformbasierter Ansatz reduzieren die Komplexität sowie die Entwicklungskosten und sorgen für eine schnellere Time-to-Market Umsetzung.

Die im Rahmen des operativen und strukturellen Wandels durchgeführten Maßnahmen sollen die Margen weiter steigern und den Cash-Flow verbessern. Die Digitalisierung der Fertigungsmittel und Prozesse sowie die Vor-Ort-Forschung und -Entwicklung reduzieren das Ausführungsrisiko und die Durchlaufzeiten. Die Gruppe verwandelt die globale Präsenz von einer standortzentrierten Organisation mit regionalem Fokus auf eine globale Organisation mit starker lokaler Präsenz und starken Kundenbeziehungen. Die schlankere Organisation fördert Effizienz und schnellere Entscheidungsfindung, während die Kostenstruktur deutlich verbessert und langfristige Wettbewerbsfähigkeit gesichert wird. Dies führt zu einer agilen, internationalen und modernen Organisation. Der neue Go-to-Market-Ansatz sowie ein systematisches Produkt- und Dienstleistungsangebot ermöglichen es Bombardier Transportation, die Wertschöpfung entlang der gesamten Wertschöpfungskette zu erhöhen. Die Gruppe will die Leistung und den Return on Investment der Kunden verbessern, indem sie erstklassige Mobilitätslösungen anbietet.

Bombardier Transportation befindet sich in einem Transformationsprozess, um das Unternehmen angesichts des herausfordernden Marktumfeldes und der fragmentierten Organisationsstruktur auf eine profitable, langfristige Grundlage zu stellen. Es ist das klare Ziel, der bevorzugte Anbieter für innovative Bahnlösungen der Zukunft zu sein. Daher nimmt das Unternehmen Änderungen an der Organisationsstruktur vor, um die Innovationskraft und Wettbewerbsfähigkeit zu stärken.

Der Haupttreiber der Transformation von Bombardier Transportation ist die Spezialisierung der Standorte, um starke und nachhaltige Kompetenzzentren zu schaffen. In 2016 wurde eine Anzahl von Initiativen im Rahmen des BT Transformations-Konzepts eingeleitet, hervorzuheben sind:

1. Stabilisierung und Risikominimierung in kritischen Projekten
2. Vorziehen von Entwicklungsaktivitäten zur Verbesserung der Standardisierung unserer Produktplattformen
3. Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit durch Verschlankung der Organisation
4. Reduzierung der Kapitalbindung und den Beständen an fertigen und unfertigen Erzeugnissen
5. Abbau von Komplexität und Straffung unserer Prozesse

Mit einem Transformationsprogramm schafft das Unternehmen Kompetenzzentren zu bilden, Prozesse zu optimieren und Produkte zu standardisieren. Ziel ist, die Technologie- und Innovationsführerschaft von Bombardier Transportation in einem immer schärferen und globalen Markt sicherzustellen und auszubauen.

Im Zuge des Transformationsprogramms wurde die innovative PRIMOVE Technologie am Anfang des Geschäftsjahres aus der Bombardier Transportation GmbH, Berlin, in die neue Bombardier PRIMOVE GmbH überführt. Bombardier möchte mit diesem Schritt das Potenzial seiner PRIMOVE-Technologie besser ausschöpfen.

Durch die Ausgründung kann PRIMOVE als selbständige Firma flexibler und unabhängiger am Markt für E-Mobilität agieren. Zudem hat die eigenständige Bombardier PRIMOVE GmbH die Möglichkeit, gegebenenfalls zu einem späteren Zeitpunkt mit einem strategischen Partner zu kooperieren.

1.3 FORSCHUNG UND ENTWICKLUNG

Die Aufwendungen für Forschung und Entwicklung der Gesellschaft lagen in 2016 bei insgesamt EUR 268,1 Mio. (Vj. EUR 315,0 Mio.). Dies entspricht 13,4 % des in 2016 von der Gesellschaft realisierten Umsatzes (Vj. 14,7 %). Die Aufwendungen für Forschung- und Entwicklung sind somit gegenüber dem Vorjahr um 14,9 % gesunken.

Im Bereich Rolling Stock handelt es sich bei den Aufwendungen für Forschung und Entwicklung in 2016 um die zielgerichtete Entwicklung bzw. Weiterentwicklung definierter Fahrzeugfamilien in den von Bombardier Transportation abgedeckten Fahrzeugsegmenten sowie um die Planung, Konzeption, Vorentwicklung und Ausführungskonstruktion von Fahrzeugprojekten in den Produktsegmenten für die Regionen. Übergeordnetes Ziel war, das Einsatzspektrum der Fahrzeugfamilien zu erweitern und Leistungsparameter zu verbessern, sowie neue Funktionalitäten hinzuzufügen, um damit neue Märkte erschließen zu können. In der Entwicklung wurden weiterhin verstärkt hochmoderne CAE-Verfahren (rechnergestützte Entwicklungsverfahren) eingesetzt.

Die Modularisierung und Standardisierung von Baustrukturen und Komponenten wurde weiter vorangetrieben. Dabei wurde die zuvor eingeführte Systematik basierend auf Building Blocks verwendet. Darüber hinaus wurde die Einkaufsstrategie überarbeitet und die Lieferantenbasis verkleinert. Ein großer Fokus lag auf der Optimierung der Kostenstrukturen.

Schwerpunkte bei der Entwicklung neuer Systeme und Technologien waren die Weiterentwicklung der zuginternen Informationssysteme, sowie von Informationssystemen für die Passagiere und die Weiterentwicklung von Systemen zur Steigerung der Energieeffizienz und der weiteren Verringerung der Lebenszykluskosten und der Umwelteinflüsse der Fahrzeuge im Betrieb. Im Bereich Wagenkasten und einiger anderer Systeme lag der Fokus auf neuen Technologien für den Leichtbau. Damit können den Kunden und Betreibern Lösungen angeboten werden, welche sie in die Lage versetzen ihre wirtschaftlichen und ökologischen Ziele gleichermaßen zu erreichen.

Die Kooperationen mit Lieferanten und Forschungseinrichtungen wurden fortgeführt. Eine enge Zusammenarbeit erfolgte mit den Technischen Universitäten in Berlin und Dresden, dem Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) sowie einigen Fraunhofer Instituten.

Auf europäischer Ebene, sowie in Deutschland ist die Gesellschaft an Forschungsprojekten beteiligt, welche zu Technologiethemen wie Leichtbau, Kleben und Energieeffizienz neue Lösungen erarbeiten und mit diesen die Wettbewerbsfähigkeit der angebotenen Produkte steigern und die Kundenzufriedenheit erhöhen. Das in Zusammenarbeit mit der UNIFE (Association of the European Rail Industry) und europäischen Partnern entwickelte und von der Europäischen Kommission bestätigte europaweite Bahnforschungsprogramm Shift2Rail wurde in 2016 gestartet. An den Arbeiten in diesem Programm, in dem in den kommenden Jahren neue Technologien und Systemlösungen entwickelt und demonstriert werden, sind die verschiedensten Fachabteilungen der Gesellschaft beteiligt. Die Mitarbeit an ausgewählten Forschungsprojekten zu Themen der Schienenfahrzeugtechnik im europäischen Forschungsprogramm HORIZON 2020, welches bis ins Jahr 2020 fortgeführt wird, wurde in 2016 fortgesetzt. Die Ergebnisse haben das Fachwissen und die Möglichkeiten der Fahrzeugentwickler erweitert und fließen in neue Produkte ein oder werden im nun gestarteten Programm Shift2Rail weiterentwickelt. Darüber hinaus wurden mit internen und externen Partnern auch auf nationaler Ebene neue Forschungsanträge vorbereitet und erfolgreich eingereicht.

Der Bereich Straßenbahnen konzentrierte 2016 seine Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten in die Weiterentwicklung bestehender Konzepte.

Die existenten Fahrzeugplattformen wurden zielgerichtet weiterentwickelt und adaptiert. Ziel dieser langfristigen Entwicklungsstrategie ist es, die Attraktivität des Produktpportfolios kontinuierlich zu steigern und eine Antwort auf das dynamische Marktumfeld zu geben. Daneben wurde das Konzept für Hochflurfahrzeuge ausentwickelt und in die Serienfertigung überführt.

Innovative Komponenten und Ausstattungen bildeten einen weiteren Schwerpunkt der F&E-Aktivitäten im Bereich Straßenbahnen. Dabei bilden die oben genannten Fahrzeugkonzepte den Rahmen; innovative Komponenten und Ausstattungen ermöglichen eine individuellere Kundenansprache und gehen gezielt auf Trends im Straßenbahnmarkt ein. So entwickelte Bombardier Fahrerassistenz- und Sicherheitssysteme, die sowohl die aktive als auch die passive Sicherheit der Straßenbahnen erhöhen. Dies ist umso wichtiger, da sich Straßenbahnen auch in gemischten Verkehrsumfeldern bewegen, wie zum Beispiel in sensiblen Kreuzungsbereichen, Umsteigeknoten oder Fußgängerzonen.

Neben diesen Assistenz- und Sicherheitssystemen lag ein weiterer Fokus auf der Zusammenarbeit mit universitären und privaten Forschungseinrichtungen. Inhalt dieser Kooperation in 2016 waren verschiedene schwingungstechnische Fragestellungen.

In dem im Jahr 2014 eröffneten Bogie Technical Center "BTC" wurde das Testlabor mit weiteren neuen Prüfständen ausgerüstet. Neben der Komplettierung des Radsatzwellen-Resonanz-Umlaufbiegeprüfstandes wurde der Ausbau des Prüfstandes für Dauerschwingversuche an Drehgestellrahmen und kompletten Fahrwerken realisiert. Zusätzliche Hydraulikzylinder wurden installiert. Interne Prüfstandversuche für den Funktionsnachweis des Doppelstock-Triebzuges für die SBB wurden erfolgreich fortgesetzt. Ebenso wurde eine Prüfmaschine für Federn sowie eine für Dämpfer angeschafft.

Die DAkkS-Akkreditierung als unabhängiges zertifiziertes Prüflabor wurde für den Radsatzprüfstand erreicht. Die Akkreditierung für den Prüfstand für Dauerschwingversuche an Drehgestellrahmen ist in Vorbereitung und für das Jahr 2017 geplant.

Ein weiterer Schwerpunkt war auch im vergangenen Jahr die weitere 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 Bereich Lokomotiven fokussierte seine Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten kontinuierlich auf die Weiterentwicklung der TRAXX Lokomotiven. Dieses beinhaltet die Entwicklungstätigkeiten für die verschiedenen Produkte wie AC, MS, DC und Diesel Lokomotiven.

Mitte 2016 starteten die Produktentwicklungen für die neue MS3 und DC3 Lokomotive. Diese beiden Produkte basieren auf der AC3 Lokomotive und bilden die Grundlage für die TRAXX 3 Plattform. Insbesondere wurden wichtige Kundenbedürfnisse und Alleinstellungsmerkmale (unique selling propositions, USP's) wie maximale Anhängelast (trains with higher train load), Energieeffizienz oder die maximale Zugkraft für die Produktentwicklungen vorbereitet und technisch bereits abgesichert.

Die AC3, MS2e und DEME Lokomotiven wurden auf die finalen TSI Zulassungen in 2017 vorbereitet. Dieses beinhaltet neben der Plattformdokumentation auch die Optimierung der Prozesse im Umfeld mit den Notified Bodies (NoBo's) - family certification. Speziell die MS2e ist ausgerüstet mit einem vorgezogenen Fitnessprogramm, um weitere Lieferungen am Markt sicherzustellen, bis sie ersetzt wird durch die MS3 Lokomotive.

Darüber hinaus wurden mehrere Innovationsprojekte lanciert, für welche erfolgreiche Finanzierungsanträge geschrieben wurden (S2R, BMWiT, CTI). Gegenstand: Autonomes Fahren von Güterzügen, Funkfernsteuerung für die verteilte Traktion in Güterzügen, Integration von leistungsfähigen Li-Ion Batterien in Lokomotiven (Primove) und weitere mehr.

Im Jahr 2016 wurde die Produktentwicklung der kostenoptimierten TC500 Stromrichter Plattform gestartet. Um den hohen Kostendruck bei den Stromrichtern zu realisieren, mussten neue Wege bei der Modulentwicklung eingeschlagen werden - die Verwendung von Industriestandards bei IGBTs (PrimePack), Gate Drive Units und Sensoren führen zu einer Materialkostensparnis von über 20 %. Durch einfacheren Aufbau wurde ein verbessertes Fertigungs- und Instandhaltungskonzept entwickelt, welches die Produktkosten weiter senkt.

PPC Engineering Mannheim beteiligt sich sowohl an EU geförderten Projekten (Shift2Rail, Roll2Rail) als auch an geförderten Projekten der deutschen Bundesregierung (SiC BiNet, Talent 3 BEMU). Im Rahmen des Talent 3 BEMU Projekts (Start Q4/2016) wird der batteriegestützte Antrieb eines Talent 3 Zugs entwickelt.

2. WIRTSCHAFTSBERICHT

2.1 Geschäftsverlauf

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

		2016	2015	2014
Auftragseingang	Mio. EUR	1.596,4	1.660,7	1.388,5
Auftragsvorlage	Mio. EUR	7.579,6	7.997,1	8.469,1
Umsatzerlöse	Mio. EUR	2.006,7	2.137,7	2.324,4
Gesamtleistung	Mio. EUR	1.928,0	2.251,2	2.218,1
Materialaufwand	Mio. EUR	1.208,4	1.261,5	1.392,1
von Gesamtleistung	%	62,7	56,0	62,8
Personalaufwand	Mio. EUR	669,7	655,1	626,5
von Gesamtleistung	%	34,7	29,1	28,2
Umsatzerlöse je Mitarbeiter	Tsd. EUR	273	273	302
Jahresergebnis*	Mio. EUR	-189,5	-167,0	-59,1
Eigenkapital	Mio. EUR	1.603,1	1.603,1	1.603,1
vom Gesamtkapital	%	41,1	40,9	41,4
Eigenkapitalrentabilität*	%	-11,9	-10,4	-3,7
Anlagendeckung II	%	422,5	201,5	169,3
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit**	Mio. EUR	-196,4	-142,4	-20,8

* vor Ergebnisabführung und Ausgleichszahlung an außenstehende Gesellschafter

** Angabe ab 2015 gemäß DRS 21

Die Vorjahreszahlen der Umsatzerlöse sind aufgrund der Neufassung von § 277 Abs. 1 HGB durch das BilRUG nicht unmittelbar vergleichbar. Bei Anwendung des § 277 Abs. 1 HGB in der Fassung des BilRUG hätten sich für das Vorjahr Umsatzerlöse in Höhe von EUR 2.147.682 Tsd. ergeben.

Das Geschäftsvolumen der Gesellschaft sank um EUR 323,2 Mio. auf EUR 1.928,0 Mio. Ursächlich hierfür war im Geschäftsjahr 2016 die Verringerung im Bereich der Bestandsveränderungen um EUR 192,2 Mio. bei gleichzeitigem Rückgang der Umsatzerlöse um EUR 130,9 Mio.

Weitestgehend wurde die Abnahme der Bestände durch die Abarbeitung der Projekte People Mover Flughafen München, Doppelstockzüge SBB, Talent 2 MD S-Bahn, Straßenbahn Basel 2 sowie der Transnet_14 verursacht. Die trotz Rückgang nach wie vor stabilen Umsatzerlöse wurden durch die Auslieferung einiger Großprojekte wie dem DoSto 2010 für die DB AG, dem Talent 2 für die mitteldeutsche S-Bahn, den Lokomotiven TRAXX F140 für Reizigers sowie den Doppelstockwagen für die SBB erreicht. Die erwartete Umsatzhöhe von EUR 1.979,1 Mio. für 2016 konnte somit leicht überschritten werden. Der Grund hierfür liegt hauptsächlich in der Teilauslieferung des verzögerten Projektes Doppelstockwagen 2010 aus dem Vorjahr.

Der Auftragseingang ist im Geschäftsjahr 2016 im Vergleich zum Vorjahr um EUR 64,3 Mio. leicht gesunken. Er liegt dennoch im Vergleich zu den letzten Jahren auf hohem Niveau. Der prognostizierte Wert aus dem Vorjahr in Höhe von EUR 2.100,0 Mio. wurde deutlich unterschritten. Ursächlich hierfür sind sowohl geplante Aufträge, die das Unternehmen nicht gewinnen konnte sowie die Verschiebungen bei den Auftragsvergaben einiger Großprojekte. Der Auftragseingang konnte zum weitaus größten Anteil im Inland erzielt werden. Im Inland sind vor allem die Auftragseingänge des Talent 3 STN für die Stuttgarter Netze, der Straßenbahn 2-1 für die BVG Berlin, der Straßenbahn für die VBK Karlsruhe sowie der bedeutende Auftrag im Bereich Service für die LNNG Niedersachsen zu nennen. Im Ausland konnten wichtige Aufträge wie die Doppelstockwagen für Israel, die Akiem Frame Lokomotiven für Frankreich sowie die TRAXX F140 für Tschechien gewonnen werden.

Das für 2016 prognostizierte Jahresergebnis ist mit EUR -189.535 Tsd. deutlich verfehlt worden. Wesentliche Gründe dafür sieht die Gesellschaft in den vorgenommenen Abwertungen der Beteiligungen an der Bombardier Transportation Switzerland AG, Zürich, Schweiz, und der Bombardier Transportation (Brasil) Ltda., São Paulo, Brasilien, zum Jahresende sowie weiteren Margenverschlechterungen bei Großprojekten aber auch aus Effekten im Zusammenhang mit der zukunftsorientierten Vorsorge der Gesellschaft im Rahmen eines Restrukturierungsprogrammes. Diese trug mit einem zweistelligen Millionenbetrag zur Verschlechterung des Ergebnisses bei. Ohne diese Einmaleffekte wäre das Jahresergebnis deutlich besser ausgefallen. Die getroffenen Vorsorgen werden wesentlich dazu beitragen, das Unternehmen vor künftigen Risiken zu schützen. Demgegenüber trug der Ertrag aus dem Abgang von Finanzanlagen als Einmaleffekt zur Verbesserung der Geschäftslage bei.

2.2 Lage der Gesellschaft

Der Auftragseingang der Gesellschaft für das Geschäftsjahr 2016 beläuft sich auf EUR 1.596,4 Mio. und liegt um EUR 64,3 Mio. unter dem Vorjahresniveau sowie deutlich unter den prognostizierten Werten. Die Auftragsvorlage ohne Kalkulation von Neuzugängen reicht damit voraussichtlich für ca. vier Geschäftsjahre.

Die entscheidenden Projekte für den Auftragseingang des Geschäftsjahrs 2016 sind in der nachfolgenden Tabelle dargestellt:

Division	Auftragseingänge in Mio. EUR (Vorjahr)	Verträge
Rolling Stock	245	T3 Stuttgarter Netze
	(257)	DO Israel IPO
Light Rail Vehicles	221	Strassenbahn Berlin 2-1
	(305)	Strassenbahn Karlsruhe
Locomotives	195	Akiem Frame_AC_MS
	(542)	RheinCargo_TRAXX F14
		Priv GER - TRAXX F140
Systeme & Komponenten	266	Lieferverträge mit anderen
	(327)	Gesellschaften im BT Verbund
Services	669	LNVG Niedersachsen
	(230)	

Die Auftragsvorlage der Gesellschaft zum 31. Dezember 2016 beläuft sich auf EUR 7.579,6 Mio. und liegt damit um EUR 417,5 Mio. unter der Auftragsvorlage des Vorjahres. Die Auftragsvorlage verteilt sich auf die folgenden wesentlichen Aufträge:

	Auftragsvorlage in Mio.
Division	EUR (Vorjahr) Verträge
Rolling Stock	4.017 ICEX 7 car (4.435) DB AG neue Doppelstockwagen DD Doppelstockwagen SBB ET 490 Stockholm Metro Talent 3 Stuttgarter Netze 659 Strassenbahn Düsseldorf HF 1 (759) Strassenbahn Berlin 2-1 Strassenbahn Basel 2 Strassenbahn Karlsruhe 1.033 DB _TRAXX elocos frame
Light Rail Vehicles	(1.332) Israel Railways Transnet 14 Railpool 35 _TRAXXF1 923 Lieferverträge mit anderen (932) Gesellschaften im BT Verbund 948 (539)
Locomotives	
Systeme & Komponenten	
Services	

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

Ertragslage

Die Umsatzerlöse im Geschäftsjahr 2016 (EUR 2.006,7 Mio.) sanken gegenüber dem Vorjahr um EUR 131,0 Mio., übertrafen jedoch leicht die Erwartungen aus dem Vorjahr. Als Gründe für die Abweichung zu den prognostizierten Werten sind im Wesentlichen die Auslieferung im Projekt Doppelstockwagen 2010 an die DB AG zu nennen.

Die Umsatzerlöse setzen sich in 2016 maßgeblich aus den Projekten Doppelstockwagen 2010 für die DB AG, Talent 2 Mitteldeutsche S-Bahn für die DB AG, Lokomotiven TRAXX F140 für NS Reizigers, Doppelstockwagen für SBB, TRAXX Lokomotiven für Railpool, E-Lokomotiven TRAXX für die DB AG sowie der Straßenbahn Frankfurt/Main der Verkehrsgesellschaft Frankfurt zusammen.

Der Umsatz im Bereich Rolling Stock (EUR 661,6 Mio.) resultiert vor allem aus den Aufträgen Doppelstockwagen 2010 für die DB AG, Talent 2 MD S-Bahn für die DB AG, Doppelstockwagen für SBB sowie der S-Bahn Stuttgart für die Verkehrsbetriebe Stuttgart.

Die maßgeblichen Projekte für den Umsatz im Bereich Light Rail Vehicles (EUR 321,0 Mio.) waren die Straßenbahn für die Stadtwerke Verkehrsgesellschaft Frankfurt/Main, die Straßenbahn 2-1 für die Berliner Verkehrsbetriebe sowie die Straßenbahn Basel 2 für die Baseler Verkehrsbetriebe.

Im Bereich Locomotives (EUR 493,9 Mio.) ist der Umsatz hauptsächlich auf die Projekte GER _TRAXX F140 für die Niederlande, die TRAXX Lokomotiven für Railpool sowie die E-Lokomotiven für die DB AG zurückzuführen.

Der Umsatz im Bereich Propulsion & Controls sowie Bogies (EUR 274,9 Mio.) resultiert hauptsächlich aus konzerninternen Aufträgen.

Der Umsatz des Bereiches Services beträgt rund EUR 255,4 Mio. und wird im Wesentlichen vom Geschäft mit Ersatzteilen sowie von Umbauten, Reparaturen und Instandhaltungen getragen.

Der Exportanteil des externen Geschäfts der Gesellschaft erreicht rund 41,5 % (Vj. 28,3 %). Dies dokumentiert die nach wie vor hohe Bedeutung des inländischen Marktes und die stabile Positionierung auf dem deutschen Markt, jedoch zeigt es auch die steigende Bedeutung des ausländischen Marktes für die Gesellschaft. Der Materialaufwand ist im Verhältnis zur Gesamtleistung mit 62,7 % gegenüber dem Vorjahrs (56,0 %) gestiegen. Dies liegt an der veränderten Ratio zwischen laufenden und auslaufenden Großprojekten im Geschäftsjahr 2016. Vor allem die Aufträge Priv GER_TRAXX F140, T2 Gäu Murr und Mitteldeutsche S-Bahn II, VRS S-Bahn Stuttgart sowie Transnet 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.

Auf Grund der Umsetzung der geplanten Restrukturierung wurde der Personalbestand im Geschäftsjahr 2016 sowohl im Durchschnitt als auch zum Ende des Geschäftsjahrs deutlich abgebaut. Vor allem im Bereich der Verwaltung und der Entwicklung kam es an den beiden größten Standorten Hennigsdorf und Görlitz sowie am Hauptsitz in Berlin zu erheblichen Personalreduzierungen. Bereinigt um die im Personalaufwand enthaltenen Kosten der Restrukturierung führte dies trotz gleichzeitiger Tariferhöhung zu einer Reduzierung des Personalaufwandes. Da der Personalaufwand im Geschäftsjahr jedoch durch die erheblichen Kosten der Restrukturierungsmaßnahmen belastet wurde, ergab sich letztendlich ein Anstieg des Personalaufwandes. Vor dem Hintergrund der gleichzeitigen Reduzierung des Umsatzes sowie der Verringerung der Bestände ist die Personalaufwandsquote mit 34,7 % (Vj. 29,1 %) im Vergleich zum letzten Geschäftsjahr deutlich angestiegen. Auf Basis der Verringerung des Umsatzes bei gleichzeitiger Verringerung der Mitarbeiter sind die Umsatzerlöse je Mitarbeiter im Geschäftsjahr 2016 mit EUR 273 Tsd. (Vj. EUR 273 Tsd.) stabil geblieben.

Im Zusammenhang mit der strategischen Neuausrichtung der Gesellschaft wurde das Ergebnis der Gesellschaft im Geschäftsjahr 2016 zusätzlich mit Restrukturierungsaufwand im Personalbereich in Höhe von EUR 62,7 Mio. belastet. Darin enthalten ist die Bildung von Restrukturierungsrückstellungen in Höhe von EUR 19,2 Mio.

Das Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit der Gesellschaft (Ergebnis vor Steuern und vor Finanz- und Beteiligungsergebnis) sank gegenüber dem Vorjahr auf EUR -156,2 Mio. Es lag damit um EUR -104,7 Mio. unter dem des Vorjahrs (EUR -51,5 Mio.), sowie deutlich unter dem prognostizierten Wert von EUR -30,0 Mio., da nach wie vor negative Margen das Ergebnis belasten. Der Rückgang im Geschäftsjahr ist gekennzeichnet durch den Anstieg bei der Bildung von projektbezogenen Rückstellungen sowie die Verminderung der unfertigen und fertigen Erzeugnisse bei gleichzeitiger Verringerung der Umsätze. Des Weiteren haben die Kosten der Restrukturierung sowie die außerplanmäßige Abschreibung auf Gebäude am Standort Hennigsdorf im Zuge der erweiterten Restrukturierungsmaßnahmen das Ergebnis belastet. Gegenläufig haben sich die Erträge aus dem Abgang von Finanzanlagen sowie die Senkung der Materialkosten und die Auslieferung einiger Projekte mit positivem Ergebnisbeitrag im Geschäftsjahr ausgewirkt. Das nach wie vor negative Ergebnis der betrieblichen Geschäftstätigkeit resultiert jedoch aus negativen Margenbeiträgen einiger Großprojekte in 2016.

Das Finanz- und Beteiligungsergebnis in 2016 stieg gegenüber dem Vorjahr um EUR 80,9 Mio. auf EUR -33,8 Mio. Im Wesentlichen ist das Finanzergebnis durch den Anstieg der Zinsen für an verbundene Unternehmen ausgereichte Kredite (EUR 76,2 Mio., Vj. EUR 13,6 Mio.) sowie höhere Dividendenerträge (EUR 31,0 Mio., Vj. EUR 14,3 Mio.) gekennzeichnet. Diese resultieren im Wesentlichen aus einer Dividendenzahlung der PLSIG (EUR 24,1 Mio.). Demgegenüber wirkte sich die Abwertung der Beteiligungen an der Bombardier Transportation Switzerland AG, Zürich, Schweiz, (EUR 51.641 Tsd.) und an der Bombardier Transportation (Brasil) Ltda., São Paulo, Brasilien, (EUR 47.576 Tsd.) im Zuge der Bewertung zum Jahresabschluss negativ auf das Finanzergebnis aus.

Die Bombardier Transportation GmbH, Berlin, ihrerseits hat einen Verlust in Höhe von EUR 190,5 Mio., inkl. Ausgleichszahlung an außenstehende Gesellschafter, an die Bombardier Transportation (Holdings) Germany GmbH (jetzt: Bombardier Transportation (Propulsion & Controls) Germany GmbH), Berlin, weitergereicht.

Finanzlage

Die Gesellschaft verfügt über keine eigenen Kreditlinien bei Kreditinstituten. Die benötigten Finanzmittel werden vollständig über das Cash Management des Bombardier Konzerns bereitgestellt, wobei das Cashpoolkonto der Gesellschaft in 2016 grundsätzlich einen Forderungssaldo aufwies. Die unterjährigen Salden auf dem Cashpoolkonto wurden mit durchschnittlich -0,32 % (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 396,0 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:

	2016 Tsd. EUR	2015 Tsd. EUR
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	-196.415	-142.361
Cashflow aus der Investitionstätigkeit	-122.977	346.907
Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit	111.908	87.999
	-207.484	292.545
Finanzmittelfonds am Anfang der Periode	493.688	201.143
Finanzmittelfonds am Ende der Periode	286.204	493.688

Der negative Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit resultiert im Wesentlichen aus der Zunahme der Forderungen gegen verbundene Unternehmen (EUR -227,9 Mio.), dem Rückgang der Verbindlichkeiten aus Lieferung und Leistungen (EUR -179,3 Mio.), sowie dem Anstieg der Vorräte (EUR -32,2 Mio.). Gegenläufig wirkt sich die Erhöhung der erhaltenen Anzahlungen (EUR 186,8 Mio.) sowie ein Rückgang bei den Forderungen aus Lieferung und Leistung (EUR 34,5 Mio.) und bei den sonstigen Vermögensgegenständen (EUR 19,4 Mio.) aus.

Ursächlich für den negativen Cashflow aus der Investitionstätigkeit sind im Wesentlichen die Auszahlungen an verbundene Unternehmen für Darlehen in Höhe von EUR 1.444,0 Mio. Gegenläufige Effekte resultieren aus der Einzahlung aus Abgängen des Finanzanlagevermögens in Höhe von EUR 1.188,1 Mio., den erhaltenen Zinsen und Dividenden von verbundenen Unternehmen in Höhe von EUR 106,9 Mio. sowie Einzahlungen auf Grund der Rückzahlungen von Darlehen von verbundenen Unternehmen in Höhe von EUR 52,0 Mio.

Der positive Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit resultiert sowohl aus der Einzahlung im Zusammenhang mit dem negativen Jahresergebnis aus 2015 auf Grund des Ergebnisabführungsvertrages als auch aus der Ein- sowie Auszahlung von kurzfristigen Darlehen an verbundene Unternehmen.

Der Finanzmittelfonds setzt sich zum Ende des Geschäftsjahres aus Forderungen aus Cashpooling gegen die Bombardier Transportation Financial Services S.a.r.l, Munsbach, Zurich Branch, Zürich, Schweiz, in Höhe von EUR 285,4 Mio. und Kassenbeständen und Guthaben bei Kreditinstituten in Höhe von EUR 0,8 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:

	31.12.2016 Tsd. EUR	31.12.2015 Tsd. EUR	Veränderung Tsd. EUR
Anlagevermögen	793.836	1.980.631	-1.186.794
Langfristiges Vermögen	1.601.110	357.160	1.243.951
Kurzfristiges Vermögen	3.734.360	3.754.167	-19.807
	6.129.306	6.091.958	37.348
Eigenkapital	1.603.072	1.603.072	0
Langfristige Verbindlichkeiten	1.941.403	2.387.835	-446.432
Kurzfristige Verbindlichkeiten	2.584.831	2.101.051	483.780
	6.129.306	6.091.958	37.348

Das Anlagevermögen der Gesellschaft ist im Wirtschaftsjahr 2016 rückläufig. Hierbei stehen der Veräußerung der Anteile an der Bombardier Transportation (Belgium) S.A., Brügge, Belgien, und an der FBBW-Fahrzeugbereitstellung Baden-Württemberg GmbH, Mannheim, die Abwertungen der Beteiligungen an der Bombardier Transportation Switzerland AG, Zürich, Schweiz, und der Bombardier Transportation (Brasil) Ltda., São Paulo, Brasilien, im Zuge der Bewertung gegenüber.

Die immateriellen Vermögensgegenstände umfassen neben aktivierter DV-Software einen Geschäfts- oder Firmenwert, welcher aus dem Erwerb der Betriebsteile Kassel bzw. Siegen durch die Bombardier Transportation (Locomotives) Germany GmbH & Co. KG, Berlin, bzw. die Bombardier Transportation (Bogies) Germany GmbH & Co. KG, Berlin, und deren anschließende Anwachsung im Geschäftsjahr 2003 resultiert. Der Geschäfts- oder Firmenwert ergab sich als Differenz des Kaufpreises für das operative Geschäft der Betriebsteile Kassel und Siegen bzw. des Verkehrswertes der Bombardier Transportation (Bahntechnologie) Germany GmbH & Co. KG, Berlin, zum 1. Januar 2007 und des Wertes des jeweilig übertragenen Nettovermögens. Der Geschäfts- oder Firmenwert wird weiterhin planmäßig über 15 Jahre abgeschrieben. Im Geschäftsjahr 2015 erhöhte sich der Geschäfts- oder Firmenwert durch die Übernahme der Marktaktivitäten in Dänemark im Zuge der Zentralisierung im Bereich Services. Im Geschäftsjahr 2016 wiederrum erhöhte sich der Geschäfts- oder Firmenwert durch die Übernahme der Marktaktivitäten in Norwegen im Zuge der Zentralisierung im Bereich Services. Der bilanzierte Geschäfts- oder Firmenwert durch die Übernahme des Servicegeschäfts der Bombardier Transportation Denmark A.S., Randers, Dänemark, sowie der Bombardier Transportation Norway AS, Oslo, Norwegen, wird linear über die voraussichtliche Nutzungsdauer von 5 Jahren abgeschrieben.

Der im Geschäftsjahr 2015 aktivierte konzernweite Pool für Forschungs- und Entwicklungskosten wird linear über die voraussichtliche Nutzungsdauer von 8 Jahren abgeschrieben, beginnend mit dem 01. Januar 2016. Weitere Aktivierungen hinsichtlich dieses Pools fanden im Geschäftsjahr 2016 nicht statt.

Das Anlagevermögen der Gesellschaft ist zum 31. Dezember 2016 zu 446,5 % durch Eigenkapital und langfristige Fremdmittel gedeckt (Vj. 203,7 %).

Das Anlagevermögen umfasst Anteile an verbundenen Unternehmen in Höhe von EUR 436,6 Mio. Die Werthaltigkeit der Anteile an verbundenen Unternehmen wurde auf der Grundlage von Bewertungen nach dem Discounted-Cash-Flow Verfahren zum Stichtag überprüft. Auf Grund dieser Bewertung wurden Abwertungen im Geschäftsjahr 2016 in Höhe von EUR 100.124 Tsd. vorgenommen.

Als Ursache für den Rückgang des kurzfristigen Vermögens ist in erster Linie der Rückgang der sonstigen Vermögensgegenstände auf Grund verringelter Forderungen aus Kurssicherungsgeschäften sowie der Rückgang der Forderungen aus Lieferung- und Leistung zu nennen. Demgegenüber wirkt sich die Erhöhung der Vorräte vor Verrechnung mit den erhaltenen Anzahlungen bedingt durch die Anarbeitung einiger Großprojekte aus.

Bei den langfristigen Forderungen sorgte vorrangig ein neu ausgereichtes Darlehen an die Bombardier Transportation (Global Holding) UK Ltd., London, Groß Britannien, sowie neu ausgereichte Darlehen an die Bombardier Transportation Switzerland AG, Zürich, Schweiz, für die Erhöhung. Die Werthaltigkeit von an verbundene Unternehmen ausgereichte Darlehen wird im Konzernverbund als werthaltig gewürdigt und durch eine korrespondierende Patronatserklärung der Bombardier Transportation (Global Holding) UK Ltd., London, Großbritannien, an die Bombardier Transportation Switzerland AG, Zürich, Schweiz, unterstützt. Gegenläufig wirkte sich die Änderung der Fristigkeit für ein an die Bombardier Transportation (Bahntechnologie) Holding Germany GmbH, Berlin, ausgereichtes Darlehen aus.

Die Verringerung der langfristigen Verbindlichkeiten beruht im Wesentlichen auf der Teilrückzahlung eines Kredites gegenüber der Bombardier Transportation (Holdings) Switzerland AG, Zürich, Schweiz, und der Änderung hinsichtlich der Fristigkeit des noch offenen Betrages aus diesem Darlehen sowie der Abnahme der erhaltenen Anzahlungen für langfristige Aufträge.

Bei den kurzfristigen Verbindlichkeiten sorgte vorrangig die Erhöhung der erhaltenen Anzahlungen für kurzfristige Aufträge für den Anstieg. Des Weiteren wurde ein kurzfristiges Darlehen gegenüber der Bombardier Transportation Financial Services S.a.r.l, Munsbach, Zurich Branch, Zürich, Schweiz, aufgenommen sowie die Fristigkeit des offenen Darlehen gegenüber der Bombardier Transportation (Holdings) Switzerland AG, Zürich, Schweiz, verändert. Die Erhöhung der kurzfristigen Rückstellungen wirkte sich zudem erhöhend aus. Gegenläufig nahmen die Verbindlichkeiten aus Lieferung und Leistung ab.

Gesamtaussage

Die Ertragslage der Gesellschaft ist einerseits durch die in 2016 gesunkenen Umsatzerlöse der Gesellschaft auf Grund von Verzögerungen in der Auslieferung einiger Großprojekte sowie durch die Verringerung des Bestandes an fertigen und unfertigen Erzeugnissen gekennzeichnet. Die Verschlechterung des Ergebnisses vor Steuern und vor Finanz- und Beteiligungsergebnis basiert im Wesentlichen auf dem deutlichen Anstieg von projektbezogenen Rückstellungen sowie dem Anstieg der Personalaufwendungen auf Grund der Restrukturierungsmaßnahmen. Auch die außerplanmäßige Abschreibung auf Gebäude am Standort Hennigsdorf im Zuge der erweiterten Restrukturierungsmaßnahmen hat die Ertragslage belastet. Demgegenüber stehen eine Erhöhung der sonstigen betrieblichen Erträge aus dem Abgang von Finanzanlagen sowie eine Verringerung des Materialaufwandes.

Mitarbeiter

Zum 31. Dezember 2016 waren 6.836 Mitarbeiter (ohne Auszubildende) in der Gesellschaft beschäftigt. Der Personalbestand sank im Geschäftsjahr um 940 Mitarbeiter bzw. 12,1 %. Dies ist vor allem auf die Anfang 2016 verkündeten Restrukturierungsmaßnahmen zurückzuführen.

Der Personalbestand hat sich in den letzten drei Jahren wie folgt entwickelt:

Mitarbeiter		2016 BTG	2015 BTG	2014 BTG
Stichtag 31.12.				
Mitarbeiter (ohne Auszubildende)	Anzahl	6.836	7.776	7.833
davon Lohnempfänger	Anzahl	2.730	2.863	2.893
davon Gehaltsempfänger	Anzahl	4.106	4.913	4.940
davon Schwerbehinderte	Anzahl	305	331	344
Auszubildende	Anzahl	319	372	367
Teilzeitbeschäftigte	Anzahl	244	271	279
Mitarbeiter in Altersteilzeit	Anzahl	205	190	282

Die Interessen der Mitarbeiter werden sowohl durch die örtlichen Betriebsräte als auch durch einen erweiterten Gesamtbetriebsrat und dessen Ausschüsse wahrgenommen.

Im Geschäftsjahr 2016 wurden 71 Standortbetriebsvereinbarungen und 21 Gesamtbetriebsvereinbarungen mit den Standortleitungen bzw. der Geschäftsleitung abgeschlossen, welche im Wesentlichen Regelungen zur Organisation der Betriebe und der Produktion, zur Anwendung von Softwarelösungen sowie Restrukturierungsmaßnahmen enthalten. Darüber hinaus sind Vertreter der Arbeitnehmer paritätisch im Aufsichtsrat der Gesellschaft und dessen Ausschüssen vertreten. Der Personalförderung und -entwicklung wird innerhalb der Gesellschaft ein hoher Stellenwert eingeräumt, weil in einem weltweit agierenden Technologieunternehmen die Qualifikationen der Mitarbeiter ständig an die steigenden Anforderungen angepasst werden müssen. Jeder einzelne Mitarbeiter beeinflusst die Leistung des Unternehmens. Stolze und motivierte Mitarbeiter sind unschlagbar und sichern den Erfolg. Das Unternehmen gewinnt die besten Fachkräfte und setzt alles daran, sie an sich zu binden und ihr Engagement zu fördern. Nur mit den richtigen Menschen am richtigen Ort kann das geplante Wachstum optimal gesteuert werden. Dabei wird im Management der vorhandenen Fähigkeiten Weltklasseniveau angestrebt.

Dies spiegelt auch die im Geschäftsjahr 2016 absolvierte betriebliche Aus- und Weiterbildung soweit wieder, wie es rechtlich geboten und wirtschaftlich möglich war. Die im Geschäftsjahr 2016 absolvierte betriebliche Aus- und Weiterbildung war durch die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen beschränkt. Mit 359 Seminaren konnten insgesamt 3.688 Mitarbeiter geschult werden. Für diese Seminare wurden EUR 0,3 Mio. aufgewendet; dies entspricht einem Aufwand von ca. EUR 69 pro geschultem Mitarbeiter.

Im Bereich der Arbeitssicherheit der Bombardier Transportation GmbH, Berlin, in Deutschland konnte sich ein positiver Trend verzeichnen; die sogen. Incident Rate (Unfälle mit mindestens einem Ausfalltag und medizinischer Behandlungen) ist im Vergleich zum Vorjahr um 58 % gesunken, somit liegt diese rund 61 % unter dem weltweiten Wert für Bombardier Transportation und beträgt 0,3 Ereignisse/200.000 h. Auch bei den Ausfalltagen pro 200.000 Stunden gab es eine positive Entwicklung von 15 auf 7,7. Die Standorte Bautzen, Kassel, Mannheim, Braunschweig, Siegen, Frankfurt Flughafen, München Flughafen hatten jeweils ein unfallfreies Jahr, ebenso unsere Konzernzentrale in Berlin. Mehr als einen Unfall mit Ausfallzeit gab es in Görlitz, Hennigsdorf sowie im Service-Bereich. Die Unfallhäufigkeit im Unternehmen (ca. 1,6 Unfälle >1 Tag Ausfall pro 1000 Mitarbeiter) ist deutlich besser als die der Berufsgenossenschaften (22 Unfälle > 3 Tage Ausfall pro 1000 Mitarbeiter).

Bombardier hat sich zur Verbreitung einer vorbeugenden HSE Kultur verpflichtet. Wir wollen keine Unfälle, schützen die Umwelt und etablieren hervorragende HSE Standards an allen unseren Standorten.

Dies beinhaltet auch die Durchführung von umfassenden GAP-Analysen zu den 6 Critical Risk und Erstellung von Aktionsplänen zur Umsetzung von vorhandenen Gaps sowie die Durchführung der weltweiten Sicherheitskampagne "Safety - No Exceptions" mit Sicherheitsplakaten und 6 Schwerpunkt Sicherheitsthemen - 6 Critical risk (Logout/Tagout, Fall Controll, Electrical Safety, Material Handling, Internal Traffic Management, Machinery).

Erklärung der Unternehmensführung nach § 289a Abs. 4 Satz 1 HGB

Aktuell besteht im Aufsichtsrat der Bombardier Transportation GmbH, Berlin, eine Frauenquote von über 30 %. Der Frauenanteil bei der Zusammensetzung der Geschäftsführung lag im Durchschnitt des Jahres bei 25 %. Zurzeit setzt sich die Geschäftsführung jedoch lediglich aus Männern zusammen. Das erneute erreichen der 25 % Frauenquote in der Geschäftsführung hat sich die Gesellschaft bis Ende 2018 zum Ziel gesetzt. Die Quote weiblicher Führungskräfte auf Executive Level in der Bombardier Transportation GmbH, Berlin, liegt aktuell bei 7 %, es besteht das Ziel die Quote weiblicher Führungskräfte bis 2020 auf 20 % zu steigern.

Umweltschutz

Umweltverträglichkeit der Verkehrsmittel, vor allem deren Beitrag zum Treibhauseffekt, spielt eine wesentliche Rolle bei nachhaltiger Mobilität. Wichtigstes Ziel der Gesellschaft in diesem Zusammenhang ist es, zukünftigen Generationen eine Umwelt zu hinterlassen, die so gering wie möglich von der Geschäftstätigkeit und den Produkten der Gesellschaft beeinträchtigt ist. Die von Bombardier Transportation seit langem genutzten Mittel wie umweltgerechte Konstruktion und Kommunikation der Umwelteigenschaften mittels sogenannter Umwelt-Produkterklärungen und Umwelterklärungen waren auch 2016 von Bedeutung.

Im Produktionsbereich liegt der Schwerpunkt der Verbesserungsmaßnahmen auf Projekten zur Reduzierung von Ressourcenverbrauch und Klimagasemissionen. Der Energieverbrauch ist absolut um knapp 7 % gesunken, bezogen auf die Arbeitsstunden blieb der Wert nahezu konstant. Treibhausgasemissionen wurden um knapp 9 % gesenkt. Der Wasserverbrauch ist um 23 % gesunken, Abfall wurde um 21 % reduziert.

Die Umweltaspekte der Tätigkeiten an den Standorten der Gesellschaft bestimmen das Umwelt- und Gesundheitsschutzmanagementsystem, welches den Anforderungen aus der Verordnung EG Nr. 1221/2009 (EMAS), DIN ISO 14001:2009 (und BS OHSAS 18001:2007 für den Arbeitsschutz) entspricht. Für die Umsetzung von Umweltschutz und Arbeitssicherheit, insbesondere auch die Aufstellung von Programmen und Verbesserungsmaßnahmen, sind an den Standorten neben den Standortleitern weitere Linienverantwortliche auf nachfolgenden Hierarchieebenen benannt. Diese werden jeweils von Fachkräften für Arbeitssicherheit und Beauftragten im Umweltschutz (falls erforderlich, auch Strahlen- und Laserschutzbeauftragten) unterstützt. Diese Fachkräfte sind unter anderem für die Beratung der Vorgesetzten, Information und Schulung der Mitarbeiter sowie die Berichterstattung an die Geschäftsführung verantwortlich und nehmen gemeinsam mit den Linienverantwortlichen den Außenkontakt zu Behörden und Verbänden wahr. Die Funktion des Managementsystems an den Standorten wird regelmäßig durch externe Auditoren überprüft, alle Produktions-Standorte der

Bombardier Transportation GmbH, Berlin, (BTG) besitzen gültige Zertifikate gemäß der o. a. Regelwerke. Auch im Jahr 2016 erfolgten wieder die planmäßigen Re-Zertifizierungen bzw. die jährlichen Validierungen der Umwelterklärungen aller Standorte gemäß EMAS. Weiterhin wurden sowohl interne als auch externe Überprüfungsaudits zur ISO 14001/OHSAS 18001 sowie Rechtskonformitätsaudits durchgeführt. In zunehmendem Maße werden bei der Überprüfung der Rechtskonformität auch sogenannte "Außenstellen" einbezogen, d. h. beispielsweise Kundenwerkstätten, an denen Bombardier-Mitarbeiter nur zeitweise tätig sind. In 2016 fanden Überprüfungen der Außenstellen in Wildenrath und Essen statt. Zudem wurden 27 interne Überprüfungen durch Sicherheitsfachkräfte an Außenstellen durchgeführt. Ebenfalls wurde ein Rechtskonformitätsaudit am Standort Siegen durchgeführt. Im Bereich Arbeitssicherheit sind dabei geringfügige Abweichungen festgestellt worden. 5 von 7 Abweichungen sind bereits erledigt worden.

2.3 Gesamtwirtschaftliche und branchenspezifische Rahmenbedingungen

Marktumfeld

Der Ausblick für die Schienenverkehrsindustrie ist weiterhin positiv. Für die kommenden Jahre sieht die im September 2016 veröffentlichte World Rail Market Study des Branchenverbandes der Europäischen Eisenbahnindustrie UNIFE¹, ein jährliches Wachstum von ca. 2,7 % vor.

Diese Entwicklung wird ebenso durch Investitionen in den traditionellen Eisenbahnmarkten Westeuropas und Nordamerikas wie auch durch Projekte in aufstrebenden Volkswirtschaften wie China, Indien, dem Nahen Osten und in Lateinamerika getrieben.

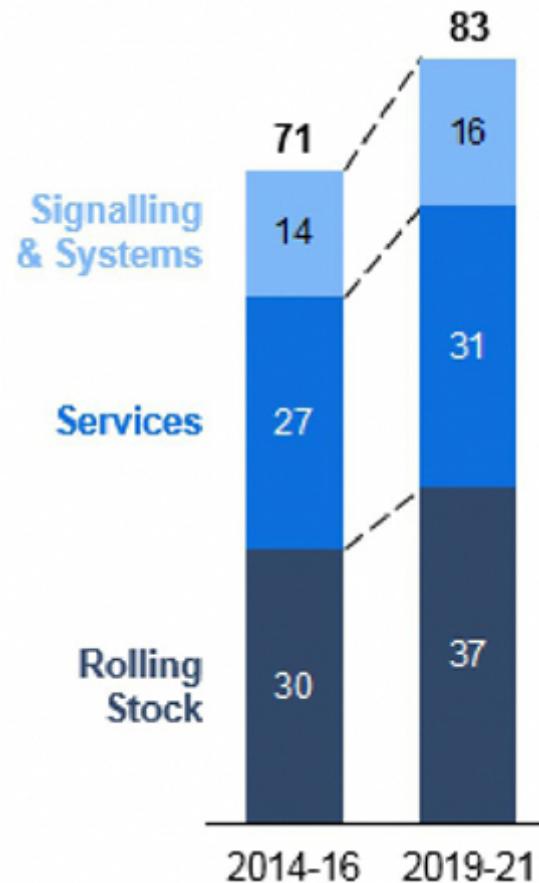
¹ Alle Marktdaten in diesem Abschnitt beziehen sich auf den für Bombardier Transportation zugänglichen und relevanten Markt. Der zugängliche Markt schließt die Marktanteile aus, die nicht im freien Wettbewerb vergeben werden. Der relevante Markt schließt die Segmente Infrastruktur, Güterwagen und Rangierlokomotiven aus. Quelle: Daten aus der UNIFE Studie: "World Rail Market Study - Forecast 2016 to 2021", veröffentlicht von der UNIFE im September 2016. Die UNIFE Studie wird alle zwei Jahre durchgeführt und basiert auf der Marktentwicklung von 60 Ländern.

Insgesamt geht die Gruppe auch in den nächsten Jahren im Bereich der Schienenverkehrsindustrie von zahlreichen Investitionen aus, da mehrere Großprojekte sich bereits in sehr konkreten Planungsphasen befinden und die für den Transportsektor relevanten Trends sich weiterhin positiv entwickeln werden. Die Urbanisierung schreitet voran, sodass im Jahr 2025 bereits mehr als die Hälfte der Weltbevölkerung in urbanen Zentren leben wird. Dies ruft einen höheren Bedarf von leistungsfähigen aber auch nachhaltigen Transportsystemen hervor. Auch die Themen der Energieeffizienz und optimalen Ressourcennutzung, beide eng mit dem Schienenverkehr verbunden, sind nach wie vor von großer gesellschaftlicher und politischer Bedeutung.

Marktentwicklung

Die aktuelle Studie der UNIFE prognostiziert eine weiterhin positive Entwicklung der Schienenverkehrsindustrie für die nächsten Jahre. So soll das jährliche Marktvolumen in den Jahren 2019 bis 2021 EUR 83 Mrd. betragen, während es im Zeitraum 2014 bis 2016 bei ca. EUR 71 Mrd. lag. Der Hauptanteil des für Bombardier Transportation zugänglichen Marktes ist das Segment Rollmaterial. Hier wird ein Anstieg des Marktvolumens von EUR 30 Mrd. in 2014 bis 2016 auf EUR 37 Mrd. in 2019 bis 2021 vorhergesagt. Solides Wachstum wird auch in den anderen Marktsegmenten erwartet, z. B. im Bereich der Systemlösungen. Die Nachfrage hier wird vor allem durch Infrastrukturprojekte in den Neuen Märkten vorangetrieben.

ANNUAL ACCESSIBLE MARKET BY PRODUCT



Bombardier Transportation weltweit zugänglicher Markt in Mrd. EUR

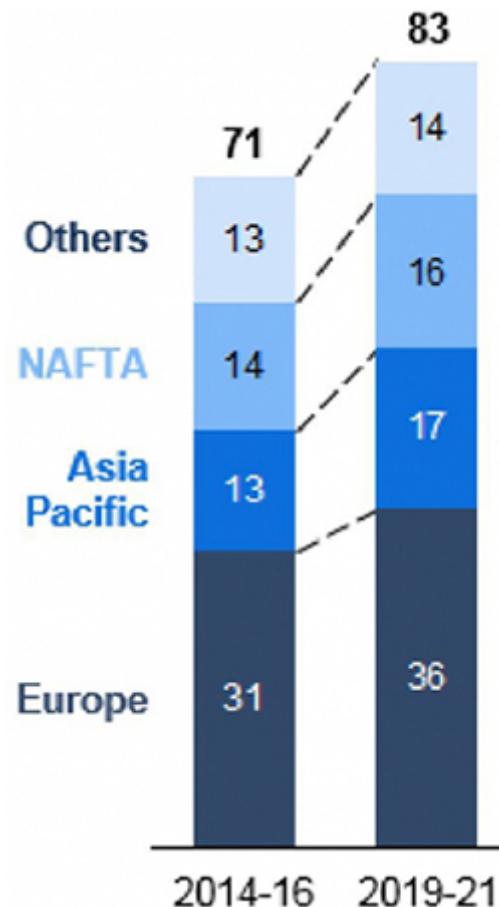
Die Aussichten für Europa in den kommenden Jahren bleiben auch positiv. Große Aufträge werden in den Hochgeschwindigkeits- und Metro-Segmenten in Europa erwartet, sowie mittelständische Aufträge in Deutschland, UK und Frankreich für Nah- und Fernverkehr als auch für LRV.

In Nordamerika, wird LRV das größte Segment in Bezug auf das Marktvolumen bleiben. Mehrere Aufträge werden im Metro- und APM-Segment erwartet, wie z. B. die Ausschreibung für Betrieb und Wartung für die neue Metro in Montreal, Kanada. Darüber hinaus wird erwartet, dass die derzeitigen Flotten in den Metro- und LRV-Segmenten ersetzt werden.

China wird voraussichtlich seine Investitionen im Segment Hochgeschwindigkeitszüge fortsetzen. Weitere Investitionen werden auch in dem Monorail-Segment sowohl in Thailand als auch in China erwartet, während in Indien und Australien, Opportunitäten im Nah- und Fernverkehr bestehen.

In der Region Restliche Welt werden Urban Transit-Lösungen in den kommenden Jahren mit erheblichen Aufträgen, vor allem im Metro-Segment Marktreiber sein, vor allem in Peru, Russland und Ägypten. Darüber hinaus werden Aufträge in den Segmenten Nah- und Fernverkehr, als auch Lokomotiven erwartet.

ANNUAL ACCESSIBLE MARKET BY GEOGRAPHICAL REGION



Bombardier Transportation zugänglicher Markt in Europa in Mrd. EUR

Insgesamt bietet dies einen positiven Ausblick auf die zukünftige Entwicklung der Schienenverkehrsindustrie weltweit.

Rechtliche Rahmenbedingungen

Die Aufsicht über die Sicherheit für das System Eisenbahn liegt innerhalb der EU uneingeschränkt bei den nationalen Eisenbahnsicherheitsbehörden. Sie wird in Deutschland durch das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) wahrgenommen. Darüber hinaus gibt es speziell in Deutschland für den Regional- und Nahverkehr noch den Landesbevollmächtigten für Bahnaufsicht (LFB), der die Zulassung in Kooperation mit dem EBA vollzieht. Eine Ausnahme besteht nur für die Länder Berlin, Hamburg und Niedersachsen, welche die Eisenbahnaufsicht in Eigenregie wahrnehmen.

Der Begriff der Zulassung beschreibt generell die Unbedenklichkeit bezüglich Erfüllung öffentlich-rechtlicher Auflagen im Hinblick insbesondere auf Arbeits-, Umwelt-, Gesundheits- und Brandschutz für den sicheren Einsatz eines Schienenfahrzeuges. Zur Nachweisführung werden theoretische Analysen, betriebsbezogene Prüfungen und

Testfahrten durchgeführt und dokumentiert. Diese Unterlagen und Ergebnisse werden bei der zulassenden Stelle eingereicht.

In der Europäischen Union wurden und werden entsprechend den EU-Richtlinien zur Interoperabilität des europäischen Eisenbahnsystems für seine Teilsysteme und Komponenten "Technische Spezifikationen für die Interoperabilität" (TSI) erstellt. Damit werden europarechtlich vereinheitlichte technische Anforderungen sowie Interoperabilitätsparameter definiert und die Voraussetzungen für den grenzüberschreitenden Verkehr in Europa geschaffen. Die Konformität zu den europäischen Interoperabilitätsanforderungen wird in Deutschland derzeit durch die beim EBA angesiedelte "benannte Stelle" (engl. notified body oder NoBo) Eisenbahn-Cert (EBC) bescheinigt.

In der Bundesrepublik wurde mit der Umsetzung der europarechtlichen Vorgaben zur Interoperabilität mit der Änderung und Anpassung der Transeuropäischen Interoperabilitäts-Verordnung (TEIV) im Dezember 2012 begonnen. Weiterhin wurden mit dieser Neu-Novellierung der TEIV Empfehlungen für ein effizienteres Zulassungsverfahren umgesetzt, welche der Eisenbahnsektor zuvor im "Handbuch Eisenbahnfahrzeuge" ausgesprochen hatte. Die Änderung von Zulassungsvorschriften im Zeitraum zwischen Vertragsabschluss und Auslieferung haben in der Vergangenheit wiederholt zu Zeitverzögerungen und Mehrkosten bei einigen Projekten geführt. So konnte dieser nachteilige Zustand durch die Einführung einer sog. "Regelwerksfestschreibung" in § 6 TEIV weitestgehend beseitigt werden.

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

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

Im vorherigen Berichtszeitraum hat der deutsche Gesetzgeber durch das Inkrafttreten des 9. Eisenbahnrechtsänderungsgesetzes (9. ERÄG) am 06. Juni 2015 die gesetzlichen Grundlagen geschaffen, damit die europäischen Vorgaben zur Interoperabilität vollständig und die im MoU von 2013 angedachte Übertragung von Nachweistätigkeiten auf sog. "benannte beauftragte Stellen" (engl. designated body oder DeBo) auch in Bezug auf nationale technische Regeln permanent möglich wird. Ebenso wurde mit dem 9. ERÄG die Rechtsgrundlage dafür geschaffen, dass unabhängige Bewertungsstellen im Anwendungsbereich der Durchführungsverordnung (EU) 402/2013 über die gemeinsame Sicherheitsmethode für die Evaluierung und Bewertung von Risiken (CSM-VO), Risikomanagementverfahren durchführen können. Für die Errichtung dieser Stellen hat der Gesetzgeber sich auf ein Anerkennungsverfahren festgelegt, das in den Zuständigkeitsbereich des Eisenbahn-Bundesamts (EBA) fallen soll.

Mit der im Berichtszeitraum in Kraft getretenen 10. Eisenbahnrechtsänderungsverordnung (10. ERÄV) hat der Gesetzgeber auch die in der Erweiterung des MoU vom Dezember 2014 angedachten Änderungen für die Zulassung von Umrüstungen und Erneuerungen an Bestandsfahrzeugen einer rechtlichen Umsetzung zugeführt. Zugleich sind damit auch die Kriterien für die Beurteilung, ob eine Umrüstung als "umfangreich" und damit genehmigungspflichtig zu betrachten ist, in der entsprechenden Anlage 3 zur TEIV präzisiert und neugefasst worden. Umrüstungen und Erneuerungen von bereits zugelassenen Bestandsfahrzeugen sollen so in größerem Umfang als bisher im Verantwortungsbereich von Betreibern und Haltern ohne Notwendigkeit einer neuerlichen Zulassung durchgeführt werden können.

Weiterhin von Bedeutung für die Weiterentwicklung des rechtlichen Rahmens für eisenbahnrechtliche Zulassungen in 2016 war das Inkrafttreten neu-novellierter TSIen unter anderem für den wichtigen Bereich "Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung" (TSI ZZS).

Da die Rechtsetzungstätigkeiten auf europäischer Ebene zur Verabschiedung eines Vierten Eisenbahnpakets mit vier Säulen, darunter einer "Technischen Säule" über die weitere Verbesserung der Interoperabilität sowie zur Reform und Europäisierung des Zulassungsrechts, in 2015 wieder aufgenommen wurden, konnte es in 2016 mit Verabschiedung des IV. Eisenbahnpakets zu einem weiteren Harmonisierungsschub des Zulassungsrechts auf europäischer Ebene kommen. Größte Neuerung bei der nun anstehenden Umsetzung der novellierten Interoperabilitäts-Richtlinie 2016/797 vom 11. Mai 2016 wird hier die europäische Koordinierung zum "European Rail Traffic Management System" (ERTMS) und die Einführung eines von der Europäischen Eisenbahnagentur (ERA) zukünftig erteilten Europäischen Zulassungszertifikats für Fahrzeuge sein, das nach derzeitigen Planungen den Fahrzeugen einen Betrieb in mehreren Netzen der EU ermöglichen soll, ohne hierfür noch gesonderte Zulassungen in den einzelnen Mitgliedsstaaten einzuholen. Besonderes Augenmerk bei der Umsetzung wird hier der Frage gelten, in welchem Umfang gesellschaftsrechtlich nicht verselbständigte Prüfstellen der Hersteller von Bahntechnologie weiterhin als sog. DeBos Komformitätsnachweise in-house zertifizieren können.

3 PROGNOSÉ-, CHANCEN- UND RISIKOBERICHT

3.1 PROGNOSEBERICHT

Für 2017 erwartet die Gesellschaft einen im Vergleich zum Vorjahr um EUR 1.426,8 Mio. höheren Auftragseingang von EUR 3.023,2 Mio. Dieser beruht maßgeblich auf den für 2017 geplanten Aufträgen T3 S-Bahn Bern, T3 S-Bahn Rhein-Neckar , T3 Frankfurt Airport , HVV S-Bahn Hamburg, Straßenbahn Berlin und Bremen 1 sowie diversen weiteren Aufträgen im Bereich Lokomotiven, Straßen- und Stadtbahnen. Die Gesellschaft rechnet im kommenden Jahr mit steigenden Umsatzerlösen auf EUR 2.340,5 Mio. (plus EUR 333,8 Mio.) und für 2018 mit einem weiteren Anstieg auf EUR 2.596,4 Mio. Die Haupttreiber sind die Auslieferungen DO 2010, DD Coaches SBB sowie ICx. Des Weiteren rechnet die Gesellschaft für 2017 mit einem deutlich verbesserten Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit von minus EUR 70 Mio. Positiv sollen sich vor allem die zur Stabilisierung diverser Großaufträge und zur Verbesserung der Kostenstruktur eingeleiteten operativen und kommerziellen Maßnahmen auswirken. In 2016 wurde eine tiefgreifende Änderung der Unternehmensorganisation vorgenommen sowie Initiativen im Rahmen des BT Transformations-Konzepts eingeleitet, um den anstehenden Herausforderung bezüglich Marktführerschaft und Wettbewerbsfähigkeit gerecht zu werden.

Dieser Prozess wird auch in den Jahren 2017/2018 im Rahmen des Transformation Konzeptes fortgeführt. Darüber hinaus erwartet die Gesellschaft positive Effekte auf die Ergebnissituation in Folge einer optimierten und termingerechten Auftragsabwicklung.

In Anbetracht der hervorragenden Positionierung auf dem Schienenverkehrsmarkt gerade in Bezug auf die Produkte DO 2010, Talent 2&3, FLEXITY-Straßenbahn und TRAXX-Lokomotiven geht die Gesellschaft davon aus, dass sich die Geschäftslage mittel- und langfristig deutlich verbessern wird und zukünftig mit einer stabilen Auftragslage sowie einer positiven Entwicklung der Ertragslage zu rechnen sein wird.

Die sich derzeit in Fertigung befindlichen Großprojekte sind überwiegend Verlustaufträge, welche bei Auslieferung in den nächsten Jahren keinen wesentlichen positiven Ergebnisbeitrag leisten werden. Die Gesellschaft verfügt derzeit strukturell über wenig Auftragsbestand, welcher mögliche künftige Ergebnisverschlechterungen aus diesen Großprojekten kompensieren könnte. Allerdings ist festzustellen, dass für die geplanten Auftragseingänge T3, Bremen1 und Västrafik positive Margen erwartet werden. Auf Basis der vorliegenden Planung ist zu erkennen, dass der Umsatz im Bereich Services mittelfristig ansteigen wird und nicht unerheblich positive Margen zu erwarten sind.

Der Bereich Rolling Stock wurde insbesondere durch die Aufträge SBB, DO 2010 und ET490 in 2016 negativ beeinflusst. Für die Zukunft werden keine weiteren Verschlechterungen bei den Aufträgen SBB und ET490 erwartet, für den ICx ist eine leicht positive Marge geplant.

Das Umsatzvolumen im Bereich Lokomotiven wird sich zukünftig erhöhen, da viele und auch große Aufträge in 2014 und 2015 gewonnen wurden. Diese Aufträge werden in der Zukunft zu verbesserten Margen beitragen.

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

3.2 CHANCEN- UND RISIKOBERICHT

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

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

Operative Risiken

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

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

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

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

BT Transformation

In 2016 wurde eine Anzahl von Initiativen im Rahmen des BT Transformation-Konzepts eingeleitet, um das Unternehmen konsequent auf Qualitätsverbesserung, erfolgreiche Projektabwicklung und Liefertreue sowie Kosteneffizienz & Wettbewerbsfähigkeit auszurichten. Hervorzuheben sind:

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

Diese Initiativen werden auch in 2017 und 2018 fortgeführt und um weitere Maßnahmen ergänzt. Hervorzuheben sind Anstrengungen zur Spezialisierung von Entwicklungs- und Produktionsstandorten, um Entwicklungszeiten, -kosten und -risiken zu reduzieren und Verkürzung von Lieferzeiten bei wettbewerbsfähigen Kosten zu erreichen.

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

Marktentwicklung

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

Preisänderungsrisiken

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

Fremdwährungsgeschäfte

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

Das vorstehend beschriebene System dient zur Absicherung aller Kursrisiken von Einkaufs- und Verkaufsgeschäften unseres operativen Geschäftes. Dagegen untersagen die Konzernrichtlinien den operativen Gesellschaften den Gebrauch aller übrigen, insbesondere spekulativen Finanzinstrumente. Die Gesellschaft arbeitet zur Abwicklung ihrer Fremdwährungsgeschäfte ausschließlich mit der im Konzern dafür vorgesehenen Bombardier Transportation Financial Services S.a.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 aber natürlich auch das Risiko, durch die Steuerung letztendlich einen höheren Kurs hinnehmen zu müssen.

Prozessrisiken

Es bestehen zurzeit keine 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.

Es besteht im Verhältnis zur Bombardier Transportation Switzerland AG, Zürich, Schweiz, eine Kreditlinie, die die zurzeit abgerufenen Darlehen übersteigt. Sollte die Bombardier Transportation Switzerland AG, Zürich, Schweiz, die noch ausstehende Kreditlinie in Höhe von CHF 55 Mio. in der Zukunft ebenfalls abrufen würde die Gesellschaft diese Darlehen bedienen müssen. Die Werthaltigkeit von an verbundene Unternehmen ausgereichte Darlehen wird im Konzernverbund als werthaltig gewürdigt und durch eine korrespondierende Patronatserklärung der Bombardier Transportation (Global Holding) UK Ltd., London, Großbritannien, an die Bombardier Transportation Switzerland AG, Zürich, Schweiz, unterstützt.

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 könnte. Insbesondere fertigungsbedingte Risiken, die zu Verzögerungen in der Auslieferung der Produkte führen, könnten in nicht unerheblichem Maße Einfluss auf die Einnahme- und Ertragssituation des Unternehmens nehmen.

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

Berlin, 7. März 2017

Bombardier Transportation GmbH
Michael Fohrer, Vorsitzender der Geschäftsführung
Konrad Wiebalck, Bereich Human Resources
Olaf Berghoff, Bereich Finance
Dr. Daniel Perlzweig, Bereich Legal

Bericht des Aufsichtsrates**der Bombardier Transportation GmbH**

Der Aufsichtsrat informierte sich während des gesamten Geschäftsjahres 2015 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 und zwei außerordentlichen Sitzungen hat der Aufsichtsrat die Geschäftsentwicklung erörtert sowie die auf Grund gesetzlicher und satzungsmäßiger Bestimmungen zur Prüfung und Zustimmung vorgelegten Geschäfte behandelt.

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

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

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

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

Der Aufsichtsrat hat den Jahresabschluss 2015 nach dem abschließenden Ergebnis seiner Prüfung gebilligt sowie den Lagebericht zur Kenntnis genommen.

Berlin, den 31. März 2016

Wolfgang Tölsner, Vorsitzender des Aufsichtsrates

Befreiender Konzernabschluss gem. § 292 HGB

zum Geschäftsjahr vom 01.01.2016 bis zum 31.12.2016

Bombardier Inc.

Montréal/ Kanada

Konzernabschluss Für die Geschäftsjahre zum 31. Dezember 2016 und 2015**VERANTWORTUNG DER KONZERNLEITUNG FÜR DIE FINANZBERICHTERSTATTUNG**

Der Konzernabschluss und der MD&A der Bombardier Inc. und alle sonstigen im vorliegenden Geschäftsbericht enthaltenen Informationen liegen in der Verantwortung der Konzernleitung und wurden vom Board of Directors durchgesehen und freigegeben.

Der Konzernabschluss wurde nach den vom International Accounting Standards Board veröffentlichten IFRS aufgestellt. Die Aufstellung des MD&A erfolgte entsprechend den Anforderungen der kanadischen Wertpapieraufsichtsbehörden (Canadian Securities Administrators). Im Konzernabschluss und im MD&A sind Posten enthalten, die auf bestmöglichen Schätzungen und Beurteilungen der voraussichtlichen Auswirkungen gegenwärtiger Ereignisse und Geschäftsvorfälle beruhen. Die Konzernleitung hat diese Posten auf der Grundlage einer vernünftigen kaufmännischen Beurteilung ermittelt, um sicherzustellen, dass der Konzernabschluss und der MD&A in allen wesentlichen Belangen ein angemessenes Bild vermitteln. Die im MD&A dargestellten Finanzinformationen stehen im Einklang mit dem Konzernabschluss.

Der Chief Executive Officer (CEO) und der Chief Financial Officer (CFO) der Bombardier Inc. haben Offenlegungskontrollen und -verfahren sowie ein rechnungslegungsbezogenes internes Kontrollsyste m entwickelt oder über die Entwicklung solcher Kontrollen und Verfahren Aufsicht geführt, um mit hinreichender Sicherheit zu gewährleisten, 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 Kontrollsyste m am Ende des Geschäftsjahres 2016 auf ihre 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 Kontrollsyste m 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 Kontrollsyste m zum Geschäftsjahresende 2016 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 der unabhängigen Abschlussprüfer und den MD&A durchzusehen, Fragen der Prüfung und Finanzberichterstattung sowie das rechnungslegungsbezogene interne Kontrollsyste m 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.

15. Februar 2017

*Alain Bellemare, President und Chief Executive Officer
John Di Bert, CPA, CA Senior Vice President und Chief Financial Officer*

Bestätigungsvermerk DER ABSCHLUSSPRÜFER

AN DIE AKTIONÄRE DER BOMBARDIER INC.

Wir haben den vorliegenden Konzernabschluss der Bombardier Inc. - bestehend aus der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2016 und 2015 sowie zum 1. Januar 2015, der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, der Konzern-Gesamtergebnisrechnung, der Aufstellung über die Entwicklung des Konzerneigenkapitals und der Konzern-Kapitalflussrechnung für die Geschäftsjahre zum 31. Dezember 2016 und 2015 sowie einer Zusammenfassung der wesentlichen Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden und anderen erläuternden Anhangsangaben zum Konzernabschluss - geprüft.

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter für den Konzernabschluss

Im Einzelnen umfasst die Verantwortung der gesetzlichen Vertreter die Aufstellung des Konzernabschlusses, der in Übereinstimmung mit den International Financial Reporting Standards, wie sie vom International Accounting Standards Board veröffentlicht worden sind, ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild zu vermitteln hat, sowie die internen Kontrollen, die die gesetzlichen Vertreter für die Aufstellung des Konzernabschlusses, der frei von absichtlich oder unabsichtlich verursachten wesentlichen falschen Angaben ist, für erforderlich halten.

Verantwortung der Abschlussprüfer

Unsere Aufgabe ist es, auf Grundlage unserer Prüfungshandlungen ein Urteil über den Konzernabschluss abzugeben. Wir haben unsere Prüfung unter Beachtung der kanadischen Grundsätze der ordnungsmäßigen Durchführung von Abschlussprüfungen (Canadian Generally Accepted Auditing Standards) vorgenommen.

Danach haben wir im Einklang mit unseren Berufspflichten zu handeln und die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass wir hinreichende Sicherheit darüber erlangen, ob der Konzernabschluss frei von wesentlichen falschen Angaben ist.

Eine Abschlussprüfung beinhaltet die Durchführung von Prüfungshandlungen zur Erlangung von Prüfungsnachweisen für die im Konzernabschluss enthaltenen Wertansätze und sonstigen Angaben. Die Auswahl der Prüfungshandlungen liegt im pflichtgemäßen Ermessen des Abschlussprüfers. Dies schließt die Beurteilung der Risiken von absichtlich oder unabsichtlich verursachten wesentlichen falschen Angaben im Konzernabschluss ein. Im Rahmen der Risikobeurteilung berücksichtigt der Prüfer das interne Kontrollsysteem, das für die Aufstellung und sachgerechte Gesamtdarstellung des Konzernabschlusses relevant ist, um Prüfungshandlungen zu entwickeln, die unter den gegebenen Umständen geeignet sind, jedoch nicht zum Zwecke der Abgabe einer Beurteilung der Wirksamkeit des internen Kontrollsysteins der Gesellschaft. Eine Abschlussprüfung umfasst auch die Beurteilung der Angemessenheit der angewandten Rechnungslegungsmethoden, der Plausibilität der durch die gesetzlichen Vertreter vorgenommenen Schätzungen in der Rechnungslegung sowie die Beurteilung der Gesamtdarstellung des Konzernabschlusses.

Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und angemessen sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen.

Prüfungsurteil

Nach unserer Überzeugung vermittelt der vorliegende Konzernabschluss unter Beachtung der International Financial Reporting Standards, wie sie vom International Accounting Standards Board veröffentlicht worden sind, in allen wesentlichen Punkten ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage der Bombardier Inc. zum 31. Dezember 2016 und 2015 sowie zum 1. Januar 2015, sowie der Ertragslage und der Zahlungsströme für die Geschäftsjahre zum 31. Dezember 2016 und 2015.

Montréal, Kanada, 15. Februar 2017

Ernst + Young LLP(1)

(¹) zugelassen als Wirtschaftsprüfer von den Chartered Professional Accountants of Canada (CPA) und dem Canadian Institute of Chartered Accountants (CA) unter der Nummer A112431

Konzernabschluss für die Geschäftsjahre 2016 und 2015

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

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

Abkürzung	Erläuterung
AFS	Available for sale (zur Veräußerung verfügbar)
BPS	Basis points (Basispunkte)
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)
CSALP	C Series Aircraft Limited Partnership (Kommanditgesellschaft für das C Series-Flugzeug)

Abkürzung	Erläuterung
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 (lens) before income taxes (Ergebnis vor Ertragsteuern)
EIS	Entry-into-service (Inbetriebnahme)
EPS	Earnings (loss) per share attributable to equity holders of Bombardier Inc. (den Anteilseignern der Bombardier Inc. zurechenbares Ergebnis je Aktie)
FVTPL	Fair value through profit and loss (erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet)
HFT	Held for trading (zu Handelszwecken gehalten)
IAS	International Accounting Standard(s)
IASB	International Accounting Standards Board
IFRS	International Financial Reporting Standard(s)
L&R	Loans and receivables (Kredite und Forderungen)
MD&A	Management's discussion and analysis (Lagebericht)
NCI	Non-controlling interests (nicht beherrschende Anteile)
OCI	Other comprehensive income (loss) (sonstiges Ergebnis)
PP&E	Property, plant and equipment (Sachanlagen)
PSG	Performance security guarantee
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)
U.K.	United Kingdom (Vereinigtes Königreich)
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	2016	2015
Umsatzerlöse		\$ 16.339	\$ 18.172
Herstellungskosten des Umsatzes	17	14.622	16.199

	Anhangsangabe	2016	2015
Bruttogewinn		1.717	1.973
Vertriebs- und allgemeine Verwaltungskosten		1.133	1.213
Forschungs- und Entwicklungskosten	6	287	355
Anteil am Ergebnis von Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen	35	(126)	(149)
Sonstige Erträge	7	(4)	-
Sonderposten	8	485	5.392
EBIT		(58)	(4.838)
Finanzierungsaufwand	9	819	418
Finanzertrag	9	(70)	(70)
Ergebnis vor Ertragsteuern (EBT)		(807)	(5.186)
Ertragsteuern	12	174	154
Periodenergebnis		\$ (981)	\$ (5.340)
Davon entfallen auf:			
Anteilseigner der Bombardier Inc.		\$ (1.022)	\$ (5.347)
Nicht beherrschende Anteile		41	7
Ergebnis je Aktie (in USD)	13	\$ (0,48)	\$ (2,58)
Unverwässert und verwässert			
Der Anhang ist Bestandteil des vorliegenden Konzernabschlusses.			

KONZERN-GESAMTERGEBNISRECHNUNG für die Geschäftsjahre zum 31. Dezember (in Mio. USD)

	Anhangsangabe	2016	2015
Periodenergebnis		\$ (981)	\$ (5.340)
Sonstiges Ergebnis			
Posten, die in das Periodenergebnis umgegliedert werden können Nettoveränderung Cash Flow Hedges:			
Unterschiedsbetrag aus der Währungsumrechnung		(3)	12
Nettогewinn (-verlust) aus derivativen Finanzinstrumenten		(26)	(508)
Umgliederung in das Periodenergebnis oder in den zugrunde liegenden nicht finanziellen Vermögenswerte ⁽¹⁾⁽²⁾		310	449
Ertragsteuern	12	(82)	(6)
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte		251	(53)
Unrealisierter Nettoverlust		(1)	(5)
Ausgleichsposten aus der Währungsumrechnung			
Nettoinvestitionen in ausländische Geschäftsbetriebe		(178)	(94)
Nettогewinn aus den diesbezüglich abgeschlossenen Sicherungsgeschäften		-	2
Posten, die nicht in das Periodenergebnis umgegliedert werden Altersversorgungsleistungen Neubewertung der leistungsorientierten Pensionspläne ⁽³⁾		(178)	(92)
		(755)	592

	Anhangsangabe	2016	2015
Ertragsteuern	12	73	(11)
		(682)	581
Sonstiges Ergebnis, gesamt		(610)	431
Gesamtergebnis		\$ (1.591)	\$ (4.909)
Davon entfallen auf:			
Anteilseigner der Bombardier Inc.		\$ (1.564)	\$ (4.914)
Nicht beherrschende Anteile		(27)	5
		\$ (1.591)	\$ (4.909)

(1) Enthält im Geschäftsjahr 2016 einen Verlust von USD 252 Mio., der in den zugrunde liegenden nicht finanziellen Vermögenswert umgegliedert wurde (Geschäftsjahr 2015: Verlust von USD 327 Mio.).

(2) Ein abgegrenzter Nettogewinn von USD 76 Mio. wird im Geschäftsjahr 2017 voraussichtlich vom sonstigen Ergebnis in den Buchwert des zugrunde liegenden nicht finanziellen Vermögenswerts oder in das Periodenergebnis umgegliedert.

(3) Enthält versicherungsmathematische Nettogewinne (-verluste).

Der Anhang ist Bestandteil des vorliegenden Konzernabschlusses.

Konzernbilanz zum (in Mio. USD)

	Anhangsangabe	31. Dezember 2016	31. Dezember 2015	1. Januar 2015
Vermögenswerte				
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	15	\$ 3.384	\$ 2.720	\$ 2.489
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige	16	1.291	1.473	1.538
Forderungen				
Vorräte	17	5.844	6.978	7.970
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	18	336	450	530
Sonstige Vermögenswerte	19	441	484	592
Kurzfristige Vermögenswerte		11.296	12.105	13.119
Sachanlagen	20	1.949	2.061	2.092
Im Rahmen von Flugzeugprogrammen verwendete Werkzeuge	21	5.174	3.975	6.823
Goodwill	21	1.855	1.978	2.127
Latente Ertragsteuern	12	705	761	875
Anteile an Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten		332	356	294
Unternehmen				
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	18	915	870	1.328
Sonstige Vermögenswerte	19	600	797	956
Langfristige Vermögenswerte		11.530	10.798	14.495
		\$ 22.826	\$ 22.903	\$ 27.614
Verbindlichkeiten				
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige	23	\$ 3.239	\$ 4.040	\$ 4.216
Verbindlichkeiten				
Rückstellungen	24	822	1.108	990

	Anhangsangabe	31. Dezember 2016	31. Dezember 2015	1. Januar 2015
Über die Vorräte für langfristige Aufträge hinausgehende Anzahlungen und Teilabrechnungen	17	1.539	1.408	1.698
Anzahlungen für Flugzeugprogramme		1.550	2.002	3.339
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	25	608	991	1.010
Sonstige Verbindlichkeiten	26	2.175	2.274	2.182
Kurzfristige Verbindlichkeiten		9.933	11.823	13.435
Rückstellungen	24	1.444	918	562
Anzahlungen für Flugzeugprogramme		1.535	1.534	1.608
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	27	8.738	8.908	7.627
Altersversorgungsleistungen	22	2.647	2.159	2.629
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	25	999	619	602
Sonstige Verbindlichkeiten	26	1.019	996	1.096
Langfristige Verbindlichkeiten		16.382	15.134	14.124
		26.315	26.957	27.559
Eigenkapital				
Den Anteilseignern der Bombardier Inc. zurechenbares Eigenkapital		(5.243)	(4.067)	42
Auf nicht beherrschende Anteile entfallendes Eigenkapital	10	1.754	13	13
		(3.489)	(4.054)	55
		\$ 22.826	\$ 22.903	\$ 27.614
Sonstige finanzielle Verpflichtungen und Eventualverbindlichkeiten	38			
Der Anhang ist Bestandteil des vorliegenden Konzernabschlusses.				

Im Namen des Board of Directors

Pierre Beaudoin Director

Sheila Fraser, FCPA, FCA Director

AUFSTELLUNG ÜBER DIE ENTWICKLUNG DES KONZERNEIGENKAPITALS für die Geschäftsjahre zum (in Mio. USD)

	Gezeichnetes Kapital			Den Anteilseignern der Bombardier Inc. zurechenbares Eigenkapital			Bilanzgewinn (Nicht durch Eigenkapital gedeckter Fehlbetrag)		
	Vorzugsaktien	Stammaktien	Optionsscheine	Sonstige Gewinnrücklagen (sonstiger Verlustvortrag)			Verluste aus der Neubewertung	Kapitalrücklage	
				\$ -	\$ -	\$ -			
Zum 1. Januar 2015	\$ 347	\$ 1.381	\$ -			\$ 1.151	\$ (2.661)	\$ 92	
Gesamtergebnis	-	-	-			(5.347)	-	-	
Periodenergebnis	-	-	-			-	581	-	
Sonstiges Ergebnis	-	-	-			(5.347)	581	-	
Ausgabe von Aktien	-	822	-			-	-	-	
Dividenden	-	-	-			(23)	-	-	
Vorzugsaktien	-	-	-				-	-	

Den Anteilseignern der Bombardier Inc. zurechenbares Eigenkapital

Bilanzgewinn (Nicht durch Eigenkapital gedeckter

	Gezeichnetes Kapital			Fehlbetrag)	Verluste aus der Neubewertung	\$ 106
	Vorzugsaktien	Stammaktien	Optionsscheine	Sonstige Gewinnrücklagen (sonstiger Verlustvortrag)	Kapitalrücklage	
Kapitalausschüttung	-	-	-	-	-	-
Ausgegebene Aktien - DSU-Pläne	-	1	-	-	-	-
Erworbenen Aktien - RSU-Pläne	-	(9)	-	-	-	-
Anteilsbasierter Aufwand	-	-	-	-	-	14
Erwerb von nicht beherrschenden Anteilen	-	-	-	-	-	-
Zum 31. Dezember 2015	\$ 347	\$ 2.195	\$ -	\$ (4.219)	\$ (2.080)	\$ 106
Gesamtergebnis	-	-	-	(1.022)	-	-
Periodenergebnis	-	-	-	-	(692)	-
Sonstiges Ergebnis	-	-	-	(1.022)	(692)	-
Ausgabe von Optionsscheinen ⁽¹⁾	-	-	73	-	-	-
Ausgabe von nicht beherrschenden Anteilen ⁽¹⁾	-	-	-	368	-	-
Dividenden	-	-	-	(32)	-	-
Vorzugsaktien	-	-	-	-	-	-
Auf nicht beherrschende Anteile entfallende	-	-	-	-	-	-
Dividendenzahlungen	-	-	-	-	-	-
Erworbenen Aktien - PSU-Pläne	-	(43)	-	-	-	-
Anteilsbasierter Aufwand	-	-	-	-	-	22
Zum 31. Dezember 2016	\$ 347	\$ 2.152	\$ 73	\$ (4.905)	\$ (2.772)	\$ 128

Den Anteilseignern der Bombardier Inc. zurechenbares Eigenkapital

Kumuliertes sonstiges Ergebnis

	Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	Cash Flow Hedges	Ausgleichsposten aus der Währungsumrechnung		Nicht beherrschende Eigenkapital, gesamt	
			Gesamt	Gesamt	Anteile	gesamt
Zum 1. Januar 2015	\$ 12	\$ (322)	\$ 42	\$ 42	\$ 13	\$ 55
Gesamtergebnis	-	-	-	(5.347)	7	(5.340)
Periodenergebnis	(5)	(53)	(90)	433	(2)	431
Sonstiges Ergebnis	(5)	(53)	(90)	(4.914)	5	(4.909)
Ausgabe von Aktien	-	-	-	822	-	822
Dividenden	-	-	-	(23)	-	(23)
Vorzugsaktien	-	-	-	-	(4)	(4)
Kapitalausschüttung	-	-	-	-	-	-
Ausgegebene Aktien - DSU-Pläne	-	-	-	1	-	1
Erworbenen Aktien - RSU-Pläne	-	-	-	(9)	-	(9)
Anteilsbasierter Aufwand	-	-	-	14	-	14
Erwerb von nicht beherrschenden Anteilen	-	-	-	-	(1)	(1)

Den Anteilseignern der Bombardier Inc. zurechenbares Eigenkapital

Kumuliertes sonstiges Ergebnis

	Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	Cash Flow Hedges	Ausgleichsposten aus der Währungsumrechnung	Gesamt	Nicht beherrschende Eigenkapital, Anteile	gesamt
Zum 31. Dezember 2015	\$ 7	\$ (375)	\$ (48)	\$ (4.067)	\$ 13	\$ (4.054)
Gesamtergebnis	-	-	-	(1.022)	41	(981)
Periodenergebnis	-	-	-	(1.022)	41	(981)
Sonstiges Ergebnis	(1)	252	(101)	(542)	(68)	(610)
	(1)	252	(101)	(1.564)	(27)	(1.591)
Ausgabe von Optionsscheinen ⁽¹⁾	-	-	-	73	-	73
Ausgabe von nicht beherrschenden Anteilen ⁽¹⁾	-	-	-	368	1.845	2.213
Dividenden	-	-	-	(32)	-	(32)
Vorzugsaktien	-	-	-	(32)	-	(32)
Auf nicht beherrschende Anteile entfallende Dividendenzahlungen	-	-	-	-	(77)	(77)
Erworbenen Aktien - PSU-Pläne	-	-	-	(43)	-	(43)
Anteilsbasierter Aufwand	-	-	-	22	-	22
Zum 31. Dezember 2016	\$ 6	\$ (123)	\$ (149)	\$ (5.243)	\$ 1.754	\$ (3.489)

⁽¹⁾ Bezogen auf die (in Verbindung mit dem Verkauf eines Minderheitsanteils an Transportation) an die CDPQ ausgegebenen wandelbaren Aktien, bei denen es sich um zusammengesetzte Instrumente handelt, und den an die Regierung von Québec ausgegebenen Minderheitsanteil an der C Series Aircraft Limited Partnership. Weitere Informationen hierzu sind in Anhangsangabe 10 "Nicht beherrschende Anteile" zu finden.

Der Anhang ist Bestandteil des vorliegenden Konzernabschlusses.

KONZERN-KAPITALFLUSSRECHNUNG für die Geschäftsjahre zum 31. Dezember (in Mio. USD)

	Anhangsangabe	2016	2015
Betriebliche Geschäftstätigkeit			
Jahresfehlbetrag		\$ (981)	\$ (5.340)
Nicht zahlungswirksame Posten			
Abschreibungen	20, 21	371	438
Aufwendungen aus der Wertminderung von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	8, 20, 21	10	4.300
Latente Ertragsteuern	12	31	63
Gewinne aus Abgängen von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	7	(19)	(3)
Anteil am Ergebnis von Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen	35	(126)	(149)
Anteilsbasierter Aufwand	29	22	14
Verlust aus dem Rückkauf langfristiger Finanzverbindlichkeiten	8	86	22
Von Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen erhaltene Dividenden		141	77
Nettoveränderung der nicht zahlungswirksamen Posten	30	602	598

	Anhangsangabe	2016	2015
Cashflow aus betrieblicher Geschäftstätigkeit		137	20
Investitionstätigkeit			
Zugänge zu den Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	(1.255)	(1.879)	
Erlöse aus der Veräußerung von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	54	17	
Erlöse aus Anteilen an Finanzierungsarrangements	-	150	
Zugänge zum zur Veräußerung verfügbaren Wertpapierbestand	-	(64)	
Erlöse aus dem Verkauf des zur Veräußerung verfügbaren Wertpapierbestandes	-	54	
Sonstiges	6	(12)	
Cashflow aus der Investitionstätigkeit	(1.195)	(1.734)	
Finanzierungstätigkeit			
Nettoerlöse aus der Aufnahme langfristiger Finanzverbindlichkeiten	27	1.367	2.218
Tilgung langfristiger Finanzverbindlichkeiten	27	(1.566)	(831)
Dividendenausschüttungen ⁽¹⁾		(17)	(19)
Rückerwerb von Class-B-Aktien, welche im Rahmen der PSU- und RSU-Pläne treuhänderisch verwaltet werden		(43)	(9)
Nettoerlöse aus der Ausgabe von Aktien	28	-	822
Erlöse aus der Ausgabe von nicht beherrschenden Anteilen, abzüglich Transaktionskosten ⁽²⁾	2.418	-	
Auf nicht beherrschende Anteile entfallende Dividendenzahlungen	(77)	-	
Sonstiges	(108)	(132)	
Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit	1.974	2.049	
Einfluss von Wechselkurseffekten auf die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	(252)	(104)	
Nettozunahme der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	664	231	
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zu Beginn des Geschäftsjahres	2.720	2.489	
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente am Ende des Geschäftsjahrs	\$ 3.384	\$ 2.720	
Zusätzliche Informationen ⁽³⁾⁽⁴⁾			
Auszahlungen für:			
Zinsen	\$ 565	\$ 427	
Ertragsteuern	\$ 111	\$ 92	
Einzahlungen für:			
Zinsen	\$ 20	\$ 156	
Ertragsteuern	\$ 5	\$ 15	

(1) Bezogen auf Vorzugsaktien.

(2) Bezogen auf die (in Verbindung mit dem Verkauf eines Minderheitsanteils an Transportation) an die CDPQ ausgegebenen wandelbaren Aktien, bei denen es sich um zusammengesetzte Instrumente handelt, und den an die Regierung von Québec ausgegebenen Minderheitsanteil an der C Series Aircraft Limited Partnership. Weitere Informationen hierzu sind in Anhangsangabe 10 "Nicht beherrschende Anteile" zu finden.

(3) Für Zinsen gezahlte oder erhaltene Beträge werden entweder im Cashflow aus betrieblicher Geschäftstätigkeit erfasst oder in den Sachanlagen bzw. den immateriellen Vermögenswerten aktiviert. Bei einer Aktivierung werden sie als Cashflow aus der Investitionstätigkeit erfasst. Für Ertragsteuern gezahlte oder erhaltene Beträge werden als Cashflow aus betrieblicher Geschäftstätigkeit erfasst.

(4) Die gezahlten Zinsen enthalten Zinsen auf langfristige Finanzverbindlichkeiten nach Berücksichtigung eventueller Sicherungsgeschäfte. Nicht darin enthalten sind Bearbeitungsgebühren, die für die Aushandlung von Krediten oder Kreditfazilitäten gezahlt wurden. 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 2016 und 2015 (Tabellenbeträge sind, soweit nicht anders angegeben, in Mio. USD dargestellt.)

1. GRUNDLAGEN DER ERSTELLUNG

Die Bombardier Inc. ist eine Gesellschaft kanadischen Rechts. In den Konzernabschluss sind die Bombardier Inc. und ihre Tochtergesellschaften ("der Konzern", "unser" oder "wir") einbezogen. Der Konzern ist als Hersteller im Bereich der Verkehrstechnik tätig, wobei sein Portfolio neben Geschäfts- und Verkehrsflugzeugen wichtige strukturelle Flugzeugkomponenten sowie Schienenverkehrsprodukte und -systeme umfasst. Außerdem erbringt er mit seiner Geschäftstätigkeit verbundene Dienstleistungen. Der Konzern ist in vier Geschäftssegmenten tätig: Business Aircraft, Commercial Aircraft, Aerostructures und Engineering Services sowie Transportation. Die Geschäftstätigkeit des Konzerns ist in Anhangsangabe 5 "Segmentberichterstattung" beschrieben.

Der Konzernabschluss für die Geschäftsjahre 2016 und 2015 wurde am 15. Februar 2017 vom Board of Directors zur Veröffentlichung freigegeben.

Erklärung zur Übereinstimmung mit den IFRS

Der Konzernabschluss ist in US-Dollar und gemäß den vom IASB veröffentlichten IFRS aufgestellt.

2. ZUSAMMENFASSUNG WESENTLICHER BILANZIERUNGS- UND BEWERTUNGSMETHODEN

Die im Folgenden beschriebenen Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden wurden, sofern nicht anders angegeben, einheitlich für alle in diesem Konzernabschluss erfassten Zeiträume angewandt.

Konsolidierungskreis

Tochtergesellschaften

Tochtergesellschaften werden vom Zeitpunkt des Erwerbs bis zum Ende des Beherrschungsverhältnisses voll konsolidiert.

Der Konzern konsolidiert Beteiligungsunternehmen, darunter strukturierte Unternehmen, wenn die wirtschaftliche Betrachtung der Beziehung zwischen Beteiligungsunternehmen und Konzern zeigt, dass der Konzern das Beteiligungsunternehmen beherrscht. Der Konzern beherrscht ein Beteiligungsunternehmen, wenn er aufgrund seiner Beteiligung an dem Beteiligungsunternehmen variable Rückflüsse erhalten oder über diese verfügen kann und die Möglichkeit hat, diese Rückflüsse zu beeinflussen, indem er die Aktivitäten des Beteiligungsunternehmens steuert.

Die nachfolgende Übersicht zeigt die wesentlichen Tochtergesellschaften des Konzerns, deren Anteil an den Gesamtumsatzerlösen oder den gesamten Vermögenswerten des Segments Aerospace oder Transportation jeweils mehr als 10 % beträgt:

Gesellschaft	Standort
C Series Aircraft Limited Partnership	Kanada
Bombardier Transportation GmbH	Deutschland
Bombardier Transportation (Holdings) UK Ltd	Vereinigtes Königreich
Bombardier Transport France S.A.S.	Frankreich
Learjet Inc.	USA

Die Umsatzerlöse und die Vermögenswerte dieser Tochtergesellschaften machten zusammen mit denen der Bombardier Inc. im Geschäftsjahr 2016 66 % der Konzernumsatzerlöse bzw. 75 % der Konzernvermögenswerte aus (70 % bzw. 74 % im Geschäftsjahr 2015).

Gemeinschaftsunternehmen

Als Gemeinschaftsunternehmen bzw. Joint Ventures werden Unternehmen bezeichnet, die der Konzern in Form der gemeinschaftlichen Führung beherrscht, bei denen wichtige Maßnahmen - z. B. strategische, finanz- und geschäftspolitische Entscheidungen - die einstimmige Zustimmung der die Beherrschung ausübenden Parteien erfordern und bei denen die Parteien Rechte in Bezug auf das Nettovermögen haben. Der Konzern erfasst seine Anteile an Gemeinschaftsunternehmen unter Anwendung der Equity-Methode.

Assoziierte Unternehmen

Assoziierte Unternehmen sind Unternehmen, bei denen der Konzern über die Möglichkeit verfügt, maßgeblichen Einfluss auf die Finanz- und Geschäftspolitik zu nehmen. Anteile an assoziierten Unternehmen werden unter Anwendung der Equity-Methode erfasst.

Währungsumrechnung

Der Konzernabschluss wurde in US-Dollar, der funktionalen Währung der Bombardier Inc., aufgestellt. Die funktionale Währung ist die Währung des primären Wirtschaftsraumes, in dem ein Unternehmen tätig ist. Die funktionalen Währungen der meisten ausländischen Tochtergesellschaften sind die jeweiligen Landeswährungen: der Euro, das Pfund Sterling, verschiedene andere europäische Währungen und der US-Dollar im Segment Transportation und in den Aerospace-Segmenten im Wesentlichen der US-Dollar.

Fremdwährungstransaktionen

Transaktionen in anderen Währungen werden zunächst in der funktionalen Währung des jeweiligen Unternehmens erfasst. Dabei werden sie unter Verwendung des am Tag der Transaktion geltenden Wechselkurses umgerechnet. Monetäre Vermögenswerte und Verbindlichkeiten in Fremdwährung werden zum Stichtagskurs umgerechnet. Alle daraus entstehenden Umrechnungsdifferenzen werden sofort ergebniswirksam erfasst. Davon ausgenommen sind Umrechnungsdifferenzen aus Vermögenswerten und Verbindlichkeiten aus Altersversorgungsleistungen sowie finanzielle Verbindlichkeiten aus Sicherungsgeschäften zur Absicherung von Nettoinvestitionen des Konzerns in ausländische Geschäftsbetriebe, die erfolgsneutral im sonstigen Ergebnis (OCI) erfasst werden. Nicht monetäre Vermögenswerte und Verbindlichkeiten in Fremdwährung, die mit ihren historischen Anschaffungs- oder Herstellungskosten bewertet wurden, werden zu historischen Wechselkursen umgerechnet. Wenn sie mit ihrem Fair Value bewertet wurden, werden sie zu dem am Tag der Bestimmung des Fair Value geltenden Kurs umgerechnet. Die Umrechnung der Umsatzerlöse und Aufwandspositionen erfolgt zu den Durchschnittskursen des Geschäftsjahres 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 2016	31. Dezember 2015	1. Januar 2015	2016	2015
Euro	1,0541	1,0887	1,2141	1,1072	1,1092
Kanadischer Dollar	0,7430	0,7202	0,8633	0,7549	0,7838
Pfund Sterling	1,2312	1,4833	1,5587	1,3561	1,5280

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 unter Anwendung der Percentage-of-Completion-Methode erfasst. Der Leistungsfortschritt 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. Die geschätzten Umsatzerlöse bei Fertigstellung werden um Auftragsänderungen, voraussichtliche Optionen auf zusätzliche Vermögenswerte, geltend gemachte Ansprüche, Leistungsanreize, Preisgleitklauseln und andere Auftragsbedingungen, die Preisanpassungen vorsehen, bereinigt. Erwartete Änderungen der Umsatzerlöse, deren Ausmaß verlässlich bestimmbar ist, werden in der Schätzung der Umsatzerlöse bei Fertigstellung berücksichtigt. Deutet eine Auftragsüberprüfung auf eine negative Bruttogewinnmarge hin, so wird der gesamte erwartete Verlust aus dem Auftrag in den Herstellungskosten des Umsatzes in dem Berichtszeitraum erfasst, in dem die negative Bruttogewinnmarge festgestellt wird. Wenn das Auftragsergebnis nicht verlässlich bestimmbar ist, wird der Umsatz nur in dem Maße erfasst, in dem erwartet wird, dass die entstandenen Kosten gedeckt sind. Umfasst ein Auftrag verschiedene Produkte, so wird die Fertigung jedes Produkts als getrennter Auftrag behandelt, wenn (1) getrennte Angebote für jedes Produkt unterbreitet wurden, (2) über jedes Produkt separat verhandelt wurde und (3) Kosten und Erlöse jedes einzelnen Produkts getrennt ermittelt werden können. Eine Gruppe von Aufträgen mit einem einzelnen oder mehreren Kunden wird als ein einziger Fertigungsauftrag behandelt, wenn (1) die Gruppe von Aufträgen als ein einziges Paket verhandelt wird, (2) die Aufträge so eng miteinander verbunden sind, dass sie im Grunde Teil eines einzelnen Projekts mit einer Gesamtgewinnspanne sind, und (3) die Aufträge gleichzeitig oder unmittelbar aufeinander folgend abgearbeitet werden. Optionen auf zusätzliche Vermögenswerte werden als separater Auftrag behandelt, wenn (1) der Vermögenswert sich in Design, Technologie oder Funktion deutlich von dem Vermögenswert oder den Vermögenswerten im Rahmen des ursprünglichen Auftrags unterscheidet oder (2) der Preis des Vermögenswerts ohne Bezug auf den ursprünglichen Auftragspreis ausgehandelt wird.

Flugzeugprogramme

Umsatzerlöse aus dem Verkauf von Neuflugzeugen werden erfasst, wenn das Flugzeug ausgeliefert wurde, die Chancen und Risiken aus dem Eigentum auf den Kunden übergegangen sind, die Höhe der Umsatzerlöse verlässlich bestimmbar ist und der entsprechende Zahlungseingang hinreichend sicher ist. 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.

Mehrere Teilleistungen

Verkäufe von Gütern und Dienstleistungen erfolgen gelegentlich in Form von Teilleistungen. In diesen Fällen ermittelt der Konzern, ob der Vertrag oder die Vereinbarung sich auf eine oder mehrere Bilanzierungseinheiten bezieht. Wenn bestimmte Kriterien zutreffen, also beispielsweise die Teillieferung für sich genommen für den Kunden von Wert ist, sind die Ansatzkriterien auf die einzelnen abgrenzbaren Bestandteile eines Geschäftsvorfalls anzuwenden, um den wirtschaftlichen Gehalt des Geschäftsvorfalls zutreffend abzubilden. Umgekehrt können zwei oder mehr Geschäftsvorfälle für Zwecke der Umsatzrealisierung zusammengefasst werden, wenn die wirtschaftlichen Auswirkungen ohne Bezugnahme auf die Gesamtheit der Geschäftsvorfälle nicht verständlich zu erfassen sind. Die Umsatzerlöse werden den einzelnen Teilleistungen auf Grundlage ihrer jeweiligen Fair Values zugeordnet.

Sonstiges

Umsatzerlöse aus dem Verkauf von Gebrauchtfahrzeugen und Ersatzteilen werden realisiert, wenn die Güter ausgeliefert wurden, die Chancen und Risiken aus dem Eigentum auf den Kunden übergegangen sind, die Höhe der Umsatzerlöse verlässlich bestimmbar ist und der entsprechende Zahlungseingang hinreichend sicher ist.

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. 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 sich aus temporären Unterschieden zwischen den Buchwerten der Vermögenswerte und Verbindlichkeiten in der Konzernbilanz und den entsprechenden Wertansätzen in der Steuerbilanz ergebenden künftigen ertragsteuerlichen Auswirkungen 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 Anlage 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" zu finden.

Finanzinstrumente

Ein Finanzinstrument ist ein Vertrag, der bei einer 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, Anteilen an Finanzierungsarrangements, Forderungen aus langfristigen Aufträgen, gebundenen Zahlungsmitteln und derivativen Finanzinstrumenten mit einem positiven Fair Value. Zu den finanziellen Verbindlichkeiten des Konzerns zählen Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten, langfristige Finanzverbindlichkeiten, kurzfristiges Fremdkapital, subventionierte Leasinggebühren, rückzahlbare staatliche Finanzhilfen, einmalige Kosten der Zulieferer, Sale-and-leaseback-Verpflichtungen und derivative Finanzinstrumente mit einem negativen Fair Value.

Finanzinstrumente werden in der Konzernbilanz erfasst, wenn der Konzern in Bezug auf das Instrument vertragliche Verpflichtungen eingeht. Der erstmalige Ansatz der Finanzinstrumente erfolgt zum Fair Value, im Falle von nicht erfolgswirksam zum Fair Value bewerteten Finanzinstrumenten zuzüglich der Transaktionskosten, die direkt dem Erwerb oder der Ausgabe dieser Finanzinstrumente zuzurechnen sind. Nach dem erstmaligen Ansatz erfolgt die Folgebewertung der Finanzinstrumente jeweils auf Grundlage der Kategorie, der die Instrumente zugeordnet sind: a) als zu Handelszwecken gehalten (HFT) klassifizierte Finanzinstrumente, b) als erfolgswirksam zum Fair Value bewertet (FVTPL) eingestufte Finanzinstrumente, c) als zur Veräußerung verfügbar (AFS) klassifizierte finanzielle Vermögenswerte, d) Kredite und Forderungen (L&R) oder e) nicht als zu Handelszwecken gehalten (nicht HFT) klassifizierte finanzielle Verbindlichkeiten. Ihre Klassifizierung wird vom Management beim erstmaligen Ansatz auf Grundlage des Zwecks ihres Erwerbs festgelegt. Finanzinstrumente werden bei der Folgebewertung mit ihren fortgeführten Anschaffungskosten angesetzt. Ausgenommen hiervon sind Finanzinstrumente, die als AFS, HFT oder FVTPL eingestuft 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.

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) Als HFT klassifizierte 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.

Derivative Finanzinstrumente, im Wesentlichen Devisentermingeschäfte und Zinsswaps, werden hauptsächlich zur Steuerung der Wechselkurs- und Zinsänderungsrisiken des Konzerns verwendet. Derivative Finanzinstrumente schließen Derivate ein, die in Verträge finanzieller oder nicht finanzieller Art eingebettet sind und keine enge Verknüpfung mit dem Basisvertrag aufweisen.

Derivative Finanzinstrumente werden als zu Handelszwecken gehalten 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 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.

b) Als FVTPL eingestufte Finanzinstrumente

Finanzinstrumente können beim erstmaligen Ansatz als erfolgswirksam zum Fair Value bewertet eingestuft werden, wenn eines der folgenden Kriterien zutrifft: (i) das Finanzinstrument enthält ein oder mehrere eingebettete Derivate, die ansonsten separat bilanziert werden müssten; (ii) die Designation eliminiert oder reduziert spürbar eine Ansatz- oder Bewertungskonsistenz, die ansonsten bei einer unterschiedlichen Bewertung des finanziellen Vermögenswerts oder der finanziellen Verbindlichkeit oder einem unterschiedlichen Ansatz der daraus resultierenden Gewinne und Verluste entstehen würde; oder (iii) der finanzielle Vermögenswert oder die finanzielle Verbindlichkeit gehören zu einer Gruppe von finanziellen Vermögenswerten und/oder finanziellen Verbindlichkeiten, die auf Grundlage des Fair Value gemäß einer dokumentierten Risikomanagement- oder Investitionsstrategie gesteuert und deren Performance auf dieser Basis bewertet wird. Der Konzern hat auf Grundlage des dritten Kriteriums bestimmte Darlehen und Leasingforderungen in Verbindung mit Flugzeugen, bestimmte Anteile an Finanzierungsarrangements, Inzahlungnahmeverpflichtungen und subventionierte Leasinggebühren als FVTP&L 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 AFS klassifizierte finanzielle Vermögenswerte

Der Wertpapierbestand ist grundsätzlich als zur Veräußerung verfügbar (AFS) eingestuft. Er wird mit dem Fair Value erfasst, sofern dieser verlässlich bestimbar ist. Unrealisierte Gewinne und Verluste werden im sonstigen Ergebnis ausgewiesen; ausgenommen hiervon sind Wechselkursgewinne und -verluste aus Geldanlagen, wie beispielsweise festverzinslichen Anlagen, die erfolgswirksam erfasst werden. Eigenkapitalinstrumente, für die kein auf einem aktiven Markt notierter Preis vorliegt und deren Fair Value nicht verlässlich bestimbar ist, werden mit den Anschaffungskosten angesetzt.

Ist eine Minderung des Fair Value eines als AFS klassifizierten finanziellen Vermögenswerts im sonstigen Ergebnis erfasst worden und liegt ein objektiver Anhaltspunkt für eine Wertminderung vor, so wird der gesamte Wertverlust, der in seiner Höhe der Differenz zwischen den Anschaffungskosten und dem aktuellen Fair Value der Finanzinvestition (ggf. vermindert um den Betrag des in einem früheren Berichtszeitraum für den finanziellen Vermögenswert erfolgswirksam erfassten Wertminderungsaufwands) entspricht, aus dem kumulierten sonstigen Ergebnis (accumulated other comprehensive income; AOCI) in das Periodenergebnis umgegliedert. Ein für ein Finanzinstrument, das als AFS klassifiziert worden ist, erfolgswirksam erfasster Wertminderungsaufwand kann aufgelöst werden, sofern es sich nicht um Finanzinvestitionen in Eigenkapitalinstrumente handelt.

d) L&R

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie sonstige Forderungen, gebundene Zahlungsmittel, bestimmte Darlehen und Leasingforderungen in Verbindung mit Flugzeugen, bestimmte Anteile an Finanzierungsarrangements, Forderungen aus langfristigen Aufträgen und sonstige finanzielle Vermögenswerte sind als Kredite und Forderungen (L&R) klassifiziert. Als L&R klassifizierte finanzielle Vermögenswerte werden unter Anwendung der Effektivzinsmethode zu fortgeführten Anschaffungskosten abzüglich Wertminderungsaufwendungen bewertet.

Als L&R klassifizierte Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie sonstige finanzielle Vermögenswerte werden in regelmäßigen Abständen auf eine Wertminderung überprüft und als wertgemindert eingestuft, wenn es objektive Anhaltspunkte dafür gibt, dass ein Wertminderungsaufwand entstanden ist. Die Höhe des Wertminderungsaufwands entspricht der Differenz zwischen dem Buchwert des Vermögenswerts und dem Barwert der zukünftig erwarteten Cashflows, abgezinst mit dem ursprünglichen effektiven Zinssatz. Wenn sich der Wertminderungsaufwand in einer Folgeperiode verringert und sich diese Verringerung objektiv auf ein Ereignis zurückführen lässt, das nach Feststellung der Wertminderung eingetreten ist, so wird der in einer früheren Periode erfasste Wertminderungsaufwand wieder aufgelöst.

e) Nicht als HFT klassifizierte finanzielle Verbindlichkeiten

Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie sonstige Verbindlichkeiten, kurzfristiges Fremdkapital, langfristige Finanzverbindlichkeiten, rückzahlbare staatliche Finanzhilfen, einmalige Kosten der Zulieferer, Sale-and-leaseback-Verpflichtungen und bestimmte sonstige finanzielle Verbindlichkeiten werden als nicht zu Handelszwecken gehalten eingestuft und unter Anwendung der Effektivzinsmethode zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet.

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 hoch 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 später zur Erfassung eines nicht finanziellen Vermögenswerts, so werden die im sonstigen Ergebnis erfassten Beträge ausgebucht und in den anfänglichen Buchwert des Vermögenswerts einbezogen.

Sicherungsgeschäfte zur Absicherung von Nettoinvestitionen in ausländische Geschäftsbetriebe

Der Konzern verwendet bestimmte langfristige Finanzverbindlichkeiten zur Absicherung seiner Nettoinvestitionen in ausländische Geschäftsbetriebe. 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.

Der Teil der Gewinne oder Verluste aus dem Sicherungsinstrument, der als effektive Absicherung ermittelt wird, wird als Anpassung der Anschaffungskosten oder Erträge des gesicherten Grundgeschäfts behandelt. Gewinne und Verluste aus Derivaten, die nicht als Teil einer Sicherungsbeziehung designiert sind, sowie Gewinne und Verluste aus dem ineffektiven Teil eines wirksamen Sicherungsgeschäfts werden in den Herstellungskosten des Umsatzes oder im Finanzertrag bzw. Finanzierungsaufwand erfasst, wenn sie sich auf die Zinskomponente der Derivate beziehen oder die Derivate zur Steuerung des Zinsänderungsrisikos eingesetzt werden.

Die Bilanzierung als Sicherungsgeschäft wird für zukünftige Perioden eingestellt, wenn die Feststellung getroffen wird, dass das Sicherungsinstrument nicht länger als wirksames Sicherungsgeschäft einzustufen ist, das Sicherungsinstrument nicht länger eingesetzt oder veräußert wird oder das gesicherte Grundgeschäft veräußert oder vorzeitig beendet wird.

Leasingverhältnisse

Die Festlegung, ob eine Vereinbarung ein Leasingverhältnis ist oder enthält, basiert auf dem wirtschaftlichen Gehalt der Vereinbarung und erfordert eine Einschätzung, ob die Vereinbarung ein Recht auf Nutzung des Vermögenswerts überträgt. Wenn im Wesentlichen alle mit dem Eigentum verbundenen Risiken und Chancen vom

Leasinggeber auf den Leasingnehmer übertragen werden, wird das Leasingverhältnis als Finanzierungsleasing bilanziert. Alle anderen Leasingverhältnisse werden als Operating-Leasingverhältnisse bilanziert.

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 erstmalig 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

Langfristige Fertigungsaufträge

Die Vorräte für langfristige Fertigungsaufträge beinhalten Materialkosten, Lohneinzelkosten, Fertigungsgemeinkosten und sonstige Kosten, die anfallen, um die Vorräte an ihren derzeitigen Standort und in ihren derzeitigen Zustand zu versetzen, sowie geschätzte Auftragsmargen. Für Arbeiten im Rahmen von langfristigen Aufträgen erhaltene Anzahlungen und Teilabrechnungen werden von den entsprechenden Vorräten für langfristige Fertigungsaufträge abgezogen. Erhaltene Anzahlungen und Teilabrechnungen, die die Vorräte für langfristige Aufträge übersteigen, werden in den Verbindlichkeiten ausgewiesen.

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 substanzialer 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 estrangige festverzinsliche Unternehmensanlagen, die mit der Währung und erwarteten Laufzeit der Verpflichtungen aus Altersversorgungsleistungen übereinstimmen, ermittelt.

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 des Geschäftsjahres erfasst, in dem 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 auf die Arbeitskosten verteilt.

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 auf die Arbeitskosten verteilt.

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 ersetzen 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 (vorwiegend Prototypentwicklungskosten und Erprobungskosten von Flugzeugen) sowie selbst geschaffene oder modifizierte Anwendungssoftware. Diese Kosten werden aktiviert, wenn bestimmte Bedingungen für eine Abgrenzung erfüllt sind, z. B. Nachweis der technischen Machbarkeit. Die Kosten selbst geschaffener immaterieller Vermögenswerte umfassen Materialkosten, Lohneinzelkosten, Fertigungsgemeinkosten und Fremdkapitalkosten; Kosten, die bei der Schaffung eines Vermögenswerts unnötig waren, wie beispielsweise identifizierte Ineffizienzen, werden nicht berücksichtigt. Erworbenen immateriellen Vermögenswerte enthalten Entwicklungskosten der Zulieferer, bei denen der Konzern die Ergebnisse der Technologieanwendung kontrolliert, sowie Kosten in Verbindung mit von Dritten erworbenen Lizenzten, 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 Lizenzten, 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 5 Jahre

⁽¹⁾ Zum 31. Dezember 2016 betrug der Zeitraum, der zur Fertigung der noch ausstehenden Stückzahl und somit zur vollständigen Abschreibung der im Rahmen von Flugzeugprogrammen verwendeten Werkzeuge (mit Ausnahme der in der Entwicklung befindlichen Werkzeuge) voraussichtlich benötigt wird, 14 Jahre.

Die Abschreibungsmethoden und geschätzten Nutzungsdauern werden regelmäßig (mindestens einmal im Jahr) überprüft. Änderungen werden prospektiv berücksichtigt. Der Abschreibungsaufwand ist je nach Funktion des zugrunde liegenden Vermögenswerts in den Herstellungskosten des Umsatzes, den Vertriebs- und allgemeinen Verwaltungskosten oder den Forschungs- und Entwicklungskosten enthalten.

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 enthalten 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 Sachanlagen oder immaterielle Vermögenswerte wertgemindert sein könnten.

Wenn es einen derartigen Anhaltspunkt gibt, schätzt der Konzern, sofern möglich, den erzielbaren Betrag des jeweiligen Vermögenswerts.

Wenn der Vermögenswert keine Zahlungsmittelzuflüsse erzeugt, die weitestgehend unabhängig von denen anderer Vermögenswerte oder anderer Gruppen von Vermögenswerten sind, wird er auf Ebene der zahlungsmittelgenerierenden Einheit getestet. Die meisten nicht finanziellen Vermögenswerte des Konzerns werden auf Ebene der zahlungsmittelgenerierenden Einheit auf Wertminderung getestet. Der erzielbare Betrag eines Vermögenswerts oder einer zahlungsmittelgenerierenden Einheit ist der höhere der beiden Beträge aus dem Fair Value abzüglich Veräußerungskosten und dem Nutzungswert.

- Der Fair Value abzüglich Veräußerungskosten entspricht dem Betrag, den der Konzern unter marktüblichen Bedingungen in einer Transaktion zwischen sachverständigen, vertragswilligen und voneinander unabhängigen Geschäftspartnern nach Abzug der Veräußerungskosten erzielen könnte. Wenn es keinen verbindlichen Kaufvertrag oder aktiven Markt für den Vermögenswert gibt, wird der Fair Value in Abhängigkeit von der Art des Vermögenswerts oder der zahlungsmittelgenerierenden Einheit unter Anwendung angemessener Bewertungsmodelle, z. B. Discounted-Cashflow-Verfahren, ermittelt.
- Der Nutzungswert wird auf Grundlage der geschätzten künftigen Netto-Cashflows ermittelt. Dabei werden in der Regel für die ersten fünf Jahre detaillierte Prognosen und für Folgejahre Extrapolationen auf Grundlage von Wachstumsannahmen erstellt. Die geschätzten Netto-Cashflows werden auf Grundlage eines Abzinsungssatzes vor Steuern, der aktuelle Markterwartungen im Hinblick auf den Zinseffekt und das spezifische Risiko des Vermögenswerts oder der zahlungsmittelgenerierenden Einheit widerspiegelt, auf ihren Barwert abgezinnt.

Wenn der erzielbare Betrag unter dem Buchwert des entsprechenden Vermögenswerts oder der entsprechenden zahlungsmittelgenerierenden Einheit liegt, werden 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.

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 Garantiekosten in den Herstellungskosten des Umsatzes erfasst. Die mit diesen Garantien 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 (mit Ausnahme von langfristigen Verträgen mit einem Kunden) 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 voraussichtliche Kostenüberschreitungen sowie voraussichtliche Kosten im Zusammenhang mit Vertragsstrafen wegen Lieferverzögerungen und technischen Problemen. Nicht zulässig ist die Zurechnung bestimmter indirekter Gemeinkosten, die in den Kosten der Vorräte enthalten sind, wie beispielsweise Abschreibungen. Rückstellungen für belastende Verträge werden mit den erwarteten Kosten der Erfüllung des Vertrags oder den 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, ggf. angepasst entsprechend den Bedingungen, nach denen die Aktien zugeteilt wurden. 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, ggf. angepasst entsprechend den Bedingungen, nach denen die Aktien zugeteilt wurden.

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. KÜNFTIGE ÄNDERUNGEN DER BILANZIERUNGS- UND BEWERTUNGSMETHODEN

Finanzinstrumente

Im Juli 2014 schloss das IASB das aus drei Teilen bestehende Projekt zur Ersetzung von IAS 39 "Finanzinstrumente: Ansatz und Bewertung" mit der Veröffentlichung von IFRS 9 "Finanzinstrumente" ab. IFRS 9 "Finanzinstrumente" enthält neue Vorschriften für die Klassifizierung und Bewertung finanzieller Vermögenswerte und finanzieller Verbindlichkeiten, ein zukunftsbezogenes Modell der erwarteten Kreditausfälle und einen grundlegend reformierten Ansatz für die Bilanzierung von Sicherungsgeschäften. Nach IFRS 9 ist bei der Bestimmung, ob ein finanzieller Vermögenswert mit den fortgeführten Ansatzkosten oder zum Fair Value zu bewerten ist, ein neuer Ansatz anzuwenden, der die vielen unterschiedlichen Regelungen in IAS 39 ersetzt. Die Zuordnung zu einer der beiden Bewertungskategorien hängt gemäß IFRS 9 davon ab, wie ein Unternehmen seine Finanzinstrumente steuert und welche Eigenschaften die vertraglichen Cashflows der finanziellen Vermögenswerte aufweisen. Die meisten der in IAS 39 enthaltenen Vorschriften für die Klassifizierung und Bewertung finanzieller Verbindlichkeiten wurden in IFRS 9 übernommen. Bei der Bewertung einer finanziellen Verbindlichkeit zum Fair Value ist jedoch der Teil der Änderungen des Fair Value, der sich auf das eigene Ausfallrisiko des Unternehmens bezieht, nicht länger erfolgswirksam auszuweisen, sondern stattdessen erfolgsneutral im sonstigen Ergebnis zu erfassen.

Mit IFRS 9 wird außerdem ein neues Modell der erwarteten Kreditausfälle eingeführt, das eine zeitgerechtere Erfassung von erwarteten Kreditausfällen vorsieht. Gemäß dem neuen Standard müssen Unternehmen erwartete Kreditausfälle ab dem Zeitpunkt des erstmaligen Ansatzes von Finanzinstrumenten bilanzieren und Schätzungen hinsichtlich der Höhe der über die Gesamtlaufzeit erwarteten Kreditausfälle zeitgerechter erfassen.

Schließlich führt IFRS 9 ein neues Modell zur Bilanzierung von Sicherungsbeziehungen ein und schreibt erläuternde Angaben zu Risikomanagementaktivitäten vor. Das neue Modell zur Bilanzierung von Sicherungsbeziehungen stellt eine grundlegende Änderung gegenüber dem alten Ansatz dar und wird es Unternehmen ermöglichen, ihre Risikomanagementaktivitäten in ihrem Abschluss besser widerzuspiegeln.

IFRS 9 ist erstmals für das am 1. Januar 2018 beginnende Geschäftsjahr des Konzerns anzuwenden. Der Konzern prüft derzeit, wie sich die Erstanwendung dieses Standards auf den Konzernabschluss auswirken wird. Es geht nicht davon aus, dass sich aus dem neuen Bilanzierungsmodell für Sicherungsbeziehungen im Segment Aerospace wesentliche Differenzen ergeben werden. Der Konzern analysiert weiterhin die Anwendung des neuen Bilanzierungsmodells nach dem neuen Standard im Hinblick auf langfristige Fertigungsaufträge im Segment Transportation. Die vorläufige Analyse hat keine wesentlichen Bilanzierungs- oder Bewertungsunterschiede im Hinblick auf die Klassifizierung und Bewertung ergeben.

Umsatzrealisierung

Im Mai 2014 hat das IASB IFRS 15 "Revenue from Contracts with Customers" veröffentlicht, der IAS 11 "Fertigungsaufträge", IAS 18 "Umsatzerlöse" und weitere dazugehörige Interpretationen ersetzt. Das Kernprinzip von IFRS 15 für die Erfassung von Umsatzerlösen besteht in der Abbildung der Lieferung bzw. Erbringung zugesagter Güter oder Dienstleistungen an den Kunden mit einem Betrag, welcher der Gegenleistung entspricht, auf die das Unternehmen im Tausch für diese Güter oder Dienstleistungen voraussichtlich Anspruch haben wird. Umsatzerlöse werden erfasst, wenn oder sobald der Kunde die Verfügungsgewalt über das Gut oder die Dienstleistung erlangt hat.

Für den Konzern tritt der Standard am 1. Januar 2018 in Kraft und ist somit im ersten Quartal 2018 erstmals anzuwenden. Zu diesem Zeitpunkt wird der Konzern seine Ergebnisse für 2017 anpassen und eine Anpassung des Anfangssaldos des Eigenkapitals zum 1. Januar 2017 vornehmen.

Der Konzern wird weiterhin prüfen, wie sich die Erstanwendung dieses Standards auf den Konzernabschluss auswirken wird.

Die Mehrzahl der langfristigen Fertigungs- und Dienstleistungsaufträge im Segment Transportation, die derzeit unter Anwendung der Percentage-of-Completion-Methode bilanziert werden, dürften die Voraussetzungen zur Erfassung von Umsatzerlösen über einen bestimmten Zeitraum erfüllen. Der Konzern geht davon aus, dass sich seine Bilanzierung von Kundenoptionen - insbesondere im Hinblick auf die Berücksichtigung der Optionen für die Schätzung der Umsatzerlöse bei Fertigstellung - ändern wird. Diese Änderung wird die Abgrenzung von Umsatzerlösen und Margen sowie eine Verringerung des Eigenkapitals zum Übergangszeitpunkt nach sich ziehen. Der Konzern prüft derzeit, ob der neue Standard außerdem zu einer zeitlichen Verschiebung der Erfassung bestimmter variabler Vergütungsbestandteile wie geschätzte Preiserhöhungen und Bußgelder führen wird.

Umsatzerlöse aus dem Verkauf neuer Flugzeuge werden weiterhin erfasst, wenn die Flugzeuge ausgeliefert worden sind.

Der Konzern prüft zurzeit, ob bei Aufträgen eine signifikante Finanzierungskomponente vorliegt, wenn der Zeitpunkt des Zahlungseingangs und der Zeitpunkt der Umsatzrealisierung erheblich voneinander abweichen.

Gemäß IFRS 15 ist IAS 37 "Rückstellungen, Eventualverbindlichkeiten und Eventalforderungen" auf belastende Verträge anzuwenden. IFRS 15 enthält jedoch keine weiteren Vorschriften zu deren Bewertung. Bei Anwendung des neuen Umsatzstandards müssen auf alle Verlustrückstellungen für Verträge mit Kunden dieselben Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden angewendet werden. Der Konzern prüft derzeit, ob die Bewertung von Verlustrückstellungen für Verträge mit Kunden auf der Grundlage aller Kosten, die dem betreffenden Vertrag zugeordnet werden, d. h. in Einklang mit dem aktuellen Ansatz für langfristige Aufträge, sachgerecht ist. Diese Änderung der Bilanzierungsmethode würde, sofern sie angewendet würde, zu einer Erhöhung des Rückstellungsbetrags für belastende Verträge und zu einer Verringerung der Eigenkapitals zum Übergangszeitpunkt führen.

Diese Änderungen werden sich zwar auf den Zeitpunkt der Realisierung der Umsätze und Margen auswirken und zu einer Eigenkapitalverringerung zum Übergangszeitpunkt führen. Die Behandlung der Cashflows wird sich jedoch nicht ändern, und die Vereinnahmung der Cashflows wird weiterhin in Übereinstimmung mit den vertraglichen Bedingungen erfolgen.

Im Verlauf des Geschäftsjahres 2017 wird der Konzern im Zuge der weiteren von ihm durchgeführten Prüfung aktualisierte Informationen zu diesem Sachverhalt bereitstellen.

Leasingverhältnisse

Im Januar 2016 veröffentlichte das IASB IFRS 16 "Leasingverhältnisse", der den früheren Leasingstandard IAS 17 "Leasingverhältnisse" und die zugehörigen Interpretationen ersetzt. IFRS 16 enthält die Grundsätze für die Erfassung, Bewertung, Darstellung und Offenlegung von Leasingverhältnissen für beide Vertragsparteien, den Kunden (Leasingnehmer) und den Lieferanten (Leasinggeber). Er hebt die Klassifizierung von Leasingverhältnissen als Operating-Leasingverhältnis bzw. Finanzierungsleasingverhältnis auf und führt auf Leasingnehmerseite ein einheitliches Bilanzierungsmodell ein. Auf Leasinggeberseite übernimmt er im Wesentlichen die Anforderungen an die Bilanzierung. Entsprechend stuft der Leasinggeber seine Verträge weiterhin als Operating-Leasingverhältnis oder Finanzierungsleasingverhältnis ein und bilanziert diese beiden Arten von Leasingverträgen unterschiedlich.

IFRS 16 ist erstmals für das am 1. Januar 2019 beginnende Geschäftsjahr des Konzerns anzuwenden. Der Konzern prüft derzeit, wie sich die Erstanwendung dieses Standards auf den Konzernabschluss auswirken wird. Der Konzern geht davon aus, dass die meisten Leasingverhältnisse, bei denen er Leasingnehmer ist und die nach IAS 17 als Operating-Leasingverhältnisse eingestuft sind, bilanziell erfasst werden müssen. Die Erfassung eines Nutzungsrechts am Leasinggegenstand und einer Verbindlichkeit in Höhe des Barwerts der künftigen Leasingzahlungen dürfte eine Aufblähung der Bilanz zur Folge haben. Der Abschreibungsaufwand für das Nutzungsrecht am Leasinggegenstand und der Zinsaufwand für die Leasingverbindlichkeit ersetzen die Aufwendungen für Operating-Leasing.

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 sonstige Ergebnis, die ausgewiesenen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten sowie die Angaben im Konzernabschluss haben können. Schätzungen und Beurteilungen sind wesentlich, wenn

- das Ergebnis zum Zeitpunkt der Schätzung und Beurteilung mit einem hohen Maß an Unsicherheit behaftet ist und
- abweichende Schätzungen und Beurteilungen nach vernünftigem Ermessen hätten verwendet werden können, die wesentliche Auswirkungen auf den Konzernabschluss gehabt hätten.

Die bestmöglichen Schätzungen des Managements bezüglich der künftigen Entwicklung basieren auf den zum Schätzungszeitpunkt bekannten Tatsachen und Umständen. Das Management legt seinen Schätzungen Entwicklungen der Vergangenheit, allgemeine Wirtschaftsdaten und -trends sowie Annahmen bezüglich wahrscheinlicher künftiger Ergebnisse zugrunde. Schätzungen und die ihnen zugrunde liegenden Annahmen werden regelmäßig überprüft und die Auswirkungen möglicher Änderungen sofort berücksichtigt. Die sich tatsächlich einstellenden Beträge werden von den Schätzungen und Annahmen des Managements abweichen, wobei die Abweichungen wesentlich sein könnten.

Die Finanz- und Strategieplanung des Managements deckt einen Zeitraum von fünf Jahren ab und enthält grundlegende Angaben, auf denen viele der zur Erstellung der Finanzinformationen benötigten Schätzungen beruhen. Das Management erstellt eine Fünf-Jahres-Finanz- und Strategieplanung auf jährlicher Basis und wendet hierzu ein Verfahren an, bei dem für jedes berichtspflichtige Segment ein detaillierter Ein-Jahres-Finanzplan sowie ein Vier-Jahres-Strategieplan erstellt wird, die dann konsolidiert werden. Die in der Finanz- und Strategieplanung enthaltenen Cashflows und Rentabilitätsannahmen berücksichtigen bestehende und künftige Verträge und Aufträge, die allgemeine Marktsituation, die derzeitigen Kostenstrukturen, die voraussichtlichen Kostenabweichungen sowie die geltenden Tarifverträge. Die Finanz- und Strategieplanung ist auf verschiedenen Ebenen zustimmungspflichtig, einschließlich der Ebenen des obersten Managements und des Board of Directors. Das Management nutzt die Finanz- und Strategieplanung sowie zusätzliche Prognosen und Annahmen, um daraus die Ergebniserwartungen für Folgeperioden abzuleiten. Das Management überwacht auf verschiedenen Ebenen innerhalb des Konzerns die Leistungserfüllung auf Grundlage dieser Finanz- und Strategieplanung. Bei Vorliegen erheblicher Abweichungen der tatsächlichen Leistungserfüllung gegenüber dem Plan muss überprüft werden, ob bestimmte bei der Erstellung der Finanzinformationen verwendete Schätzungen überarbeitet werden müssen.

Im Folgenden sind die Bereiche aufgeführt, für die die Schätzungen und Beurteilungen des Managements von besonderer Bedeutung sind. Die im Folgenden enthaltenen Sensitivitätsanalysen sollten mit Vorsicht verwendet werden, da die Änderungen hypothetisch und die Auswirkungen von Änderungen der wichtigen Annahmen möglicherweise nicht linear sind.

Langfristige Aufträge

Der Großteil der Geschäftsaktivitäten im Segment Transportation ergibt sich aus langfristigen Fertigungs- und Dienstleistungsaufträgen. Die Aerospace-Segmente verfügen über einige langfristige Wartungsverträge sowie Design- und Entwicklungsaufträge für Dritte. Umsatzerlöse und Margen aus langfristigen Aufträgen zur Entwicklung, Konstruktion oder Herstellung von speziell entwickelten Produkten (einschließlich Schienenfahrzeugen, Überholung von Fahrzeugen sowie Verträgen für Signalechnik) und aus Dienstleistungsaufträgen werden unter Anwendung der Percentage-of-Completion-Methode erfasst. Aufgrund der langfristigen Natur dieser Aufträge müssen zur Ermittlung der Auftragsgesamtkosten und der Umsatzerlöse bei Fertigstellung Schätzungen verwendet werden.

Die geschätzten Umsatzerlöse bei Fertigstellung werden um Auftragsänderungen, voraussichtliche Optionen auf zusätzliche Vermögenswerte, geltend gemachte Ansprüche, Leistungsanreize, Preisgleitklauseln und andere Auftragsbedingungen, die Preisanpassungen vorsehen, bereinigt. Erwartete Änderungen der Umsatzerlöse, deren Ausmaß verlässlich bestimmbar ist, werden in der Schätzung der Umsatzerlöse bei Fertigstellung berücksichtigt.

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.

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 Vertrag 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 2016 zu einem Rückgang des Bruttogewinns um rund USD 86 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 DiscountedCashflow-Modell verwendeten Inputdaten sind Inputdaten der Stufe 3 (Inputdaten, die nicht auf beobachtbaren Marktdaten beruhen).

Der Abzinsungssatz basiert auf gewichteten durchschnittlichen Kapitalkosten unter Verwendung von marktisierten Inputdaten, die direkt von den Finanzmärkten erhältlich sind, oder unter Heranziehung von Vergleichsdaten ausgewählter repräsentativer börsennotierter Unternehmen aus der Luftfahrtbranche. Die erzielbaren Beträge wurden im vierten Quartal des Geschäftsjahres 2016 unter Anwendung eines Abzinsungssatzes nach Steuern von 10 % ermittelt.

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. Prognostizierte künftige Cashflows basieren auf der bestmöglichen Schätzung des Managements im Hinblick auf künftige Umsätze aus bestehenden Festaufträgen, erwartete künftige Aufträge, den Zahlungszeitpunkt auf Basis des erwarteten Lieferplans, Umsätze aus damit verbundenen Dienstleistungen, Beschaffungskosten auf Grundlage bestehender Verträge mit Zulieferern, Personalkosten, allgemeine Marktbedingungen, Devisenkurse und anwendbare Ertragsteuersätze.

Da in der Entwicklung befindliche Flugzeugprogramme einmal jährlich einer Werthaltigkeitsprüfung unterzogen werden müssen, wurde für die Global 7000- und Global 8000-Flugzeugprogramme eine solche Prüfung durchgeführt. Dabei wurde festgestellt, dass keine Wertminderung vorlag.

Zudem wurde das C Series-Flugzeugprogramm in diesem Jahr erneut einer Werthaltigkeitsprüfung unterzogen, da dieses vor kurzem in Betrieb genommen und 2015 ein erheblicher Wertminderungsaufwand erfasst wurde. Hierbei wurde ebenfalls keine Wertminderung festgestellt.

Im Geschäftsjahr 2015 erfasste der Konzern einen Wertminderungsaufwand von USD 3.070 Mio. in Bezug auf die im Rahmen des C Series-Flugzeugprogramms verwendeten Werkzeuge, von USD 919 Mio. in Bezug auf den Restbetrag der Flugzeugentwicklungskosten für den Learjet 85, von USD 243 Mio. in Bezug auf den Restbetrag der Entwicklungskosten des CRJ1000-Flugzeugprogramms und von USD 53 Mio. in Bezug auf die restlichen Entwicklungskosten der Learjet-Flugzeugreihe. Auf Grundlage der jährlichen Werthaltigkeitsprüfung im Geschäftsjahr 2016 liegen keine Anhaltspunkte dafür vor, dass ein zuvor erfasster Wertminderungsaufwand nicht länger besteht oder sich verringt hat. Weitere Informationen hierzu sind in Anhangsangabe 21 "Immaterielle Vermögenswerte" enthalten.

Sensitivitätsanalyse

Die nachfolgenden Analysen nehmen aufeinander keinen Bezug, d. h., alle übrigen Schätzungen bleiben unberührt.

Eine Verminderung der erwarteten künftigen Mittelzuflüsse aus den Global 7000- und Global 8000-Flugzeugprogrammen und dem C Series-Flugzeugprogramm um 10 % (gleichmäßig verteilt über künftige Perioden) hätte im Geschäftsjahr 2016 nicht zu einem Wertminderungsaufwand geführt.

Eine Anhebung des in der Werthaltigkeitsprüfung verwendeten Abzinsungssatzes um 100 Basispunkte hätte im Geschäftsjahr 2016 nicht zu einem Wertminderungsaufwand für die Global 7000- und Global 8000-Flugzeugprogramme und das C Series-Flugzeugprogramm 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 Values abzüglich Veräußerungskosten ermittelt. Im vierten Quartal des Geschäftsjahrs 2016 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 2016 verwendete Abzinsungssatz nach Steuern betrug 8,5 %. Eine Änderung des Abzinsungssatzes nach Steuern um 100 Basispunkte hätte im Geschäftsjahr 2016 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 erzielen 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 Steuerverwaltungen. Die Höhe dieser Rückstellungen richtet sich nach mehreren Faktoren. Berücksichtigt werden insbesondere Erfahrungen aus früheren Betriebsprüfungen sowie unterschiedliche Auslegungen des Steuerrechts zwischen dem steuerpflichtigen Unternehmen und der zuständigen Finanzbehörde. Ursachen für Auslegungsunterschiede können verschiedene Umstände aufgrund landesspezifischer Besonderheiten im Ansässigkeitsstaat der jeweiligen Konzerngesellschaft sein.

Kredit- und Restwertgarantien

Der Konzern verwendet ein internes Bewertungsmodell auf Grundlage stochastischer Simulationen. Ein entsprechend diesen Garantien entstehender Auszahlungsfall kann davon abhängen, ob während der Laufzeit der ursprünglichen Finanzierung Kreditausfälle eintreten und die Kreditgarantie somit in Anspruch genommen werden kann. Tritt kein Kreditausfall ein, so können im Rahmen der Restwertgarantie Ansprüche geltend gemacht werden. Voraussetzung ist jedoch in beiden Fällen, dass bei der Veräußerung des Flugzeugs ein Verlust realisiert wird. Somit bemisst sich der Wert der Garantien zum Großteil daran, welchen Wert das zugrunde liegende Flugzeug in der Zukunft hat, und zum anderen an der Wahrscheinlichkeit, dass Kredit- oder Restwertgarantien bei Ablauf der Finanzierungsprogramme in Anspruch genommen werden. Zur Schätzung des künftigen Werts der zugrunde liegenden Flugzeuge werden Restwertkurven für Flugzeuge verwendet, die das Management auf Grundlage externer Gutachten erstellt hat und die entsprechend den aktuellen Marktfaktoren sowie mittel- und langfristig ausgewogenen Marktfaktoren im Flugzeugsegment angepasst wurden. Die Höhe der Verbindlichkeit wird außerdem stark von gegenwartsbezogenen Marktannahmen über die Zinshöhe beeinflusst, da Zahlungen im Rahmen dieser Garantien meist mittel- bis langfristig geleistet werden. Zu den weiteren wesentlichen Schätzungen, die in die Berechnung des Werts der Garantien einfließen, gehört die Wahrscheinlichkeit von Kreditausfällen, die entweder mittels öffentlich erhältlicher Bonitätsratings oder aber, falls nicht verfügbar, mithilfe interner Annahmen zum Ausfallrisiko der Kunden geschätzt werden. Diese Schätzungen werden vierteljährlich überprüft.

Sensitivitätsanalyse

Die nachfolgenden Analysen nehmen aufeinander keinen Bezug, d. h., alle übrigen Schätzungen bleiben unberührt.

Bei einer Absenkung der Restwertkurven aller Verkehrsflugzeuge um 10 % zum 31. Dezember 2016 wäre das EBIT des Segments Commercial Aircraft im Geschäftsjahr 2016 um USD 28 Mio. niedriger ausgefallen.

Unter der Annahme einer Erhöhung der Wahrscheinlichkeit um 10 %, dass Restwertgarantien bei Ablauf der Finanzierungsprogramme zum 31. Dezember 2016 in Anspruch genommen werden, wäre das EBIT des Segments Commercial Aircraft im Geschäftsjahr 2016 um USD 57 Mio. niedriger ausgefallen.

Bei einer Minderung der Zinssätze um 100 Basispunkte zum 31. Dezember 2016 wäre das Ergebnis vor Ertragsteuern des Segments Commercial Aircraft im Geschäftsjahr 2016 um USD 12 Mio. niedriger ausgefallen. Bei einer Erhöhung der Zinssätze um 100 Basispunkte zum 31. Dezember 2016 wäre das Ergebnis vor Ertragsteuern des Segments Commercial Aircraft im Geschäftsjahr 2016 um USD 12 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 Vorruestandsleistungen, 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 geringen 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.

Die langfristige Gehaltssteigerung wird anhand der derzeitigen Gehaltsstruktur sowie der in der Vergangenheit eingetretenen und für die Zukunft erwarteten Lohnerhöhungen ermittelt, wobei die aktuelle Wirtschaftsentwicklung Berücksichtigung findet.

Weitere Informationen zu den zugrunde liegenden Annahmen und der Sensitivitätsanalyse in Bezug auf Änderungen kritischer versicherungsmathematischer Annahmen sind in Anhangsangabe 22 "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 (mit Ausnahme von langfristigen Aufträgen zur Entwicklung, Konstruktion oder Herstellung von speziell entwickelten Produkten und Dienstleistungsaufträgen, bei denen die Umsatzerlöse unter Anwendung der Percentage-of-Completion-Methode erfasst werden) höher sind als der erwartete wirtschaftliche Nutzen. Die Bestimmung, welche Kosten als unvermeidbare Kosten einzustufen sind, erfordert Ermessensentscheidungen. Zur Berechnung der unvermeidbaren Kosten müssen die erwarteten künftigen Kosten (einschließlich prognostizierter künftiger Kostensenkungen aufgrund von Leistungsverbesserungen und Transformationsinitiativen) geschätzt werden. Unvermeidbare Kosten umfassen nicht die Zurechnung bestimmter indirekter Gemeinkosten, die in den Kosten der Vorräte

enthalten sind, wie beispielsweise Abschreibungen. Da die ersten Produktionseinheiten bei einem neuen Flugzeugprogramm höhere Kosten verursachen als spätere Produktionseinheiten, basieren die Kostenschätzungen auch auf den erwarteten Lieferplänen. Diese Schätzungen werden vierteljährlich überprüft.

Eigenkapital- und derivative Verbindlichkeitenkomponente in Verbindung mit CDPQ

Die an 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 mittels Ermessensentscheidungen. Der Konzern weist die wandelbaren Aktien im Eigenkapital (nicht beherrschende Anteile) und die derivative Komponente als Verbindlichkeit aus.

Der Fair Value der wandelbaren Aktien zum Emissionszeitpunkt wurde auf die Eigenkapitalkomponente bzw. die derivative Verbindlichkeitenkomponente aufgeteilt, sodass aus der gesonderten Erfassung der Komponenten kein Gewinn oder Verlust entstanden ist. Dabei wurde zunächst der Fair Value der derivativen Verbindlichkeit ermittelt, der Restbetrag wurde anschließend der Eigenkapitalkomponente zugeordnet. Die Verbindlichkeitenkomponente wird vierteljährlich unter Zugrundelegung der bestmöglichen Schätzung des Barwerts des Erfüllungsbetrags durch den Konzern neu bewertet. Der Konzern greift hierbei auf ein internes Bewertungsmodell zurück, das auf stochastischen Simulationen zur Schätzung des Fair Value der Wandlungsoption, die in die wandelbaren Aktien der BT Holdco eingebettet ist, basiert. Der Fair Value der eingebetteten Wandlungsoption entspricht der Wertdifferenz 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 zum Zeitpunkt der Ausübung der Umwandlungsrechte durch Transportation und dem jeweiligen Umwandlungssatz. Das Simulationsmodell generiert mehrere Leistungsszenarien für Transportation über die erwartete Laufzeit der Option. Dies geschieht unter Verwendung der bestmöglichen Schätzung der erwarteten Ergebnisse von Transportation über die restliche Laufzeit des Instruments und einer aus den historischen Ergebnissen abgeleiteten Standardabweichung. Der Fair Value der Aktien auf Konvertierungsbasis wird mittels eines auf Marktdaten basierenden EBIT-Multiplikators zur Bestimmung des Unternehmenswertes berechnet. Der verwendete Abzinsungssatz wird ebenfalls mittels Marktdaten berechnet. Zur Bestimmung der Laufzeit des Instruments und der künftigen Leistung von Transportation greift der Konzern auf interne Annahmen zurück, die aus dem Finanz- und Strategieplan abgeleitet werden.

Eine Sensitivitätsanalyse der Variabilität des Fair Value der Wandlungsoption aufgrund einer grundsätzlich möglichen Veränderung der erwarteten künftigen Leistung von Transportation ist in Anhangsangabe 34 "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.

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 BT und Rechte von Investissement Québec in Bezug auf CSALP) 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.

5. SEGMENTBERICHTERSTATTUNG

Der Konzern gliedert sich in vier berichtspflichtige Segmente: Business Aircraft, Commercial Aircraft, Aerostructures and Engineering Services sowie Transportation. Jedes berichtspflichtige Segment bietet unterschiedliche Produkte und Dienstleistungen an und erfordert überwiegend unterschiedliche Strategien im Hinblick auf Technologie und Marketing.

Business Aircraft

Das Segment Business Aircraft ist ein globaler Marktführer in der Entwicklung und Produktion von Geschäftsflugzeugen in drei Baureihen (Learjet, Challenger und Global), von den Kategorien Light bis Large, sowie den entsprechenden Aftermarket-Leistungen.

Commercial Aircraft

Das Segment Commercial Aircraft entwickelt und produziert ein umfangreiches Portfolio an Verkehrsflugzeugen in den Kategorien mit 60 bis 150 Sitzen, darunter die Q400-Turboprops, die Regionaljet-Modelle der CRJ Series sowie die komplett neu konzipierten Mainline-Jets der C Series. Das Segment bietet außerdem Aftermarket-Leistungen für diese Flugzeuge sowie zusätzlich für Maschinen der Kategorie mit 20 bis 59 Sitzen an.

Aerostructures and Engineering Services

Das Segment Aerostructures and Engineering Services entwickelt und produziert wichtige strukturelle Flugzeugkomponenten (wie Triebwerksgondeln, Flugzeigrümpfe und Tragflügel) und bietet Aftermarket-Leistungen wie Reparatur und Wartung von Komponenten sowie andere Engineering-Leistungen für interne und externe Kunden an.

Transportation

Transportation bietet das breiteste Portfolio von Produkten und Dienstleistungen in der Schienenverkehrsbranche und deckt das gesamte Spektrum an Lösungen für den Schienenverkehr ab, von kompletten Zügen bis hin zu Teilsystemen, Dienstleistungen, Systemintegration, Signaltechnik und E-Mobilitätslösungen.

Die Segmentangaben werden entsprechend den in Anhangsangabe 2 "Zusammenfassung wesentlicher Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden" aufgeführten Grundsätzen erstellt.

Die Grundsätze für die Umsatzrealisierung im Segment Aerostructures and Engineering Services orientieren sich an den Konzernrichtlinien für langfristige Aufträge oder Luftfahrtprogramme, je nach Art des Auftrags. Dies gilt jedoch nicht für interne Aufträge über Planungs- und Entwicklungstätigkeiten. Aerostructures and Engineering Services weist keine Umsatzerlöse und Kosten für Planungs- und Entwicklungstätigkeiten im Rahmen von internen Aufträgen aus. Eine Ausnahme bildet das C Series-Flugzeugprogramm, für das Gewinne oder Verluste nach dem Fertigstellungsgrad erfasst werden.

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:

					2016		
		Transportation	Business Aircraft	Commercial Aircraft	Aerostructures and Engineering Services	Konzernaufwendungen und Eliminierungen	Gesamt
Ertragslage							
Außenumumsatzerlöse		\$ 7.567	\$ 5.718	\$ 2.617	\$ 430	\$ 7	\$ 16.339
Innenumsatzerlöse	7	23	-		1.119	(1.149)	-
Umsatzerlöse, gesamt	7.574	5.741	2.617		1.549	(1.142)	16.339
EBIT vor Sonderposten	560	369	(417)		124	(209)	427
Sonderposten ⁽¹⁾	164	(108)	486		(4)	(53)	485

	Transportation	Business Aircraft	Commercial Aircraft	Aerostructures and Engineering Services	Konzernaufwendungen und Eliminierungen	Gesamt
EBIT	\$ 396	\$ 477	\$ (903)	\$ 128	\$ (156)	\$ (58)
Finanzierungsaufwand						819
Finanzertrag						(70)
EBT						(807)
Ertragsteuern						174
Periodenergebnis						\$ (981)
Sonstige Angaben						
Forschung und Entwicklung ⁽²⁾	\$ 103	\$ 126	\$ 28	\$ 8	\$ 22	\$ 287
Nettozugänge zu den Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten ⁽³⁾	\$ 116	\$ 721	\$ 392	\$ 20	\$ (48)	\$ 1.201
Abschreibungen	\$ 97	\$ 159	\$ 64	\$ 51	\$ -	\$ 371
Aufwendungen aus der Wertminderung von Sachanlagen ⁽⁴⁾	\$ 10	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ 10
Ertragslage						
Außenumsatzerlöse	\$ 8.275	\$ 6.996	\$ 2.394	\$ 507	\$ -	\$ 18.172
Innenumsatzerlöse	6	-	1	1.290	(1.297)	-
Umsatzerlöse, gesamt	8.281	6.996	2.395	1.797	(1.297)	18.172
EBIT vor Sonderposten	465	308	(170)	104	(153)	554
Sonderposten ⁽¹⁾	-	1.560	3.800	(1)	33	5.392
EBIT	\$ 465	\$ (1.252)	\$ (3.970)	\$ 105	\$ (186)	(4.838)
Finanzierungsaufwand						418
Finanzertrag						(70)
EBT						(5.186)
Ertragsteuern						154
Periodenergebnis						\$ (5.340)
Sonstige Angaben						
Forschung und Entwicklung ⁽²⁾	\$ 150	\$ 129	\$ 63	\$ 13	\$ -	\$ 355
Nettozugänge zu den Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten ⁽³⁾	\$ 155	\$ 722	\$ 963	\$ 26	\$ (4)	\$ 1.862
Abschreibungen	\$ 99	\$ 184	\$ 104	\$ 50	\$ 1	\$ 438
Aufwendungen aus der Wertminderung immaterieller Vermögenswerte ⁽⁵⁾	\$ -	\$ 983	\$ 3.310	\$ -	\$ (3)	\$ 4.290
Aufwendungen aus der Wertminderung von Sachanlagen ⁽⁴⁾	\$ -	\$ 10	\$ -	\$ -	\$ -	\$ 10

(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" zu finden.

(3) Die Wertangaben sind der Konzern-Kapitalflussrechnung entnommen.

(4) Weitere Informationen hierzu sind in Anhangsangabe 20 "Sachanlagen" enthalten.

(5) Weitere Informationen hierzu sind in Anhangsangabe 21 "Immaterielle Vermögenswerte" enthalten.

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

	31. Dezember 2016	31. Dezember 2015	1. Januar 2015
Vermögenswerte			
Konzernvermögenswerte	\$ 22.826	\$ 22.903	\$ 27.614
Keinem Segment zugeordnete Vermögenswerte			
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	3.384	2.720	2.489
Ertragsteuerforderung ⁽¹⁾	41	56	64
Latente Ertragsteuern	705	761	875
Segmentvermögenswerte	18.696	19.366	24.186
Verbindlichkeiten			
Konzernverbindlichkeiten	26.315	26.957	27.559
Keinem Segment zugeordnete Verbindlichkeiten			
Zinsverbindlichkeiten ⁽²⁾	141	154	124
Ertragsteuerverbindlichkeiten ⁽³⁾	222	224	248
Langfristige Finanzverbindlichkeiten ⁽⁴⁾	8.769	8.979	7.683
Segmentverbindlichkeiten	\$ 17.183	\$ 17.600	\$ 19.504
Nettosegmentvermögen			
Transportation	\$ (33)	\$ 354	\$ 226
Business Aircraft	\$ 1.448	\$ 395	\$ 440
Commercial Aircraft	\$ 434	\$ 467	\$ 3.693
Aerostructures and Engineering Services	\$ 142	\$ 434	\$ 204
Konzernaufwendungen und Eliminierungen	\$ (478)	\$ 116	\$ 119

(1) In den sonstigen Vermögenswerten enthalten.

(2) In den Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstigen Verbindlichkeiten enthalten.

(3) In den sonstigen Verbindlichkeiten enthalten.

(4) Der kurzfristige Anteil der langfristigen Finanzverbindlichkeiten ist in den sonstigen finanziellen Verbindlichkeiten erfasst.

Die Umsatzerlöse, Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerte des Konzerns verteilten sich wie folgt nach Ländern:

	Umsatzerlöse im Geschäftsjahr ⁽¹⁾		Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte zum ⁽²⁾		
	2016	2015	31. Dezember 2016	31. Dezember 2015	1. Januar 2015
Nordamerika					
USA	\$ 4.782	\$ 5.599	\$ 262	\$ 300	\$ 1.198
Kanada	1.342	1.312	5.977	4.009	5.839
Mexiko	114	108	37	36	84
	6.238	7.019	6.276	4.345	7.121
Europa					
Deutschland	1.613	1.901	938	983	1.092

	Umsatzerlöse im Geschäftsjahr ⁽¹⁾		Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte zum ⁽²⁾		
	2016	2015	31. Dezember 2016	31. Dezember 2015	1. Januar 2015
Vereinigtes Königreich	1.340	1.354	773	1.667	1.801
Frankreich	1.219	1.118	31	36	43
Schweiz	522	384	358	368	368
Sonstige	2.694	2.487	635	645	670
	7.388	7.244	2.735	3.699	3.974
Asien/Pazifik					
China	442	709	4	6	7
Australien	516	605	23	24	28
Indien	154	259	22	21	24
Sonstige	547	815	3	4	4
	1.659	2.388	52	55	63
Sonstige					
Russland	255	268	2	1	1
Sonstige	799	1.253	25	28	39
	1.054	1.521	27	29	40
	\$ 16.339	\$ 18.172	\$ 9.090	\$ 8.128	\$ 11.198

⁽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.

6. FORSCHUNG UND ENTWICKLUNG

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

	2016	2015
Forschungs- und Entwicklungskosten	\$ 1.486	\$ 1.794
abzüglich: Entwicklungskosten, die unter den im Rahmen von Flugzeugprogrammen verwendeten Werkzeugen aktiviert worden sind	(1.345)	(1.624)
	141	170
zuzüglich: Abschreibungen auf im Rahmen von Flugzeugprogrammen verwendete Werkzeuge	146	185
	\$ 287	\$ 355

7. SONSTIGE ERTRÄGE

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

	2016	2015
Änderungen der Schätzungen und des Fair Value ⁽¹⁾⁽²⁾	\$ 29	\$ (4)
Gewinne aus Abgängen von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	(19)	(3)
Kosten für Abfindungen und sonstige Personalstrukturmaßnahmen (einschließlich Schätzungsänderungen) ⁽¹⁾	(6)	20
Sonstiges	(8)	(13)
	\$ (4)	\$ -

(1) Enthält nicht die in den Sonderposten erfassten Kosten.

(2) 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.

8. SONDERPOSTEN

In den nachstehenden Geschäftsjahren wurden folgende Sonderposten ausgewiesen:

	2016	2015
Rückstellung für belastende Verträge - C Series-Flugzeugprogramm ⁽¹⁾	\$ 492	\$ -
Restrukturierungsaufwendungen ⁽²⁾	215	9
Pensionsverpflichtung ⁽³⁾	(139)	-
Verlust aus dem Rückkauf langfristiger Finanzverbindlichkeiten ⁽⁴⁾	86	22
Wertminderungen und sonstige Aufwendungen - Learjet 85-Flugzeugprogramm ⁽⁵⁾	(59)	1.163
Steuerrechtsstreit ⁽⁶⁾	40	50
Wechselkursgewinne aus dem Verkauf eines Minderheitsanteils an Transportation ⁽⁷⁾	(38)	-
Transaktionskosten ⁽⁸⁾	8	-
Wertminderungen und sonstige Aufwendungen - C Series-Flugzeugprogramm ⁽⁹⁾	-	3.235
Änderungen der Schätzungen und des Fair Value ⁽¹⁰⁾	-	353
Wertminderungsaufwand - CRJ7000-Flugzeugprogramm ⁽¹¹⁾	-	243
Abschreibung der vorausbezahlten Verkaufsprovisionen und abgegrenzten Vertragskosten ⁽¹²⁾	-	194
Kündigung von Vertreter- und Vertriebshändlerverträgen ⁽¹³⁾	-	133
Wertminderungsaufwand - Learjet-Flugzeugfamilie ⁽¹⁴⁾	-	53
Steuerliche Auswirkungen von Sonderposten ⁽¹⁵⁾	(20)	106
	\$ 585	\$ 5.561
Davon ausgewiesen unter:		
Sonderposten im EBIT	\$ 485	\$ 5.392
Finanzierungsaufwand - Verlust aus dem Rückkauf langfristiger Finanzverbindlichkeiten ⁽⁴⁾	86	22
Finanzierungsaufwand - Zinsen im Zusammenhang mit einem Steuerrechtsstreit ⁽⁶⁾	26	-
Finanzierungsaufwand - Transaktionskosten ⁽⁸⁾	8	-
Finanzierungsaufwand - Verlust aus Finanzinstrumenten ⁽¹⁰⁾	-	41
Ertragsteuern - Auswirkung von Sonderposten	(20)	106
	\$ 585	\$ 5.561

1. Entspricht einer Rückstellung für belastende Verträge im Zusammenhang mit dem Abschluss von Festaufträgen über C Series -Flugzeuge im zweiten Quartal 2016.

2. Entspricht im Geschäftsjahr 2016 Abfindungskosten von USD \$227 Mio., die durch Gewinne aus Plankürzungen von USD 22 Mio. teilweise kompensiert wurden, sowie Wertminderungen von Sachanlagen von USD 10 Mio. in Verbindung mit Restrukturierungsmaßnahmen, die im Februar und Oktober 2016 angekündigt wurden. Entspricht im Geschäftsjahr 2015 Restrukturierungsaufwendungen von USD13 Mio. im Zusammenhang mit dem im Januar 2015 angekündigten Abbau von rund 1.000 Stellen aufgrund der Entscheidung, das Learjet 85-Flugzeugprogramm vorübergehend einzustellen, sowie der Auflösung von 2014 erfassten Restrukturierungsrückstellungen in Höhe von USD 4 Mio.

3. Der Konzern hatte bislang eine faktische Verpflichtung, bei bestimmten Pensionsplänen freiwillige Rentenerhöhungen vorzunehmen. Nachdem der Konzern die Planteilnehmer darüber informiert hatte, dass er diese Anpassungen in absehbarer Zukunft entsprechend seiner derzeitigen Praxis voraussichtlich nicht mehr durchführen wird, wurde die Rückstellung aufgrund des Wegfalls der faktischen Verpflichtung in Höhe von USD 139 Mio. aufgelöst.

4. Entspricht im Geschäftsjahr 2016 dem Verlust im Zusammenhang mit dem Rückkauf der 2018 fälligen Senior Notes im Nennwert von USD 650 Mio. bzw. USD 750 Mio. Entspricht im Geschäftsjahr 2015 dem Verlust im Zusammenhang mit dem Rückkauf der 2016 fälligen Senior Notes im Nennwert von USD 750 Mio.

5. Entspricht im Geschäftsjahr 2015 einem Wertminderungsaufwand von USD 919 Mio. aus im Rahmen von Flugzeugprogrammen verwendeten Werkzeugen sowie der Abschreibung von Vorräten, sonstigen Vermögenswerten, Sachanlagen und sonstigen immateriellen Vermögenswerten, sonstigen Rückstellungen und sonstigen finanziellen Verbindlichkeiten in Höhe von insgesamt USD 244 Mio., die auf die Einstellung des Learjet 85-Flugzeugprogramms infolge der anhaltenden Marktschwäche und der daraus resultierenden Absatzschwierigkeiten zurückzuführen sind. Siehe hierzu auch Anhangsangabe 17 "Vorräte", Anhangsangabe 21 "Immaterielle Vermögenswerte" und Anhangsangabe 24 "Rückstellungen". Ausgehend von den laufenden Maßnahmen im Zusammenhang mit der Einstellung des Learjet 85-Flugzeugprogramms hat der Konzern 2016 die entsprechenden Rückstellungen um USD 59 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.
6. Entspricht einer Änderung der Schätzungen, die für die Ermittlung der Rückstellung für einen Steuerrechtsstreit herangezogen wurden.
7. Entspricht Wechselkursgewinnen aus der Neuorganisation von Transportation unter dem Dach einer Holdinggesellschaft, die notwendig war, um die Investition in einen Minderheitsanteil an Transportation zu ermöglichen.
8. Entspricht Transaktionskosten, die der in die CDPQ-Beteiligung an BT Holdco eingebetteten Wandlungsoption zuzuordnen sind. Weitere Informationen hierzu sind in Anhangsangabe 10 "Nicht beherrschende Anteile" zu finden.
9. Entspricht im Geschäftsjahr 2015 einem Wertminderungsaufwand von USD 3.070 Mio. aus im Rahmen von Flugzeugprogrammen verwendeten Werkzeugen sowie der Abschreibung von Vorräten und sonstigen Rückstellungen in Höhe von USD 165 Mio. nach dem Abschluss einer umfangreichen Analyse des C Series-Flugzeugprogramms sowie nach Gesprächen mit der Regierung von Québec, die im Oktober 2015 im Abschluss eines Vorvertrags (Memorandum of Understanding) mündeten. Siehe hierzu auch Anhangsangabe 17 "Vorräte", Anhangsangabe 21 "Immaterielle Vermögenswerte" und Anhangsangabe 24 "Rückstellungen".
10. Steht im Geschäftsjahr 2015 im Zusammenhang mit einem Anstieg der Rückstellungen für Kreditgarantien und Restwertgarantien, der auf mehrere Faktoren zurückzuführen ist: Änderungen der Annahmen über Restwertkurven von Regionalflugzeugen aufgrund von schwierigen Marktbedingungen für gebrauchte Regionalflugzeuge, eine erfahrungsbedingte höhere Wahrscheinlichkeit, dass die Garantiebegünstigten die Restwertgarantie ausüben, und einen Verlust bei bestimmten Finanzinstrumenten aufgrund von Änderungen des geschätzten Fair Value.
11. Entspricht im Geschäftsjahr 2015 einem Wertminderungsaufwand von USD 243 Mio. im Zusammenhang mit den restlichen Entwicklungskosten für das CRJ1000-Flugzeugprogramm. Ursache der Wertminderung waren fehlende Auftragseingänge sowie ein niedriger Festauftragsbestand bei dem CRJ1000-Flugzeug, was wiederum in erster Linie durch die sog. "Scope Clauses" in den USA bedingt ist. Diese haben zu Einschränkungen bei der Nutzung, der Anzahl und der Sitzkapazität von Regionalflugzeugen, die im Auftrag einer Linienfluggesellschaft unterwegs sind, geführt. Da in naher Zukunft nicht von einer Lockerung der Scope Clauses in den USA auszugehen ist, werden wir nicht in der Lage sein, das CRJ1000-Flugzeug auf dem US-Markt zu verkaufen. Siehe hierzu Anhangsangabe 21 "Immaterielle Vermögenswerte".
12. Im Geschäftsjahr 2015 hauptsächlich im Zusammenhang mit der Neugestaltung von Kundenverträgen.
13. Entspricht im Geschäftsjahr 2015 Kosten im Zusammenhang mit der Kündigung von externen Vertreter- und Vertriebshändlerverträgen, um die Anzahl der Direktvertriebskanäle zu erhöhen.
14. Entspricht im Geschäftsjahr 2015 einem Wertminderungsaufwand von USD 53 Mio. aus den restlichen im Rahmen des Learjet-Flugzeugprogramms verwendeten Werkzeugen infolge der anhaltenden Marktschwäche in der Kategorie der Light-Geschäftsflugzeuge. Siehe hierzu Anhangsangabe 21 "Immaterielle Vermögenswerte".
15. Entspricht im Geschäftsjahr 2015 Netto-Abschreibungen von latenten Ertragsteueransprüchen, hauptsächlich aufgrund der Neuorganisation und Konsolidierung des Segments Transportation unter dem Dach einer Holdinggesellschaft. Dies war notwendig, um die geplante Investition in einen Minderheitsanteil an Transportation zu ermöglichen.

Restrukturierung

Im Zuge der weiteren Umsetzung seines Transformationsplans hat der Konzern im Februar 2016 Maßnahmen zur Optimierung seines Personalbestands beschlossen, die zum einen die Verringerung der Belegschaft und zum anderen strategische Einstellungen umfassen. Das Ziel bestand darin, die Größe des Unternehmens an die aktuellen Geschäftserfordernisse anzupassen und seine Wettbewerbsfähigkeit zu steigern. In der Gesellschaft soll die Zahl der Produktions- und Nicht-Produktionsmitarbeiter 2016 und 2017 voraussichtlich um rund 7.000 verringert werden. Von dem Personalabbau waren auch rund 2.000 Mitarbeiter mit befristeten Verträgen und 800 Ingenieure aus der Produktentwicklung betroffen, wobei letztere keinem berichtspflichtigen Segment zugeordnet sind. Dieser Personalabbau wurde 2016 weitgehend wie geplant umgesetzt.

Im Oktober 2016 kündigte der Konzern weitere Restrukturierungsmaßnahmen an. Diese zielen auf die Verschlankung administrativer und produktionsfremder Funktionen innerhalb des gesamten Konzerns ab. Von der Optimierung der Belegschaft und den Maßnahmen zur Standortspezialisierung bis 2018 sind rund 7.500 Mitarbeiter betroffen.

Teilweise kompensiert werden diese Belegschaftsoptimierungen durch die strategische Einstellung neuer Mitarbeiter zur Unterstützung der Hochlaufphase wichtiger Wachstumsprogramme wie der C Series- sowie der Global 7000- und Global 8000-Flugzeugprogramme sowie zur Unterstützung bedeutender Auftragsgewinne im Schienenfahrzeuggeschäft und unserer Wachstumsstrategie für das Aftermarket-Geschäft.

Im Verlauf der Größenanpassung im Geschäftsjahr 2016 hat der Konzern Restrukturierungsaufwendungen von USD 215 Mio., im Wesentlichen Abfindungskosten, als Sonderposten erfasst. Für das Geschäftsjahr 2017 rechnet der Konzern damit, weitere Restrukturierungsaufwendungen von USD 250 Mio. bis USD 300 Mio. zu erfassen, die bei ihrer Entstehung in den Sonderposten ausgewiesen werden.

9. FINANZIERUNGSaufwand UND FINANZERTRAG

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

	2016	2015
Finanzierungsaufwand		
Verlust aus dem Rückkauf langfristiger Finanzverbindlichkeiten ⁽¹⁾	\$ 86	\$ 22
Nettoverlust aus bestimmten Finanzinstrumenten ⁽²⁾⁽³⁾	80	82
Aufzinsung von Nettoverpflichtungen aus Altersversorgungsleistungen	66	72
Aufzinsung anderer finanzieller Verbindlichkeiten	59	28
Steuerrechtsstreit ⁽⁴⁾	26	-
Tilgung der Kosten der Akkreditivfazilität	24	20
Aufzinsung von Rückstellungen	13	7
Transaktionskosten ⁽⁵⁾	8	-
Sonstiges	82	30
	444	261
Zinsen für langfristige Finanzverbindlichkeiten - nach Berücksichtigung des Effekts von Sicherungsgeschäften	375	157
	\$ 819⁽⁶⁾	\$ 418⁽⁶⁾
Finanzertrag		
Änderungen der Abzinsungssätze für Rückstellungen	\$ (17)	\$ (7)
Sonstiges	(21)	(20)
	(38)	(27)
Zinsertrag aus Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten	(13)	(7)
Erträge aus dem Wertpapierbestand	(11)	(15)
Zinsertrag aus Darlehen und Leasingforderungen - nach Berücksichtigung des Effekts von Sicherungsgeschäften	(8)	(21)
	(32)	(43)
	\$ (70)⁽⁷⁾	\$ (70)⁽⁷⁾

(1) Entspricht dem Verlust im Zusammenhang mit dem Rückkauf der 2018 fälligen Senior Notes im Nennwert von USD 650 Mio. und USD 750 Mio., der im Geschäftsjahr 2016 unter den Sonderposten erfasst wurde (entspricht dem Verlust von USD 22 Mio. im Zusammenhang mit dem Rückkauf der 2016 fälligen Senior Notes im Nennwert von EUR 750 Mio., der im Geschäftsjahr 2015 unter den Sonderposten erfasst wurde).

(2) Nettoverlust (-gewinn) aus bestimmten Finanzinstrumenten, die als erfolgswirksam zum Fair Value bewertet eingestuft sind, einschließlich Verlusten (Gewinnen) aus Zinsänderungen.

(3) Enthält Sonderposten in Höhe von USD 41 Mio. für das Geschäftsjahr 2015. Weitere Informationen hierzu sind in Anhangsangabe 8 "Sonderposten" enthalten.

(4) Entspricht einer Änderung der Schätzungen, die für die Ermittlung der Rückstellung für einen Steuerrechtsstreit herangezogen wurden. Weitere Informationen hierzu sind in Anhangsangabe 8 "Sonderposten" enthalten.

- (5) Entspricht Transaktionskosten, die der in die CDPQ-Beteiligung an BT Holdco eingebetteten Wandlungsoption zuzuordnen sind. Weitere Informationen hierzu sind in Anhangsangabe 10 "Nicht beherrschende Anteile" zu finden.
- (6) Davon entfielen im Geschäftsjahr 2016 USD 446 Mio. auf unter Anwendung der Effektivzinsmethode berechnete Zinsaufwendungen aus finanziellen Verbindlichkeiten, die nicht als zu Handelszwecken gehalten klassifiziert sind (Vorjahr: USD 192 Mio.).
- (7) Davon entfielen im Geschäftsjahr 2016 USD 23 Mio. auf nach der Effektivzinsmethode berechnete Zinserträge aus finanziellen Vermögenswerten, die als Kredite und Forderungen klassifiziert sind (Vorjahr: USD 14 Mio.).

10. NICHT BEHERRSCHEDE ANTEILE

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

	31. Dezember 2016
BT Holdco	\$ 3.885
Kurzfristige Vermögenswerte	\$ 3.824
Langfristige Vermögenswerte	\$ 7.709
Summe Vermögenswerte	\$ 5.413
Kurzfristige Verbindlichkeiten	1.440
Langfristige Verbindlichkeiten	\$ 6.853
Summe Verbindlichkeiten	\$ 856
Nettovermögen	

Die ausgewählten Informationen betreffend das Periodenergebnis und die Zahlungsströme der BT Holdco, die über umfangreiche nicht beherrschende Anteile verfügt, stellen sich für das Geschäftsjahr wie folgt dar:

	2016
BT Holdco	\$ 7.574
Umsatzerlöse	\$ 9
Periodenergebnis	\$ (392)
Sonstiges Ergebnis	\$ 666
Cashflow aus betrieblicher Geschäftstätigkeit	\$ (80)
Cashflow aus der Investitionstätigkeit	\$ (322)
Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit	

Die Veränderung der kumulierten nicht beherrschenden Anteile bei BT Holdco, die über umfangreiche nicht beherrschende Anteile verfügt, stellt sich wie folgt dar:

	BT Holdco
Stand zum 31. Dezember 2015	\$ -
Ausgabe von nicht beherrschenden Anteilen	1.281
Mindestrenditeanspruch	146
Sonstiges Ergebnis	(80)
Dividenden	(73)
Stand zum 31. Dezember 2016	\$ 1.274

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.

Nach Abschluss der bereits angekündigten Unternehmensreorganisation ist die BT Holdco Eigentümerin im Wesentlichen aller Vermögenswerte und Verbindlichkeiten des Bombardier-Geschäftssegments Transportation, der operative Hauptsitz befindet sich weiterhin in Deutschland und das Segment wird weiterhin in den Konzernabschluss von Bombardier einbezogen.

Wichtigste Bedingungen der Transaktion

Die CDPQ hat 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 nach Wahl der BT Holdco in Form von zusätzlichen wandelbaren Aktien, sofern bestimmte Bedingungen erfüllt sind, 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 %.

Zum 31. Dezember 2016 beträgt die Beteiligungsquote der CDPQ bei Umwandlung ihrer Aktien 30 %, da Transportation sein Leistungsziel für das Geschäftsjahr 2016 erreicht hat. Die Mindestrendite der CDPQ wird 2017 daher bei 9,5 % liegen.

Aktionärsrechte und Verkauf der Beteiligung

Gemäß den Bedingungen der Vereinbarung gelten für die CDPQ die üblichen Schutzrechte für Minderheitsaktionäre, einschließlich Bezugsrechte, eines Vorkaufsrechts und Mitverkaufsrechte (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 Erhalt des Verkehrswerts (auf Konvertierungsbasis) oder, falls höher, einer jährlichen Mindestrendite von durchschnittlich 15 %.

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 Kontrollwechsel (Change of Control) 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 (i) den Wert der von der CDPQ (auf

Konvertierungsbasis) gehaltenen Stammaktien, ermittelt auf Grundlage des implizierten Werts der Zweitemission oder der Veräußerung an Dritte (siehe vorstehende Erläuterung), oder, falls höher, (ii) eine dreijährige jährliche Durchschnittsrendite von mindestens 15 % (oder eine jährliche Durchschnittsrendite von 15 % nach Ablauf von drei Jahren).

Weitere Bedingungen der Transaktion

Die Parteien haben eine Mindestbarreserve für Bombardier von USD 1,25 Mrd. am Ende eines jeden Quartals vereinbart. Diese Bedingung wurde zum 31. Dezember 2016 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.

Optionsscheine

Die Transaktion umfasst die Ausgabe von Optionsscheinen durch Bombardier an die CDPQ. Die Ausübung der Optionsscheine berechtigt zum Bezug von insgesamt 105.851.872 Class-B-Aktien mit nachrangigem Stimmrecht am Kapital der Bombardier Inc. (Class-B-Aktien mit nachrangigem Stimmrecht). Die Optionsscheine können bis zum 11. Februar 2023 ausgeübt werden. Der Ausübungspreis je Class-B-Aktie mit nachrangigem Stimmrecht beträgt USD 1,66, den US-Dollar-Gegenwert von CAD 2,21, zum Zeitpunkt des Abschlusses der Zeichnungsvereinbarung.

Die Optionsscheine enthalten marktübliche Anpassungsbestimmungen, u. a. im Falle von gesellschaftsrechtlichen Änderungen, Aktiensplits, Sachdividenden, Zuteilungen von Rechten, Optionen oder Bezugsrechten an alle oder im Wesentlichen alle Aktionäre oder Aktionärsvereinigungen.

Fair Value der Optionsscheine

Der Fair Value der Optionsscheine betrug zum 11. Februar 2016 USD 0,10 je Optionsschein und insgesamt USD 11 Mio. Der Fair Value der Optionsscheine wurde unter Anwendung eines Black-Scholes-Optionspreismodells anhand des Aktienkurses zum Emissionszeitpunkt und der nachfolgend aufgeführten Annahmen zum 11. Februar 2016 ermittelt:

Risikofreier Zinssatz	0,79 %
Erwartete Laufzeit	7 Jahre
Erwartete Volatilität des Börsenkurses der Aktien	42,96 %
Erwartete Dividendenrendite	0,00 %

Eigenkapitalkomponente und derivative Verbindlichkeitenkomponente in Verbindung mit der CDPQ-Beteiligung

Die an die CDPQ ausgegebenen wandelbaren Aktien enthalten keine Verpflichtung für Bombardier, der CDPQ Barmittel oder andere finanzielle Vermögenswerte bereitzustellen. Die wandelbaren Aktien sind als ein zusammengesetztes Finanzinstrument, das aus einer Eigenkapitalkomponente in Form von freiwilligen Dividenden und eines Liquidationsvorzugs und einer Verbindlichkeitenkomponente in Form eines derivativen Finanzinstruments, das die Lieferung einer variablen Anzahl von Stammaktien der BT Holdco bei Beendigung des Instruments vorsieht, klassifiziert. Der Konzern weist die wandelbaren Aktien im Eigenkapital (nicht beherrschende Anteile) und die derivative Verbindlichkeitenkomponente in der Bilanz aus.

Der Fair Value der wandelbaren Aktien zum Emissionszeitpunkt wurde der jeweiligen Eigenkapital- und derivativen Verbindlichkeitenkomponente zugewiesen, sodass durch den separaten Ausweis der beiden Komponenten weder ein Gewinn noch ein Verlust entsteht. Der Fair Value der derivativen Verbindlichkeit wird unter Zugrundelegung eines internen Bewertungsmodells, das auf stochastischen Simulationen basiert, zuerst bestimmt. Die Eigenkapitalkomponente wurde mittels Abzug des Fair Value der derivativen Verbindlichkeitenkomponente vom Fair Value des gesamten kombinierten Instruments zum Emissionszeitpunkt ermittelt. Anschließend wird die derivative Verbindlichkeit nach der Mark-to-Market-Methode bewertet und eine Änderung des Fair Value im Finanzertrag bzw. Finanzierungsaufwand erfasst.

Investition der Regierung von Québec in das C Series-Flugzeugprogramm

Am 30. Juni 2016 schloss Bombardier die Investition der Regierung von Québec in Höhe von USD 1,0 Mrd. (über Investissement Québec) ab. Im Gegenzug erhielt die Regierung von Québec einen Anteil von 49,5 % an einer neu gegründeten Kommanditgesellschaft (Limited Partnership), der C Series Aircraft Limited Partnership (CSALP), auf die wir die Vermögenswerte, Verbindlichkeiten und Verpflichtungen des C Series-Flugzeug-programms übertragen haben. Die Bombardier Inc. hält eine Beteiligung von 50,5 % an der CSALP, die als Tochtergesellschaft der Bombardier Inc. den Betrieb des C Series-Flugzeugprogramms fortsetzen wird. Die CSALP wird weiterhin in unseren Konzernabschluss einbezogen.

Bombardier erhielt die Investition in zwei Teilzahlungen in Höhe von jeweils USD 500 Mio. am 30. Juni 2016 und am 1. September 2016. Die Erlöse aus der Investition werden ausschließlich für Cashflow-Zwecke des C Series-Flugzeugprogramms verwendet. Gemäß den Bestimmungen des Kommanditgesellschaftsvertrags (Limited Partnership Agreement) ist der Konzern verpflichtet, weitere Kapitaleinlagen von maximal USD 1,0 Mrd. in die CSALP zu leisten, sollte die CSALP in einen Liquiditätsengpass geraten. Darüber hinausgehende Kapitaleinlagen des Konzerns würden seine Beteiligung an der CSALP erhöhen.

Die Investition versteht sich als kontinuierliche Vereinbarung unter der Bedingung, dass wir für einen Zeitraum von 20 Jahren den operativen, wirtschaftlichen und strategischen Hauptsitz, die Produktions- und Entwicklungsaktivitäten der CSALP sowie deren Grundsätze, Praktiken und Investitionspläne im Bereich Forschung und Entwicklung, in jedem Fall jedoch die Konstruktion, Herstellung und Vermarktung der CS100- und CS300-Flugzeuge sowie den Kundendienst für diese Flugzeuge in der Provinz Québec aufrechterhalten, und dass zu diesem Zweck die Einrichtungen in Mirabel, Kanada, genutzt werden.

Zum 31. Dezember 2016 verfügte die CSALP über Vermögenswerte von insgesamt USD 3.933 Mio. Davon entfielen USD 2.535 Mio. auf im Rahmen von Flugzeugprogrammen verwendete Werkzeuge (30. Juni 2016: gesamte Vermögenswerte von USD 3.322 Mio., davon USD 2.425 Mio. für im Rahmen von Flugzeugprogrammen verwendete Werkzeuge). Die CSALP hat keine langfristigen Finanzverbindlichkeiten.

Unter bestimmten Bedingungen ist der Konzern berechtigt, die Beteiligung von Investissement Québec an der CSALP zum Marktwert zurückzukaufen.

Optionsscheine

Ebenfalls am 30. Juni und 1. September 2016 gab Bombardier im Namen von Investissement Québec Optionsscheine aus, die über einen Zeitraum von 5 Jahren zum Bezug von bis zu 100.000.000 Class-B-Aktien mit nachrangigem Stimmrecht am Grundkapital der Bombardier Inc. zu einem Ausübungspreis je Aktie in Höhe von USD 1,72 (US-Dollar-Gegenwert von CAD 2,21 unter Zugrundelegung des am Datum des Abschlusses der Zeichnungsvereinbarung geltenden Wechselkurses) berechtigen. Die Optionsscheine enthalten marktübliche Anpassungsbestimmungen, u. a. im Falle von gesellschaftsrechtlichen Änderungen, Aktiensplits, Aktienzusammenlegungen, Sachdividenden, Zuteilungen von Rechten, Optionen oder Bezugsrechten an alle oder im Wesentlichen alle Aktionäre.

Fair Value der Optionsscheine

Der Fair Value der Optionsscheine betrug zum 30. Juni 2016 USD 0,58 je Optionsschein und zum 1. September 2016 USD 0,66 je Optionsschein. Insgesamt belief sich der Fair Value auf USD 62 Mio. Der Fair Value der Optionsscheine wurde unter Anwendung eines Black-Scholes-Optionspreismodells anhand des Aktienkurses zum Emissionszeitpunkt und der nachfolgend aufgeführten Annahmen zum 30. Juni 2016 und zum 1. September 2016 ermittelt:

	1. September 2016	30. Juni 2016
Risikofreier Zinssatz	0,64 %	0,57 %
Erwartete Laufzeit	5 Jahre	5 Jahre
Erwartete Volatilität des Börsenkurses der Aktien	48,84 %	49,41 %
Erwartete Dividendenrendite	0,00 %	0,00 %

11. AUFWAND FÜR LEISTUNGEN AN ARBEITNEHMER

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

Anhangsangabe	2016	2015
---------------	------	------

	Anhangsangabe	2016	2015
Löhne, Gehälter und sonstige Leistungen an Arbeitnehmer		\$ 4.887	\$ 5.411
Altersversorgungsleistungen ⁽²⁾	22	255	478
Anteilsbasierter Aufwand	29	22	14
Kosten für Restrukturierungsinitiativen, Abfindungen und sonstige	7, 8	221	25
Personalstrukturmaßnahmen		\$ 5.385	\$ 5.928

⁽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:

	2016	2015
Laufende Steuern	\$ 143	\$ 91
Latente Steuern	31	63
	\$ 174	\$ 154

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:

	2016	2015
EBT	\$ (807)	\$ (5.186)
Gesetzlicher kanadischer Steuersatz	26,8 %	26,8 %
Theoretische Steuererstattung auf Basis des gesetzlichen Steuersatzes	(216)	(1.390)
Erhöhung (Verringerung) durch:		
Nicht erfasste Steuerminderungen aus steuerlichen Verlusten und temporären Unterschieden	383	1.618
Abschreibung latenter Steueransprüche	72	311
Steuersatzdifferenz von Tochtergesellschaften und sonstigen Beteiligungsunternehmen im Ausland	(1)	(130)
Erfassung bislang nicht erfasster steuerlicher Verluste oder temporärer Unterschiede	(65)	(284)
Permanente Unterschiede	(6)	(49)
Auswirkungen von sicher zu erwartenden Änderungen des Steuersatzes	3	(9)
Sonstiges	4	87
Steuerbelastung	\$ 174	\$ 154 ⁽¹⁾
Effektiver Steuersatz	(21,6)%	(30)%

⁽¹⁾ Im Geschäftsjahr 2015 wurde ein Ertragsteueraufwand von USD 106 Mio. aufgrund des Sonderpostens in Verbindung mit der Neuorganisation und Konsolidierung des Segments Transportation unter dem Dach einer Holdinggesellschaft ausgewiesen. Dies war notwendig, um die geplante Investition in einen Minderheitsanteil an Transportation zu ermöglichen. 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 stellte sich in den nachstehenden Geschäftsjahren wie folgt dar:

2016	2015
------	------

	2016	2015
Nicht erfassste Steuerminderungen aus steuerlichen Verlusten und temporären Unterschieden	\$ 383	\$ 1.618
Entstehung und Auflösung temporärer Unterschiede	(362)	(1.573)
Abschreibung latenter Steueransprüche	72	311
Erfassung bislang nicht erfasster steuerlicher Verluste oder temporärer Unterschiede	(65)	(284)
Auswirkungen von sicher zu erwartenden Änderungen des Steuersatzes	3	(9)
	\$ 31	\$ 63

Latente Ertragsteuern

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

	31. Dezember	31. Dezember	1. Januar
	2016	2015	2015
	Aktiv	Passiv	Aktiv
Steuerliche Verlustvorräte aus der betrieblichen Geschäftstätigkeit	\$ 1.891	\$ -	\$ 1.928
			\$ -
			1.919
Altersversorgungsleistungen	588	-	459
Über die Vorräte für langfristige Aufträge hinausgehende Anzahlungen und Teilabrechnungen sowie Anzahlungen für Flugzeugprogramme	628	-	817
Vorräte	790	-	469
Rückstellungen	809	-	596
Sonstige finanzielle Vermögenswerte und sonstige Vermögenswerte	(49)	-	(95)
Sachanlagen	11	-	(30)
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten und sonstige Verbindlichkeiten	135	-	253
Immaterielle Vermögenswerte	(136)	-	(48)
Sonstiges	99	-	173
Nicht erfassste latente Steueransprüche	4.766	-	4.522
	(4.061)	-	(3.761)
	\$ 705	\$ -	\$ 761
			\$ -
			\$ 875
			\$ -

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

	2016	2015
Stand zu Beginn des Geschäftsjahrs, netto	\$ 761	\$ 875
Im Periodenergebnis	(31)	(63)
Im sonstigen Ergebnis		
Altersversorgungsleistungen	73	(11)
Cash Flow Hedges	(82)	(6)
Sonstiges ⁽¹⁾	(16)	(34)
Stand am Ende des Geschäftsjahrs, netto	\$ 705	\$ 761

⁽¹⁾ Umfasst im Wesentlichen Wechselkurseffekte.

Die Nettoverlustvorräte aus der betrieblichen Geschäftstätigkeit und die abzugsfähigen temporären Unterschiede, für die keine latenten Steueransprüche erfasst wurden, beliefen sich zum 31. Dezember 2016 auf USD 13.939 Mio. Davon entfielen USD 1.401 Mio. auf Altersversorgungsleistungen, die über das sonstige Ergebnis aufgelöst werden (31. Dezember 2015: USD 12.548 Mio., davon USD 1.170 Mio. für Altersversorgungsleistungen, die über das sonstige Ergebnis aufgelöst werden; 1. Januar 2015:

USD 9.688 Mio., davon USD 1.718 Mio. für Altersversorgungsleistungen, die über das sonstige Ergebnis aufgelöst werden). Von diesen Beträgen sind zum 31. Dezember 2016 etwa USD 10.560 Mio. zeitlich unbegrenzt nutzbar (USD 9.832 Mio. zum 31. Dezember 2015 und USD 7.383 Mio. zum 1. Januar 2015). Rund USD 2.007 Mio. beziehen sich auf die Konzernstandorte in Deutschland, wo für 40 % der zu versteuernden Einkünfte eine Mindestertragsteuer berechnet wird (31. Dezember 2015: USD 1.846 Mio.; 1. Januar 2015: USD 2.214 Mio.). USD 359 Mio. beziehen sich auf die Konzernstandorte in Frankreich, wo für 50 % der zu versteuernden Einkünfte eine Mindestertragsteuer berechnet wird (31. Dezember 2015: USD 476 Mio.; 1. Januar 2015: USD 444 Mio.).

Weiterhin weist der Konzern nicht in Anspruch genommene Steuervorteile für Investitionen in Höhe von USD 1.537 Mio. aus, die größtenteils über die nächsten 20 Jahre vorgetragen werden können, sowie Veräußerungsverlustvorträge in Höhe von USD 72 Mio., für die keine latenten Steueransprüche erfasst sind (31. Dezember 2015: USD 1.467 Mio. bzw. USD 75 Mio.; 1. Januar 2015: USD 694 Mio. bzw. USD 80 Mio.).

Veräußerungsverluste sind unbegrenzt vortragsfähig und können ausschließlich mit künftigen steuerpflichtigen Veräußerungsgewinnen verrechnet werden.

Latente Nettosteueransprüche in Höhe von USD 520 Mio. wurden zum 31. Dezember 2016 (31. Dezember 2015: USD 663 Mio.; 1. Januar 2015: USD 242 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 Körperschafts- und/oder Quellensteuern anfallen. Steuerpflichtige temporäre Unterschiede, für die keine latenten Steuerverbindlichkeiten erfasst wurden, beliefen sich zum 31. Dezember 2016 auf rund USD 392 Mio. (31. Dezember 2015: USD 369 Mio.; 1. Januar 2015: USD 343 Mio.).

13. ERGEBNIS JE AKTIE

Das verwässerte und unverwässerte Ergebnis je Aktie für die Geschäftsjahre 2016 und 2015 wurde wie folgt berechnet:

	2016	2015
(Anzahl der Aktien, Aktienoptionen, PSUs, DSUs, RSUs und Optionsscheine in Tausend)		
Auf die Anteilseigner der Bombardier Inc. entfallendes Periodenergebnis	\$ (1.022)	\$ (5.347)
Dividenden auf Vorzugsaktien vor Steuern	(32)	(23)
Auf die Stammaktionäre der Bombardier Inc. entfallendes Periodenergebnis	\$ (1.054)	\$ (5.370)
Gewichtete durchschnittliche Anzahl der im Umlauf befindlichen Stammaktien	2.212.547	2.082.683
Nettoeffekt der Aktienoptionen, PSUs, DSUs, RSUs, Optionsscheine und der Wandlungsoption	-	-
Gewichtete durchschnittliche Anzahl der Stammaktien (verwässert)	2.212.547	2.082.683
Ergebnis je Aktie (in USD)		
Unverwässert und verwässert	\$ (0,48)	\$ (2,58)

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 2016 258.707.646 Optionen, PSUs, DSUs, RSUs und Optionsscheine (Geschäftsjahr 2015: 76.722.282 Optionen, PSUs, DSUs und RSUs) 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, da der Mindestrenditeanspruch den Anteil der CDPQ am Jahresüberschuss der BT Holdco auf Konvertierungsbasis überstieg. Hierbei liegt die Annahme zugrunde, dass Transportation seine Leistungsziele nicht erreicht.

14. FINANZINSTRUMENTE

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

	2016	2015
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete Finanzinstrumente		
Kredite und Forderungen (L&R) - Wertminderungsaufwendungen	\$ (15)	\$ (7)
Zum Fair Value bewertete Finanzinstrumente		
Erfolgswirksam zum Fair Value bewertet (FVTPL) - Änderung des Fair Value		
Designiert als erfolgswirksam zum Fair Value bewertet		
Finanzielle Vermögenswerte	\$ 5	\$ (101)
Finanzielle Verbindlichkeiten	\$ (18)	\$ 22
Als zu Handelszwecken gehalten (HFT) einzustufen		
Derivate, die nicht Teil einer Sicherungsbeziehung sind	\$ (41)	\$ (70)
Sonstige ⁽¹⁾	\$ (52)	\$ (26)

⁽¹⁾ Ohne die auf Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente entfallenden Zinserträge in Höhe von USD 13 Mio. im Geschäftsjahr 2016 (Vorjahr: USD 7 Mio.).

Buchwerte und Fair Value von Finanzinstrumenten

Die Klassifikation der Finanzinstrumente und ihre Buchwerte sowie der Fair Value der Finanzinstrumente stellten sich zu den nachstehenden Stichtagen wie folgt dar:

	FVTPL	HFT designiert AFS			Fortgeführte Anschaffungskosten ⁽¹⁾		DDHR	Gesamtbuchwert
31. Dezember 2016								
Finanzielle Vermögenswerte								
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	\$ 3.384	\$ -	\$ -			\$ -	\$ -	\$ 3.384
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen	-	-	-			1.291	-	1.291
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	144	227	374			310	196	1.251
	\$ 3.528	\$ 227	\$ 374			\$ 1.601	\$ 196	\$ 5.926
Finanzielle Verbindlichkeiten								
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten	\$ -	\$ 6	entf.			\$ 3.233	\$ -	\$ 3.239
Langfristige Finanzverbindlichkeiten ⁽²⁾	-	-	entf.			8.769	-	8.769
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	259	141	entf.			808	368	1.576
	\$ 259	\$ 147	entf.			\$ 12.810	\$ 368	\$ 13.584
31. Dezember 2015								
Finanzielle Vermögenswerte								
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	\$ 2.720	\$ -	\$ -			\$ -	\$ -	\$ 2.720
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen	-	-	-			1.473	-	1.473
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	13	230	348			380	349	1.320
	\$ 2.733	\$ 230	\$ 348			\$ 1.853	\$ 349	\$ 5.513
Finanzielle Verbindlichkeiten								
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten	\$ -	\$ 1	entf.			\$ 4.039	\$ -	\$ 4.040
Langfristige Finanzverbindlichkeiten ⁽²⁾	-	-	entf.			8.979	-	8.979
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	41	135	entf.			702	661	1.539
	\$ 41	\$ 136	entf.			\$ 13.720	\$ 661	\$ 14.558
1. Januar 2015								

FVTP&L

HFT designiert AFS Fortgeführte Anschaffungskosten⁽¹⁾ DDHR Gesamtbuchwert

	\$ 2.489	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ 2.489
Finanzielle Vermögenswerte						
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente						
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen	-	-	-		1.538	-
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	43	578	330		422	485
	\$ 2.532	\$ 578	\$ 330		\$ 1.960	\$ 485
						\$ 5.885
Finanzielle Verbindlichkeiten						
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten	\$ -	\$ 18	entf.		\$ 4.198	\$ -
Langfristige Finanzverbindlichkeiten ⁽²⁾	-	-	entf.		7.683	-
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	73	172	entf.		719	592
	\$ 73	\$ 190	entf.		\$ 12.600	\$ 592
						\$ 13.455
						Fair Value

31. Dezember 2016

Finanzielle Vermögenswerte						
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente						\$ 3.384
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen						1.291
Sonstige finanzielle Vermögenswerte						1.272
						\$ 5.947
Finanzielle Verbindlichkeiten						
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten						\$ 3.239
Langfristige Finanzverbindlichkeiten ⁽²⁾						8.624
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten						1.616
						\$ 13.479

31. Dezember 2015

Finanzielle Vermögenswerte						
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente						\$ 2.720
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen						1.473
Sonstige finanzielle Vermögenswerte						1.326
						\$ 5.519
Finanzielle Verbindlichkeiten						
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten						\$ 4.040
Langfristige Finanzverbindlichkeiten ⁽²⁾						6.767
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten						1.426
						\$ 12.233

1. Januar 2015

Finanzielle Vermögenswerte						
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente						\$ 2.489
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen						1.538
Sonstige finanzielle Vermögenswerte						1.869
						\$ 5.896
Finanzielle Verbindlichkeiten						

	Fair Value
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten	\$ 4.216
Langfristige Finanzverbindlichkeiten ⁽²⁾	7.692
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	1.655
	\$ 13.563

(1) Finanzielle Vermögenswerte sind als L&R klassifiziert, finanzielle Verbindlichkeiten als Nicht-HFT.

(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 nachstehenden Stichtagen wie folgt dar:

Beschreibung der bilanzierten finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten	31. Dezember 2016	Im Abschluss		Nettobetrag, der keiner Globalnettingvereinbarung unterliegt
		ausgewiesener Betrag	unterliegende Beträge	
Derivative Finanzinstrumente - Vermögenswerte		\$ 340	\$ (177)	\$ 163
Derivative Finanzinstrumente - Verbindlichkeiten		\$ (627)	\$ 321	\$ (306)
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente		\$ 3.384	\$ (144)	\$ 3.240
31. Dezember 2015				
Derivative Finanzinstrumente - Vermögenswerte		\$ 362	\$ (216)	\$ 146
Derivative Finanzinstrumente - Verbindlichkeiten		\$ (702)	\$ 455	\$ (247)
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente		\$ 2.720	\$ (239)	\$ 2.481
1. Januar 2015				
Derivative Finanzinstrumente - Vermögenswerte		\$ 528	\$ (271)	\$ 257
Derivative Finanzinstrumente - Verbindlichkeiten		\$ (665)	\$ 344	\$ (321)
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente		\$ 2.489	\$ (73)	\$ 2.416

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 2016	31. Dezember 2015	1. Januar 2015			
	Vermögens- werte	Verbindlich- keiten	Vermögens- werte	Verbindlich- keiten	Vermögens- werte	Verbindlich- keiten
Als Fair Value Hedges designierte derivative Finanzinstrumente						
Zinsswaps	\$ 58	\$ -	\$ 93	\$ -	\$ 226	\$ -
Als Cash Flow Hedges designierte derivative Finanzinstrumente ⁽¹⁾						
Devisentermingeschäfte	138	368	256	661	259	592
Als HFT klassifizierte derivative Finanzinstrumente ⁽²⁾						

	31. Dezember 2016	31. Dezember 2015	1. Januar 2015			
	Vermögens- werte	Verbindlich- keiten	Vermögens- werte	Verbindlich- keiten	Vermögens- werte	Verbindlich- keiten
Devisentermingeschäfte	58	86	13	41	29	72
Zinsswaps	-	-	-	-	-	1
Eingebettete derivative Finanzinstrumente						
Wandlungsoption	-	170	-	-	-	-
Kaufoptionen bei langfristigen Finanzverbindlichkeiten	11	-	-	-	14	-
Sonstiges	75	3	-	-	-	-
	144	259	13	41	43	73
Derivative Finanzinstrumente, gesamt	\$ 340	\$ 627	\$ 362	\$ 702	\$ 528	\$ 665
Als Sicherungsgeschäfte zur Absicherung von Nettoinvestitionen designierte nicht derivative Finanzinstrumente	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ 23
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ 23

(1) Der Konzern sichert sich mit den eingesetzten derivativen Finanzinstrumenten maximal 24 Monate (gerechnet ab 31. Dezember 2016) gegen das Risiko von Schwankungen künftiger Zahlungsströme aus erwarteten Transaktionen ab.

(2) Dienen als wirtschaftliche Sicherungsgeschäfte, mit Ausnahme von eingebetteten derivativen Finanzinstrumenten.

Die Nettoverluste aus als Fair Value Hedges designierten Sicherungsinstrumenten und die Nettogewinne aus den entsprechenden Grundgeschäften, die dem abgesicherten Risiko zugerechnet und im Finanzierungsaufwand erfasst werden, betrugen im Geschäftsjahr 2016 USD 24 Mio. bzw. USD 25 Mio. (Vorjahr: Nettoverluste von USD 46 Mio. bzw. Nettogewinne von USD 50 Mio.). Die zur Bemessung des Fair Value von Finanzinstrumenten verwendeten Verfahren und Annahmen sind in Anhangsangabe 34 "Fair Value der Finanzinstrumente" dargelegt.

15. ZAHLUNGSMITTEL UND ZAHLUNGSMITTELÄQUIVALENTE

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

	31. Dezember 2016	31. Dezember 2015	1. Januar 2015
Zahlungsmittel	\$ 1.375	\$ 1.235	\$ 997
Zahlungsmitteläquivalente			
Festgeld	1.105	746	796
Geldmarktfonds	904	739	696
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	\$ 3.384	\$ 2.720	\$ 2.489

Weitere Informationen zu Auflagen bezüglich der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente sind in Anhangsangabe 31 "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:

	Gesamt	Nicht überfällig	Bis 90 Tage	Mehr als 90 Tage	Wertgemindert ⁽⁴⁾
31. Dezember 2016 ⁽¹⁾⁽²⁾					
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, brutto	\$ 1.209	\$ 861	\$ 118	\$ 121	\$ 109

	Gesamt	Nicht überfällig	Bis 90 Tage	Mehr als 90 Tage	Überfällig, jedoch nicht wertgemindert ⁽³⁾ Wertgemindert ⁽⁴⁾
Wertberichtigung auf zweifelhafte Forderungen	(44)	-	-	-	(44) \$ 65
	1.165	\$ 861	\$ 118	\$ 121	
Sonstige Forderungen	126				
Gesamt	\$ 1.291				
31. Dezember 2015 ⁽¹⁾⁽²⁾					
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, brutto	\$ 1.372	\$ 908	\$ 263	\$ 72	\$ 129
Wertberichtigung auf zweifelhafte Forderungen	(36)	-	-	-	(36) \$ 93
	1.336	\$ 908	\$ 263	\$ 72	
Sonstige Forderungen	137				
Gesamt	\$ 1.473				
1. Januar 2015 ⁽¹⁾⁽²⁾					
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, brutto	\$ 1.453	\$ 717	\$ 238	\$ 381	\$ 117
Wertberichtigung auf zweifelhafte Forderungen	(39)	-	-	-	(39) \$ 78
	1.414	\$ 717	\$ 238	\$ 381	
Sonstige Forderungen	124				
Gesamt	\$ 1.538				

(1) Davon lauteten zum 31. Dezember 2016 umgerechnet USD 349 Mio. auf Euro und umgerechnet USD 428 Mio. auf andere ausländische Währungen (31. Dezember 2015: umgerechnet USD 390 Mio. auf Euro bzw. USD 452 Mio. auf andere ausländische Währungen; 1. Januar 2015: umgerechnet USD 355 Mio. auf Euro bzw. USD 475 Mio. auf andere ausländische Währungen).

(2) Davon entfielen zum 31. Dezember 2016 USD 259 Mio. auf Kundeneinbahnanteile im Zusammenhang mit langfristigen Aufträgen auf Grundlage der normalen Geschäftsbedingungen (31. Dezember 2015: USD 233 Mio.; 1. Januar 2015: USD 419 Mio.).

(3) Die Forderungen dieser Kategorie beinhalteten zum 31. Dezember 2016 Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von USD 183 Mio., die sich auf langfristige Aufträge im Segment Transportation bezogen (31. Dezember 2015: USD 243 Mio.; 1. Januar 2015: USD 525 Mio.). Davon waren zum 31. Dezember 2016 USD 121 Mio. mehr als 90 Tage überfällig (31. Dezember 2015: USD 69 Mio.; 1. Januar 2015: USD 376 Mio.). Die Beurteilung der Forderungseinbringlichkeit ist Teil des vom Segment Transportation für langfristige Aufträge praktizierten Risikomanagements.

(4) Darin sind zum 31. Dezember 2016 Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von (brutto) USD 27 Mio. enthalten, bei denen nach einer Einzelbewertung Wertminderungen festgestellt worden waren (31. Dezember 2015: USD 66 Mio.; 1. Januar 2015: USD 71 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 33 "Finanzrisikomanagement".

Wertberichtigung auf zweifelhafte Forderungen

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

	2016	2015
Stand zu Beginn des Geschäftsjahres	\$ (36)	\$ (39)
Zuführungen zur Wertberichtigung auf zweifelhafte Forderungen	(15)	(7)
Ausbuchungen	4	6
Wertaufholungen	2	1
Einfluss von Wechselkursänderungen	1	3
Stand am Ende des Geschäftsjahrs	\$ (44)	\$ (36)

Bilanzunwirksame Factoring-Vereinbarungen

Im Rahmen seiner gewöhnlichen Geschäftstätigkeit hat der Geschäftsbereich Transportation eine Reihe von Factoring-Vereinbarungen hauptsächlich in Europa getroffen, die ihm die Möglichkeit bieten, geeignete Forderungen aus Lieferungen und Leistungen regressfrei zu veräußern. Zum 31. Dezember 2016 waren im Rahmen dieser Vereinbarungen Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von EUR 820 Mio. (USD 864 Mio.) offen (31. Dezember 2015: EUR 871 Mio. (USD 948 Mio.); 1. Januar 2015: EUR 974 Mio. (USD 1.183 Mio.)). Im Geschäftsjahr 2016 wurden Forderungen aus Lieferungen und Leistungen im Umfang von EUR 993 Mio. (USD 1.099 Mio.) an die Factoringgeber verkauft (EUR 1.293 Mio. (USD 1.435 Mio.) im Geschäftsjahr 2015).

17. VORRÄTE

Der Vorratsbestand gliederte sich zu den nachstehenden Stichtagen wie folgt:

	31. Dezember 2016	31. Dezember 2015	1. Januar 2015
Flugzeugprogramme	\$ 3.187	\$ 4.215	\$ 4.600
Langfristige Aufträge			
Fertigungsaufträge			
Kosten und Margen	6.995	7.064	7.369
abzüglich: Anzahlungen und Teilabrechnungen	(5.457)	(5.490)	(5.558)
	1.538	1.574	1.811
Dienstleistungsaufträge			
Kosten und Margen	221	223	310
abzüglich: Anzahlungen und Teilabrechnungen	(6)	(17)	(17)
	215	206	293
Fertige Erzeugnisse ⁽¹⁾	904	983	1.266
	\$ 5.844	\$ 6.978	\$ 7.970

⁽¹⁾ In den fertigen Erzeugnissen waren zum 31. Dezember 2016 1 Neuflugzeug, das unabhängig von einem Festauftrag gebaut wurde, und 12 Gebrauchtflugzeuge im Gesamtwert von USD 67 Mio. enthalten (31. Dezember 2015: 4 Neuflugzeuge und 54 Gebrauchtflyzeuge im Gesamtwert von USD 279 Mio.; 1. Januar 2015: 1 Neuflugzeug und 57 Gebrauchtflyzeuge im Gesamtwert von USD 485 Mio.).

Zum 31. Dezember 2016 enthielten die fertigen Erzeugnisse Gebrauchtflyzeuge im Wert von USD 19 Mio., die rechtmäßig an Dritte veräußert und im Rahmen von Sale-and-leaseback-Geschäften zurückgeleast worden waren (31. Dezember 2015: USD 81 Mio.; 1. Januar 2015: USD 248 Mio.). Die Veräußerungserlöse sind als Sale-and-leaseback-Verpflichtungen erfasst.

Die in den Herstellungskosten des Umsatzes erfassten Vorräte beliefen sich im Geschäftsjahr 2016 auf USD 13.611 Mio. (Vorjahr: USD 15.232 Mio.). Darin waren im Geschäftsjahr 2016 Wertberichtigungen in Höhe von USD 244 Mio. enthalten (Vorjahr: USD 359 Mio.). Eine Wertaufholung für Vorräte in Höhe von USD 16 Mio. wurde im Geschäftsjahr 2016 erfasst (Vorjahr: USD 7 Mio.). Eine zusätzliche Wertberichtigung in Höhe von USD 57 Mio. wurde im Geschäftsjahr 2015 in den Sonderposten erfasst. Weitere Informationen hierzu sind in Anhangsangabe 8 "Sonderposten" enthalten.

Bei bestimmten Aufträgen wird das Eigentumsrecht an Gegenständen des Vorratsvermögens in Übereinstimmung mit den branchenüblichen Gepflogenheiten und den Auftragskonditionen bereits während der Leistungserbringung 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 2016 USD 7.002 Mio. (31. Dezember 2015: USD 6.916 Mio.; 1. Januar 2015: USD 7.273 Mio.). Die Umsatzerlöse enthalten Umsatzerlöse aus langfristigen Aufträgen im Segment Transportation, die sich im Geschäftsjahr 2016 auf USD 5.849 Mio. beliefen (Vorjahr: USD 6.208 Mio.).

In Verbindung mit bestimmten langfristigen Aufträgen schließt das Segment Transportation Vereinbarungen, bei denen es Vorauszahlungen 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. Im Rahmen dieser Vereinbarungen erhaltene Beträge werden in den Anzahlungen und Teilabrechnungen erfasst; sie reduzieren die Vorräte für langfristige Aufträge (Fertigungsaufträge) und betragen zum 31. Dezember 2016 EUR 471 Mio. (USD 496 Mio.) und zum 31. Dezember 2015 EUR 334 Mio. (USD 364 Mio.). Es besteht die Möglichkeit, dass die externen, die Vorauszahlungen leistenden Parteien die Rückzahlung dieser Beträge verlangen können, wenn das Segment Transportation seinen vertraglichen Verpflichtungen im Rahmen des langfristigen Auftrags nicht nachkommt.

18. SONSTIGE FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE

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

	31. Dezember 2016	31. Dezember 2015	1. Januar 2015
Wertpapierbestand ⁽¹⁾⁽²⁾	\$ 380	\$ 359	\$ 346
Derivative Finanzinstrumente ⁽³⁾	340	362	528
Forderungen aus langfristigen Aufträgen ⁽⁴⁾	231	298	321
Anteile an Finanzierungsarrangements ⁽²⁾	211	197	360
Darlehen und Leasingforderungen in Verbindung mit Flugzeugen ⁽⁵⁾	64	81	275
Gebundene Zahlungsmittel	10	11	17
Sonstiges	15	12	11
	\$ 1.251	\$ 1.320	\$ 1.858
davon kurzfristig	\$ 336	\$ 450	\$ 530
davon langfristig	915	870	1.328
	\$ 1.251	\$ 1.320	\$ 1.858

(1) Enthält 31. Dezember 2016 Wertpapiere in Höhe von USD 78 Mio. zur Besicherung bedingter Kapitaleinlagen im Zusammenhang mit Garantien, die in Verbindung mit Flugzeugverkäufen abgegeben wurden (31. Dezember 2015: USD 80 Mio.; 1. Januar 2015: USD 70 Mio.).

(2) Zum Fair Value bewertet mit Ausnahme von Darlehen und Leasingforderungen in Verbindung mit Flugzeugen in Höhe von USD 2 Mio., einem Wertpapierbestand in Höhe von USD 6 Mio. und Anteilen an Finanzierungsarrangements in Höhe von USD 46 Mio., die zum 31. Dezember 2016 zu fortgeführten Anschaffungskosten angesetzt waren (31. Dezember 2015: USD 2 Mio., USD 11 Mio. bzw. USD 46 Mio.; 1. Januar 2015: USD 12 Mio., USD 16 Mio. bzw. USD 45 Mio.).

(3) Es wird auf Anhangsangabe 14 "Finanzinstrumente" verwiesen.

(4) Es wird auf Anhangsangabe 33 "Finanzrisikomanagement" verwiesen.

(5) Zum 31. Dezember 2016 entfielen 75 % des Gesamtbetrags der Darlehen und Leasingforderungen in Verbindung mit Flugzeugen auf Finanzierungsvereinbarungen mit drei Fluggesellschaften (zum 31. Dezember 2015 und 1. Januar 2015 entfielen 64 % auf drei Fluggesellschaften). Darlehen und Leasingforderungen in Verbindung mit Flugzeugen sind grundsätzlich durch die Vermögenswerte besichert, auf die sie sich beziehen. Der Wert dieser Sicherheiten ist eng an die wirtschaftliche Situation der Verkehrsluftfahrtbranche und die Eigenschaften des jeweiligen Flugzeugs (Alter, Typ und Sitzkapazität) sowie andere Faktoren gekoppelt.

19. SONSTIGE VERMÖGENSWERTE

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

	31. Dezember 2016	31. Dezember 2015	1. Januar 2015
Vorausbezahlte Verkaufsprovisionen und abgegrenzte Vertragskosten ⁽¹⁾	\$ 300	\$ 341	\$ 659
Umsatzsteuer und sonstige Steuern	238	244	238
Aktiver Rechnungsabgrenzungsposten	145	174	202
Altersversorgungsleistungen ⁽²⁾	124	251	159

	31. Dezember 2016	31. Dezember 2015	1. Januar 2015
Immaterielle Vermögenswerte außer im Rahmen von Flugzeugprogrammen verwendeten Werkzeugen und Goodwill ⁽³⁾	112	114	156
Abgegrenzte Finanzierungskosten	51	72	37
Ertragsteuerforderungen	41	56	64
Sonstiges	30	29	33
	\$ 1.041	\$ 1.281	\$ 1.548
davon kurzfristig	\$ 441	\$ 484	\$ 592
davon langfristig	600	797	956
	\$ 1.041	\$ 1.281	\$ 1.548

⁽¹⁾ Es wird auf Anhangsangabe 8 "Sonderposten" verwiesen.

⁽²⁾ Es wird auf Anhangsangabe 22 "Altersversorgungsleistungen" verwiesen.

⁽³⁾ Es wird auf Anhangsangabe 21 "Immaterielle Vermögenswerte" verwiesen.

20. SACHANLAGEN

Die Sachanlagen entwickelten sich zu den nachstehenden Stichtagen wie folgt:

	Grundstücke	Gebäude	Technische Anlagen	Anlagen im Rau	Sonstige	Gesamt
Anschaffungs- oder Herstellungskosten						
Stand zum 31. Dezember 2015	\$ 87	\$ 2.409	\$ 1.418	\$ 155	\$ 406	\$ 4.475
Zugänge	-	24	55	107	12	198
Abgänge	(6)	(22)	(68)	-	(45)	(141)
Umbuchungen	-	19	60	(90)	11	-
Einfluss von Wechselkursänderungen	(4)	(43)	(21)	(11)	-	(79)
Stand zum 31. Dezember 2016	\$ 77	\$ 2.387	\$ 1.444	\$ 161	\$ 384	\$ 4.453
Kumulierte Abschreibungen und Wertminderungen						
Stand zum 31. Dezember 2015	\$ -	\$ (1.216)	\$ (935)	\$ -	\$ (263)	\$ (2.414)
Abschreibungen	-	(60)	(121)	-	(12)	(193)
Wertminderungen	(1)	(6)	(3)	-	-	(10)
Abgänge	-	14	47	-	10	71
Einfluss von Wechselkursänderungen	-	29	14	-	(1)	42
Stand zum 31. Dezember 2016	\$ (1)	\$ (1.239)	\$ (998)	\$ -	\$ (266)	\$ (2.504)
Nettobuchwert	\$ 76	\$ 1.148	\$ 446	\$ 161	\$ 118	\$ 1.949
	Grundstücke	Gebäude	Technische Anlagen	Anlagen im Rau	Sonstige	Gesamt
Anschaffungs- oder Herstellungskosten						
Stand zum 1. Januar 2015	\$ 91	\$ 2.413	\$ 1.347	\$ 171	\$ 422	\$ 4.444
Zugänge	3	25	61	139	45	273
Abgänge	(2)	(11)	(52)	-	(59)	(124)
Umbuchungen	-	70	77	(148)	1	-
Einfluss von Wechselkursänderungen	(5)	(88)	(15)	(7)	(3)	(118)
Stand zum 31. Dezember 2015	\$ 87	\$ 2.409	\$ 1.418	\$ 155	\$ 406	\$ 4.475
Kumulierte Abschreibungen und Wertminderungen						

	Grundstücke	Gebäude	Technische Anlagen	Anlagen im Raum	Sonstige	Gesamt
Stand zum 1. Januar 2015	\$ -	\$ (1.212)	\$ (864)	\$ -	\$ (276)	\$ (2.352)
Abschreibungen	-	(75)	(108)	-	(25)	(208)
Wertminderungen	-	-	(10)	-	-	(10)
Abgänge	-	11	49	-	41	101
Einfluss von Wechselkursänderungen	-	60	(2)	-	(3)	55
Stand zum 31. Dezember 2015	\$ -	\$ (1.216)	\$ (935)	\$ -	\$ (263)	\$ (2.414)
Nettobuchwert	\$ 87	\$ 1.193	\$ 483	\$ 155	\$ 143	\$ 2.061

In der Tabelle sind unter "Sonstige" Vermögenswerte aus Finanzierungsleasing-Vereinbarungen enthalten, bei denen der Konzern Leasingnehmer ist und deren Anschaffungs- oder Herstellungskosten sich zum 31. Dezember 2016 auf USD 234 Mio. beliefen (31. Dezember 2015: USD 245 Mio.; 1. Januar 2015: USD 243 Mio.), während die kumulierten Abschreibungen USD 111 Mio. betragen (31. Dezember 2015: USD 105 Mio.; 1. Januar 2015: USD 91 Mio.).

Unter "Sonstige" sind in der Tabelle darüber hinaus Flugzeuge aus Operating-Leasingverhältnissen enthalten, bei denen der Konzern Leasinggeber ist und deren Anschaffungs- oder Herstellungskosten sich zum 31. Dezember 2016 auf USD 3 Mio. beliefen (31. Dezember 2015: USD 46 Mio.; 1. Januar 2015: USD 35 Mio.), während die kumulierten Abschreibungen USD 3 Mio. betragen (31. Dezember 2015: USD 11 Mio.; 1. Januar 2015: USD 14 Mio.). Die Mieterträge aus Operating-Leasingverhältnissen beliefen sich im Geschäftsjahr 2016 auf USD 1 Mio. (Vorjahr: USD 6 Mio.). Dem standen im Geschäftsjahr 2016 Abschreibungen auf im Rahmen von Operating-Leasingverträgen vermietete Vermögenswerte in Höhe von USD 1 Mio. (Vorjahr: USD 16 Mio.) gegenüber.

21. IMMATERIELLE VERMÖGENSWERTE

Die immateriellen Vermögenswerte entwickelten sich zu den nachstehenden Stichtagen wie folgt:

	Im Rahmen von			Goodwill	Sonstige ⁽¹⁾⁽²⁾	Gesamt
	Erworben	Selbst geschaffen	Gesamt ⁽³⁾			
Anschaffungs- oder Herstellungskosten						
Stand zum 31. Dezember 2015	\$ 1.864	\$ 11.320	\$ 13.184	\$ 1.978	\$ 683	\$ 15.845
Zugänge	516	829	1.345	-	35	1.380
Abgänge	-	-	-	-	(4)	(4)
Einfluss von Wechselkursänderungen	-	-	-	(123)	(15)	(138)
Stand zum 31. Dezember 2016	\$ 2.380	\$ 12.149	\$ 14.529	\$ 1.855	\$ 699	\$ 17.083
Kumulierte Abschreibungen und Wertminderungen						
Stand zum 31. Dezember 2015	\$ (1.449)	\$ (7.760)	\$ (9.209)	\$ -	\$ (569)	\$ (9.778)
Abschreibungen	(3)	(143)	(146)	-	(32)	(178)
Abgänge	-	-	-	-	2	2
Einfluss von Wechselkursänderungen	-	-	-	-	12	12
Stand zum 31. Dezember 2016	\$ (1.452)	\$ (7.903)	\$ (9.355)	\$ -	\$ (587)	\$ (9.942)
Nettobuchwert	\$ 928	\$ 4.246	\$ 5.174	\$ 1.855	\$ 112	\$ 7.141
	Im Rahmen von			Goodwill	Sonstige ⁽¹⁾⁽²⁾	Gesamt
	Erworben	Selbst geschaffen	Gesamt ⁽³⁾			
Anschaffungs- oder Herstellungskosten						
Stand zum 1. Januar 2015	\$ 1.639	\$ 9.923	\$ 11.562	\$ 2.127	\$ 714	\$ 14.403
Zugänge	225	1.399	1.624	-	20	1.644
Abgänge	-	(2)	(2)	-	(14)	(16)
Einfluss von Wechselkursänderungen	-	-	-	(149)	(37)	(186)

	Erworben	Im Rahmen von Selbst geschaffen	Gesamt ⁽³⁾	Goodwill	Sonstige ⁽¹⁾⁽²⁾	Gesamt
Stand zum 31. Dezember 2015	\$ 1.864	\$ 11.320	\$ 13.184	\$ 1.978	\$ 683	\$ 15.845
Kumulierte Abschreibungen und Wertminderungen						
Stand zum 1. Januar 2015	\$ (700)	\$ (4.039)	\$ (4.739)	\$ -	\$ (558)	\$ (5.297)
Abschreibungen	(25)	(160)	(185)	-	(45)	(230)
Wertminderungen	(724)	(3.561)	(4.285)	-	(5)	(4.290)
Abgänge	-	-	-	-	8	8
Einfluss von Wechselkursänderungen	-	-	-	-	31	31
Stand zum 31. Dezember 2015	\$ (1.449)	\$ (7.760)	\$ (9.209)	\$ -	\$ (569)	\$ (9.778)
Nettobuchwert	\$ 415	\$ 3.560	\$ 3.975	\$ 1.978	\$ 114	\$ 6.067

⁽¹⁾ Dargestellt in Anhangsangabe 19 "Sonstige Vermögenswerte".

⁽²⁾ Enthält zum 31. Dezember 2016 selbst geschaffene immaterielle Vermögenswerte mit Anschaffungs- oder Herstellungskosten in Höhe von USD 365 Mio. und kumulierten Abschreibungen in Höhe von USD 296 Mio. (31. Dezember 2015: USD 365 Mio. bzw. USD 278 Mio.; 1. Januar 2015: USD 367 Mio. bzw. USD 254 Mio.).

⁽³⁾ Enthält zum 31. Dezember 2016 immaterielle Vermögenswerte in Entwicklung mit Anschaffungs- oder Herstellungskosten in Höhe von USD 2.467 Mio. (31. Dezember 2015: USD 3.622 Mio.; 1. Januar 2015: USD 6.126 Mio.).

Im Rahmen von Flugzeugprogrammen verwendete Werkzeuge

Der Nettobuchwert der im Rahmen von Flugzeugprogrammen verwendeten Werkzeuge beinhaltete zum 31. Dezember 2016 einen Betrag für das Segment Commercial Aircraft in Höhe von USD 2.586 Mio., für das Segment Business Aircraft in Höhe von USD 2.631 Mio., für das Segment Aerostructures and Engineering in Höhe von USD 8 Mio. und für den Bereich Konzernaufwendungen und Eliminierungen in Höhe von USD -51 Mio. (31. Dezember 2015: USD 1.914 Mio., USD 2.041 Mio., USD 20 Mio. bzw. USD 0; 1. Januar 2015: USD 4.347 Mio.; USD 2.470 Mio., USD 9 Mio. bzw. USD 0).

C Series-Flugzeugprogramm

Im Oktober 2015 schloss der Konzern einen Vorvertrag (Memorandum of Understanding) mit der Regierung von Québec im Hinblick auf das C Series-Flugzeugprogramm. Nach dem Abschluss einer umfangreichen Analyse des C Series-Flugzeugprogramms sowie nach Gesprächen mit der Regierung von Québec, die im Abschluss des Vorvertrags (Memorandum of Understanding) mündeten, überprüfte der Konzern die Werthaltigkeit der zahlungsmittelgenerierenden Einheit C Series-Flugzeugprogramm (das "C Series-Flugzeugprogramm"), die im Wesentlichen aus aktivierten Entwicklungskosten besteht. Der Konzern stellte fest, dass der Buchwert des C Series-Flugzeugprogramms dessen erzielbaren Betrag übersteigt, und erfasste daher in Bezug auf die Entwicklungskosten des C Series-Flugzeugprogramms im Geschäftsjahr 2015 einen Wertminderungsaufwand in Höhe von USD 3.070 Mio. in den Sonderposten. Nach Erfassung des Wertminderungsaufwands verblieb zum 31. Dezember 2015 ein Restbetrag der im Rahmen des C Series-Flugzeugprogramms verwendeten Werkzeuge von USD 1.850 Mio.

Learjet 85-Flugzeugprogramm

Im Geschäftsjahr 2015 hat der Konzern infolge der anhaltenden Marktschwäche und der daraus resultierenden Absatzschwierigkeiten das Learjet 85-Flugzeugprogramm eingestellt. Daher wies der Konzern Wertminderungsaufwendungen in Höhe der restlichen USD 919 Mio. aus im Rahmen von Flugzeugprogrammen verwendeten Werkzeugen (in Bezug auf die Entwicklungskosten für das Learjet 85-Flugzeugprogramm) sowie von USD 5 Mio. auf sonstige immaterielle Vermögenswerte in den Sonderposten aus.

CRJ1000-Flugzeugprogramm

Im Geschäftsjahr 2015 führte der Konzern einen Wertminderungstest in Bezug auf die Entwicklungskosten des CRJ1000-Flugzeugprogramm durch. Anzeichen für eine Wertminderung bestanden aufgrund fehlender Auftragseingänge sowie eines niedrigen Festauftragsbestands, was wiederum in erster Linie durch die sog. "Scope Clauses" in den USA bedingt ist. Diese haben zu Einschränkungen bei der Nutzung, der Anzahl und der Sitzkapazität von Regionalflugzeugen, die im Auftrag von Linienfluggesellschaften unterwegs sind, geführt. Der Konzern stellte fest, dass der erzielbare Betrag der Entwicklungskosten des CRJ1000-Flugzeugprogramm vernachlässigbar ist und erfasste daher in den Sonderposten einen Wertminderungsaufwand von USD 243 Mio. in Verbindung mit dem Restbetrag.

Learjet-Flugzeugreihe

Im Geschäftsjahr 2015 überprüfte der Konzern die Werthaltigkeit der zahlungsmittelgenerierenden Einheit Learjet-Flugzeugreihe (die "Learjet-Flugzeugreihe"), die im Wesentlichen aus aktivierte Entwicklungskosten besteht. Der Konzern stellte fest, dass der Buchwert der Learjet-Flugzeugreihe deren erzielbaren Betrag übersteigt, und erfasste daher in Bezug auf die Entwicklungskosten für die Learjet-Flugzeugreihe einen Wertminderungsaufwand in Höhe von USD 53 Mio. in den Sonderposten. Die Wertminderung resultiert aus der anhaltenden Marktschwäche in der Kategorie der Light-Geschäftsflugzeuge. Nach Erfassung des Wertminderungsaufwands verblieb ein Restbetrag der im Rahmen der Learjet-Flugzeugreihe verwendeten Werkzeuge von USD 0.

Erzielbarer Betrag

Die erzielbaren Beträge sämtlicher Vermögenswerte der Flugzeugprogramme oder zahlungsmittelgenerierenden Einheiten basierten auf dem Fair Value abzüglich Veräußerungskosten. 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 anhand von Prognosen der künftigen Cashflows, die auf Folgendem basierten: der risikoangepassten bestmöglichen Schätzung des Managements im Hinblick auf künftige Umsätze aus bestehenden Festaufträgen, erwarteten künftigen Aufträgen, dem Zahlungszeitpunkt auf Basis des erwarteten Lieferplans, Umsätzen aus damit verbundenen Dienstleistungen, Beschaffungskosten auf Grundlage bestehender Verträge mit Zulieferern, künftigen Personalkosten, allgemeinen Marktbedingungen, Devisenkursen und anwendbaren Langzeitprognosen der Ertragsteuersätze sowie einem Abszinsungssatz nach Steuern von 10 % auf der Basis der gewichteten durchschnittlichen Kapitalkosten, die anhand von marktisierten Inputdaten ermittelt werden, die entweder direkt von den Finanzmärkten verfügbar sind oder auf Vergleichsdaten repräsentativer börsennotierter Unternehmen der Luftfahrtbranche des Geschäftsjahres 2016 beruhen. Weitere Informationen zur Methodik der Werthaltigkeitsüberprüfungen des Konzerns im Bereich der im Rahmen von Flugzeugprogrammen verwendeten Werkzeuge sind in Anhangsangabe 4 "Verwendung von Schätzungen und Beurteilungen" enthalten.

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 2016 wurde eine Werthaltigkeitsprüfung durchgeführt. Dabei wurden keine Wertminderungen festgestellt. Nähere Informationen sind in Anhangsangabe 4 "Verwendung von Schätzungen und Beurteilungen" zu finden.

22. 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 Trusts investiert. Nicht kapitalunterlegte Pläne sind Pläne, bei denen es kein derartiges Planvermögen gibt, da dies nicht zulässig ist oder nicht der lokalen Praxis entspricht.

KAPITALUNTERLEGTE LEISTUNGSORIENTIERTE PENSIONSPLÄNE

Seine wesentlichen leistungsorientierten Pläne unterhält der Konzern in Kanada, dem Vereinigten Königreich und den USA. Daher befindet sich der überwiegende Teil des Planvermögens und der Pensionsverpflichtungen der leistungsorientierten Pensionspläne in diesen Ländern. Die nachstehenden Erläuterungen behandeln schwerpunktmäßig in diesen drei Ländern eingetragene Pläne.

Governance

Nach den jeweils anwendbaren gesetzlichen Regelungen für Pensionspläne ist der Verwalter des Pensionsplans entweder der Konzern (für US-Pläne sowie für außerhalb von Québec eingetragene kanadische Pläne) oder ein Pensionsausschuss, Board of Trustees oder Unternehmenstreuhänder (für in Québec und im Vereinigten Königreich eingetragene Pläne).

Die Planverwalter sind verantwortlich für das Management des Planvermögens und die Aufstellung von Anlagerichtlinien, mit denen für jeden Plan die Anlageziele, die Zielallokation für die anzulegenden Vermögenswerte, die Risikominderungsstrategien und andere durch die gesetzlichen Regelungen für Pensionspläne geforderten Elemente definiert werden.

Das Planvermögen wird durch Pooling in drei Common Investment Funds (CIFs) für die Pläne in Kanada, dem Vereinigten Königreich bzw. den USA eingebracht, um Größenvorteile zu erzielen und eine größere Effizienz, Diversifizierung und Liquidität zu erreichen. Die CIFs sind untergliedert nach Unterfonds oder Asset-Klassen, damit für jeden Plan eine individuelle Asset-Allokation unter Berücksichtigung des jeweiligen Profils der Pensionsverpflichtungen umgesetzt werden kann.

Die Verwaltung der CIFs wurde an drei Investment Committees (ICs) delegiert (jeweils ein IC für Kanada, das Vereinigte Königreich und die USA). Die ICs sind dafür verantwortlich, die Vermögenswerte den verschiedenen Unterfonds und Asset-Klassen in Übereinstimmung mit der jeweiligen Anlagepolitik des Plans zuzuteilen. Sie sind zudem verantwortlich für die Anstellung, die Beaufsichtigung und die Beendigung der Arbeitsverhältnisse von Investmentmanagern und haben für jeden Unterfonds und jede Asset-Klasse eine Multi-Manager-Struktur eingerichtet. Unterstützt werden sie durch die Pension Asset Management Services der Bombardier Inc., die das Management der Vermögenswerte der Pläne und der CIFs täglich beaufsichtigen. Die tägliche Verwaltung der Pläne wird entweder an die Bombardier Inc. oder an externe Dienstleister für die Verwaltung von Pensionsplänen delegiert. Die Verwalter, die ICs und die Bombardier Inc. stützen sich zudem auf das Fachwissen externer Rechtsberater, Versicherungsmathematiker, Rechnungsprüfer und Anlageberater.

Richtlinien für die Erdienung von Anwartschaften

Die im Rahmen der leistungsorientierten Pläne auszuzahlenden Leistungen richten sich 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 acht von neun leistungsorientierten Plänen 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 gesetzlichen Regelungen für Pensionsleistungen bestimmt.

Die Pensionspläne in Kanada unterliegen in Québec dem Supplemental Pensions 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. Nach aktuellem Recht sind Mindestdotierungen erforderlich, um die nach dem Fortführungsprinzip berechneten Defizite (ermittelt unter der Annahme, dass der Plan in Kraft bleiben wird) über einen Zeitraum von bis zu fünfzehn Jahren und - für in Ontario registrierte Pläne - Solvenzdefizite (ermittelt unter der Annahme, dass der Plan nicht mehr fortgeführt und abgewickelt wird) über einen Zeitraum von fünf Jahren zu tilgen. Die in der Gesetzgebung von Québec verankerten Finanzierungsvorschriften wurden mit Wirkung ab 31. Dezember 2015 dahingehend geändert, dass die Finanzierung von Solvenzdefiziten für weitergeführte Pläne gestrichen wurde. Ab 2016 basiert die Finanzierung auf einer "erweiterten" Bewertung nach dem Fortführungsprinzip, die eine Stabilisierungsrückstellung vorsieht. Diese Rückstellung wird aus Sondertilgungen und laufenden Beitrags-zahlungen sowie aus versicherungsmathematischen Gewinnen finanziert.

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 dem Pensions Act of 2004. Versicherungsmathematische Bewertungen sind mindestens alle drei Jahre vorzunehmen. Der Tilgszeitraum für Deckungslücken wird gemeinsam durch die Verwalter und den Konzern festgelegt.

Investitionspolitik

Die Investitionspolitik wurde mit dem Ziel festgelegt, eine langfristige Anlagerendite zu erzielen. Zusammen mit den Planeinzahlungen soll damit sichergestellt werden, dass die Pläne über genügend Vermögen verfügen, um die zugesagten Leistungen 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 2016 sah die durchschnittliche angestrebte Portfoliostruktur folgendermaßen aus:

- Anlage zu 52 %, 54 % bzw. 51 % in festverzinslichen Wertpapieren bei kanadischen, britischen und US-amerikanischen Plänen;
- Anlage zu 38 %, 31 % bzw. 44 % in Eigenkapitaltiteln bei kanadischen, britischen und US-amerikanischen Plänen; und
- Anlage zu 10 %, 15 % bzw. 5 % in Vermögenswerten mit realer Rendite bei kanadischen, britischen und US-amerikanischen Plänen.

Um Zinsrisiken zu minimieren, wurden außerdem im November 2016 für einen kleinen Plan Overlay-Portfolios (bestehend aus langfristigen Zinsswaps und langfristigen Anleihe-Futures) zur Absicherung gegen das Zinsänderungsrisiko gebildet. Diese Portfolios werden für weitere Pläne eingeführt, sobald die Marktbedingungen günstig und die Voraussetzungen der Pläne erfüllt sind.

Die Planverwalter haben darüber hinaus dynamische Strategien zur Risikominderung eingeführt. Dies dürfte zur Folge haben, dass die Portfoliostruktur in Zukunft konservativer wird. Außerdem dürfen Overlay-Portfolios zur Absicherung gegen das Zinsänderungsrisiko mit zunehmenden Verbesserungen des Finanzierungsstatus von Plänen und der Marktbedingungen mehr und mehr zum Standard werden. Die Abteilung für Pension Asset Management der Bombardier Inc. überwacht die Risikominderungsfaktoren auf täglicher Basis, um die rechtzeitige und effiziente Umsetzung dieser Strategien sicherzustellen. Der Konzern und die Planverwalter analysieren regelmäßig die Vermögenswerte und Verbindlichkeiten der Pläne, um herauszufinden, ob die Investitionspolitik und die Strategien zur Risikominderung sachgerecht sind.

Risikomanagementmaßnahmen

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

Eigenkapitalrisiko

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

Zinsrisiko

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

Inflationsrisiko

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

Wechselkursrisiko

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

Liquiditätsrisiko

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

Langlebigkeitsrisiko

Das Langlebigkeitsrisiko besteht darin, dass aufgrund einer steigenden Lebenserwartung Leistungen länger als erwartet ausgezahlt werden müssen. Dieses Risiko wird dadurch gesteuert, dass zur Bestimmung der Höhe der Planeinzahlungen die aktuellsten Sterbe- und Sterblichkeitsverbesserungstafeln verwendet werden.

NICHT KAPITALUNTERLEGGTE 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 ALTERSVERSORGUNGSPÄLENE

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 Mitarbeitergruppe in Kanada unterschiedlich ist. Neu eingestellten Mitarbeitern, die nicht Mitglied einer Gewerkschaft sind, wird im Allgemeinen keine medizinische Versorgung nach Rentenbeginn mehr angeboten.

ALTERSVERSORGUNGSPÄLENE

Die Bestandteile der Aufwendungen für Altersversorgungsleistungen stellten sich in den nachstehenden Geschäftsjahren wie folgt dar:

	2016			2015		
	Pensionsleistungen	Sonstige Leistungen	Gesamt	Pensionsleistungen	Sonstige Leistungen	Gesamt
Laufender Dienstzeitaufwand	\$ 260	\$ 6	\$ 266	\$ 302	\$ 7	\$ 309
Aufzinsungsaufwand	55	11	66	60	12	72
Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand/(-ertrag) ⁽¹⁾	(140)	-	(140)	25	-	25
Plankürzungen	(22)	-	(22)	(4)	-	(4)
Planabgeltungen	-	-	-	(3)	-	(3)
Sonstiges	1	-	1	1	-	1
Leistungsorientierte Pensionspläne	154	17	171	381	19	400
Beitragsorientierte Pensionspläne	84	-	84	78	-	78
Aufwendungen für Altersversorgungsleistungen, gesamt	\$ 238	\$ 17	\$ 255	\$ 459	\$ 19	\$ 478
Im Zusammenhang mit:						
kapitalunterlegten leistungsorientierten Pensionsplänen	\$ 114	entf.	\$ 114	\$ 340	entf.	\$ 340
nicht kapitalunterlegten leistungsorientierten Pensionsplänen	\$ 40	\$ 17	\$ 57	\$ 41	\$ 19	\$ 60
beitragsorientierten Pensionsplänen	\$ 84	entf.	\$ 84	\$ 78	entf.	\$ 78
Folgendermaßen erfasst:						
EBIT-Aufwand oder aktivierte Kosten	\$ 183	\$ 6	\$ 189	\$ 399	\$ 7	\$ 406
Finanzierungsaufwand	\$ 55	\$ 11	\$ 66	\$ 60	\$ 12	\$ 72
(1) Hierbei ist die Auflösung der faktischen Verpflichtungen in Höhe von USD 139 Mio. eingerechnet. 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 2015						\$ (2.661)
Versicherungsmathematische Nettogewinne						407
Einfluss von Wechselkursänderungen						185
Ertragsteuern						(11)

Gewinne (Verluste)					
Stand zum 31. Dezember 2015					(2.080)
Auswirkungen der Aktivierungsobergrenze und der Mindestverbindlichkeit					(5)
Versicherungsmathematische Nettoverluste					(764)
Einfluss von Wechselkursänderungen					14
Ertragsteuern					73
Stand zum 31. Dezember 2016					\$ (2.762)

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

	2016			2015		
	Pensionsleistungen	Sonstige Leistungen		Gesamt	Sonstige Leistungen	
Änderungen der leistungsorientierten Verpflichtung						
Verpflichtung zu Beginn des Geschäftsjahres	\$ 9.722	\$ 266	\$ 9.988	\$ 10.963	\$ 327	\$ 11.290
Aufzinsung	365	11	376	378	12	390
Laufender Dienstzeitaufwand	260	6	266	302	7	309
Beiträge von Planteilnehmern	28	-	28	34	-	34
Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand/(-ertrag) ⁽¹⁾	(140)	-	(140)	25	-	25
Versicherungsmathematische Verluste (Gewinne) - Änderungen der finanziellen Annahmen	1.247	12	1.259	(336)	(4)	(340)
Versicherungsmathematische Verluste (Gewinne) - Änderungen der erfahrungsbedingten Anpassungen	21	(5)	16	(125)	(14)	(139)
Versicherungsmathematische Gewinne - Änderungen der demografischen Annahmen	(16)	(1)	(17)	(21)	(1)	(22)
Ausgezahlte Leistungen	(333)	(11)	(344)	(334)	(12)	(346)
Plankürzungen	(22)	-	(22)	(4)	-	(4)
Planabgeltungen	(4)	-	(4)	(10)	-	(10)
Sonstiges	1	-	1	(24)	(1)	(25)
Einfluss von Wechselkursänderungen	(620)	5	(615)	(1.126)	(48)	(1.174)
Verpflichtung am Ende des Geschäftsjahres	\$ 10.509	\$ 283	\$	\$ 9.722	\$ 266	\$ 9.988
			10.792			
Verpflichtung ist zuzuordnen:						
aktiven begünstigten Arbeitnehmern	\$ 5.353	\$ 164	\$ 5.517	\$ 5.035	\$ 163	\$ 5.198
Anwärtern	1.603	-	1.603	1.368	-	1.368
Rentnern	3.553	119	3.672	3.319	103	3.422
	\$ 10.509	\$ 283	\$	\$ 9.722	\$ 266	\$ 9.988
			10.792			
Änderungen des Planvermögens						
Fair Value zu Beginn des Geschäftsjahres	\$ 8.080	\$ -	\$ 8.080	\$ 8.820	\$ -	\$ 8.820
Arbeitgeberbeiträge	262	11	273	264	12	276
Beiträge von Planteilnehmern	28	-	28	34	-	34
Zinsertrag aus dem Planvermögen	310	-	310	318	-	318

	2016		2015			
	Pensionsleistungen	Sonstige Leistungen	Gesamt	Pensionsleistungen	Sonstige Leistungen	Gesamt
Versicherungsmathematische (Verluste) Gewinne	494	-	494	(94)	-	(94)
Ausgezahlte Leistungen	(333)	(11)	(344)	(334)	(12)	(346)
Planabgeltungen	(4)	-	(4)	(7)	-	(7)
Verwaltungskosten	(13)	-	(13)	(10)	-	(10)
Sonstiges	-	-	-	(20)	-	(20)
Einfluss von Wechselkursänderungen	(550)	-	(550)	(891)	-	(891)
Fair Value am Ende des Geschäftsjahrs	\$ 8.274	\$ -	\$ 8.274	\$ 8.080	\$ -	\$ 8.080

⁽¹⁾ Hierbei ist die Auflösung der faktischen Verpflichtungen in Höhe von USD 139 Mio. eingerechnet. Weitere Informationen hierzu sind in Anhangsangabe 8 "Sonderposten" enthalten.

Die Überleitung des Planvermögens und der Verpflichtungen aus den Pensionsplänen auf die in der Konzernbilanz erfassten Beträge stellt sich zu den nachstehenden Stichtagen wie folgt dar:

	31. Dezember 2016			31. Dezember 2015		
	Pensionsleistungen	Sonstige Leistungen	Pensionsleistungen	Sonstige Leistungen	Pensionsleistungen	Sonstige Leistungen
Barwert der leistungsorientierten Verpflichtungen	\$ 10.509	\$ 283	\$ 9.722	\$ 266	\$ 10.963	\$ 327
Fair Value des Planvermögens	(8.274)	-	(8.080)	-	(8.820)	-
	2.235	283	1.642	266	2.143	327
Auswirkungen des Asset Ceiling						
Tests und der Mindestverbindlichkeit ⁽¹⁾	5	-	-	-	-	-
Erfasster Nettobetrag	\$ 2.240	\$ 283	\$ 1.642	\$ 266	\$ 2.143	\$ 327
Beträge erfasst in:						
Verbindlichkeit aus						
Altersversorgungsleistungen	\$ 2.364	\$ 283	\$ 1.893	\$ 266	\$ 2.302	\$ 327
Vermögenswert aus Altersversorgungsleistungen ⁽²⁾	(124)	-	(251)	-	(159)	-
Nettoverbindlichkeit	\$ 2.240	\$ 283	\$ 1.642	\$ 266	\$ 2.143	\$ 327

⁽¹⁾ Einschließlich des Einflusses von Wechselkursänderungen.

⁽²⁾ Dargestellt in Anhangsangabe 19 "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 2016			31. Dezember 2015		
	Pensionsleistungen	Sonstige Leistungen	Pensionsleistungen	Sonstige Leistungen	Pensionsleistungen	Sonstige Leistungen
Kapitalunterlegte Pensionspläne						
Kanada	\$ 562	\$ -	\$ 589	\$ -	\$ 826	\$ -
USA	375	-	327	-	347	-
Vereinigtes Königreich	493	-	(52)	-	74	-
Sonstige	99	-	95	-	103	-
	1.529	-	959	-	1.350	-
Nicht kapitalunterlegte Pensionspläne Deutschland	522	-	492	-	560	-
Kanada	25	250	24	233	29	290
USA	36	22	33	22	32	26
Sonstige	128	11	134	11	172	11

	31. Dezember 2016	31. Dezember 2015	1. Januar 2015
	Pensionsleistungen	Sonstige Leistungen	Pensionsleistungen
	711	283	683
Nettoverbindlichkeit	\$ 2.240	\$ 283	\$ 1.642
	266	266	266
	793	\$ 2.143	\$ 2.143
	327	\$ 327	\$ 327

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 2016		31. Dezember 2015		1. Januar 2015	
	Leistungsorientierte		Leistungsorientierte		Leistungsorientierte	
	Verpflichtung	Planvermögen	Verpflichtung	Planvermögen	Verpflichtung	Planvermögen
Kapitalunterlegte Pensionspläne						
Kanada	\$ 4.503	\$ 3.946	\$ 4.214	\$ 3.625	\$ 5.015	\$ 4.189
Vereinigtes Königreich	3.912	3.419	3.527	3.579	3.805	3.731
USA	993	618	914	587	946	599
Sonstige	390	291	384	289	404	301
	9.798	8.274	9.039	8.080	10.170	8.820
Nicht kapitalunterlegte Pensionspläne	994	-	949	-	1.120	-
	\$ 10.792	\$ 8.274	\$ 9.988	\$ 8.080	\$ 11.290	\$ 8.820

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

	31. Dezember 2016			
	Gesamt	Stufe 1		
		\$ 611	\$ 168	\$ -
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	\$ 779			
Eigenkapitaltitel				
USA	951	945	-	6
Vereinigtes Königreich	371	360	11	-
Kanada	350	350	-	-
Sonstige	1.102	1.099	-	3
	2.774	2.754	11	9
Festverzinsliche Wertpapiere				
Unternehmensanleihen	1.301	-	1.301	-
Staatsanleihen	2.351	-	2.351	-
Sonstige	27	-	27	-
	3.679	-	3.679	-
Wertpapiere mit realer Rendite	925	871	-	54
Sonstige	117	-	117	-
	\$ 8.274	\$ 4.236	\$ 3.975	\$ 63
	31. Dezember 2015			
	Gesamt	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	\$ 804	\$ 655	\$ 149	\$ -
Eigenkapitaltitel				
USA	959	938	15	6
Vereinigtes Königreich	282	282	-	-

		31. Dezember 2015			
		Gesamt	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
Kanada		343	343	-	-
Sonstige		1.101	1.098	-	3
		2.685	2.661	15	9
Festverzinsliche Wertpapiere					
Unternehmensanleihen		1.288	-	1.288	-
Staatsanleihen		2.199	-	2.199	-
Sonstige		26	-	26	-
		3.513	-	3.513	-
Wertpapiere mit realer Rendite		983	927	-	56
Sonstige		95	-	93	2
		\$ 8.080	\$ 4.243	\$ 3.770	\$ 67
		1. Januar 2015			
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente		Gesamt	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
Eigenkapitaltitel		\$ 673	\$ 548	\$ 125	\$ -
USA		931	927	-	4
Vereinigtes Königreich		389	371	18	-
Kanada		359	359	-	-
Sonstige		1.110	1.110	-	-
		2.789	2.767	18	4
Festverzinsliche Wertpapiere					
Unternehmensanleihen		1.201	-	1.201	-
Staatsanleihen		2.642	-	2.642	-
Sonstige		27	-	27	-
		3.870	-	3.870	-
Wertpapiere mit realer Rendite		911	911	-	-
Sonstige		577	-	503	74
		\$ 8.820	\$ 4.226	\$ 4.516	\$ 78

Das Planvermögen enthielt zum 31. Dezember 2016 und 2015 sowie zum 1. Januar 2015 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 2016 und 2015 geleisteten Einzahlungen sowie die geschätzten Einzahlungen für das Geschäftsjahr 2017:

	2017 Geschätzt	2016	2015
Einzahlungen für:			
Kapitalunterlegte Pensionspläne	\$ 226	\$ 234	\$ 239
Nicht kapitalunterlegte Pensionspläne	27	28	25
Sonstige Leistungen	10	11	12
Leistungsorientierte Pläne, gesamt	263	273	276
Beitragsorientierte Pensionspläne	87	84	78
Einzahlungen, gesamt	\$ 350	\$ 357	\$ 354

Die folgende Tabelle enthält Angaben zum Fälligkeitsprofil der leistungsorientierten Verpflichtungen, deren Auszahlung zum 31. Dezember 2016 wie folgt erwartet wird:

31. Dezember 2016

Leistungen, deren Auszahlung in den folgenden Zeiträumen erwartet wird:

Innerhalb eines Jahres	\$ 298
In 1 bis 5 Jahren	1.383
In 5 bis 10 Jahren	2.241
In 10 bis 15 Jahren	2.813
In 15 bis 20 Jahren	3.238
	\$ 9.973

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

Laufzeit in Jahren zum Kapitalunterlegte Pensionspläne	31. Dezember 2016
Kanada	17,0
USA	16,2
Vereinigtes Königreich	21,4
Sonstige	13,9
Nicht kapitalunterlegte Pensionspläne	
Deutschland	19,3
Kanada	13,0
USA	14,7
Sonstige	15,4

Die folgende Tabelle enthält die in den nachstehend aufgeführten Zeiträumen erwarteten Auszahlungen im Rahmen nicht kapitalunterlegter Pensionspläne zum 31. Dezember 2016:

Leistungen, deren Auszahlung in den folgenden Zeiträumen erwartet	Deutschland	Sonstige	Gesamt
innerhalb eines Jahres	\$ 16	\$ 18	\$ 34
In 1 bis 5 Jahren	67	81	148
In 5 bis 10 Jahren	94	126	220
In 10 bis 15 Jahren	111	142	253
In 15 bis 20 Jahren	123	151	274
	\$ 411	\$ 518	\$ 929

Die wesentlichen versicherungsmathematischen Annahmen spiegeln die jeweilige wirtschaftliche Lage in den entsprechenden Ländern wider. Die gewichteten durchschnittlichen Annahmen zur Berechnung der Aufwendungen für Altersversorgungsleistungen und Verpflichtungen aus Altersversorgungsleistungen stellten sich zu den nachstehenden Stichtagen wie folgt dar:

(in Prozent)	31. Dezember 2016		31. Dezember 2015		1. Januar 2015	
	Pensionsleistungen	Sonstige	Pensionsleistungen	Sonstige	Pensionsleistungen	Sonstige
Aufwendungen						
Abzinsungssatz	3,80 %	4,19 %	3,69%	4,07 %	4,59%	4,97 %
Langfristige Gehaltssteigerungen	3,02 %	3,00 %	3,26%	3,25 %	3,36%	3,25 %
Inflationsrate	2,21 %	2,05 %	2,21 %	2,05 %	2,34%	2,40 %

(in Prozent)		31. Dezember 2016		31. Dezember 2015		1. Januar 2015	
		Pensionsleistungen entf.	Sonstige Leistungen 5,12 %	Pensionsleistungen entf.	Sonstige Leistungen 4,99 %	Pensionsleistungen entf.	Sonstige Leistungen 4,98 %
Letzte Kostensteigerung im Bereich der medizinischen Leistungen							
Leistungsorientierte Verpflichtung							
Abzinsungssatz		3,22 %	3,95 %	3,80%	4,19 %	3,69%	4,07 %
Langfristige Gehaltssteigerungen		3,00 %	3,00 %	3,02%	3,00 %	3,26%	3,25 %
Inflationsrate		2,30 %	2,25 %	2,21 %	2,05 %	2,21 %	2,05 %
Anfängliche Kostensteigerung im Bereich der medizinischen Leistungen		entf.	5,23 %	entf.	5,29 %	entf.	6,08 %
Letzte Kostensteigerung im Bereich der medizinischen Leistungen		entf.	5,07 %	entf.	5,12 %	entf.	4,99 %
entf.: entfällt							

Die Sterbetafeln und die durchschnittliche Lebenserwartung eines beziehsberechtigten Arbeitnehmers im Alter von 45 bzw. 65 stellen sich zum 31. Dezember wie folgt dar:
(in Jahren)

Land	Sterbetafeln	65 im Dezember		45 im Dezember	
		2016	2015	2016	2015
Kanada	Sterbetafel des Privatsektors für 2014 ("CPM2014Priv") generationsbezogen prognostiziert unter Anwendung der CMP Improvement Scale B ("CPM-B")	21,7	21,6	22,7	22,7
Vereinigtes Königreich	SNA07M_CMI 2013 and S1P(M/F)A CMI 2012	22,1	22,1	23,9	23,8
USA	RP-2014 Sterbetafel generationsbezogen prognostiziert unter Anwendung der MP-2016 Improvement Scale ⁽¹⁾	20,9	21,3	22,5	22,9
Deutschland	Dr. K Heubeck 2005	19,0	18,9	21,6	21,5

Land	Sterbetafeln	65 im Dezember		45 im Dezember	
		2016	2015	2016	2015
Kanada	Sterbetafel des Privatsektors für 2014 ("CPM2014Priv") generationsbezogen prognostiziert unter Anwendung der CMP Improvement Scale B ("CPM-B")	24,1	24,0	25,1	25,0
Vereinigtes Königreich	SNA07M_CMI 2013 and S1P(M/F)A CMI 2012	24,3	24,2	26,2	26,1
USA	RP-2014 Sterbetafel generationsbezogen prognostiziert unter Anwendung der MP-2016 Improvement Scale ⁽¹⁾	22,9	23,3	24,4	24,9
Deutschland	Dr. K Heubeck 2005	23,1	22,9	25,6	25,5

⁽¹⁾ RP-2014 Sterbetafel generationsbezogen prognostiziert unter Anwendung der MP-2015 Improvement Scale, Stand 31. Dezember 2015.

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

	Aufwendungen für Altersversorgungsleistungen	Nettoverbindlichkeit aus Altersversorgungsleistungen
	im Geschäftsjahr 2016	zum 31. Dezember 2016
Abzinsungssatz	\$ (30)	\$ (479)
Langfristige Gehaltssteigerungen	\$ 8	\$ 85
Inflationsrate	\$ 6	\$ 120

Annahme

Abzinsungssatz
Langfristige Gehaltssteigerungen
Inflationsrate

Eine um ein Jahr höhere Lebenserwartung zum 31. Dezember 2016 für alle leistungsorientierten Pläne würde die Nettoverbindlichkeit aus Altersversorgungsleistungen um USD 271 Mio. und die Aufwendungen für Altersversorgungsleistungen für das Geschäftsjahr 2016 um USD 16 Mio. erhöhen. Alle anderen versicherungsmathematischen Annahmen blieben unverändert.

Zum 31. Dezember 2016 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 5,23 % unterstellt, die bis zum Kalenderjahr 2024 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 2016 und für das dann endende Geschäftsjahr wie folgt auswirken:

	Erhöhung um einen Prozentpunkt	Verminderung um einen Prozentpunkt
Auswirkung auf die Nettoverbindlichkeit aus Altersversorgungsleistungen	\$ 26	\$ (23)
Auswirkung auf die Aufwendungen für Altersversorgungsleistungen	\$ 2	\$ (2)

23. 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 2016	31. Dezember 2015	1. Januar 2015
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	\$ 2.126	\$ 2.812	\$ 3.037
Antizipative Passiva	639	613	566
Zinsen	141	154	124
Sonstige	333	461	489
	\$ 3.239	\$ 4.040	\$ 4.216

24. RÜCKSTELLUNGEN

Die Rückstellungen entwickelten sich in den Geschäftsjahren 2016 und 2015 wie folgt:

	Produktgarantien	Restwertgarantien	Leistungen in Verbindung mit Restrukturierungsinitiativen, Kredit- und Abfindungen und sonstigen Personalstrukturmaßnahmen	Sonstiges ⁽¹⁾	Gesamt
Stand zum 31. Dezember 2015	\$ 725	\$ 670	\$ 66	\$ 565	\$ 2.026
Zuführung	298	14	252 ⁽²⁾	763 ⁽³⁾	1.327
Inanspruchnahme	(223)	(107)	(181)	(270)	(781)
Auflösung	(110)	(22)	(18) ⁽²⁾	(121) ⁽⁴⁾	(271)
Aufzinsungsaufwand	1	6	-	6	13
Einfluss von Änderungen der Abzinsungssätze	(2)	1	-	(16)	(17)

	Produktgarantien	Restwertgarantien	Personalstrukturmaßnahmen	Sonstiges ⁽¹⁾	Gesamt
Einfluss von Wechselkursänderungen	(19)	-	(8)	(4)	(31)
Stand zum 31. Dezember 2016	\$ 670	\$ 562	\$ 111	\$ 923	\$ 2.266
davon kurzfristig	\$ 521	\$ 59	\$ 110	\$ 132	\$ 822
davon langfristig	149	503	1	791	1.444
	\$ 670	\$ 562	\$ 111	\$ 923	\$ 2.266
Leistungen in Verbindung mit Restrukturierungsinitiativen, Kredit- und Abfindungen und sonstigen					
	Produktgarantien	Restwertgarantien	Personalstrukturmaßnahmen	Sonstiges ⁽¹⁾	Gesamt
Stand zum 1. Januar 2015	\$ 773	\$ 456	\$ 117	\$ 206	\$ 1.552
Zuführung	360	265 ⁽⁵⁾	47 ⁽²⁾	394 ⁽³⁾	1.066
Inanspruchnahme	(244)	(36)	(67)	(15)	(362)
Auflösung	(118)	(15)	(25) ⁽²⁾	(15)	(173)
Aufzinsungsaufwand	1	6	-	-	7
Einfluss von Änderungen der Abzinsungssätze	(1)	(6)	-	-	(7)
Einfluss von Wechselkursänderungen	(46)	-	(6)	(5)	(57)
Stand zum 31. Dezember 2015	\$ 725	\$ 670	\$ 66	\$ 565	\$ 2.026
davon kurzfristig	\$ 562	\$ 77	\$ 65	\$ 404	\$ 1.108
davon langfristig	163	593	1	161	918
	\$ 725	\$ 670	\$ 66	\$ 565	\$ 2.026

⁽¹⁾ Enthält im Wesentlichen Rückstellungen für belastende Verträge, Ansprüche und Rechtsstreitigkeiten.

⁽²⁾ Anhangsangabe 8 "Sonderposten" enthält weitere Informationen zu der Rückstellungszuführung und -auflösung im Zusammenhang mit Restrukturierungsaufwendungen.

⁽³⁾ Anhangsangabe 8 "Sonderposten" enthält weitere Informationen zu der Rückstellungszuführung im Zusammenhang mit der Rückstellung für belastende Verträge in Verbindung mit dem C Series-Flugzeugprogramm und der Rückstellung für einen Steuerrechtsstreit im Geschäftsjahr 2016 (enthält eine Zuführung anderer Rückstellungen in Verbindung mit dem C Series-Flugzeugprogramm und der Einstellung des Learjet 85-Programms im Geschäftsjahr 2015).

⁽⁴⁾ Anhangsangabe 8 "Sonderposten" enthält weitere Informationen zur Auflösung der im Zusammenhang mit den für die Einstellung des Learjet 85-Flugzeugprogramms gebildeten Rückstellungen.

⁽⁵⁾ Anhangsangabe 8 "Sonderposten" enthält weitere Informationen zu den Änderungen der Schätzungen und des Fair Value in Verbindung mit Kredit- und Restwertgarantien.

25. SONSTIGE FINANZIELLE VERBINDLICHKEITEN

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

	31. Dezember 2016	31. Dezember 2015	1. Januar 2015
Derivative Finanzinstrumente ⁽¹⁾	\$ 627	\$ 702	\$ 665
Rückzahlbare staatliche Finanzhilfen	395	411	363
Einmalige Kosten der Zulieferer	351	20	36

	31. Dezember 2016	31. Dezember 2015	1. Januar 2015
Subventionierte Leasinggebühren ⁽²⁾	141	135	172
Sale-and-leaseback-Verpflichtungen	25	133	260
Kurzfristiger Anteil der langfristigen Finanzverbindlichkeiten ⁽³⁾	31	71	56
Sonstige	37	138	60
	\$ 1.607	\$ 1.610	\$ 1.612
davon kurzfristig	\$ 608	\$ 991	\$ 1.010
davon langfristig	999	619	602
	\$ 1.607	\$ 1.610	\$ 1.612

(1) Es wird auf Anhangsangabe 14 "Finanzinstrumente" verwiesen.

(2) Der vertraglich zahlbare Betrag belief sich zum 31. Dezember 2016 auf USD 160 Mio. (31. Dezember 2015: USD 182 Mio.; 1. Januar 2015: USD 206 Mio.).

(3) Es wird auf Anhangsangabe 27 "Langfristige Finanzverbindlichkeiten" verwiesen.

Sale-and-leaseback-Verpflichtungen

Der Konzern ist Sale-and-leaseback-Vereinbarungen eingegangen, die u. a. für den Verkauf von gebrauchten Geschäftsflugzeugen genutzt werden können. Für Zwecke der Rechnungslegung werden die im Rahmen einiger dieser Vereinbarungen in Anspruch genommenen Beträge als finanzielle Verpflichtungen betrachtet, die durch die jeweiligen gebrauchten Geschäftsflugzeuge besichert sind. Diese Vereinbarungen haben in der Regel eine Laufzeit von höchstens 24 Monaten. Der Konzern kann die Verpflichtung jederzeit während der Laufzeit der Vereinbarung begleichen.

26. SONSTIGE VERBINDLICHKEITEN

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

	31. Dezember 2016	31. Dezember 2015	1. Januar 2015
Leistungen an Arbeitnehmer ⁽¹⁾	\$ 652	\$ 647	\$ 661
Beiträge von Zulieferern für Flugzeugprogramme	650	606	601
Rückstellungen für langfristige Auftragskosten	579	606	631
Abgegrenzte Umsatzerlöse	422	397	450
Ertragsteuern	222	224	248
Sonstige Steuern	163	212	119
Sonstige	506	578	568
	\$ 3.194	\$ 3.270	\$ 3.278
davon kurzfristig	\$ 2.175	\$ 2.274	\$ 2.182
davon langfristig	1.019	996	1.096
	\$ 3.194	\$ 3.270	\$ 3.278

(1) Alle Leistungen an Arbeitnehmer mit Ausnahme der Altersversorgungsleistungen, die in den Posten "Altersversorgungsleistungen" und "Sonstige Vermögenswerte" ausgewiesen werden (siehe Anhangsangabe 22 "Altersversorgungsleistungen").

27. LANGFRISTIGE FINANZVERBINDLICHKEITEN

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

31. Dezember

2016

31. Dezember	1. Januar
2015	2015

		Verzinsung				
	Kapitalbetrag in Ursprungswährung	Vertragl. Zinssatz ⁽¹⁾	Nach Berücksichtigung des Effekts von Fair Value	Hedges	Betrag	Betrag
davon kurzfristig ⁽⁸⁾					\$ 8.979	\$ 7.683
davon langfristig					\$ 71	\$ 56
					8.908	7.627
					\$ 8.979	\$ 7.683

(1) Zinsen auf zum 31. Dezember 2016 bestehende langfristige Finanzverbindlichkeiten sind halbjährlich zahlbar, mit Ausnahme der sonstigen Finanzverbindlichkeiten, bei denen der Zinszahlungszeitpunkt variabel ist.

(2) Die in Bezug auf diese Senior Notes bestehenden Zinsswap-Vereinbarungen wurden im vierten Quartal des Geschäftsjahres 2015 teilweise beendet. Da diese Zinsswaps Teil eines Fair Value Hedges waren, werden die mit dem Grundgeschäft erfassten abgegrenzten Gewinne bis zur Fälligkeit der Finanzverbindlichkeiten im Zinsaufwand amortisiert.

(3) Neue, zu 99,001 % des Nennwerts ausgegebene Senior Notes mit Fälligkeit 1. Dezember 2021 und einem Kuponzinssatz von 8,750 % p. a. Die effektive Rendite liegt bei 9,00 %.

(4) Rückkauf gemäß einer im Dezember 2016 ausgeübten Rückkaufoption.

(5) Rückkauf gemäß einer im April 2015 ausgeübten Rückkaufoption.

(6) Einschließlich Verpflichtungen aus Finanzierungsleasing.

(7) Der Nominalwert der sonstigen langfristigen Finanzverbindlichkeiten belief sich zum 31. Dezember 2016 auf USD 112 Mio. (31. Dezember 2015: USD 191 Mio.; 1. Januar 2015: USD 249 Mio.). Der vertragliche Zinssatz entspricht dem gewichteten Durchschnittssatz und betrug zum 31. Dezember 2016 5,43 % (31. Dezember 2015: 4,78 %; 1. Januar 2015: 4,46 %).

(8) Es wird auf Anhangsangabe 25 "Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten" verwiesen.

entf.: entfällt

Sämtliche Senior Notes und Anleihen sind gleichrangig und nicht besichert. Im Rahmen der Akkreditivfazilitäten sowie der zwei unbesicherten revolvierenden Kreditfazilitäten ist der Konzern durch Kreditauflagen zur Einhaltung einer Reihe von Finanzkennzahlen verpflichtet, welche vierteljährlich überprüft werden. Weitere Informationen sind in Anhangsangabe 31 "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 2016 und 2015 sowie zum 1. Januar 2015 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 2016	31. Dezember 2015	1. Januar 2015
Innerhalb eines Jahres	\$ 31	\$ 71	\$ 56
In 1 bis 5 Jahren	3.736	2.946	2.127
In mehr als 5 Jahren	4.829	5.680	5.193
	\$ 8.596	\$ 8.697	\$ 7.376

28. GEZEICHNETES KAPITAL

Vorzugsaktien

Die genehmigten Vorzugsaktien stellten sich zum 31. Dezember 2016, 31. Dezember 2015 und 1. Januar 2015 wie folgt dar:

Genehmigt für die
genannte Serie

Genehmigt für die
genannte Serie
12.000.000
12.000.000
9.400.000

Kumulative rückkaufbare Vorzugsaktien der Serie 2
Kumulative rückkaufbare Vorzugsaktien der Serie 3
Kumulative rückkaufbare Vorzugsaktien der Serie 4

Die ausgegebenen und vollständig einbezahlten Vorzugsaktien stellten sich zu den nachstehenden Stichtagen wie folgt dar:

	31. Dezember 2016	31. Dezember 2015	1. Januar 2015
Kumulative rückkaufbare Vorzugsaktien der Serie 2	9.692.521	9.692.521	9.692.521
Kumulative rückkaufbare Vorzugsaktien der Serie 3	2.307.479	2.307.479	2.307.479
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 zurückworben werden.

Umwandlung:

Auf Wunsch des Inhabers am 1. August 2017 sowie am 1. August jedes fünften folgenden Kalenderjahres im Verhältnis 1:1 in kumulative rückkaufbare Vorzugsaktien der Serie 3 konvertierbar. 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 Umwandlungstichtag feststellen, dass zu diesem Zeitpunkt weniger als 1.000.000 Aktien der Serie 3 im Umlauf verbleiben

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

Kumulative rückkaufbare Vorzugsaktien der Serie 3

Rückkauf:

Die Aktien können auf Wunsch des Konzerns am 1. August 2017 sowie am 1. August jedes fünften folgenden Kalenderjahres zu einem Stückpreis von CAD 25,00 zurückgekauft werden.

Umwandlung:

Auf Wunsch des Inhabers am 1. August 2017 sowie am 1. August jedes fünften folgenden Kalenderjahres im Verhältnis 1:1 in kumulative rückkaufbare Vorzugsaktien der Serie 2 konvertierbar. Wenn der Konzern feststellen sollte, dass unter Berücksichtigung aller von den Inhabern zur Umwandlung angebotenen Aktien

Dividende:

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 Umwandlungstichtag feststellen, dass zu diesem Zeitpunkt weniger als 1.000.000 Aktien der Serie 2 im Umlauf verbleiben würden, dürfen keine Aktien der Serie 3 umgewandelt werden. Kumulative rückkaufbare Vorzugsaktien der Serie 3 berechtigen, sofern eine Dividendenausschüttung beschlossen wird, innerhalb des Fünfjahreszeitraums vom 1. August 2012 bis einschließlich 31. Juli 2017 zum Bezug einer festen kumulativen Vorzugsbardividende in Höhe von 3,134 % bzw. CAD 0,7835 p. a. je Aktie, zahlbar jeweils vierteljährlich am 31. Januar, 30. April, 31. Juli und 31. Oktober in einem Teilbetrag von CAD 0,195875. 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:

Der Konzern kann die kumulativen rückkaufbaren Vorzugsaktien der Serie 4 vorbehaltlich bestimmter Regelungen unter Beachtung einer Benachrichtigungsfrist von 30 bis 60 Tagen gegen Barzahlung zurückerwerben, wobei der Stückpreis bei CAD 25,00 liegt.

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 Umwandlungstichtag (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 Umwandlungstichtag 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,

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.

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 einbezahlt Stammaktien sowie der genehmigten Stammaktien hat sich zu den nachstehenden Stichtagen wie folgt verändert:

Class-A-Aktien (Mehrstimmrechtsaktien)

	31. Dezember 2016	31. Dezember 2015
Ausgegeben und vollständig einbezahlt		
Stand zu Beginn des Geschäftsjahres	313.900.550	314.273.255
Umgewandelt in Class B	-	(372.705)
Stand am Ende des Geschäftsjahres	313.900.550	313.900.550
Genehmigt	3.592.000.000	2.742.000.000

Class-B-Aktien (Aktien mit nachrangigem Stimmrecht)

	31. Dezember 2016	31. Dezember 2015
Ausgegeben und vollständig einbezahlt		
Stand zu Beginn des Geschäftsjahres	1.932.511.397	1.444.132.126
Ausgabe von Aktien	164.466	488.006.566
Umgewandelt aus Class A	-	372.705
	1.932.675.863	1.932.511.397
In Verbindung mit dem PSU- und dem RSU-Plan von einem Treuhänder verwaltet		
Stand zu Beginn des Geschäftsjahres	(26.194.908)	(18.736.908)
Zurückerworben	(27.338.210)	(7.458.000)
	(53.533.118)	(26.194.908)
Stand am Ende des Geschäftsjahres	1.879.142.745	1.906.316.489
Genehmigt	3.592.000.000	2.742.000.000

Im Februar 2015 gab der Konzern den Abschluss einer öffentlichen Platzierung bekannt, bei der eine Over-Allotment-Option über insgesamt 487.840.350 Zeichnungsscheine zu einem Preis von CAD 2,21 je Zeichnungsschein vollständig ausgeübt wurde. Die gesamten Bruttoerlöse aus dieser Platzierung beliefen sich auf CAD 1.035 Mio. bzw. USD 822 Mio.

Mit Gesellschafterbeschluss vom 27. März 2015 und 29. April 2016 wurde die Anzahl der genehmigten Class-A-Aktien und Class-B-Aktien mit nachrangigem Stimmrecht von 1.892.000.000 auf 2.742.000.000 und schließlich auf 3.592.000.000 erhöht.

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

	31. Dezember 2016	31. Dezember 2015
Stand zu Beginn des Geschäftsjahres	-	-
Ausgabe von Optionsscheinen	205.851.872	-
Stand am Ende des Geschäftsjahres	205.851.872	-

Im Februar 2016 gab der Konzern im Namen der CDPQ Optionsscheine aus, die über einen Zeitraum von sieben Jahren zum Bezug von bis zu 105.851.872 Class-B-Aktien mit nachrangigem Stimmrecht am Grundkapital der Bombardier Inc. zu einem Ausübungspreis je Aktie in Höhe von USD 1,66 (US-Dollar-Gegenwert von CAD 2,21 unter Zugrundelegung des am Datum des Abschlusses der Zeichnungsvereinbarung geltenden Wechselkurses) berechtigen (die Class-B-Aktien mit nachrangigem Stimmrecht).

Ebenfalls am 30. Juni und 1. September 2016 gab Bombardier im Namen von Investissement Québec Optionsscheine aus, die über einen Zeitraum von fünf Jahren zum Bezug von bis zu 100.000.000 Class-B-Aktien mit nachrangigem Stimmrecht am Grundkapital der Bombardier Inc. zu einem Ausübungspreis je Aktie in Höhe von USD 1,72 (US-Dollar-Gegenwert von CAD 2,21 unter Zugrundelegung des am Datum des Abschlusses der Zeichnungsvereinbarung geltenden Wechselkurses) berechtigen.

Dividenden

Die folgenden Dividendenausschüttungen wurden beschlossen:

	Beschlossene Dividenden für die Geschäftsjahre zum				Beschlossene Dividenden nach dem	
	31. Dezember 2016		31. Dezember 2015		31. Dezember 2016	
	Gesamt		Gesamt		Gesamt	
	Je Aktie (CAD)	(in Mio. USD)	Je Aktie (CAD)	(in Mio. USD)	Je Aktie (CAD)	(in Mio. USD)
Class-A-Stammaktien	0,00	\$ -	0,00	\$ -	0,00	\$ -
Class-B-Stammaktien	0,00	-	0,00	-	0,00	-
Vorzugsaktien, Serie 2	0,68	5	0,70	5	0,11	1
Vorzugsaktien, Serie 3	0,78	1	0,78	2	0,20	-
Vorzugsaktien, Serie 4	1,56	11	1,56	12	0,39	3
		17		19		4
		\$ 17		\$ 19		\$ 4

29. ANTEILSBASIERTE VERGÜTUNG

PSU-, DSU- und RSU-Pläne

Das Board of Directors des Konzerns hat einen PSU-Plan und einen RSU-Plan genehmigt, die unter bestimmten Voraussetzungen die Gewährung von PSUs bzw. RSUs an Führungskräfte und bestimmte andere Mitarbeiter vorsehen. Die PSUs und RSUs berechtigen die Empfänger nach Ablauf des Erdienungszeitraums zum Erhalt einer festgelegten Zahl von Class-B-Aktien des Konzerns mit nachrangigem Stimmrecht. Die RSUs berechtigen außerdem bestimmte Empfänger zum Erhalt einer Barzahlung, die dem Wert der RSUs entspricht. Weiterhin hat das Board of Directors des Konzerns einen DSU-Plan genehmigt, der die Gewährung von DSUs an hochrangige Führungskräfte vorsieht. Der DSU-Plan ist ähnlich ausgestaltet wie der PSU-Plan, wobei die Vergütungsrechte aus den DSUs jedoch nur bei altersbedingtem Ausscheiden des Planteilnehmers oder Beendigung des Arbeitsverhältnisses mit dem Planteilnehmer ausgeübt werden können. Im Geschäftsjahr 2016 wurden DSUs, PSUs und RSUs im Gesamtwert von USD 50 Mio. zur Ausgabe freigegeben (Vorjahr: USD 43 Mio.).

Die Anzahl der PSUs, DSUs und RSUs hat sich in den Geschäftsjahren 2016 und 2015 wie folgt entwickelt:

	2016			2015		
	PSUs	DSUs	RSUs	PSUs	DSUs	RSUs
Stand zu Beginn des Geschäftsjahrs	15.627.217	4.883.829	22.332.682	26.045.936	7.666.464	-
Zugeteilt	31.233.004	-	1.659.631	248.757	-	22.765.354
Ausgeübt	(65.790)	(351.061)	-	-	(340.432)	-
Verwirkt	(7.469.719)	(1.854.925)	(1.933.389)	(10.667.476)	(2.442.203)	(432.672)
Stand am Ende des Geschäftsjahrs	39.324.712	2.677.843 ⁽¹⁾	22.058.924	15.627.217	4.883.829 ⁽¹⁾	22.332.682

⁽¹⁾ Davon waren zum 31. Dezember 2016 1.260.639 DSUs ausübar geworden (1.611.700 zum 31. Dezember 2015).

Die Vergütungsrechte aus den zugeteilten PSUs und DSUs werden ausübar, wenn bestimmte finanzielle Zielvorgaben erfüllt sind. Der Umwandlungsgrad der ausübbaren PSUs und DSUs reicht von 50 % bis 150 %. Bei Erreichen der finanziellen Erfolgsziele werden die Rechte aus den PSUs und DSUs im Allgemeinen drei Jahre nach ihrer Gewährung ausübar. Bei Zuteilungen zwischen dem 1. Januar 2014 und dem 31. Dezember 2016 liegt das Ausübarkeitsdatum zwischen August 2017 und August 2019.

Die gewährten RSUs werden ungeachtet des Erreichens der Erfolgsziele ausübbar. Die RSUs werden im Allgemeinen drei Jahre nach ihrer Gewährung ausübbar. Bei Zuteilungen aus dem Jahr 2016 liegt das Ausübarkeitsdatum im August 2018.

Der gewichtete durchschnittliche Fair Value der im Geschäftsjahr 2016 gewährten PSUs und RSUs betrug zum Gewährungszeitpunkt USD 1,50 (Vorjahr: USD 1,18). Der jeweilige Fair Value der gewährten PSUs und RSUs 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 28 "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 durchgeföhrten Aktienrückkäufe wurden vom gezeichneten Kapital abgezogen.

Im Geschäftsjahr 2016 wurde in Verbindung mit dem PSU-, dem DSU- und dem RSU-Plan ein Vergütungsaufwand in Höhe von USD 11 Mio. ausgewiesen (Vorjahr: Vergütungsaufwand in Höhe von USD 7 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 2016 standen von den für die Ausgabe im Rahmen der Aktienoptionspläne des Konzerns vorgesehenen 224.641.195 Class-B-Aktien mit nachrangigem Stimmrecht noch 84.334.328 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 2016:

Ausübungspreisspanne (in CAD)	Anzahl der Optionen	Ausgegeben und im Umlauf		Anzahl der Optionen	Ausübbar	Gewichteter durchschnittlicher Ausübungspreis (in CAD)
		Gewichtete durchschnittliche Restlaufzeit (in Jahren)	Gewichteter durchschnittlicher Ausübungspreis (in CAD)			
1 bis 2	71.728.030	6,00	1,74	-	-	-
2 bis 4	15.356.003	4,20	3,43	5.100.578	3,63	
4 bis 6	7.257.105	2,28	4,79	7.257.105	4,79	
6 bis 8	2.698.048	1,43	7,01	2.698.048	7,01	
	97.039.186			15.055.731		

In den Geschäftsjahren 2016 und 2015 wurden keine Optionen ausgeübt.

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

2016

2015

	2016 Anzahl der Optionen	Gewichteter durchschnittlicher Ausübungspreis (in Gewichteter CAD) durchschnittlicher Ausübungspreis (in CAD)	2015 Anzahl der Optionen	Gewichteter durchschnittlicher Ausübungspreis (in Gewichteter CAD) durchschnittlicher Ausübungspreis (in CAD)
Stand zu Beginn des Geschäftsjahrs	74.347.206	2,61	27.811.724	4,39
Zugeteilt	29 195 107	1,94	49.704.570	1,69
Verwirkt	(4.486.127)	2,76	(2.808.698)	3,54
Verfallen	(2.017.000)	3,45	(360.390)	5,17
Stand am Ende des Geschäftsjahrs	97.039.186	2,38	74.347.206	2,61
Ausübar zum Jahresende	15.055.731	4,80	13.672.879	4,58

In Verbindung mit Optionen entstandener Aufwand für anteilsbasierte Vergütung

Der gewichtete durchschnittliche Fair Value der im Geschäftsjahr 2016 ausgegebenen Aktienoptionen betrug zum Gewährungszeitpunkt USD 0,64 je Option (Vorjahr: USD 0,40). 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:

	2016	2015
Risikofreier Zinssatz	0,58 %	0,79 %
Erwartete Laufzeit	5 Jahre	5 Jahre
Erwartete Volatilität des Börsenkurses der Aktien	49 %	36,17 %
Erwartete Dividendenrendite	0 %	0 %

Im Geschäftsjahr 2016 wurde in Verbindung mit Aktienoptionsplänen ein Vergütungsaufwand in Höhe von USD 11 Mio. ausgewiesen (Vorjahr: USD 7 Mio.).

Aktienkaufprogramm für Mitarbeiter

Das Mitarbeiteraktienkaufprogramm berechtigt die Konzernbelegschaft, Class-B-Aktien des Konzerns mit nachrangigem Stimmrecht im Volumen von bis zu 20 % ihres Grundgehalts zu erwerben, wobei jährlich eine Grenze von CAD 30.000 je Mitarbeiter nicht überschritten werden darf. Der Konzern leistete Einzahlungen in Höhe von 20 % der Mitarbeitereinzahlungen. Von den eingezahlten Beträgen werden zu den monatlichen Anlageterminen oder zu anderen vom Konzern bestimmten Zeitpunkten, mindestens jedoch einmal im Monat, am offenen Markt Class-B-Aktien des Konzerns mit nachrangigem Stimmrecht gekauft. Der Konzern hat sich im Geschäftsjahr 2016 mit USD 5 Mio. (Vorjahr: USD 6 Mio.) an dem Programm beteiligt. Für die vom Konzern gekauften Aktien gilt eine 12-monatige Haltefrist, die am 1. Januar des Folgejahres abgelaufen sein muss.

30. NETTOVERÄNDERUNG DER NICHT ZAHLUNGSWIRKSAMEN POSTEN

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

	2016	2015
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen	\$ 155	\$ (39)
Vorräte	1.161	786
Sonstige finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten, netto	(130)	385
Sonstige Vermögenswerte	200	196

	2016	2015
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten	(699)	(7)
Rückstellungen	269	531
Über die Vorräte für langfristige Aufträge hinausgehende Anzahlungen und Teilabrechnungen	183	(199)
Anzahlungen für Flugzeugprogramme	(452)	(1.411)
Verbindlichkeit aus Altersversorgungsleistungen	(159)	196
Sonstige Verbindlichkeiten	74	160
	\$ 602	\$ 598

31. KREDITFAZILITÄTEN

Akkreditivfazilitäten

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

	Kreditrahmen	Eröffnete Akkreditive	Verfügbarer Betrag	Laufzeitende
31. Dezember 2016				
Fazilität zugunsten von Transportation	\$ 3.489 ⁽¹⁾	\$ 3.311	\$ 178	2020 ⁽²⁾
Fazilität zugunsten des Konzerns ausgenommen Transportation	400	136	264	2019 ⁽³⁾
	\$ 3.889	\$ 3.447	\$ 442	
31. Dezember 2015				
Fazilität zugunsten von Transportation	\$ 3.963 ⁽¹⁾	\$ 3.195	\$ 768	2019
Fazilität zugunsten des Konzerns ausgenommen Transportation	600	221	379	2018
	\$ 4.563	\$ 3.416	\$ 1.147	
1. Januar 2015				
Fazilität zugunsten von Transportation	\$ 4.249 ⁽¹⁾	\$ 3.573	\$ 676	2018
Fazilität zugunsten des Konzerns ausgenommen Transportation	600	261	339	2017
	\$ 4.849	\$ 3.834	\$ 1.015	

⁽¹⁾ Stand 31. Dezember 2016: EUR 3.310 Mio. (31. Dezember 2015: EUR 3.640 Mio.; 1. Januar 2015: EUR 3.500 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 2020.

⁽³⁾ Die Fazilität steht zunächst für einen Zeitraum von drei Jahren zu Verfügung, in dem neue Akkreditive bis zur maximalen Höhe des Kreditrahmens eröffnet werden können. Die Fazilität kann jährlich an ihrem Ausstellungsdatum vorbehaltlich der Zustimmung einer Mehrheit der Konsortiumsmitglieder jeweils um ein weiteres Jahr verlängert werden.

Zum 31. Dezember 2016 bestanden neben den in der Tabelle oben aufgeführten Akkreditiven weitere Akkreditive in Höhe von USD 1.869 Mio. im Rahmen verschiedener bilateraler Vereinbarungen sowie Akkreditive in Höhe von USD 206 Mio. im Rahmen der PSG-Fazilität (31. Dezember 2015: USD 1.721 Mio. bzw. USD 173 Mio.; 1. Januar 2015: USD 1.731 Mio. bzw. USD 327 Mio.).

Im Rahmen der Geschäftstätigkeit des Segments Transportation nutzt der Konzern außerdem verschiedene bilaterale Garantiefazilitäten, die mit Versicherungsgesellschaften vereinbart wurden. Zum 31. Dezember 2016 waren im Rahmen dieser Finanzierungsvereinbarungen USD 2,9 Mrd. in Anspruch genommen worden (31. Dezember 2015: USD 2,6 Mrd.; 1. Januar 2015: USD 2,4 Mrd.).

Revolvierende Kreditfazilitäten

Der Konzern verfügt über eine unbesicherte revolvierende Kreditfazilität in Höhe von USD 400 Mio. (die "revolvierende Kreditfazilität"), die im Juni 2019 fällig ist und mit dem geltenden Basiszinssatz (Libor, im Falle einer Barinanspruchnahme in USD) zuzüglich eines Aufschlags verzinst wird. Sie steht für Barinanspruchnahmen zur

Finanzierung des allgemeinen Working-Capital-Bedarfs des Konzerns (ausgenommen das Segment Transportation) zur Verfügung. Daneben verfügt der Konzern über eine unbesicherte revolvierende Kreditfazilität über EUR 658 Mio. (USD 693 Mio.), die dem Segment Transportation für Barinanspruchnahmen zur Verfügung steht (die "revolvierende Kreditfazilität zugunsten von Transportation"). Diese Fazilität wird im Oktober 2019 fällig und wird mit dem EURIBOR zuzüglich eines Aufschlags verzinst. Diese Fazilitäten wurden bis zum 31. Dezember 2016 nicht in Anspruch genommen.

Kreditaufslagen

Im Rahmen der Akkreditivfazilitäten (ausgenommen die PSG-Fazilität) sowie der zwei unbesicherten revolvierenden Kreditfazilitäten ist der Konzern durch Kreditaufslagen zur Einhaltung einer Reihe von Finanzkennzahlen verpflichtet, welche vierteljährlich überprüft werden. Die Kreditaufslagen für die Akkreditivfazilität über USD 400 Mio. und die unbesicherte revolvierende Kreditfazilität über USD 400 Mio., über die der Konzern (ausgenommen das Segment Transportation) verfügen kann, schreiben einen Mindestwert für das Verhältnis des EBITDA zu den Fixkosten sowie einen Höchstwert für die Bruttoverschuldung und einen Mindestwert für das EBITDA vor, wobei alle Kennzahlen auf bereinigter Konzernebene (d. h. ohne Transportation) ermittelt werden.

Die Kreditaufslagen für die Akkreditivfazilität und die revolvierenden Kreditfazilitäten zugunsten von Transportation schreiben einen Mindestbestand an Eigenkapital sowie einen Höchstwert für das Verhältnis des Fremdkapitals zum EBITDA vor, wobei diese Kennzahlen auf Grundlage gesonderter Finanzdaten für das Segment ermittelt werden. Diese Begriffe und Kennzahlen sind in den entsprechenden Verträgen definiert und stimmen nicht mit den in Anhangsangabe 32 "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 600 Mio. (USD 632 Mio.) fällt. Die Kreditaufslagen für die Akkreditivfazilitäten (USD 400 Mio.) und die unbesicherte revolvierende Kreditfazilität (USD 400 Mio.), über die der Konzern (ausgenommen das Segment Transportation) verfügen kann, schreiben eine Liquiditätsuntergrenze von USD 750 Mio. zum Ende eines jeden Quartals des Geschäftsjahres 2016 vor (Liquiditätsuntergrenze von USD 750 Mio. im Geschäftsjahr 2015 und von USD 500 Mio. im Geschäftsjahr 2014). Die vorgeschriebene Liquiditätsuntergrenze umfasst per Definition nicht nur die in der Konzernbilanz ausgewiesenen Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente. Diese Bedingungen wurden zum 31. Dezember 2016 und 2015 sowie zum 1. Januar 2015 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.

32. KAPITALMANAGEMENT

Der Konzern analysiert seine Kapitalstruktur anhand von globalen Kennzahlen, die auf einer umfassenden wirtschaftlichen Betrachtung des Konzerns basieren, und beurteilt so seine Kreditwürdigkeit. Bei der Steuerung und Überwachung seiner globalen Kennzahlen verfolgt der Konzern das Ziel, eine hohe Bonitätseinstufung (Investment Grade) zu erreichen.

Die Konzernziele hinsichtlich der globalen Kennzahlen lauten wie folgt:

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

Globale Kennzahlen

Die nachfolgenden globalen Kennzahlen stimmen nicht mit den für Kreditaufslagen erforderlichen Berechnungen überein.

	2016	2015
Angepasstes EBIT ⁽¹⁾	\$ 498	\$ 777
Angepasstes Zinsergebnis ⁽²⁾	\$ 618	\$ 503
Verhältnis zwischen angepasstem EBIT und angepasstem Zinsergebnis	0,8	1,5
Angepasstes Fremdkapital ⁽³⁾	\$ 9.184	\$ 9.289
Angepasstes EBITDA ⁽⁴⁾	\$ 943	\$ 1.278

	2016	2015
Verhältnis zwischen angepasstem Fremdkapital und angepasstem EBITDA	9,7	7,3

(1) Entspricht dem EBIT vor Sonderposten zuzüglich Zinskorrektur für Operating-Leasingverhältnisse und erhaltener Zinsen gemäß den ergänzenden Informationen aus der Konzern-Kapitalflussrechnung, ggf. angepasst um die Abwicklung von derivativen Finanzinstrumenten zur Absicherung des Fair Value vor dem Ende ihrer vertraglich festgelegten Laufzeit.

(2) Entspricht den gezahlten Zinsen gemäß den ergänzenden Informationen aus der Konzern-Kapitalflussrechnung zuzüglich eines Aufzinsungsaufwands bei Sale-and-leaseback-Verpflichtungen sowie einer Zinskorrektur für Operating-Leasingverhältnisse.

(3) Entspricht den langfristigen Finanzverbindlichkeiten, angepasst um den Fair Value von derivativen Finanzinstrumenten (oder abgewickelten derivativen Finanzinstrumenten), die Teil einer entsprechenden Sicherungsbeziehung sind, zuzüglich Sale-and-leaseback-Verpflichtungen und des Nettoarwerts von Operating-Leasingverpflichtungen.

(4) Entspricht dem angepassten EBIT zuzüglich Abschreibungen und Wertminderungen von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten und einer Abschreibungskorrektur in Bezug auf Operating-Leasingverhältnisse.

Zusätzlich zu den vorstehend erläuterten globalen Kennzahlen überwacht der Konzern seine Nettoverbindlichkeit aus Altersversorgungsleistungen separat. Diese belief sich zum 31. Dezember 2016 auf USD 2,5 Mrd. (31. Dezember 2015: USD 1,9 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 31 "Kreditfazilitäten" enthalten.

33. 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 Geschäftsflugzeugen.

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 das Management von Finanzinvestitionen (die

"Richtlinie") von einer zentralen Finanzabteilung gesteuert. Die Richtlinie sieht eine Minimierung der sich aus den Treasury-Aktivitäten ergebenden Ausfallrisiken des Konzerns durch Beschränkung der vom Konzern getätigten Transaktionen auf Finanzinstitute mit hoher Bonität und solide Geldmarktfonds vor, für die jeweils eine Obergrenze für das Kontrahentenausfallrisiko festgelegt worden ist.

Die mit der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit des Konzerns, der Darlehensgewährung und der Gewährung von indirekten Finanzierungserleichterungen verbundenen Ausfallrisiken werden von den vier berichtspflichtigen Segmenten Business Aircraft, Commercial Aircraft, Aerostructures and Engineering Services und Transportation gesteuert und kontrolliert. Die bedeutendsten von den Segmenten gesteuerten Ausfallrisiken beziehen sich auf Kundenausfallrisiken. Für alle Kunden werden von internen Kreditsachverständigen Bonitätseinstufungen vorgenommen und Kreditlimits festgelegt, wobei neben den Erfahrungen des Konzerns mit dem jeweiligen Kunden auch Daten von externen Rating-Agenturen sowie anerkannte Rating-Verfahren herangezogen werden. Die Ausfallrisiken und Kreditlimits werden basierend auf Veränderungen der Finanzsituation und des Zahlungsverhaltens des Kunden dynamisch überprüft.

Es wird im Wesentlichen anhand der Ausfallrisikobewertung und Kreditlimits entschieden, zu welchen Bedingungen Kunden Kredite oder Finanzierungen gewährt werden. Dies umfasst auch die Einforderung von Sicherheiten zur Begrenzung des Verlustrisikos des Konzerns. Durch entsprechende Regelungen ist gewährleistet, dass finanzielle Risiken aus umfangreichen Geschäften auf der richtigen Managementebene untersucht und bestätigt werden, bevor der Kunde Finanzierungs- oder Kreditangebote erhält.

Ausfallrisiken werden unter Einsatz verschiedener Systeme und Verfahren, die abhängig von der jeweiligen Risikosituation ausgewählt werden, laufend überwacht. Zur Überwachung von Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, Leasingforderungen und sonstigen Posten in Verbindung mit der direkten Finanzierung von Geschäften werden verschiedene Rechnungslegungs- und Berichtssysteme verwendet.

Maximales Ausfallrisiko

Das maximale Ausfallrisiko von Finanzinstrumenten entspricht in der Regel ihren Buchwerten, wie in Anhangsangabe 14 "Finanzinstrumente" erläutert. Hiervon ausgenommen sind die nachstehend aufgeführten Finanzinstrumente, deren maximales Ausfallrisiko sich wie folgt darstellte:

	31. Dezember 2016	31. Dezember 2015	1. Januar 2015
Darlehen und Leasingforderungen in Verbindung mit Flugzeugen	\$ 46	\$ 59	\$ 243
Anteile an Finanzierungsarrangements	\$ 181	\$ 169	\$ 331
Derivative Finanzinstrumente	\$ 326	\$ 362	\$ 514
Wertpapierbestand	\$ 319	\$ 304	\$ 295

Kreditqualität

Die Kreditqualität der weder überfälligen noch wertgeminderten finanziellen Vermögenswerte liegt sowohl nach externen als auch internen Bonitätsratingsystemen im Allgemeinen im Investment-Grade-Bereich, mit Ausnahme von Forderungen der Aerospace-Segmente, Darlehen und Leasingforderungen in Verbindung mit Flugzeugen sowie bestimmten Anteilen an Finanzierungsarrangements. Für Forderungen der Aerospace-Segmente werden üblicherweise weder extern noch intern Ratings erstellt. Die Bonität der betreffenden Kunden wird jedoch dynamisch überprüft, wobei die Erfahrungen des Konzerns mit diesen Kunden und deren Zahlungsverhalten herangezogen werden. Der Konzern sichert die Forderungen in der Regel durch zugrunde liegende Vermögenswerte, Wertpapierdepots oder Akkreditive ab. Zu den Kunden des Konzerns, auf die sich die Darlehen und Leasingforderungen in Verbindung mit Flugzeugen beziehen, zählen überwiegend Regionalfluggesellschaften, die über ein schlechteres Rating als "Investment Grade" verfügen. Die Kreditqualität der Darlehen und Leasingforderungen in Verbindung mit Flugzeugen des Konzerns hängt wesentlich von der Bonität der Regionalfluggesellschaften ab. Die finanzierten Flugzeuge werden als Sicherheiten verwendet, um das Ausfallrisiko des Konzerns zu vermindern.

Informationen zum bilanzunwirksamen Ausfallrisiko des Konzerns, einschließlich des Ausfallrisikos bei den in Verbindung mit Flugzeugverkäufen gewährten Finanzierungsangeboten, sind in Anhangsangabe 38 "Sonstige finanzielle Verpflichtungen und Eventualverbindlichkeiten" enthalten.

Liquiditätsrisiko

Zur Steuerung des Liquiditätsrisikos bedient sich der Konzern detaillierter Liquiditätsprognosen sowie einer operativen und strategischen Langzeitplanung. Das Konzernliquiditätsmanagement soll durch laufende Überwachung der erwarteten Zahlungsmittelzuflüsse und -abflüsse, die in Form einer detaillierten Prognose der Liquiditätssituation des Konzerns sowie durch langfristige operative und strategische Pläne erfolgt, sicherstellen, dass der Konzern über eine ausreichende Liquiditätsausstattung verfügt und seine liquiden Mittel wirtschaftlich einsetzt. Der Konzern verwendet Szenarioanalysen für Stresstests der Cashflow-Prognosen. Die Angemessenheit der Liquiditätsausstattung wird unter Berücksichtigung der historischen Volatilität und der saisonalen Anforderungen, der Ergebnisse von Stresstests, des Fälligkeitsprofils von Verbindlichkeiten, des Zugangs zu Kapitalmärkten, der Höhe der Kundenanzahlungen, des Working-Capital-Bedarfs, der Finanzierung der Produktentwicklungen und der sonstigen finanziellen Verpflichtungen kontinuierlich überprüft. Der Konzern lotet außerdem ständig aus, ob sich Finanzierungsalternativen bieten, die ihm die Optimierung seiner Kapitalstruktur ermöglichen und eine hinreichende finanzielle Flexibilität gewährleisten. Außerdem hat der Konzern bestimmte Maßnahmen zur Finanzierung des Working Capital ergriffen. Dazu gehören beispielsweise der Verkauf von Forderungen, Sale-and-leaseback-Transaktionen bei Flugzeugen und die Aushandlung von verlängerten Zahlungsfristen mit einigen Lieferanten.

Fälligkeitsanalyse

Die Fälligkeiten der finanziellen Vermögenswerte und finanziellen Verbindlichkeiten, ausgenommen derivative Finanzinstrumente, stellten sich zum 31. Dezember 2016 wie folgt dar:

	Buchwert	Nicht abgezinste Cashflows (vor Berücksichtigung des Effekts der jeweils eingesetzten Sicherungsgeschäfte)					Gesamt
		Bis 1 Jahr	1 bis 3 Jahre	3 bis 5 Jahre	5 bis 10 Jahre	Mehr als 10 Jahre	
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	\$ 3.384	\$ 3.384	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen	\$ 1.291	1.156	10	66	8	3	
Sonstige finanzielle Vermögenswerte ⁽¹⁾	\$ 911	118	168	82	556	179	
Vermögenswerte		4.658	178	148	564	182	
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten	\$ 3.239	3.176	17	1	-	-	
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten ⁽¹⁾	\$ 949	107	218	275	566	238	
Langfristige Finanzverbindlichkeiten							
Kapitalbetrag	\$ 8.769	31	623	3.113	4.579	250	
Zinsen		590	1.162	991	735	140	
Verbindlichkeiten		3.904	2.020	4.380	5.880	628	
Nettobetrag	\$ 754	\$ (1.842)	\$ (4.232)	\$ (5.316)	\$ (446)		
Nicht abgezinste Cashflows (vor Berücksichtigung des Effekts der jeweils eingesetzten Sicherungsgeschäfte)							
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente							\$ 3.384
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen							1.291
Sonstige finanzielle Vermögenswerte ⁽¹⁾							1.173
Vermögenswerte							5.848
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten							3.239
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten ⁽¹⁾							1.404
Langfristige Finanzverbindlichkeiten							

Nicht abgezinste Cashflows (vor Berücksichtigung
des Effekts der jeweils eingesetzten
Sicherungsgeschäfte)

	Ohne feste Fälligkeit	Gesamt
Kapitalbetrag	-	8.596
Zinsen	-	3.618
Verbindlichkeiten	45	16.857
Nettobetrag	\$ 73	\$ (11.009)

⁽¹⁾ Der Buchwert der sonstigen finanziellen Vermögenswerte enthält nicht den Buchwert von derivativen Finanzinstrumenten und der Buchwert der sonstigen finanziellen Verbindlichkeiten enthält weder den Buchwert von derivativen Finanzinstrumenten noch den kurzfristigen Anteil der langfristigen Finanzverbindlichkeiten.

Die sonstigen finanziellen Vermögenswerte enthalten Forderungen aus langfristigen Aufträgen, die im März 2033 fällig werden. Der Konzern erhält im Rahmen der jeweiligen Verträge basierend auf der Zuverlässigkeit der fertiggestellten Züge Anreizzahlungen. Aufgrund künftiger Schwankungen innerhalb des zugrundeliegenden Index oder einer Neubewertung der Erreichung der Zuverlässigkeitsziele können sich die in der vorstehenden Tabelle ausgewiesenen Beträge ändern. Darüber hinaus würde eine Kündigung eines mit dem Auftrag verbundenen Dienstleistungsauftrags im Falle einer Nichterfüllung seitens des Konzerns zum Erlöschen jeglicher Ansprüche auf künftige Zahlungen führen.

Insbesondere im Segment Transportation hat der Konzern mit bestimmten Zulieferern verlängerte Zahlungsziele von 240 Tagen ab Lieferung vereinbart. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen mit diesen verlängerten Zahlungszielen beliefen sich zum 31. Dezember 2016 auf EUR 272 Mio. (USD 287 Mio.) und waren mit einem gewichteten durchschnittlichen Zinssatz von 1,75 % verzinst.

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 2016 wie folgt dar:

	Nennwert (in USD)	Nicht abgezinste Cashflows ⁽¹⁾					Gesamt
		Bis 1 Jahr	1 Jahr	2 bis 3 Jahre	3 bis 5 Jahre	Mehr als 5 Jahre	
Derivative finanzielle Vermögenswerte							
Devisentermingeschäfte	\$ 6.331	\$ 193	\$ 1	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Zinsderivate	1.550	27	18	11	4	-	-
Derivative finanzielle Verbindlichkeiten	\$ 7.881	\$ 220	\$ 19	\$ 11	\$ 4	\$ -	\$ -
Devisentermingeschäfte	\$ 12.386	\$ (426)	\$ (30)	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Zinsderivate	-	-	-	-	-	-	(1)
	\$ 12.386	\$ (426)	\$ (30)	\$ -	\$ -	\$ -	\$ (1)
Nettobetrag		\$ (206)	\$ (11)	\$ 11	\$ 4	\$ -	\$ (1)
Nicht abgezinste Cashflows⁽¹⁾							
Derivative finanzielle Vermögenswerte							\$ 194
Devisentermingeschäfte							60
Zinsderivate							\$ 254
Derivative finanzielle Verbindlichkeiten							\$ (456)
Devisentermingeschäfte							(1)
Zinsderivate							\$ (457)

Nettobetrag	Nicht abgezinste Cashflows ⁽¹⁾
	Gesamt
	\$ (203)

(1) Auf Fremdwährungen lautende Beträge wurden mit dem Stichtagskurs umgerechnet.

Marktrisiko

Wechselkursrisiko

Aufgrund seiner internationalen Aufstellung ist der Konzern im gewöhnlichen Geschäftsverkehr signifikanten Wechselkursrisiken ausgesetzt, die insbesondere den kanadischen Dollar, das Pfund Sterling, den Schweizer Franken, die schwedische Krone, den Euro und den mexikanischen Peso 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 zum Wechselkursrisiko-Management (die "Richtlinie"). Ziel dieser Richtlinie ist die Minimierung der Auswirkungen von Wechselkursschwankungen auf den Konzernabschluss. Die Richtlinie 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 Richtlinie 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 Richtlinie 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 Richtlinie Sicherungsgeschäfte abzuschließen.

Um die Risiken, von denen sie betroffen sind, wirksam steuern zu können, erstellen die Segmente langfristige Prognosen der Cashflows in den einzelnen Währungen. Die Aerospace-Segmente verfolgen eine progressive Hedging-Strategie, wohingegen sich Transportation gegen alle festgestellten Fremdwährungsrisiken absichert, um die Auswirkungen von Kursschwankungen auf das Segmentergebnis möglichst gering zu halten. Die Segmente schützen sich außerdem gegen Wechselkursrisiken, indem sie einen möglichst großen Teil ihrer Geschäftstätigkeit, wie Materialeinkauf, Kaufverträge und Finanzierungsaktivitäten, in ihrer jeweiligen funktionalen Währung abwickeln.

Um die Auswirkungen von Wechselkursschwankungen auf die Bilanz zu steuern, führt die zentrale Finanzabteilung darüber hinaus eine Abstimmung von Vermögenswerten und Verbindlichkeiten durch. Dabei werden im Wesentlichen langfristige Finanzverbindlichkeiten in Fremdwährung durch langfristige Vermögenswerte in derselben Währung ausgeglichen.

Der Konzern setzt vorwiegend Devisentermingeschäfte ein, um sich gegen Risiken aus Fremdwährungstransaktionen abzusichern und die Währung, aus der sich bei verschiedenen Bilanzposten Wechselkursrisiken ergeben, künstlich zu ändern. Ein signifikanter Teil der vom Konzern erwarteten Geschäfte und festen Verpflichtungen in Fremdwährung wird als Teil einer Sicherungsbeziehung zur Absicherung von Cashflows unter Anwendung der speziellen Regelungen für Sicherungsgeschäfte bilanziert. Insbesondere schließt der Konzern Devisentermingeschäfte ab, um das Risiko von Schwankungen der künftigen Zahlungsströme aus erwarteten Käufen und Verkäufen sowie festen Verpflichtungen zu mindern.

Änderungen der Marktlage haben in der Regel keinen Einfluss auf die vom Konzern eingesetzten Programme zur Absicherung gegen Kursänderungsrisiken, da die hierbei eingesetzten derivativen Finanzinstrumente entsprechend der Zielsetzung, die Wechselkurse auf das gesicherte Grundgeschäft festzuschreiben, meist bis zur Endfälligkeit gehalten werden. Diese Programme werden jährlich überprüft und gegebenenfalls geändert, um sie den aktuellen Marktbedingungen bzw. der aktuellen Marktpraxis anzupassen.

Sensitivitätsanalyse

Wechselkursrisiken ergeben sich bei Finanzinstrumenten in Fremdwährung. Die Wechselkurssensitivität errechnet sich durch Aufsummierung der Netto-Risiken aus der Währungsumrechnung in Bezug auf die vom Konzern eingesetzten und in der Konzernbilanz erfassten Finanzinstrumente. Die folgenden Auswirkungen auf das EBT im Geschäftsjahr 2016 ergaben sich vor Berücksichtigung von Cash Flow Hedges.

		Auswirkung auf das EBT				
	Veränderung	CAD/USD	GBP/USD	USD/EUR	GBP/EUR	EUR/CHF
Gewinn (Verlust)	+ 10 %	\$ 44	\$ 3	\$ (2)	\$ 53	\$ (38)
					Auswirkung auf das EBT	
Gewinn (Verlust)					Sonstige	
						\$ (4)

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 2016. 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	USD/EUR	GBP/EUR	EUR/CHF
Gewinn	+ 10 %	\$ 247	\$ 47	\$ 55	\$ -	\$ 7
					Auswirkung auf das sonstige Ergebnis vor Ertragsteuern	
Gewinn					Sonstige	
						\$ 60

Zinsänderungsrisiko

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 Finanzverbindlichkeiten gezählt, bei denen eine künstliche Umwandlung in eine variable Verzinsung vorgenommen wurde (vgl. Anhangsangabe 27 "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 das Marktgängigkeitsrisiko. Zu den betreffenden Finanzinstrumenten gehören bestimmte Darlehen und Leasingforderungen in Verbindung mit Flugzeugen, bestimmte Anteile an Finanzierungsarrangements, der Wertpapierbestand, subventionierte Leasinggebühren und bestimmte derivative Finanzinstrumente. Änderungen der Marktlage haben in der Regel keinen Einfluss auf die vom Konzern zur Absicherung gegen das Zinsänderungsrisiko 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 Zinsänderungsrisiko 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 2016 und 31. Dezember 2015 zu einem Rückgang des EBT um USD 22 Mio. zum 31. Dezember 2016 und 31. Dezember 2015 führen.

34. 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 Industrieleihen 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 AFS-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.

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.

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 von Discounted-Cashflow-Analysen 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.

Zur Schätzung des Fair Value der Wandlungsoption, die in die wandelbaren Aktien der BT Holdco eingebettet ist, greift der Konzern auf ein internes Bewertungsmodell zurück, das auf stochastischen Simulationen basiert. Der Fair Value der eingebetteten Wandlungsoption entspricht der Wertdifferenz zwischen dem aufgelaufenen Liquidationsvorzug der wandelbaren Aktien auf Basis des Mindestrenditeanspruchs und dem Fair Value der Stammaktien auf Konvertierungsbasis. Dieser Wert ist abhängig von der Erfüllung der mit der CDPQ vereinbarten Leistungsanreize durch das Segment Transportation, dem Zeitpunkt der Ausübung der Umwandlungsrechte und dem jeweiligen Umwandlungssatz. Das Simulationsmodell generiert mehrere Leistungsszenarien für Transportation über die erwartete Laufzeit der Option. Der Fair Value der Aktien auf Konvertierungsbasis wird mittels eines auf Marktdaten basierenden EBIT-Multiplikators zur Bestimmung des Unternehmenswertes berechnet. Der verwendete Abzinsungssatz wird ebenfalls mittels Marktdaten berechnet. Zur Bestimmung der Laufzeit des Instruments und der künftigen Leistung des Segments Transportation greift der Konzern auf interne Annahmen zurück.

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 Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstigen Forderungen, bestimmten Darlehen und Leasingforderungen in Verbindung mit Flugzeugen, bestimmten Wertpapierbeständen, bestimmten Anteilen an Finanzierungsarrangements, gebundenen Zahlungsmitteln, Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstigen Verbindlichkeiten, kurzfristigem Fremdkapital sowie Sale-and-leaseback-Verpflichtungen, die zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet werden, entspricht annähernd ihrem Buchwert, da diese Instrumente kurze Laufzeiten aufweisen, variabel verzinslich sind oder ihre Konditionen mit den Konditionen vergleichbar sind, die für ähnliche Geschäfte derzeit auf dem Markt üblich sind.

Forderungen aus langfristigen Aufträgen

Schätzungen des Fair Value basieren auf Discounted-CashflowAnalysen, wobei für Zinssätze auf Marktdaten zurückgegriffen wird.

Langfristige Finanzverbindlichkeiten

Der Fair Value langfristiger Finanzverbindlichkeiten wird anhand von Börsennotierungen, sofern verfügbar, oder Discounted-Cashflow-Analysen auf Grundlage entsprechender aktueller Sollzinsen für vergleichbare Fremdkapitalaufnahmen ermittelt.

Rückzahlbare staatliche Finanzhilfen und einmalige Kosten der Zulieferer

Schätzungen des Fair Value basieren auf Discounted-Cashflow-Analysen, 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 2016 wie folgt dar:

	Gesamt	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
Finanzielle Vermögenswerte				
Darlehen und Leasingforderungen in Verbindung mit Flugzeugen	\$ 62	\$ -	\$ -	\$ 62
Derivative Finanzinstrumente ⁽¹⁾	340	-	340	-
Wertpapierbestand	361 ⁽²⁾	48	313	-
Anteile an Finanzierungsarrangements	165	-	-	165
	\$ 928	\$ 48	\$ 653	\$ 227
Finanzielle Verbindlichkeiten				
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige	\$ (6)	\$ -	\$ -	\$ (6)
Verbindlichkeiten				
Subventionierte Leasinggebühren	(141)	-	-	(141)
Derivative Finanzinstrumente ⁽¹⁾	(627)	-	(457)	(170)
	\$ (774)	\$ -	\$ (457)	\$ (317)

(1) Derivative Finanzinstrumente umfassen Devisenterminkontrakte, Zinsswaps und eingebettete Derivate.

(2) Ohne den zur Veräußerung verfügbaren Wertpapierbestand in Höhe von USD 13 Mio., der zu Anschaffungskosten bilanziert wird.

Die Fair Values der Finanzinstrumente der Stufe 3 entwickelten sich in den Geschäftsjahren 2016 und 2015 wie folgt:

	Darlehen und Leasingforderungen in Verbindung mit Flugzeugen	Anteile an Finanzierungsarrangements	Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten	Subventionierte Leasinggebühren	Wandlungsoption
Stand zum 1. Januar 2015	\$ 263	\$ 165	\$ (18)	\$ (172)	\$ -
Im Periodenergebnis erfasste	(54)	(12)	-	12	-
Nettогewinne (-verluste) und Zinsen ⁽¹⁾					
Ausgegeben	10	-	(23)	-	-
Erfüllt	(140)	(2)	40	25	-
Stand zum 31. Dezember 2015	79	151	(1)	(135)	-
Im Periodenergebnis erfasste	2	23	-	(28)	(61)
Nettогewinne (-verluste) und Zinsen ⁽¹⁾					
Ausgegeben	-	-	(11)	-	(120)
Erfüllt	(19)	(9)	6	22	-
Einfluss von	-	-	-	-	11
Wechselkursänderungen					
Stand zum 31. Dezember 2016	\$ 62	\$ 165	\$ (6)	\$ (141)	\$ (170)

(1) Davon entfallen USD 2 Mio. auf realisierte Gewinne des Geschäftsjahrs 2016, die im Finanzertrag erfasst sind (Geschäftsjahr 2015: realisierte Gewinne in Höhe von USD 11 Mio., die im Finanzertrag erfasst wurden).

Intern getroffene Hauptannahmen für die Hierarchiestufe 3

Bei der Bewertung von Finanzinstrumenten der Stufe 3 zum Fair Value beruhen manche der verwendeten Annahmen nicht auf beobachtbaren Marktdaten. Die intern getroffenen Hauptannahmen in Bezug auf Finanzinstrumente der Stufe 3 der Aerospace-Segmente beziehen sich auf Ausfallrisiken von Kunden, für die kein öffentliches Kreditrating erhältlich ist, und auf Marktgütekennzeichnungen von Abzinsungssätzen für unsere finanziellen Vermögenswerte.

Diese Hauptannahmen stellten sich zum 31. Dezember 2016 wie folgt dar:

	Darlehen und Leasingforderungen in Verbindung mit Flugzeugen	Anteile an Finanzierungsarrangements	Subventionierte Leasinggebühren
Hauptannahmen (gewichteter Durchschnitt)	Zwischen BB und CCC	Zwischen BB- und CCC+	Zwischen BB- und CCC
Interne Bonitätsbewertung	(B)	(B+)	(B+)
Abzinsungssatzanpassungen zwecks Marktgütekennzeichnung	Zwischen 7,5 % und 9,84 %	Zwischen 1,75 % und 8,17 %	entf.
	% (9,30 %)	% (6,44 %)	

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 2016 wie folgt beeinflussen:

Auswirkung auf das EBT	Änderung der Annahmen	Herabstufung von	Kunden mit interner	Erhöhung der
Gewinn (Verlust)	Im EBT des Geschäftsjahres 2016 erfasste Änderung des Fair Value	Absenkung der Bonitätsbewertung, deren Restwertkurven für Bonität nicht von Rating- Flugzeuge um 5 %	Anpassungen bezüglich Agenturen bewertet worden ist,	Anpassungen bezüglich der Marktgütekennzeichnung um 100 Basispunkte
Darlehen und Leasingforderungen in Verbindung mit Flugzeugen	\$ (5)	\$ (1)	\$ (2)	\$ (3)
Anteile an Finanzierungsarrangements	\$ 10	\$ (4)	\$ (11)	\$ (9)
Subventionierte Leasinggebühren entf.: entfällt	\$ (18)	entf.	\$ 2	entf.

Wandlungsoption

Sensitivitätsanalyse

Ein Rückgang der erwarteten künftigen Performance des Segments Transportation um 5 % hätte zu einem Rückgang des Fair Value und einem entsprechenden im EBT ausgewiesenen Gewinn von USD 18 Mio. im Geschäftsjahr 2016 geführt.

Eine Steigerung der erwarteten künftigen Performance des Segments Transportation um 5 % hätte zu einer Erhöhung des Fair Value und einem entsprechenden im EBT ausgewiesenen Verlust von USD 23 Mio. im Geschäftsjahr 2016 geführt.

Fair-Value-Hierarchie von zu fortgeführten Anschaffungskosten erfassten Posten

Die nachfolgende Übersicht zeigt die finanziellen Vermögenswerte und finanziellen Verbindlichkeiten, die auf einmaliger Basis mit den fortgeführten Anschaffungskosten 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 Fair Values der finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten, gegliedert nach Hierarchiestufen, stellten sich zum 31. Dezember 2016 wie folgt dar:

	Gesamt	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
Finanzielle Vermögenswerte				
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige	\$ 1.291	\$ -	\$ 1.291	\$ -
Forderungen				
Sonstige finanzielle Vermögenswerte				
Anteile an Finanzierungsarrangements	43	-	-	43
Sonstige	288	-	-	288
	\$ 1.622	\$ -	\$ 1.291	\$ 331
Finanzielle Verbindlichkeiten				
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige	\$ (3.233)	\$ -	\$ (3.233)	\$ -
Verbindlichkeiten				
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	(8.624)	-	(8.624)	-
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten				
Rückzahlbare staatliche Finanzhilfen	(430)	-	-	(430)
Sonstige	(418)	-	-	(418)
	\$ (12.705)	\$ -	\$ (11.857)	\$ (848)

35. ANTEILE AN GEMEINSCHAFTSUNTERNEHMEN UND ASSOZIIERTEN UNTERNEHMEN

Der Konzern betreibt einen Teil seiner gewöhnlichen Geschäftsaktivitäten über Gemeinschaftsunternehmen und assoziierte Unternehmen, insbesondere im Segment Transportation.

In den nachstehenden Geschäftsjahren bezifferte sich der gesamte Anteil des Konzerns am Periodenergebnis der Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen wie folgt:

	2016	2015
Gemeinschaftsunternehmen	\$ 65	\$ 30
Assoziierte Unternehmen	61	119
Periodenergebnis	\$ 126	\$ 149

Der Konzern hat Anteile an assoziierten Unternehmen im Buchwert von USD 24 Mio. zum 31. Dezember 2016 (31. Dezember 2015 und 1. Januar 2015: jeweils USD 18 Mio.) verpfändet.

36. TRANSAKTIONEN MIT NAHE STEHENDEN UNTERNEHMEN UND PERSONEN

Zu den nahe stehenden 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 den Anteil dieser Transaktionen, der den Anteilen der anderen Partnerunternehmen zuzuordnen ist, sowie die Transaktionen mit assoziierten Unternehmen in den nachstehenden Geschäftsjahren:

	2016	2015
	Gemein- schafts- unter- nehmen Assoziierte Unternehmen	Gemein- schafts- unter- nehmen Assoziierte Unternehmen
Verkauf von Produkten und Dienstleistungen und sonstige Erträge	\$ 47	\$ 23
Kauf von Produkten und Dienstleistungen und sonstige	\$ 59	\$ 26
Aufwendungen		

Die offenen Posten des Konzerns mit Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen stellten sich zu den nachstehenden Stichtagen wie folgt dar:

	31. Dezember 2016	31. Dezember 2015	1. Januar 2015
	Gemein- schafts- unter- nehmen	Gemein- schafts- unter- nehmen	Gemein- schafts- unter- nehmen
Forderungen	\$ 22	\$ 8 \$ 31	\$ 8 \$ 39
Verbindlichkeiten	\$ 2	\$ 4 \$ 3	\$ 2 \$ 6
Über die Vorräte für langfristige Fertigungsaufträge hinausgehende Anzahlungen und	\$ 7	\$ - \$ 4	\$ - \$ 4

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 und Chief Operating Officers der Aerospace-Segmente und des Segments Transportation sowie die Senior Vice Presidents der Bombardier Inc., entwickelten sich in den nachstehenden Geschäftsjahren wie folgt:

	2016	2015
Anteilsbasierte Vergütung	\$ 23	\$ 19
Gehälter, Boni und sonstige kurzfristige Leistungen	17	12
Altersversorgungsleistungen	3	4
Leistungen aus Anlass der Beendigung des Arbeitsverhältnisses und sonstige langfristig fällige Leistungen	1	11
	\$ 44	\$ 46

37. 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 2016	31. Dezember 2015	1. Januar 2015
	Vermögens- werte	Verbindlich- keiten	Vermögens- werte
	\$ 5.625	\$ 3.014	\$ 6.612
Finanzierungsarrangements im Zusammenhang mit dem Verkauf von Verkehrsflugzeugen			

Der Konzern hat für bestimmte strukturierte Unternehmen, die ausschließlich zum Zweck der Finanzierungsbereitstellung in Verbindung mit dem Verkauf von Verkehrsflugzeugen errichtet wurden, Kredit- und/oder Restwertgarantien geleistet.

Die strukturierten Unternehmen werden meist im Wege der Aufnahme langfristiger Finanzverbindlichkeiten außerhalb des Konzernverbunds sowie durch externe Eigenkapitalgeber, die in den Genuss steuerlicher Anreize kommen, finanziert. Die Flugzeuge dienen als Sicherheit für die langfristigen Finanzverbindlichkeiten solcher strukturierter Unternehmen. Die Beziehung des Konzerns zu diesen strukturierten Unternehmen besteht in Form von Kredit- und Restwertgarantien, nachrangigen Darlehen und Residualansprüchen. Restwertgarantien erstrecken sich in der Regel auf einen prozentualen Anteil am Wertverlust in Bezug auf einen garantierten Wert bei Veräußerung des zugrunde liegenden Flugzeugs zu einem vereinbarten Zeitpunkt. Der Konzern erbringt außerdem für einige strukturierte Unternehmen Verwaltungsdienstleistungen, für die er eine marktübliche Gebühr erhält.

Das maximale potenzielle Ausfallrisiko des Konzerns betrug zum 31. Dezember 2016 USD 1,6 Mrd. (31. Dezember 2015: USD 1,7 Mrd.; 1. Januar 2015: USD 1,8 Mrd.). Davon war zum 31. Dezember 2016 ein Betrag in Höhe von USD 371 Mio. als Rückstellungen und damit verbundene Verbindlichkeiten erfasst (31. Dezember 2015: USD 354 Mio.; 1. Januar 2015: USD 295 Mio.). Das maximale Risiko des Konzerns aus diesen Garantien wird in Anhangsangabe 38 "Sonstige finanzielle Verpflichtungen und Eventualverbindlichkeiten" erläutert.

Der Konzern ist der Ansicht, dass keine Beherrschung der strukturierten Unternehmen durch den Konzern vorliegt.

38. 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 37 "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 2016	31. Dezember 2015	1. Januar 2015
Flugzeugverkäufe			
Restwertgarantien (a)	\$ 1.300	\$ 1.669	\$ 1.749
Kreditgarantien (a)	1.233	1.248	1.275
Einander ausschließende Risiken ⁽¹⁾	(562)	(598)	(628)
Gesamtes Ausfallrisiko aus Kredit- und Restwertgarantien	\$ 1.971	\$ 2.319	\$ 2.396
Inzahlungnahmeverpflichtungen (b)	\$ 1.721	\$ 1.818	\$ 2.696
Bedingte Rückkaufverpflichtungen (c)	\$ 207	\$ 192	\$ 204
Sonstige ⁽²⁾			
Kreditgarantien (d)	\$ 48	\$ 48	\$ 48
Erfüllungsgarantien (e)	\$ -	\$ -	\$ 38

(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 562 Mio. zum 31. Dezember 2016 (31. Dezember 2015: USD 670 Mio.; 1. Januar 2015: USD 456 Mio.) wurden entsprechend den Risiken aus den oben genannten Garantien unter Einbeziehung des auf Grundlage unabhängiger Gutachten geschätzten Wiederverkaufswerts der Flugzeuge, der um aktuelle Marktfaktoren sowie mittel- und langfristig ausgewogene Marktfaktoren im Flugzeugsegment angepasst worden ist, und der voraussichtlichen Erlöse aus den zur Risikoabsicherung dienenden Vermögenswerten gebildet. Darüber hinaus beliefen sich die subventionierten Leasinggebühren, die im Falle eines Kreditausfalls bei bestimmten Kunden entfallen würden, zum 31. Dezember 2016 auf USD 141 Mio. (31. Dezember 2015: USD 135 Mio.; 1. Januar 2015: USD 172 Mio.). Der Konzern geht davon aus, dass die Rückstellungen für Drohverluste ausreichend sein werden, um das nach Berücksichtigung der erwarteten Erlöse aus dem Verkauf von als Sicherheit dienenden Flugzeugen und des Wegfalls bestimmter subventionierter Leasinggebühren verbleibende Gesamtrisiko aus Kredit- und Restwertgarantien abzudecken.

Flugzeugverkäufe

a) Kredit- und Restwertgarantien

Der Konzern leistet Kreditgarantien in Form von garantierten Leasingzahlungen und Tilgungsgarantien und erbringt Dienstleistungen im Zusammenhang mit der Weitervermarktung von Flugzeugen. Diese Garantien werden insbesondere gegenüber Finanzgebern von Kunden geleistet und haben unterschiedliche Laufzeiten bis 2026. Die mit einem Ausfallrisiko behafteten Finanzdienstleistungen werden fast ausschließlich für Regionalfluggesellschaften erbracht. Die Ausfallrisiken in Bezug auf drei dieser Regionalfluggesellschaften beliefen sich zum 31. Dezember 2016 auf 72 % des gesamten maximalen Ausfallrisikos (31. Dezember 2015 und 1. Januar 2015: jeweils 71 %).

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 Inanspruchnahmepunkt, sowie die zugehörigen Restlaufzeiten dargestellt:

	31. Dezember 2016	31. Dezember 2015	1. Januar 2015
Bis 1 Jahr	\$ 57	\$ 90	\$ 56
1 bis 5 Jahre	845	991	777
5 bis 10 Jahre	398	580	880
10 bis 15 Jahre	-	8	36
	\$ 1.300	\$ 1.669	\$ 1.749

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 2016	31. Dezember 2015	1. Januar 2015
-------------------	-------------------	----------------

	31. Dezember 2016	31. Dezember 2015	1. Januar 2015
Bis 1 Jahr	\$ 231	\$ 271	\$ 687
1 bis 3 Jahre	600	204	627
Folgejahre	890	1.343	1.382
	\$ 1.721	\$ 1.818	\$ 2.696

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 Inanspruchnahmepunkt, stellten sich zu den nachstehenden Stichtagen wie folgt dar:

	31. Dezember 2016	31. Dezember 2015	1. Januar 2015
Bis 1 Jahr	\$ 158	\$ 173	\$ 195
1 bis 3 Jahre	49	19	9
Folgejahre	-	-	-
	\$ 207	\$ 192	\$ 204

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 2016 USD 48 Mio. (31. Dezember 2015 und 1. Januar 2015: jeweils USD 48 Mio.) betrug. Diese Garantie läuft 2025 aus.

e) Erfüllungsgarantien

Bei bestimmten im Segment Transportation gemeinschaftlich mit Dritten durchgeföhrten 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 aussstellen. Solche Verpflichtungen und Garantien gelten gemeinhin bis zur Endabnahme des Produkts durch den Kunden und in einigen Fällen bis zum Ende der Garantiezeit. Das maximale Nettoausfallrisiko des Konzerns in Bezug auf Projekte, für die ein Risikolimit gilt, belief sich zum 1. Januar 2015 auf USD 38 Mio. Diese Beträge gelten unter der Annahme, dass alle Gegengarantien vollständig erfüllt werden. Bei Projekten ohne Risikolimit wurde das maximale Ausfallrisiko auf Basis des Anteils der Partner 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.

Operating-Leasingverhältnisse

Der Konzern mietet Gebäude und technische Anlagen und ist Operating-Leasingverbindlichkeiten in Verbindung mit dem Verkauf von Neuflugzeugen eingegangen. Die künftigen Mindestleasingzahlungen aus unkündbaren Operating-Leasingverträgen, die sich im Wesentlichen auf Gebäude und technische Anlagen beziehen, stellten sich zu den nachstehenden Stichtagen wie folgt dar:

	31. Dezember 2016	31. Dezember 2015	1. Januar 2015
Innerhalb eines Jahres	\$ 143	\$ 146	\$ 165
In 1 bis 5 Jahren	361	346	438
In mehr als 5 Jahren	475	346	512
	\$ 979	\$ 838	\$ 1.115

Der Mietaufwand belief sich im Geschäftsjahr 2016 auf USD 170 Mio. (Vorjahr: USD 181 Mio.).

Sonstige Verpflichtungen

Der Konzern hat außerdem Abnahmeverpflichtungen aus Verträgen, die er im Rahmen seiner gewöhnlichen Geschäftstätigkeit abgeschlossen hat. Diese Abnahmeverpflichtungen stellten sich zu den nachstehenden Stichtagen wie folgt dar:

	31. Dezember 2016	31. Dezember 2015	1. Januar 2015
Innerhalb eines Jahres	\$ 4.120	\$ 6.485	\$ 7.061
In 1 bis 5 Jahren	8.280	3.925	4.141
In mehr als 5 Jahren	46	56	233
	\$ 12.446	\$ 10.466	\$ 11.435

Die Abnahmeverpflichtungen des Konzerns enthalten Investitionsverpflichtungen in Bezug auf den Erwerb von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten in Höhe von USD 373 Mio. bzw. USD 415 Mio. zum 31. Dezember 2016 (31. Dezember 2015: USD 176 Mio. bzw. USD 489 Mio.; 1. Januar 2015: USD 196 Mio. bzw. USD 432 Mio.).

Rechtsstreitigkeiten

Gegen den Konzern sind in Verbindung mit seiner gewöhnlichen Geschäftstätigkeit verschiedene Verfahren bei mehreren Gerichten anhängig, die Produkthaftungsfragen und Vertragsstreitigkeiten mit Kunden und sonstigen Konzernfremden zum Gegenstand haben. Der Konzern wird alles tun, um sich gegen diese Klagen zu verteidigen. Der Konzern kann anhand der derzeit verfügbaren Informationen nicht den Ausgang aller zum 31. Dezember 2016 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.

Transportation

Seit dem vierten Quartal 2016 kooperiert eine der Tochtergesellschaften des Konzerns mit den Polizeibehörden im Zusammenhang mit einer laufenden Untersuchung gegen Unbekannt. Hierbei geht es um den Vorwurf unethischen Handelns, wobei jedoch keine näheren Angaben gemacht wurden. Die Untersuchung läuft weiter; bis zum jetzigen Zeitpunkt wurde jedoch noch keine Klage gegen den Konzern, die Tochtergesellschaft oder einzelne Mitarbeiter erhoben. Der mit Transportation geschlossene Vertrag, der ursächlich für diesen Rechtstreit war, wird derzeit gemäß einem vertraglichen Recht von einem multilateralen Finanzinstitut geprüft. Da die Prüfung noch andauert, wurden weder dem Konzern noch der Tochtergesellschaft bisher Ergebnisse kommuniziert. Der Konzern richtet sein Handeln darauf aus, sämtliche geltenden Gesetze einzuhalten und bei der Untersuchung und der Prüfung vollumfänglich zu kooperieren. Aufgrund der Art des Verfahrens ist es zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht möglich, daraus entstehende potenzielle Ergebnisse oder Folgen für den Konzern einzuschätzen.

Untersuchung in Brasilien

Am 20. März 2014 wurde die Bombardier Transportation Brasil Ltda ("BT Brasilien"), eine 100%ige 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 aktuell vor den Gerichten sowohl die Entscheidung, das Verfahren gegen 43 Einzelpersonen von der Klage loszulösen, als auch Entscheidungen seitens der CADE, die den physischen Zugang zu einigen forensischen Beweisen einschränken, 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 Brasilien zeigen sich bei den Untersuchungen im Rahmen dieser Verwaltungsverfahren kooperativ und werden alles tun, um sich entsprechend zu verteidigen.

Rechtsstreit mit Triumph

Die Triumph Aerostructures LLC ("Triumph"), ein Zulieferunternehmen des Konzerns für das Global 7000- und Global 8000-Flugzeugprogramm, reichte am 22. Dezember 2016 vor dem Québec Superior Court, District of Montréal, Klage gegen den Konzern ein. Das Unternehmen verlangt rund USD 340 Mio. Schadensersatz für angeblich vom Konzern angewiesene Änderungen bei den Anforderungen für Tragflächen, die sich nach Angabe von Triumph außerhalb des vertraglichen Geltungsbereichs bewegten, sowie für angebliche Verzögerungen und Unterbrechungen im Zusammenhang mit dem Vertrag. Der Konzern wird alles tun, um sich gegen die in diesem Rechtsstreit vorgebrachten Behauptungen zu verteidigen und zu gegebener Zeit Klage gegen Triumph einzureichen, um die Kosten wiederzuerlangen, die dem Konzern aufgrund der im Juli 2015 angekündigten zweijährigen Aussetzung der Inbetriebnahme des Global 7000-Programms sowie aufgrund anderer Triumph zuzurechnenden Programmunterbrechungen entstanden sind. Ungeachtet des Rechtsstreits ist Triumph vertraglich verpflichtet, im Zusammenhang mit dem Global 7000- und Global 8000-Programm weiterhin als Zulieferer zu fungieren.

Metrolinx

Im Juli 2016 erhielt die Bombardier Transportation Canada Inc. eine Mitteilung über Inverzugsetzung im Zusammenhang mit ihrem Auftrag, 182 Stadt-/Straßenbahnen an Metrolinx zu liefern. Der Vertrag war am 14. Juni 2010 unterzeichnet worden. Der Auftragswert beläuft sich auf CDN 770 Mio. (USD 573 Mio.). Der Konzern ist aktiv gegen die Inverzugsetzung vorgegangen, indem er ein im Rahmen seines Vertrags vorgesehenes Streitschlichtungsverfahren anstrengte. Am 28. Oktober 2016 erging seitens Metrolinx an die Bombardier Transportation Canada Inc. auf der Basis der Inverzugsetzung die Mitteilung über die Absicht, den Vertrag zu kündigen. Um Metrolinx daran zu hindern, die Kündigung vor dem Zeitpunkt auszusprechen, an dem das Streitschlichtungsverfahren einschließlich aller Entscheidungen der Streitschlichtungsstelle und aller nachfolgend eingelegten Berufungen abgeschlossen sein wird, stellte der Konzern am 10. Februar 2017 beim Ontario Superior Court einen Antrag, um eine Verfügung zu erwirken, die besagt, dass der Status Quo beibehalten wird und dass Metrolinx nicht befugt ist, den Vertrag zu kündigen. Der Konzern beabsichtigt, seine vertraglichen Verpflichtungen zu erfüllen.

Bombardier, Challenger, CRJ, CRJ 1000, CRJ Series, CS100, CS300, C Series, Global, Global 7000, Global 8000, Learjet, Learjet 85 und Q400 sind Warenzeichen der Bombardier Inc. oder ihrer Tochtergesellschaften.

INFORMATIONEN FÜR INVESTOREN

Unser Board of Directors

MITGLIEDER DES BOARD OF DIRECTORS⁽¹⁾

Pierre Beaudoin	Executive Chairman des Board of Directors von Bombardier
Laurent Beaudoin	Ehrenvorsitzender
Alain Bellemare	President und Chief Executive Officer von Bombardier
Joanne Bissonnette	Corporate Director
J. R. André Bombardier	Vice Chairman des Board of Directors von Bombardier
Martha Finn Brooks	Corporate Director
Jean-Louis Fontaine	Vice Chairman des Board of Directors von Bombardier
Sheila Fraser	Corporate Director
August W. Henningsen	Corporate Director
Daniel Johnson	Rechtsbeistand, McCarthy Tetrault LLP
Jean C. Monty	Corporate Director
Vikram Pandit	Vorsitzender und Chief Executive Officer der Orogen Group (einer Gesellschaft, die Unternehmen der Finanzdienstleistungsbranche dabei unterstützt, Wachstumschancen zu nutzen)
Patrick Pichette	Berater für Google Inc. (eine Gesellschaft für Internet-bezogene Dienstleistungen und Produkte)
Carlos E. Represas	Corporate Director
Beatrice Weder di Mauro	Professorin für Internationale Makroökonomie, Johannes-Gutenberg-Universität Mainz

BOARD-AUSSCHÜSSE

Board-Ausschüsse	VERTRETER DES BOARD OF DIRECTORS ⁽¹⁾	Zuständigkeiten
Prüfungsausschuss	Sheila Fraser (Vorsitz)	• Unterstützung der Directors bei ihren Verantwortlichkeiten im Hinblick auf die Rechenschaftspflicht
	Jean C. Monty	• Unterstützung beim Aufrechterhalten einer guten Kommunikation zwischen den Directors und Ernst & Young, dem unabhängigen Wirtschaftsprüfer von Bombardier
	Vikram Pandit	• Unterstützung bei der Wahrung der Unabhängigkeit von Ernst & Young

Board-Ausschüsse

VERTRETER DES BOARD OF DIRECTORS⁽¹⁾

Beatrice Weder di Mauro

Finanz- und Risikomanagement-Ausschuss

Patrick Pichette (Vorsitz)

Zuständigkeiten

- Sicherung der Glaubwürdigkeit und Objektivität unserer Finanzberichte
- Untersuchung und Beurteilung von wesentlichen Risiken
- Prüfung der wesentlichen finanziellen Risiken von Bombardier und Überwachung, Kontrolle und Steuerung dieser Risiken
- Prüfung der Angemessenheit der Richtlinien, Verfahren und Kontrollen, die für das Risikomanagement eingerichtet wurden
- Prüfung und Überwachung der wichtigen oder ungewöhnlichen Transaktionen und/oder Projekte im Zusammenhang mit laufenden Aktivitäten, Geschäftschancen, Fusionen, Akquisitionen, Veräußerungen, wesentlichen Käufen/Verkäufen von Vermögenswerten und Eigenkapitalbeteiligungen
- Überwachung von Sachverhalten oder Aktivitäten, die mit der Bonität von Bombardier im Zusammenhang stehen oder sich auf sie auswirken

Corporate-Governance- und Nominierungsausschuss

Carlos E. Represas

Carlos E. Represas (Vorsitz)

- Überwachung der Auswahlkriterien für Kandidaten für das Board of Directors und ihrer Referenzen
- Überwachung der Zusammensetzung und Leistung des Board of Directors und der Ausschüsse

Personal- und Vergütungsausschuss

Martha Finn Brooks

Daniel Johnson

Jean C. Monty

Jean C. Monty (Vorsitz)

- Überwachung der Vergütung des Board of Directors

August W. Henningsen

Patrick Pichette

- Überwachung der Nachfolgeplanung für den President und CEO sowie andere ausgewählte Führungspositionen

Carlos E. Represas

- Beurteilung der Leistung des President und CEO

- Prüfung und Genehmigung der Bilanzierung der gesamten Vergütungspolitik für Führungskräfte in Bezug auf das Grundgehalt, kurz- und langfristige Anreize sowie Pensionen, Sozialleistungen und andere Vergünstigungen

⁽¹⁾ Stand 31. Dezember 2016. Zusätzliche Informationen über unser Board of Directors können unserer Website www.bombardier.com entnommen werden.

BÖRSENNOTIERUNGEN

Class-A-Aktien und Class-B-Aktien mit nachrangigem Stimmrecht

Toronto (Kanada)

Vorzugsaktien der Serie 2, Serie 3 und Serie 4
Kürzel

Toronto (Kanada)
BBD (Toronto)

FINANZERGEBNIS IM GESCHÄFTSJAHR 2017

Erster Quartalsbericht	11. Mai 2017
Zweiter Quartalsbericht	28. Juli 2017
Dritter Quartalsbericht	2. November 2017
Geschäftsbericht 2017	15. Februar 2018

BEVORZUGTE ZEITPUNKTE FÜR DIE DIVIDENDENAUSSCHÜTTUNG

Zahlung vorbehaltlich der Zustimmung des Board of Directors

Serie 2

Stichtag	Auszahlungstag
30.12.2016	15.01.2017
31.01.2017	15.02.2017
28.02.2017	15.03.2017
31.03.2017	15.04.2017
28.04.2017	15.05.2017
31.05.2017	15.06.2017
30.06.2017	15.07.2017
31.07.2017	15.08.2017
31.08.2017	15.09.2017
29.09.2017	15.10.2017
31.10.2017	15.11.2017
30.11.2017	15.12.2017

Serie 3

Stichtag	Auszahlungstag
13.01.2017	31.01.2017
14.04.2017	30.04.2017
14.07.2017	31.07.2017
13.10.2017	31.10.2017

Serie 4

Stichtag	Auszahlungstag
13.01.2017	31.01.2017

Stichtag	Auszahlungstag
14.04.2017	30.04.2017
14.07.2017	31.07.2017
13.10.2017	31.10.2017

Bitte beachten Sie, dass alle Dividenden, die Bombardier seit Januar 2006 auf sämtliche Stammaktien und Vorzugsaktien gezahlt hat, gemäß kanadischem Einkommensteuergesetz (Canadian Income Tax Act) und der entsprechenden Gesetze der kanadischen Provinzen und Territorien als "eligible dividends" eingestuft sind, sofern nichts Gegenteiliges angegeben ist. Dieselbe Bezeichnung gilt im Rahmen des Besteuerungsgesetzes von Québec (Québec Taxation Act) für nach dem 23. März 2006 beschlossene Dividenden.

Kontaktangaben

Bombardier Inc.
 800 René-Lévesque Blvd. West
 Montréal, Québec
 Kanada H3B 1Y8
 Investor Relations
 Tel.: +1 514 861 9481, DW 13273
 Fax: +1 514 861 2420
 E-Mail: investors@bombardier.com
 Kommunikation
 Tel.: +1 514 861 9481, DW 13390
 Fax: +1 514 861 2420

DUPLIKATION

Obwohl wir uns bemühen, unseren registrierten Aktionären nur jeweils ein Exemplar zukommen zu lassen, ist eine Duplikation unvermeidlich, wenn Depots unter verschiedenen Namen und Adressen registriert sind. In einem solchen Falle würden wir Sie bitten, dies Computershare Investor Services unter +1 (514) 982-7555 oder +1 (800) 564-6253 (nur in Nordamerika gebührenfrei) oder per E-Mail an service@computershare.com mitzuteilen.

INFORMATIONEN IM INTERNET

Zusätzliche Informationen sind auf den Internetseiten bombardier.com 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
 800 René-Lévesque Blvd. West
 Montréal, Québec
 Kanada H3B 1X9

HAUPTVERSAMMLUNG

Die ordentliche Hauptversammlung findet am Donnerstag, dem 11. Mai 2017, um 10:00 Uhr an folgendem Ort statt:

Bombardier Global Completion Centre

200 Côte-Vertu Road West

Dorval, Québec, Canada H4S 2A3

Die Hauptversammlung wird außerdem über unsere Internetseite bombardier.com live übertragen.

Lagebericht (MANAGEMENT'S DISCUSSION AND ANALYSIS -MD&A) Für das Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2016

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

Der folgende MD&A liegt in der Verantwortung der Konzernleitung und wurde vom Board of Directors der Bombardier Inc. (der "Konzern" oder "Bombardier") durchgesehen und freigegeben. Die Aufstellung des MD&A erfolgte entsprechend den Anforderungen der kanadischen Wertpapieraufsichtsbehörden (Canadian Securities Administrators). Es liegt in der Verantwortung des Board of Directors sicherzustellen, dass wir unserer Verantwortung für die Finanzberichterstattung nachkommen.

Darüber hinaus ist das Board of Directors für die abschließende Durchsicht und Genehmigung des MD&A zuständig. Das Board of Directors führt diese Aufgaben im Wesentlichen über das Gremium des Prüfungsausschusses aus. Der Prüfungsausschuss wird vom Board of Directors ernannt und setzt sich vollständig aus unabhängigen, in Finanzfragen versierten Directors zusammen. Der Prüfungsausschuss legt dem Board of Directors seine Feststellungen zur Kenntnisnahme vor, bevor dieses den MD&A und den Jahresabschluss zur Weitergabe an die Aktionäre freigibt.

Die in diesem MD&A enthaltenen Angaben sind in die berichtspflichtigen Segmente Business Aircraft, Commercial Aircraft, Aerostructures and Engineering Services und Transportation unterteilt. Dies entspricht unserer Organisationsstruktur zum 1. Januar 2015.

Aus den Ergebnissen und Cashflows des vierten Quartals kann nicht zwangsläufig auf die Ergebnisse und Cashflows des vollen Geschäftsjahres geschlossen werden.

Finanzkennzahlen nach IFRS und GAAP-fremde Finanzkennzahlen

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

Grundsatz der Wesentlichkeit

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

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

Der Geschäftsbericht für das Geschäftsjahr 2016 besteht aus der Mitteilung unseres President und Chief Executive Officer an die Aktionäre, diesem MD&A und unserem Konzernabschluss.

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

Abkürzung	Erläuterung
AFS	Available for sale (zur Veräußerung verfügbar)
BPS	Basis points (Basispunkte)
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 Vermögen)
EBT	Earnings (loss) before income taxes (Ergebnis vor Ertragsteuern)
EIS	Entry-into-service (Inbetriebnahme)
EPS	Earnings (loss) per share attributable to equity holders of Bombardier Inc. (den Anteilseignern der Bombardier Inc. zurechenbares Ergebnis je Aktie)
FTV	Flight test vehicle (Testflugzeug)
FVTP&L	Fair value through profit and loss (erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet)
GAAP	Generally accepted accounting principles (allgemein anerkannte Rechnungslegungsgrundsätze)
GDP	Gross domestic product (Bruttoinlandsprodukt -BIP)
HFT	Held for trading (zu Handelszwecken gehalten)

Abkürzung	Erläuterung
IAS	International Accounting Standard(s)
IASB	International Accounting Standards Board
IFRIC	International Financial Reporting Interpretation Committee
IFRS	International Financial Reporting Standard(s)
L&R	Loans and receivables (Kredite und Forderungen)
MD&A	Management's discussion and analysis (Lagebericht)
NCI	Non-controlling interests (nicht beherrschende Anteile)
NMF	Information not meaningful (Information nicht aussagekräftig)
OCI	Other comprehensive income (loss) (sonstiges Ergebnis)
PP&E	Property, plant and equipment (Sachanlagen)
PSG	Performance security guarantee
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)
U.K.	United Kingdom (Vereinigtes Königreich)
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.

WICHTIGSTE ENTWICKLUNGEN

Wertschöpfung durch solide Auftragsabwicklung

Prognosen für Rentabilität und freien Cashflow übertroffen	Entscheidende Meilensteine in der Produktentwicklung erreicht	Liquiditätsrisiken gesenkt	Transformation in vollem Gange
UMSATZERLÖSE USD 16,3 Mrd.		VERWÄSSERTES EBIT USD -58 Mio.	BETRIEBLICHE ERGEBNIS JE AKTIE USD -0,48
LIQUIDITÄT ⁽¹⁾ USD 4,5 Mrd.		EBIT VOR SONDERPOSTEN ⁽²⁾ USD 427 Mio.	CASHFLOWS USD 137 Mio. ANGEPASSTES ERGEBNIS JE AKTIE ⁽²⁾ USD -0,15 SONDERPOSTEN ⁽²⁾ FREIER CASHFLOW ⁽²⁾ USD -1,1 Mrd. EINGESETZTER

ERGEBNISSE

Für die Geschäftsjahre zum 31. Dezember	2016	2015	Veränderung
Umsatzerlöse	\$ 16.339	\$ 18.172	(10) %
EBIT	\$ (58)	\$ (4.838)	n. a.
EBIT-Marge	(0,4) %	(26,6) %	n. a.
EBIT vor Sonderposten ⁽²⁾	\$ 427	\$ 554	(23) %
EBIT-Marge vor Sonderposten ⁽²⁾	2,6 %	3,0 %	(40) BP

	2016	2015	Veränderung
Für die Geschäftsjahre zum 31. Dezember			
EBITDA vor Sonderposten ⁽²⁾	\$ 798	\$ 992	(20) %
EBITDA-Marge vor Sonderposten ⁽²⁾	4,9 %	5,5 %	(60) BP
Fehlbetrag	\$ (981)	\$ (5.340)	n. a.
Verwässertes Ergebnis je Aktie (in USD)	\$ (0,48)	\$ (2,58)	n. a.
Angepasstes Periodenergebnis ⁽²⁾	\$ (268)	\$ 326	n. a.
Angepasstes Ergebnis je Aktie (in USD) ⁽²⁾	\$ (0,15)	\$ 0,14	n. a.
Nettozugänge zu den Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	\$ 1.201	\$ 1.862	(35) %
Cashflow aus betrieblicher Geschäftstätigkeit	137	20	n. a.
Eingesetzter freier Cashflow ⁽²⁾	\$ (1.064)	\$ (1.842)	42 %
Zum 31. Dezember	2016	2015	
Verfügbare kurzfristige Finanzmittel(1)	\$ 4.477	\$ 4.014	12 %

WICHTIGSTE ENTWICKLUNGEN UND EREIGNISSE

- **Unsere Ergebnisse im Geschäftsjahr 2016 spiegeln unsere insgesamt verbesserte Performance wider:**

- Wir haben die Risikominderungsphase unseres Turnaround-Plans abgeschlossen, indem wir u. a. unsere Vorgaben für Auslieferungen und Umsatzerlöse entsprechend der Marktnachfrage korrigiert haben.
- 2016 haben wir weiterhin mehrere strategische Initiativen zur Verbesserung unserer finanziellen Ertragskraft eingeführt und umgesetzt. Auf diese Weise konnten wir unsere Prognosen für die konsolidierte Rentabilität⁽³⁾ und den freien Cashflow⁽²⁾ übertreffen. Unsere Konzernumsatzerlöse für 2016 entsprachen den Prognosen.
- Die EBIT-Margen vor Sonderposten⁽²⁾ haben sich in den folgenden Segmenten deutlich verbessert:
 - im Segment Business Aircraft von 4,4 % auf 6,4 %;
 - im Segment Aerostructures and Engineering Services von 5,8 % auf 8,0 %; und
 - im Segment Transportation von 5,6 % auf 7,4 %.
- Der eingesetzte freie Cashflow⁽²⁾ hat sich um USD 778 Mio. verbessert. Dies lag hauptsächlich an einem Rückgang der Ausgaben für Produktentwicklung nach der Zertifizierung der CS100- und CS300-Flugzeuge sowie unserem stringenten Konzept für das Working-Capital-Management und die Kapitalallokation gemäß unserem Transformationsplan.

⁽¹⁾ Definiert als Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zuzüglich des im Rahmen unserer revolvierenden Kreditfazilitäten verfügbaren Betrags.

⁽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", "Konzernergebnis" und "Liquidität und Kapitalausstattung" enthalten.

⁽³⁾ Die Rentabilitätsprognose basiert auf dem EBIT vor Sonderposten, einer GAAP-fremden Finanzkennzahl.

- **Wir haben bei wichtigen Flugzeugprogrammen entscheidende Meilensteine erreicht:**

- Das Segment Commercial Aircraft erreichte 2016 einen historischen Meilenstein, da beide Varianten des C Series-Flugzeugs zertifiziert und auf den Markt gebracht werden konnten. Bei der C Series handelt es sich um die erste komplett neu konzipierte Single-Aisle-Flugzeugfamilie (Flugzeuge mit einem Gang) in der Kategorie mit 100 bis 150 Sitzen seit fast 30 Jahren. Außerdem verstärkten wir 2016 unseren Auftragsbestand durch mehrere Großaufträge, u. a. von Delta Air Lines und Air

Canada. Von dem C Series-Programm waren zum Zeitpunkt seiner Inbetriebnahme bereits mehr als 350 Flugzeuge in unserem Festauftragsbestand; unter Berücksichtigung aller Optionen waren es rund 600 Flugzeuge. Mit insgesamt 7 ausgelieferten Flugzeugen zum Jahresende bestätigen die CS100- und CS300-Flugzeuge ihre Betriebskostenvorteile, ihre hervorragende operative Flexibilität, außergewöhnliche Leistungsfähigkeit und Reichweite sowie ihren Passagierkomfort.

— Am 4. November 2016 haben wir den Jungfernflug des ersten Global 7000-Testflugzeugs erfolgreich abgeschlossen. Dieses Programm ist weit fortgeschritten und zeigt, dass die aus dem C Series-Flugzeugprogramm gewonnenen Erkenntnisse vollständig umgesetzt wurden. Die Global 7000- und Global 8000-Flugzeugprogramme werden Maßstäbe für eine neue Kategorie der großen Geschäftsflugzeuge setzen. Das Global 7000-Flugzeug ist der erste und bislang einzige neu konzipierte Businessjet mit vier getrennten Wohnbereichen.

- **Wir haben die notwendige Liquidität für die Umsetzung unseres Turnaround-Plans gesichert:**

— Wir haben die CDPQ-Beteiligung an Transportation und die Beteiligung der Regierung von Québec (über Investissement Québec) am C Series-Flugzeugprogramm in einem Umfang von insgesamt USD 2,5 Mrd. abgeschlossen.

— Wir haben unsere Kreditfazilitäten bis 2019 verlängert und Senior Notes im Nennwert von USD 1,4 Mrd. refinanziert sowie ihre Fälligkeitstermine bis 2021 verlängert.

- **Wir haben unsere Transformationsinitiativen im Rahmen unserer Roadmap bis 2020 fortgesetzt:**

— Die eingeleiteten Transformationsinitiativen, die auf eine Steigerung der Produktionseffizienz, eine Reduzierung der Zahl der Zulieferer und eine Senkung der indirekten Kosten abzielen, beginnen immer mehr zu greifen. Wir setzen bereits mehr als 80 % der Kostensenkungsmaßnahmen um, mit denen bis zum Jahr 2020 Margenverbesserungen um 300 Basispunkte erreicht werden sollen. Dazu gehören auch Maßnahmen zur Optimierung des Personalbestands.

— Im Jahr 2016 haben wir mit dem Ziel, unsere Organisation an die aktuellen Geschäftserfordernisse anzupassen und unsere Wettbewerbsfähigkeit zu steigern, zwei umfangreiche Restrukturierungsmaßnahmen gestartet:

- Im Februar 2016 gaben wir einen Personalabbau von schätzungsweise 7.000 Produktions- und Nicht-Produktionsmitarbeitern in den Jahren 2016 und 2017 bekannt.⁽¹⁾ Dieser Personalabbau wurde 2016 im Wesentlichen wie geplant umgesetzt.
- Im Oktober 2016 kündigten wir weitere Restrukturierungsmaßnahmen an, darunter die Verschlankung administrativer und produktionsfremder Funktionen innerhalb des gesamten Konzerns, die Optimierung der Belegschaft und die Spezialisierung der einzelnen Standorte. Von diesen Maßnahmen dürften bis 2018 rund 7.500 Arbeitsplätze betroffen sein.⁽²⁾
- Teilweise kompensiert werden diese Belegschaftsoptimierungen durch die strategische Einstellung neuer Mitarbeiter zur Unterstützung der Hochlaufphase wichtiger Wachstumsprogramme wie der C Series- sowie der Global 7000- und Global 8000-Flugzeugprogramme sowie zur Unterstützung bedeutender Auftragsgewinne im Schienenfahrzeuggeschäft und unserer Wachstumsstrategie für das Aftermarket-Geschäft.
- Mit diesen organisatorischen Restrukturierungsmaßnahmen werden bis Ende 2018 jährliche Einsparungen von voraussichtlich USD 500 Mio. bis USD 600 Mio. erzielt.⁽²⁾
- Im Laufe des Geschäftsjahres 2016 haben wir Restrukturierungsaufwendungen von USD 215 Mio., im Wesentlichen Abfindungskosten, als Sonderposten erfasst. Für das Geschäftsjahr 2017 rechnen wir mit weiteren Restrukturierungsaufwendungen von USD 250 Mio. bis USD 300 Mio., die bei ihrem Entstehen als Sonderposten erfasst werden.⁽²⁾

⁽¹⁾ Von dem geplanten Personalabbau waren auch rund 2.000 Mitarbeiter mit befristeten Verträgen und 800 Ingenieure aus der Produktentwicklung betroffen, wobei letztere keinem berichtspflichtigen Segment zugeordnet sind.

(2) Zukunftsbezogene Aussage. Siehe hierzu den Haftungsausschluss in Bezug auf zukunftsbezogene Aussagen.

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	<ul style="list-style-type: none"> • Verwässertes Ergebnis je Aktie und angepasstes Ergebnis je Aktie⁽¹⁾ als Kennzahlen der weltweiten Performance. 				
Liquidität	<ul style="list-style-type: none"> • Verfügbare kurzfristige Finanzmittel⁽²⁾ als Kennzahl der Angemessenheit der Liquiditätsausstattung. 				
Kapitalstruktur	<ul style="list-style-type: none"> • Verhältnis zwischen angepasstem EBIT⁽¹⁾ und angepasstem Zinsergebnis⁽¹⁾ als Kennzahl der Zinsdeckung. • Verhältnis zwischen angepasstem Fremdkapital⁽¹⁾ und angepasstem EBITDA⁽¹⁾ als Kennzahl der Verschuldung. • Gewichtete durchschnittliche Laufzeit der langfristigen Finanzverbindlichkeiten als Kennzahl der Laufzeitstruktur von Darlehen. 				

Fünf-Jahres-Übersicht

Für die Geschäftsjahre zum 31. Dezember	2016	2015	2014	2013	2012
Rentabilität					
Umsatzerlöse	\$ 16.339	\$ 18.172	\$ 20.111	\$ 18.151	\$ 16.414
EBIT	\$ (58)	\$ (4.838)	\$ (566)	\$ 923	\$ 666
EBIT-Marge	(0,4)%	(26,6) %	(2,8) %	5,1%	4,1%
EBIT vor Sonderposten ⁽¹⁾⁽³⁾	\$ 427	\$ 554	\$ 923	\$ 893	\$ 806
EBIT-Marge vor Sonderposten ⁽¹⁾⁽³⁾	2,6 %	3,0 %	4,6 %	4,9%	4,9%
EBITDA ⁽¹⁾	\$ 323	\$ (100)	\$ 1.117	\$ 1.314	\$ 1.030
EBITDA vor Sonderposten ⁽¹⁾⁽³⁾	\$ 798	\$ 992	\$ 1.340	\$ 1.284	\$ 1.170
Periodenergebnis	\$ (981)	\$ (5.340)	\$ (1.246)	\$ 572	\$ 470
Angepasstes Periodenergebnis ⁽¹⁾	\$ (268)	\$ 326	\$ 648	\$ 608	\$ 671
Verwässertes Ergebnis je Aktie (in USD)	\$ (0,48)	\$ (2,58)	\$ (0,74)	\$ 0,31	\$ 0,25
Angepasstes Ergebnis je Aktie (in USD) ⁽¹⁾	\$ (0,15)	\$ 0,14	\$ 0,35	\$ 0,33	\$ 0,36
Liquidität					
Nettuzugänge zu den Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	\$ 1.201	\$ 1.862	\$ 1.964	\$ 2.287	\$ 2.074

	2016	2015	2014	2013	2012
Für die Geschäftsjahre zum 31. Dezember					
Cashflow aus betrieblicher Geschäftstätigkeit	\$ 137	\$ 20	\$ 847	\$ 1.380	\$ 1.438
Eingesetzter freier Cashflow ⁽¹⁾	\$ (1.842)	\$ (1.117)	\$ (907)	\$ (636)	\$ (636)
	(1.064)				
Verfügbare kurzfristige Finanzmittel ⁽²⁾	\$ 4.477	\$ 4.014	\$ 3.846	\$ 4.837	\$ 3.967

Kapitalstruktur

Zinsdeckungsverhältnis ⁽⁴⁾	0,8	1,5	3,1	2,8	3,2
Verschuldungsgrad ⁽⁴⁾	9,7	7,3	4,7	5,4	4,2
Gewichtete durchschnittliche Laufzeit der langfristigen Finanzverbindlichkeiten (in Jahren)	5,8	6,3	6,4	6,4	7,4

(1) GAAP-fremde Finanzkennzahlen. Einzelheiten zu den Definitionen dieser Kennzahlen und zur Überleitung auf die jeweils am besten vergleichbaren Finanzkennzahlen nach IFRS in den Geschäftsjahren 2016 und 2015 sind in den Abschnitten "GAAP-fremde Finanzkennzahlen", "Konzernergebnis" und "Liquidität und Kapitalausstattung" enthalten.

(2) Definiert als Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zuzüglich des im Rahmen der revolvierenden Kreditfazilitäten verfügbaren Betrags.

(3) Einzelheiten zu den in den Geschäftsjahren 2016 und 2015 erfassten Sonderposten sind im Abschnitt "Konzernergebnis" zu finden. 2014 umfassten die Sonderposten Wertminderungen und sonstige Aufwendungen von USD 1,4 Mrd. aufgrund der Entscheidung, das Learjet 85-Flugzeugprogramm vorübergehend einzustellen, mit dieser Entscheidung zusammenhängende Netto-Abschreibungen von latenten Steueransprüchen von USD 273 Mio., Restrukturierungsaufwendungen von USD 142 Mio., einen Verlust von USD 43 Mio. aus dem Rückkauf langfristiger Finanzverbindlichkeiten sowie einen Gewinn von USD 18 Mio. aus der Beilegung eines Rechtsstreits in Verbindung mit Part IV des Einkommensteuergesetzes von Québec (Québec Income Tax Act), von dem USD 8 Mio. im Finanzertrag erfasst wurden. 2013 umfassten die Sonderposten einen Gewinn aus der Beilegung eines Rechtsstreits wegen Vermögensteuer in Höhe von USD 43 Mio. (davon wurden USD 12 Mio. als Finanzertrag erfasst), eine Abschreibung von Vorräten in Höhe von USD 24 Mio. sowie einen Gewinn aus der Veräußerung eines Geschäftsbereichs in Höhe von USD 23 Mio. 2012 umfassten die Sonderposten Restrukturierungsaufwendungen des Segments Transportation in Höhe von USD 119 Mio., einen Gewinn aus der Beilegung eines Rechtsstreits wegen Vermögensteuer in Höhe von USD 40 Mio. (davon wurden USD 17 Mio. als Finanzertrag erfasst), einen Verlust aus einer Überschwemmung in New Jersey, USA, in Höhe von USD 19 Mio. sowie einen Verlust aus der Absicherung von Währungsrisiken in Höhe von USD 25 Mio.

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

STRATEGISCHE PRIORITYÄTEN

Roadmap bis 2020: Wertschöpfung durch solide Auftragsabwicklung

2016 war das erste volle Jahr unseres auf fünf Jahre angelegten Transformationsplans. Es handelte sich um ein Übergangsjahr, das von der Erreichung entscheidender Meilensteine bei den C Series- sowie Global 7000- und Global 8000-Flugzeugprogrammen und einer Stärkung der Liquiditätsposition geprägt war. Die solide Auftragsabwicklung und die Einführung von Transformationsinitiativen ermöglichen uns den Abschluss der ersten Phase des Plans, der Risikominderungsphase.



Mittlerweile konzentrieren wir uns auf die zweite Phase unseres Transformationsplans. Dabei geht es um Ertragswachstum und die Generierung von freien Cashflows, um aus unserem Portfolio von Produkten und Dienstleistungen Wert zu schöpfen. Unsere Transformation wird durch zahlreiche Maßnahmen unterstützt. Sie bilden eine solide Grundlage, auf der wir unsere Ziele für 2020 - jährliches Umsatzwachstum von rund 10 %, Verbesserung der Margen und Erzielung starker Cashflows - erreichen können.⁽¹⁾

Konzern	Wachstum Rentabilität ⁽²⁾ Freier Cashflow ⁽²⁾	Unsere Ziele für 2020 ⁽¹⁾ Umsatzerlöse von mehr als USD 25 Mrd. EBIT-Marge von 7 % bis 8 %. Freier Cashflow ⁽²⁾ von mehr als 80 % des Periodenergebnisses.
Business Aircraft	Wachstum Rentabilität ⁽²⁾	Umsatzerlöse von mehr als USD 10 Mrd. EBIT-Marge von 8 % bis 10 %.
Commercial Aircraft	Wachstum Rentabilität ⁽²⁾	Umsatzerlöse von mehr als USD 5,5 Mrd. Positives EBIT.
Aerostructures and Engineering Services	Wachstum Rentabilität ⁽²⁾	Umsatzerlöse von mehr als USD 2,5 Mrd. EBIT-Marge von 9 % bis 11 %.
Transportation	Wachstum Rentabilität ⁽²⁾	Umsatzerlöse von mehr als USD 10 Mrd. EBIT-Marge von mehr als 8 %.

Umsatzerlöse

Dank unseres starken Produktpportfolios sowie der hohen Zahl der im Einsatz befindlichen Flugzeuge und Schienenfahrzeuge sind wir gut positioniert, um unser Ziel, bis zum Jahr 2020 Umsatzerlöse von mehr als USD 25 Mrd. zu erwirtschaften, zu erreichen.⁽¹⁾

Von dem C Series-Programm waren zum Zeitpunkt seiner Inbetriebnahme bereits mehr als 350 Flugzeuge im Festauftragsbestand; unter Berücksichtigung aller Optionen waren es rund 600 Flugzeuge. Damit sind die meisten Auslieferungen bis 2020 gesichert. Mit diesem Flugzeugprogramm sind wir gut gerüstet, um einen großen Teil der künftigen Aufträge über Flugzeuge mit 100 bis 150 Sitzen zu gewinnen. Wir rechnen damit, bis 2020 pro Jahr 90 bis 120 Flugzeuge auszuliefern. Dies wird dazu beitragen, dass das Segment Commercial Aircraft sein Wachstumsziel bis zum Jahr 2020 - Umsatzerlöse von mehr als USD 5,5 Mrd. - erreichen kann.⁽¹⁾

⁽¹⁾ Informationen zu den Annahmen, auf denen die Ziele basieren, sind dem nachfolgenden Abschnitt "Zukunftsbezogene Aussagen" zu entnehmen. Siehe hierzu auch den Haftungsausschluss in Bezug auf zukunftsbezogene Aussagen im Abschnitt "Ausblick und zukunftsbezogene Aussagen".

⁽²⁾ Rentabilitätsziele basieren auf der EBIT-Marge vor Sonderposten. EBIT vor Sonderposten und freier Cashflow sind GAAP-fremde Kennzahlen. Eine Definition dieser Kennzahlen ist im Abschnitt "GAAP-fremde Finanzkennzahlen" enthalten.

Das Global 7000-Flugzeug wird planmäßig im zweiten Halbjahr 2018 den Flugdienst aufnehmen. Seine Leistungsfähigkeit im Hinblick auf Reichweite, Handling bei geringer Geschwindigkeit, technologische Innovation und Komfort ist richtungsweisend für die Kategorie der großen Ultralangstrecken-Geschäftsflugzeuge. Infolge der künftigen Inbetriebnahme der Global 7000- und Global 8000-Flugzeugprogramme, einer Stabilisierung der Marktbedingungen und einer Verbesserung der Konjunkturaussichten⁽²⁾ werden sich die Umsatzerlöse des Segments Business Aircraft bis 2020 voraussichtlich auf mehr als USD 10 Mrd. verdoppeln.⁽¹⁾

Das Segment Transportation wird weiter auf sein umfangreiches Portfolio von Produkten und Dienstleistungen setzen, um seinen Kunden komplette Mobilitätslösungen anzubieten, die Schienenfahrzeuge, Signaltechnik, Systemintegration und -betrieb sowie Wartungsleistungen umfassen. Die positiven Aussichten für die globale Schienenverkehrsbranche⁽²⁾, die vom Verband der europäischen Eisenbahnindustrie (UNIFE) bestätigt werden,⁽³⁾ sowie ein Book-to-Bill-Verhältnis⁽⁴⁾, das in jedem der letzten 5 Jahre mindestens 1,0 betrug, unterstützen das Segment Transportation bei seinem Ziel, bis 2020 Umsatzerlöse von mehr als USD 10 Mrd. zu erzielen.⁽¹⁾

Außerdem sehen wir beträchtliche Chancen, unsere Dienstleistungen für die großen Flotten von Bombardier-Flugzeugen und -Zügen - derzeit sind rund 7.000 Flugzeuge und 100.000 Bahnwagen im Einsatz - auszubauen. Konkret plant das Segment Business Aircraft, seine Umsatzerlöse aus dem Aftermarket-Geschäft bis 2020 um rund 50 % zu steigern. Die kürzliche Eröffnung seines Servicezentrums im Großraum London, Vereinigtes Königreich, und die geplante Erweiterung der Servicezentren in Tucson und Fort Lauderdale, USA, sind einige der Maßnahmen, die es uns ermöglichen dürften, über die aktuelle und wachsende künftige Flugzeugflotte einen größeren Anteil an

diesen margenstarken Aktivitäten zu übernehmen. Das Segment Transportation baut seine Position bei Aftermarket-Leistungen für Schienenfahrzeuge weiter aus und beabsichtigt ebenfalls, seine Umsatzerlöse aus diesem Geschäft bis 2020 zu steigern.⁽¹⁾

Rentabilität

Unsere Transformation fördert das EBIT-Wachstum und wir planen, 2018 Margen von 5 % bis 6 % und bis 2020 von 7 % bis 8 % zu erzielen.⁽¹⁾

Derzeit setzen wir bereits mehr als 80 % der identifizierten Kosteneinsparungsmaßnahmen unserer operativen Transformation um, mit denen bis 2020 ein EBIT von mehr als USD 750 Mio. erzielt werden dürfte. Dies bedeutet eine Verbesserung von mehr als 300 Basispunkten ausgehend von der EBIT-Marge vor Sonderposten im Jahr 2016.

⁽⁵⁾ Beispiele für Transformationsinitiativen sind:

- Verbesserung der Arbeitseffizienz: 2016 gaben wir zwei organisatorische Restrukturierungsmaßnahmen bekannt, mit denen bis Ende 2018 jährliche Einsparungen von voraussichtlich USD 500 Mio. bis USD 600 Mio. erzielt werden;
- Errichtung von Exzellenzzentren in den Aerospace-Segmenten und im Segment Transportation: Wir spezialisieren unsere Produktions- und Engineeringstandorte und errichten gemeinsame Verwaltungszentren, um Effizienzsteigerungen und Kosteneinsparungen zu erzielen;
- Verkleinerung der Zuliefererbasis: Wir nutzen unsere Größenvorteile und reduzieren die Zahl unserer Zulieferer, um bis 2020 Einsparungen bei den direkten Kosten von mehr als 200 Basispunkten zu erzielen; und
- Kontrolle der indirekten Kosten: Wir haben eine globale Organisation für das Management indirekter Waren und Dienstleistungen geschaffen und wir planen, die Ausgaben bis 2020 um 2 % pro Jahr zu reduzieren.⁽¹⁾

Freier Cashflow

Unser 5-Jahres-Plan sieht vor, bei dem freien Cashflow⁽⁵⁾ bis 2018 den Break-Even-Punkt zu erreichen, ab 2019 erstmals positive freie Cashflows zu erzielen und bis 2020 positive freie Cashflows von USD 750 Mio. bis USD 1 Mrd. zu realisieren.⁽¹⁾

Working-Capital-Initiativen und eine nachhaltige Kapitalallokation sorgen zusammen mit profitablem Umsatzwachstum und Margensteigerungen für eine erhebliche Verbesserung des freien Cashflows. Bereits 2016, dem ersten Jahr unseres Transformationsplans, wurde durch die verschiedenen Initiativen ein freier Cashflow von mehr als USD 500 Mio. erzielt, hauptsächlich durch die Optimierung des Working Capital.

Auf diese Weise wird die dritte und letzte Phase unseres 5-Jahres-Plans unterstützt. Sie besteht darin, unsere bilanzielle Verschuldung zu verringern und damit einen hohen Shareholder Value zu erzielen.

⁽¹⁾ Informationen zu den Annahmen, auf denen die Ziele basieren, sind dem nachfolgenden Abschnitt "Zukunftsbezogene Aussagen" zu entnehmen. Siehe hierzu auch den Haftungsausschluss in Bezug auf zukunftsbezogene Aussagen im Abschnitt "Ausblick und zukunftsbezogene Aussagen".

⁽²⁾ Weitere Informationen sind in den Abschnitten "Branche und Wirtschaftsumfeld" in den jeweiligen Berichtstellen der berichtspflichtigen Segmente zu finden.

⁽³⁾ UNIFE-Marktstudie "World Rail Market Study", veröffentlicht im September 2016.

⁽⁴⁾ Definiert als Verhältnis zwischen Auftragseingang und Umsatzerlösen.

⁽⁵⁾ GAAP-fremde Finanzkennzahl. Die Definition dieser Kennzahl ist im Abschnitt "GAAP-fremde Finanzkennzahlen" enthalten.

Zukunftsbezogene Aussagen

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

Alle Segmente

- einer normalen Abwicklung und Auslieferung bzw. Umsetzung der aktuellen Festaufträge und Projekte im Auftragsbestand;
- unserer Fähigkeit, Initiativen zur Verbesserung von Geschäftsmodellen erfolgreich umzusetzen;
- der Fähigkeit, die Kundenbedürfnisse zu verstehen und ein Portfolio von Produkten und Dienstleistungen anzubieten, mit dem die Marktnachfrage gesteigert und wichtige strategische Aufträge gesichert werden können;
- der erfolgreichen Einführung und Umsetzung von Wachstumsstrategien, auch im Aftermarket-Geschäft;
- der kontinuierlichen und planmäßigen Einführung und Umsetzung von zentralen Maßnahmen, um die Umwandlung von Umsatzerlösen in höhere Erträge und freie Cashflows⁽²⁾ zu verbessern, und zwar durch Senkung der Beschaffungskosten, bessere Kontrolle der Ausgaben und höhere Arbeitseffizienz;
- der Erfüllung der Ziele des Transformationsplans, und zwar durch Restrukturierungen und andere Maßnahmen, welche die direkte und indirekte Kostenstruktur betreffen und auf nachhaltige Kostensenkungen, operative Verbesserungen und eine Senkung des Working-Capital-Verbrauchs abzielen;
- der Fähigkeit, die globale Verteilung unserer Produktionsstandorte zu optimieren (Verlagerung in Niedriglohnländer und Wachstumsmärkte) und die Best Practices sowie die besten Technologien standortübergreifend einzusetzen;
- der Fähigkeit der Zulieferer, die Produktentwicklung, die Einhaltung der geplanten Produktionsmengen und die Umsetzung von Projekten zu unterstützen;
- der Fähigkeit, weitere Partnerschaften 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 Strategien für Produktentwicklung und Projektdurchführung umsetzen, zu gewinnen und zu binden;
- weitgehend unveränderter globaler Wettbewerbs- und Wirtschaftsbedingungen;
- der Stabilität von Wechselkursen; 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 ab dem Jahr 2019 neu zu verhandeln.

Aerospace-Segmente

- der Anpassung der Produktionsraten an die Marktnachfrage;
- einem Anstieg der Flugzeugauslieferungen und besseren Preisbedingungen ab 2018;
- der Fähigkeit, mit der Produktion und Auslieferung von neuen Programmen, insbesondere dem C Series-Flugzeugprogramm unter Berücksichtigung von Lernkurvenverbesserungen, zu starten und den Zeitplan für die Inbetriebnahme der Global 7000- und Global 5000-Flugzeugprogramme einzuhalten;
- unserer Fähigkeit, unsere Marktposition und das Produktnutzenversprechen bei den CRJ Series- und Q400-Flugzeugprogrammen zu verbessern;
- der Fähigkeit, kontinuierlich Kampagnen und Projekte zu gewinnen, basierend auf Marktprognosen®, woraus sich der geschätzte künftige Auftragseingang ergibt; und
- der Senkung von Investitionen und Entwicklungsausgaben auf ein normales Niveau entsprechend den Abschreibungen bis 2019.

Transportation

- der Umsatzumwandlung und dem Auslaufen unserer Altverträge;
- einem stabilen Niveau der Staatsausgaben;
- der Realisierung künftiger Ausschreibungen und unserer Fähigkeit, sie zu gewinnen, basierend auf Marktprognosen⁽⁴⁾, woraus sich der geschätzte künftige Auftragseingang ergibt;
- der Fähigkeit, Best Practices und Technologien produktionsübergreifend einzusetzen; und
- der erfolgreichen Einführung und Umsetzung von Wachstumsstrategien, einschließlich des Konzepts der Wertschöpfungskette, der Schaffung von Ökosystemen, der Standortspezialisierung, der Errichtung von Exzellenzzentren für Konstruktionsaktivitäten und der Veränderung des Umsatzmixes hin zu mehr Verträgen über Signaltechnik und Transportsysteme sowie Betriebs- und Wartungstätigkeiten.

Eine Erläuterung der wesentlichen Risikofaktoren im Zusammenhang mit zukunftsbezogenen Informationen ist im Abschnitt "Risiken und Unsicherheiten" im Berichtsteil "Sonstiges" enthalten.

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

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

⁽³⁾ Die Nachfrageprognose für die Aerospace-Segmente basiert auf der Analyse der wesentlichen Marktindikatoren. Hierzu zählen u. a. Wachstum des realen BIP, Branchenzuversicht, Vermögenswachstum, Unternehmensrentabilität bei dem Kundenstamm von Aerospace, Flugzeugauslastung, Bestand an gebrauchten Businessjets, Flugzeugauslieferungen und Abrechnungen, Passagievolumen, Treibstoffpreise, Rentabilität der Fluggesellschaften, Scope Clauses, Umweltschutzbestimmungen, Globalisierung des Handels, Gesamtflotte an im Betrieb befindlichen Flugzeugen und Durchschnittsalter der Flotte, Nachfrage zur Ersetzung bestehender Flugzeuge, neue Flugzeugprogramme, nicht-traditionelle Märkte und der Zugang zu diesen Märkten. Weitere Einzelheiten sind in den Erläuterungen zu den Marktindikatoren in den Abschnitten "Branche und Wirtschaftsumfeld" in den Berichtsteilen über die Aerospace-Segmente zu finden.

⁽⁴⁾ Die Nachfrageprognose für das Segment Transportation basiert auf einem stabilen Niveau der Staatsausgaben und der Fortsetzung vorteilhafter Megatrends wie beispielsweise Verstädterung und steigendes Umweltbewusstsein, der Verdichtung von Städten und der Nachfrage nach Mobilitäts- und Digitalisierungslösungen. Weitere Einzelheiten sind in den Erläuterungen zu den Marktindikatoren im

AUSBLICK UND ZUKUNFTSBEZOGENE AUSSAGEN

Konzern	Wachstum	Letzte Prognose für 2016 Umsatzerlöse von rund USD 16,5 Mrd.	Was wir 2016 erreicht haben Umsatzerlöse von USD 16,3 Mrd.	Was wir für 2017 prognostizieren ⁽¹⁾ Umsatzwachstum gegenüber 2016 ohne Berücksichtigung von Währungseffekten (prozentualer Anstieg im niedrigen einstelligen Bereich).
	Rentabilität ⁽²⁾	EBIT vor Sonderposten ⁽²⁾ von USD 350 Mio. bis USD 400 Mio.	EBIT vor Sonderposten ⁽²⁾ von USD 427 Mio.	EBIT vor Sonderposten ⁽²⁾ von USD 530 Mio. bis USD 630 Mio.
	Freier Cashflow ⁽²⁾	Eingesetzter freier Cashflow ⁽²⁾ von USD 1,15 Mrd. bis USD 1,45 Mrd.	Eingesetzter freier Cashflow ⁽²⁾ von USD 1,1 Mio. bis USD 1,45 Mrd.	Eingesetzter freier Cashflow ⁽²⁾ von USD 750 Mio. bis USD 1,0 Mrd.

		Letzte Prognose für 2016	Was wir 2016 erreicht haben	Was wir für 2017 prognostizieren ⁽¹⁾
Business Aircraft	Wachstum und Auslieferungen	Umsatzerlöse von rund USD 5,5 Mrd. Mehr als 150 Auslieferungen.	Umsatzerlöse von USD 5,7 Mrd. 163 Auslieferungen.	Umsatzerlöse von rund USD 5,0 Mrd. Rund 135 Auslieferungen.
	Rentabilität ⁽²⁾	EBIT-Marge vor Sonderposten ⁽²⁾ von über 6,0 %.	EBIT-Marge vor Sonderposten ⁽²⁾ von 6,4 %.	EBIT-Marge vor Sonderposten ⁽²⁾ von rund 7,5 %.
Commercial Aircraft	Wachstum und Auslieferungen	Umsatzerlöse von rund USD 2,7 Mrd. 85 bis 90 Auslieferungen.	Umsatzerlöse von USD 2,6 Mrd. 86 Auslieferungen.	Umsatzerlöse von rund USD 2,9 Mrd. Rund 80 bis 85 Auslieferungen.
	Rentabilität ⁽²⁾	Negatives EBIT vor Sonderposten ⁽²⁾ von rund USD -450 Mio., hauptsächlich aufgrund des verwässernden Effekts der ersten Produktionsjahre des C Series-Flugzeugprogramms. ⁽³⁾	Negatives EBIT vor Sonderposten ⁽²⁾ von USD-417 Mio.	Negatives EBIT vor Sonderposten ⁽²⁾ von rund USD -400 Mio., hauptsächlich aufgrund des verwässernden Effekts der ersten Produktionsjahre des C Series-Flugzeugprogramms. ⁽³⁾
Aerostructures and Engineering Services	Wachstum	Umsatzerlöse von rund USD 1,6 Mrd., hauptsächlich aus internen Aufträgen der Segmente Business Aircraft und Commercial Aircraft.	Umsatzerlöse von USD 1,5 Mrd., davon USD 1,1 Mrd. aus internen Aufträgen der Segmente Business Aircraft und Commercial Aircraft.	Umsatzerlöse von rund USD 1,7 Mrd., hauptsächlich aus internen Aufträgen der Segmente Business Aircraft und Commercial Aircraft.
	Rentabilität ⁽²⁾	EBIT-Marge vor Sonderposten ⁽²⁾ von rund 8,0 %.	EBIT-Marge vor Sonderposten ⁽²⁾ von 8,0 %.	EBIT-Marge vor Sonderposten ⁽²⁾ von über 8,5 %.
Transportation	Wachstum	Umsatzerlöse von rund USD 8,0 Mrd., ausgehend von den Wechselkursen 2016.	Umsatzerlöse von USD 7,6 Mrd.	Umsatzerlöse von rund USD 8,5 Mrd. ausgehend von der Annahme, dass die Wechselkurse 2017 auf dem Niveau von 2016 bleiben werden
	Rentabilität ⁽²⁾	EBIT-Marge vor Sonderposten ⁽²⁾ von über 6,5 %.	EBIT-Marge vor Sonderposten ⁽²⁾ von 7,4 %.	EBIT-Marge vor Sonderposten ⁽²⁾ von rund 7,5 %.

Im November 2016 gaben wir bekannt, dass wir auf konsolidierter Basis unsere für 2016 gesetzten Ziele im Hinblick auf Umsatzerlöse und Rentabilität⁽²⁾ erreichen würden. Wir präzisierten unser Umsatzziel von einer Bandbreite von USD 16,5 Mrd. bis USD 17,5 Mrd. auf rund USD 16,5 Mrd. und wir verengten die Bandbreite für das EBIT vor Sonderposten⁽²⁾ von USD 200 Mio. bis USD 400 Mio. auf USD 350 Mio. bis USD 400 Mio. 2016 übertrafen wir die Prognose für die Konzernrentabilität⁽²⁾ und unsere Konzernumsatzerlöse entsprachen unserer Prognose.

⁽¹⁾ Einzelheiten zu den Annahmen, auf denen die zukunftsbezogenen Aussagen basieren, sind in den Abschnitten "Ausblick und zukunftsbezogene Aussagen" in den jeweiligen Berichtsteilen der berichtspflichtigen Segmente sowie in dem nachfolgenden Haftungsausschluss in Bezug auf zukunftsbezogene Aussagen enthalten.

⁽²⁾ Rentabilitätsprognosen basieren auf dem EBIT vor Sonderposten oder der EBIT-Marge vor Sonderposten. EBIT vor Sonderposten und freier Cashflow (eingesetzter freier Cashflow) sind GAAP-fremde Kennzahlen. Der freie Cashflow und der eingesetzte freie Cashflow enthalten Cashflows in Bezug auf Sonderposten. Einzelheiten zu den Definitionen dieser Kennzahlen und zur Überleitung auf die im Jahr 2016 jeweils am besten vergleichbaren Finanzkennzahlen nach IFRS sind im Abschnitt "GAAP-fremde Finanzkennzahlen" bzw. in den Abschnitten "Konzernergebnis" und "Liquidität und Kapitalausstattung" und in den Abschnitten "Ergebnisanalyse" in den jeweiligen Berichtsteilen der berichtspflichtigen Segmente enthalten.

⁽³⁾ Die ersten Produktionseinheiten bei einem neuen Flugzeugprogramm verursachen höhere Kosten als spätere Produktionseinheiten und die Absatzpreise der ersten Produktionseinheiten sind in der Regel niedriger.

Im September 2016 änderten wir unsere Prognose für den konsolidierten eingesetzten freien Cashflow⁽¹⁾ von USD 1,0 Mrd. bis USD 1,3 Mrd. auf USD 1,15 Mrd. bis USD 1,45 Mrd., nachdem die Prognose für die Auslieferung von C Series-Flugzeugen aufgrund von Verzögerungen bei der Triebwerklieferung korrigiert worden war. 2016 übertraf unser eingesetzter freier Cashflow⁽¹⁾ das untere Ende unserer Prognosebandbreite.

Weitere Einzelheiten der von den berichtspflichtigen Segmenten erstellten Prognosen für 2016 und 2017 sind in den Abschnitten "Ausblick und zukunftsbezogene Aussagen" in den jeweiligen Berichtsteilen der berichtspflichtigen Segmente enthalten. Für weitere Einzelheiten zu dem eingesetzten freien Cashflow im Jahr 2016 wird auf den Abschnitt "Liquidität und Kapitalausstattung" verwiesen.

⁽¹⁾ GAAP-fremde Finanzkennzahl. Der freie Cashflow und der eingesetzte freie Cashflow enthalten Cashflows in Bezug auf Sonderposten. Einzelheiten zu der Definition dieser Kennzahl und Überleitungen auf die im Jahr 2016 am besten vergleichbaren Finanzkennzahlen nach IFRS sind im Abschnitt "GAAP-fremde Finanzkennzahlen" bzw. im Abschnitt "Liquidität und Kapitalausstattung" enthalten.

Dieser MD&A enthält zukunftsbezogene Aussagen, unter anderem Aussagen in Bezug auf unsere Zielsetzungen, Ausblicke, Zielgrößen, Zielvorstellungen und Prioritäten, unseren Markt und unsere Strategien, Überzeugungen, Geschäftsaussichten, Pläne, Erwartungen, Schätzungen und Absichten sowie unsere Finanzlage, die gesamtwirtschaftlichen und geschäftlichen Aussichten und die branchenspezifischen Perspektiven und Trends, das Nachfragewachstum nach Produkten und Dienstleistungen, 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, die erwarteten Auswirkungen von Rechts- und Verwaltungsvorschriften sowie von Gerichtsverfahren auf unseren Geschäftsverlauf und unsere Geschäftstätigkeit, die verfügbare Liquidität und die kontinuierliche Prüfung von strategischen und finanziellen Alternativen, die Auswirkungen und erwarteten Vorteile der Investition der Regierung von Québec in die C Series Aircraft Limited Partnership sowie der Privatplatzierung eines Minderheitsanteils an Transportation durch die CDPQ für unsere Geschäftstätigkeit, Infrastruktur, Geschäftschancen, Finanzlage sowie unseren Zugang zu Kapital und unsere allgemeine Strategie und die Auswirkungen dieser Investitionen auf unsere Vermögens- und Liquiditätslage.

In die Zukunft gerichtete Aussagen sind in der Regel durch die Verwendung von zukunftsbezogenen Begriffen wie "können", "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 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.

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 die finanzielle Situation der Luftfahrtindustrie, der Geschäftsflugzeugkunden und der Schienenverkehrsbranche sowie Risiken aufgrund von handelspolitischen Vorschriften, verschärftem Wettbewerb, politischer Instabilität und höherer Gewalt), Geschäftsrisiken (beispielsweise Risiken im Zusammenhang mit der Entwicklung neuer Produkte und Dienstleistungen, Risiken aus dem Aufbau neuer Geschäftsbereiche, 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, Risiken aus Cashflow-Problemen aufgrund von Schwankungen von Projektlebenszyklen und saisonalen Schwankungen, Risiken in Bezug auf unsere Fähigkeit, unseren Strategie- und Transformationsplan erfolgreich einzuführen und umzusetzen, Risiken aufgrund der Zusammenarbeit mit anderen Unternehmen, Risiken in Bezug auf Verluste aus Produktleistungsgarantien und Haftungsansprüchen, Risiken ausaufsichtsrechtlichen Verfahren und Gerichtsverfahren, Umweltrisiken, Risiken aus der Abhängigkeit von bestimmten Kunden und Zulieferern, Personalrisiken, Risiken aus der Abhängigkeit von Informationssystemen, Risiken aus der Abhängigkeit von Rechten des geistigen Eigentums und deren Schutz 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 Kreditanlagen 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 Restwerteneinbußen, steigenden Preisen für das von dem Konzern verwendete Ausgangsmaterial und Schwankungen der Inflationsrate). Weitere Informationen sind im Abschnitt "Risiken und Unsicherheiten" im Berichtsteil "Sonstiges" enthalten. Für weitere Informationen über die Annahmen, die den zukunftsbezogenen Aussagen dieses MD&A zugrunde liegen, sei auf die Abschnitte "Ausblick und zukunftsbezogene Aussagen" in den jeweiligen Berichtsteilen der berichtspflichtigen Segmente verwiesen.

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. 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	
	2016	2015	2016	2015
Umsatzerlöse	\$ 4.380	\$ 5.017	\$ 16.339	\$ 18.172
Herstellungskosten des Umsatzes	3.942	4.616	14.622	16.199
Bruttogewinn	438	401	1.717	1.973
Vertriebs- und allgemeine Verwaltungskosten	287	356	1.133	1.213
Forschungs- und Entwicklungskosten	95	119	287	355
Anteil am Ergebnis von Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen	(65)	(96)	(126)	(149)
Sonstige (Erträge) Aufwendungen	17	6	(4)	-
EBIT vor Sonderposten ⁽¹⁾	104	16	427	554
Sonderposten	30	673	485	5.392
EBIT	74	(657)	(58)	(4.838)
Finanzierungsaufwand	281	95	819	418
Finanzertrag	(49)	(21)	(70)	(70)
EBT	(158)	(731)	(807)	(5.186)
Ertragsteuern	101	(54)	174	154
Periodenergebnis	\$ (259)	\$ (677)	\$ (981)	\$ (5.340)
Davon entfallen auf:				
Anteilseigner der Bombardier Inc.	\$ (251)	\$ (679)	\$ (1.022)	\$ (5.347)
Nicht beherrschende Anteile	\$ (8)	\$ 2	\$ 41	\$ 7
Ergebnis je Aktie (in USD)				
Unverwässert und verwässert	\$ (0,12)	\$ (0,31)	\$ (0,48)	\$ (2,58)
in % der Gesamtumsatzerlöse				
EBIT vor Sonderposten ⁽¹⁾	2,4%	0,3 %	2,6 %	3,0 %
EBIT	1,7%	(13,1) %	(0,4) %	(26,6) %

Berechnung des verwässerten Ergebnisses je Aktie

	Vierte Quartale zum 31. Dezember		Geschäftsjahre zum 31. Dezember	
	2016	2015	2016	2015

	Vierte Quartale zum 31. Dezember		Geschäftsjahre zum 31. Dezember	
	2016	2015	2016	2015
Auf die Anteilseigner der Bombardier Inc. entfallendes Periodenergebnis	\$ (251)	\$ (679)	\$ (1.022)	\$ (5.347)
Dividenden auf Vorzugsaktien vor Steuern	(14)	(2)	(32)	(23)
Auf die Stammaktionäre der Bombardier Inc. entfallendes Periodenergebnis	\$ (265)	\$ (681)	\$ (1.054)	\$ (5.370)
Gewichtete durchschnittliche Anzahl der Stammaktien (verwässert) (in Tausend Aktien)	2.194.304	2.221.868	2.212.547	2.082.683
Verwässertes Ergebnis je Aktie (in USD)	\$ (0,12)	\$ (0,31)	\$ (0,48)	\$ (2,58)

GAAP-fremde Finanzkennzahlen⁽¹⁾

	Vierte Quartale zum 31. Dezember		Geschäftsjahre zum 31. Dezember	
	2016	2015	2016	2015
EBITDA	\$ 183	\$ (238)	\$ 323	\$ (100)
EBITDA vor Sonderposten	\$ 203	\$ 139	\$ 798	\$ 992
Angepasstes Periodenergebnis	\$ (141)	\$ 9	\$ (268)	\$ 326
Angepasstes Ergebnis je Aktie	\$ (0,07)	\$ 0,00	\$ (0,15)	\$ 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

	Vierte Quartale zum 31 Dezember		Geschäftsjahre zum 31 Dezember	
	2016	2015	2016	2015
Umsatzerlöse				
Business Aircraft	\$ 1.651	\$ 2.086	\$ 5.741	\$ 6.996
Commercial Aircraft	699	644	2.617	2.395
Aerostructures and Engineering Services	319	443	1.549	1.797
Transportation	1.948	2.164	7.574	8.281
Konzernaufwendungen und Eliminierungen	(237)	(320)	(1.142)	(1.297)
	\$ 4.380	\$ 5.017	\$ 16.339	\$ 18.172
EBIT vor Sonderposten ⁽¹⁾				
Business Aircraft	\$ 100	\$ 28	\$ 369	\$ 308
Commercial Aircraft	(141)	(87)	(417)	(170)
Aerostructures and Engineering Services	30	(9)	124	104
Transportation	181	123	560	465
Konzernaufwendungen und Eliminierungen	(66)	(39)	(209)	(153)
	\$ 104	\$ 16	\$ 427	\$ 554
Sonderposten				
Business Aircraft	\$ 1	\$ 380	\$ (108)	\$ 1.560

	Vierte Quartale zum 31. Dezember		Geschäftsjahre zum 31. Dezember	
	2016	2015	2016	2015
Commercial Aircraft	3	240	486	3.800
Aerostructures and Engineering Services	6	-	(4)	(1)
Transportation	20	-	164	-
Konzernaufwendungen und Eliminierungen	-	53	(53)	33
	\$ 30	\$ 673	\$ 485	\$ 5.392
EBIT				
Business Aircraft	\$ 99	\$ (352)	\$ 477	\$ (1.252)
Commercial Aircraft	(144)	(327)	(903)	(3.970)
Aerostructures and Engineering Services	24	(9)	128	105
Transportation	161	123	396	465
Konzernaufwendungen und Eliminierungen	(66)	(92)	(156)	(186)
	\$ 74	\$ (657)	\$ (58)	\$ (4.838)

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

Analyse der Konzernergebnisse

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

Sonderposten

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

Es wurden folgende Sonderposten ausgewiesen:

	Verweis	Vierte Quartale zum 31. Dezember		Geschäftsjahre zum 31. Dezember	
		2016	2015	2016	2015
Rückstellung für belastende Verträge - C Series-Flugzeugprogramm	1	\$ -	\$ -	\$ 492	\$ -
Restrukturierungsaufwendungen	2	35	-	215	9
Pensionsverpflichtung	3	-	-	(139)	-
Verlust aus dem Rückkauf langfristiger Finanzverbindlichkeiten	4	86	-	86	22
Wertminderungen und sonstige Aufwendungen - Learjet 85-Flugzeugprogramm	5	(5)	-	(59)	1.163
Steuerrechtsstreit	6	-	50	40	50
Wechselkursgewinne aus dem Verkauf eines Minderheitsanteils an Transportation	7	-	-	(38)	-
Transaktionskosten im Zusammenhang mit der in die CDPQ-Beteiligung eingebetteten Wandlungsoption	8	-	-	8	-

	Verweis	Vierte Quartale zum 31. Dezember		Geschäftsjahre zum 31. Dezember	
		2016	2015	2016	2015
Wertminderungen und sonstige Aufwendungen - C Series-Flugzeugprogramm	9	-	-	-	3.235
Änderungen der Schätzungen und des Fair Value	10	-	-	-	353
Wertminderungsaufwand - CRJ1000-Flugzeugprogramm	11	-	243	-	243
Abschreibung der abgegrenzten Kosten	12	-	194	-	194
Kündigung von Vertreter- und Vertriebshändlerverträgen	13	-	133	-	133
Wertminderungsaufwand - Learjet-Flugzeugfamilie	14	-	53	-	53
Steuerliche Auswirkungen von Sonderposten	15	(1)	-	(20)	106
		\$ 115	\$ 673	\$ 585	\$ 5.561
Davon ausgewiesen unter:					
Sonderposten im EBIT		\$ 30	\$ 673	\$ 485	\$ 5.392
Finanzierungsaufwand - Verlust aus dem Rückkauf langfristiger Finanzverbindlichkeiten	4	86	-	86	22
Finanzierungsaufwand - Zinsen im Zusammenhang mit einem Steuerrechtsstreit	6	-	-	26	-
Finanzierungsaufwand - Transaktionskosten im Zusammenhang mit der in die CDPQ-Beteiligung eingebetteten Wandlungsoption	8	-	-	8	-
Finanzierungsaufwand - Verlust aus Finanzinstrumenten	10	-	-	-	41
Ertragsteuern - Auswirkung von Sonderposten	15	(1)	-	(20)	106
		\$ 115	\$ 673	\$ 585	\$ 5.561

1. Entspricht einer Rückstellung für belastende Verträge im Zusammenhang mit dem Abschluss von Festaufträgen über C Series-Flugzeuge im zweiten Quartal 2016. Der Sonderposten beinhaltet einen Ausgleichsbetrag in Höhe von USD 24 Mio., der in den Konzernaufwendungen und Eliminierungen erfasst wurde.

2. Im Geschäftsjahr 2016 enthielten die Restrukturierungsaufwendungen Abfindungskosten von USD 227 Mio., teilweise ausgeglichen durch Gewinne aus Plankürzungen von USD 22 Mio. sowie Wertminderungen von Sachanlagen von USD 10 Mio. im Zusammenhang mit Restrukturierungsmaßnahmen, die im Februar und Oktober 2016 angekündigt wurden (im vierten Quartal zum 31. Dezember 2016 sind Abfindungskosten von USD 28 Mio., Gewinne aus Plankürzungen von USD 3 Mio. und Wertminderungen von Sachanlagen von USD 10 Mio. angefallen).

Im Geschäftsjahr 2015 bezogen sich Restrukturierungsaufwendungen von USD 13 Mio. auf den im Januar 2015 angekündigten Personalabbau aufgrund der Entscheidung, das Learjet 85-Flugzeugprogramm vorübergehend einzustellen. Demgegenüber stand eine Anpassung der 2014 erfassten Restrukturierungsrückstellungen um USD 4 Mio.

3. Bombardier hatte bislang eine faktische Verpflichtung, bei bestimmten Pensionsplänen freiwillige Rentenerhöhungen vorzunehmen. Nachdem wir die Planteilnehmer darüber informiert hatten, dass wir diese Anpassungen in absehbarer Zukunft entsprechend unserer derzeitigen Praxis voraussichtlich nicht mehr durchführen werden, wurde die faktische Verpflichtung in Höhe von USD 139 Mio. aufgelöst.

4. Entspricht im vierten Quartal und im Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2016 dem Verlust im Zusammenhang mit dem Rückkauf der 2018 fälligen Senior Notes im Nennwert von USD 650 Mio. bzw. USD 750 Mio. Entspricht im Geschäftsjahr 2015 dem Verlust im Zusammenhang mit dem Rückkauf der 2016 fälligen Senior Notes im Nennwert von USD 750 Mio.

5. Entspricht im Geschäftsjahr 2015 einem Wertminderungsaufwand von USD 919 Mio. aus im Rahmen von Flugzeugprogrammen verwendeten Werkzeugen (einschließlich eines Ausgleichsbetrags von USD 6 Mio. im Bereich Konzernaufwendungen und Eliminierungen), der Abschreibung von Vorräten, sonstigen Vermögenswerten, Sachanlagen und sonstigen immateriellen Vermögenswerten, sonstigen Rückstellungen und sonstigen finanziellen Verbindlichkeiten in Höhe von insgesamt USD 244 Mio., die auf die Einstellung des Learjet 85-Flugzeugprogramms infolge der anhaltenden Marktschwäche und der daraus resultierenden Absatzschwierigkeiten zurückzuführen sind.

Ausgehend von den laufenden Maßnahmen im Zusammenhang mit der Einstellung des Learjet 85-Flugzeugprogramms haben wir 2016 die entsprechenden Rückstellungen um USD 59 Mio. gemindert. Von diesem Betrag wurden USD 5 Mio. im vierten Quartal erfasst. Die Minderung der Rückstellungen wird als Sonderposten behandelt, da die ursprünglichen Rückstellungen in den Geschäftsjahren 2014 und 2015 ebenfalls als Sonderposten erfasst wurden.

6. Entspricht einer Änderung der Schätzungen, die für die Ermittlung der Rückstellung für einen Steuerrechtsstreit herangezogen wurden.

7. Entspricht Wechselkursgewinnen aus der Neuorganisation von Transportation unter dem Dach einer Holdinggesellschaft, die notwendig war, um die Platzierung eines Minderheitsanteils an Transportation zu ermöglichen.

8. Entspricht Transaktionskosten, die der in die CDPQ-Beteiligung an BT Holdco eingebetteten Wandlungsoption zuzuordnen sind.

9. Entspricht einem Wertminderungsaufwand von USD 3,1 Mrd. aus im Rahmen von Flugzeugprogrammen verwendeten Werkzeugen sowie der Abschreibung von Vorräten und sonstigen Rückstellungen in Höhe von USD 165 Mio. nach dem Abschluss einer umfangreichen Analyse des C Series-Flugzeugprogramms sowie nach Gesprächen mit der Regierung von Québec, die im Oktober 2015 im Abschluss eines Vorvertrags (Memorandum of Understanding) mündeten. Der Sonderposten enthält einen Ausgleichsbetrag von USD 14 Mio. im Bereich Konzernaufwendungen und Eliminierungen.

10. Entspricht einem Anstieg der Rückstellungen für Kreditgarantien und Restwertgarantien, der auf mehrere Faktoren zurückzuführen ist: Änderungen der Annahmen über Restwertkurven von Regionalflugzeugen aufgrund von schwierigen Marktbedingungen für gebrauchte Regionalflugzeuge, eine erfahrungsbedingte höhere Wahrscheinlichkeit, dass die Garantiebegünstigten die Restwertgarantie ausüben, und einen Verlust bei bestimmten Finanzinstrumenten aufgrund von Änderungen des geschätzten Fair Value.

11. Entspricht einem Wertminderungsaufwand von USD 243 Mio. im Zusammenhang mit den restlichen Entwicklungskosten für das CRJ1000-Flugzeugprogramm.

Ursache der Wertminderung waren fehlende Auftragseingänge sowie ein niedriger Festauftragsbestand bei dem CRJ1000-Flugzeug, was wiederum in erster Linie durch die sog. "Scope Clauses" in den USA bedingt ist. Diese haben zu Einschränkungen bei der Nutzung, der Anzahl und der Sitzkapazität von Regionalflugzeugen, die im Auftrag einer Linienfluggesellschaft unterwegs sind, geführt. Da in naher Zukunft nicht von einer Lockerung der Scope Clauses in den USA auszugehen ist, werden wir nicht in der Lage sein, das CRJ1000-Flugzeug auf dem US-Markt zu verkaufen. Der Sonderposten enthielt einen Aufwand von USD 3 Mio. im Bereich Konzernaufwendungen und Eliminierungen.

12. Hauptsächlich im Zusammenhang mit der Neugestaltung von Kundenverträgen.

13. Kosten im Zusammenhang mit der Kündigung von externen Vertreter- und Vertriebshändlerverträgen, um die Anzahl der Direktvertriebskanäle zu erhöhen.

14. Entspricht einem Wertminderungsaufwand aus den restlichen im Rahmen des Learjet-Flugzeugprogramms verwendeten Werkzeugen infolge der anhaltenden Marktschwäche in der Kategorie der Light-Geschäftsflugzeuge.

15. Entspricht im Geschäftsjahr 2015 Netto-Abschreibungen von latenten Ertragsteueransprüchen, hauptsächlich aufgrund der Neuorganisation und Konsolidierung des Segments Transportation unter dem Dach einer Holdinggesellschaft. Dies war notwendig, um die geplante Platzierung eines Minderheitsanteils an Transportation zu ermöglichen. Diese Abschreibungen hatten wesentliche Auswirkungen auf den effektiven Ertragsteuersatz 2015.

Nettofinanzierungsaufwand

Der Nettofinanzierungsaufwand betrug USD 232 Mio. im vierten Quartal und USD 749 Mio. im Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2016 im Vergleich zu USD 74 Mio. bzw. USD 348 Mio. in den entsprechenden Zeiträumen im Vorjahr.

Der Anstieg um USD 158 Mio. im vierten Quartal hat im Wesentlichen folgende Ursachen:

- einen Verlust aus dem Rückkauf langfristiger Finanzverbindlichkeiten⁽¹⁾ (USD 86 Mio.), der als Sonderposten erfasst wurde;
- niedrigere in den Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten aktivierte Fremdkapitalkosten nach der Typzertifizierung der CS100- und CS300-Flugzeuge im Dezember 2015 bzw. Juli 2016 (USD 44 Mio.); und
- höhere Zinsen für langfristige Finanzverbindlichkeiten, nach Berücksichtigung des Effekts von Sicherungsgeschäften (USD 22 Mio.).
Dem steht Folgendes gegenüber:
- höherer Finanzertrag aus Änderungen der Abzinsungssätze für Rückstellungen (USD 16 Mio.).

Der Anstieg um USD 401 Mio. im Geschäftsjahr hat im Wesentlichen folgende Ursachen:

- niedrigere in den Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten aktivierte Fremdkapitalkosten nach der Typzertifizierung der CS100- und CS300-Flugzeuge im Dezember 2015 bzw. Juli 2016 (USD 183 Mio.);
- höhere Zinsen für langfristige Finanzverbindlichkeiten, nach Berücksichtigung des Effekts von Sicherungsgeschäften (USD 76 Mio.);
- einen höheren Verlust aus dem Rückkauf langfristiger Finanzverbindlichkeiten⁽¹⁾ (USD 64 Mio.), der als Sonderposten erfasst wurde; und
- Zinsen im Zusammenhang mit der Rückstellung für einen Steuerrechtsstreit (USD 26 Mio.), der als Sonderposten erfasst wurde.

⁽¹⁾ Entspricht im vierten Quartal und im Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2016 dem Verlust im Zusammenhang mit dem Rückkauf der 2018 fälligen Senior Notes im Nennwert von USD 650 Mio. bzw. USD 750 Mio. Entspricht im Geschäftsjahr 2015 dem Verlust im Zusammenhang mit dem Rückkauf der 2016 fälligen Senior Notes im Nennwert von USD 750 Mio.

Ertragsteuern

Die effektiven Ertragsteuersätze für das vierte Quartal und das Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2016 betrugen (63,9) % bzw. (21,6) % gegenüber einem gesetzlichen Ertragsteuersatz in Kanada von 26,8 %.

Die negativen effektiven Ertragsteuersätze im vierten Quartal und im Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2016 haben im Wesentlichen folgende Ursachen:

- nicht erfasste Ertragsteuerminderungen aus steuerlichen Verlusten und temporären Unterschieden; und
- die Abschreibung latenter Steueransprüche.

Die effektiven Ertragsteuersätze für das vierte Quartal und das Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2015 betrugen 7,4 % bzw. (3,0) % gegenüber einem gesetzlichen Ertragsteuersatz in Kanada von 26,8 %.

Der niedrigere effektive Steuersatz für das vierte Quartal zum 31. Dezember 2015 war hauptsächlich auf die Nichterfassung von Ertragsteuerminderungen aus steuerlichen Verlusten und temporären Unterschieden zurückzuführen. Dies lag wiederum in erster Linie an den Wertminderungsaufwendungen, die in die Sonderposten im Zusammenhang mit dem CRJ1000-Flugzeugprogramm und der Learjet-Flugzeugfamilie eingestellt wurden, sowie an den sonstigen im vierten Quartal 2015 erfassten Sonderposten.

Der negative effektive Ertragsteuersatz im Geschäftsjahr 2015 hatte folgende Ursachen:

- die Nichterfassung von Ertragsteuerminderungen aus steuerlichen Verlusten und temporären Unterschieden hauptsächlich aufgrund der Wertminderungsaufwendungen und sonstigen Aufwendungen, die in die Sonderposten im Zusammenhang mit den C Series- und Learjet 85-Flugzeugprogrammen eingestellt wurden; und
- die Netto-Abschreibungen von latenten Ertragsteueransprüchen, hauptsächlich aufgrund der Neuorganisation und Konsolidierung des Segments Transportation unter dem Dach einer Holdinggesellschaft zwecks Durchführung der geplanten Investition in einen Minderheitsanteil an Transportation; diese wurden als Sonderposten erfasst.

Dem steht Folgendes gegenüber:

- die positiven Auswirkungen der Steuersatzdifferenz von ausländischen Tochtergesellschaften.

VERMÖGENS- UND FINANZLAGE DES KONZERNS

Die Konzernvermögenswerte sind im Geschäftsjahr 2016 um USD 77 Mio. gesunken, einschließlich negativer Währungseffekte von USD -527 Mio. Der Anstieg um USD 450 Mio. ohne Berücksichtigung der Währungseffekte hat im Wesentlichen folgende Ursachen:

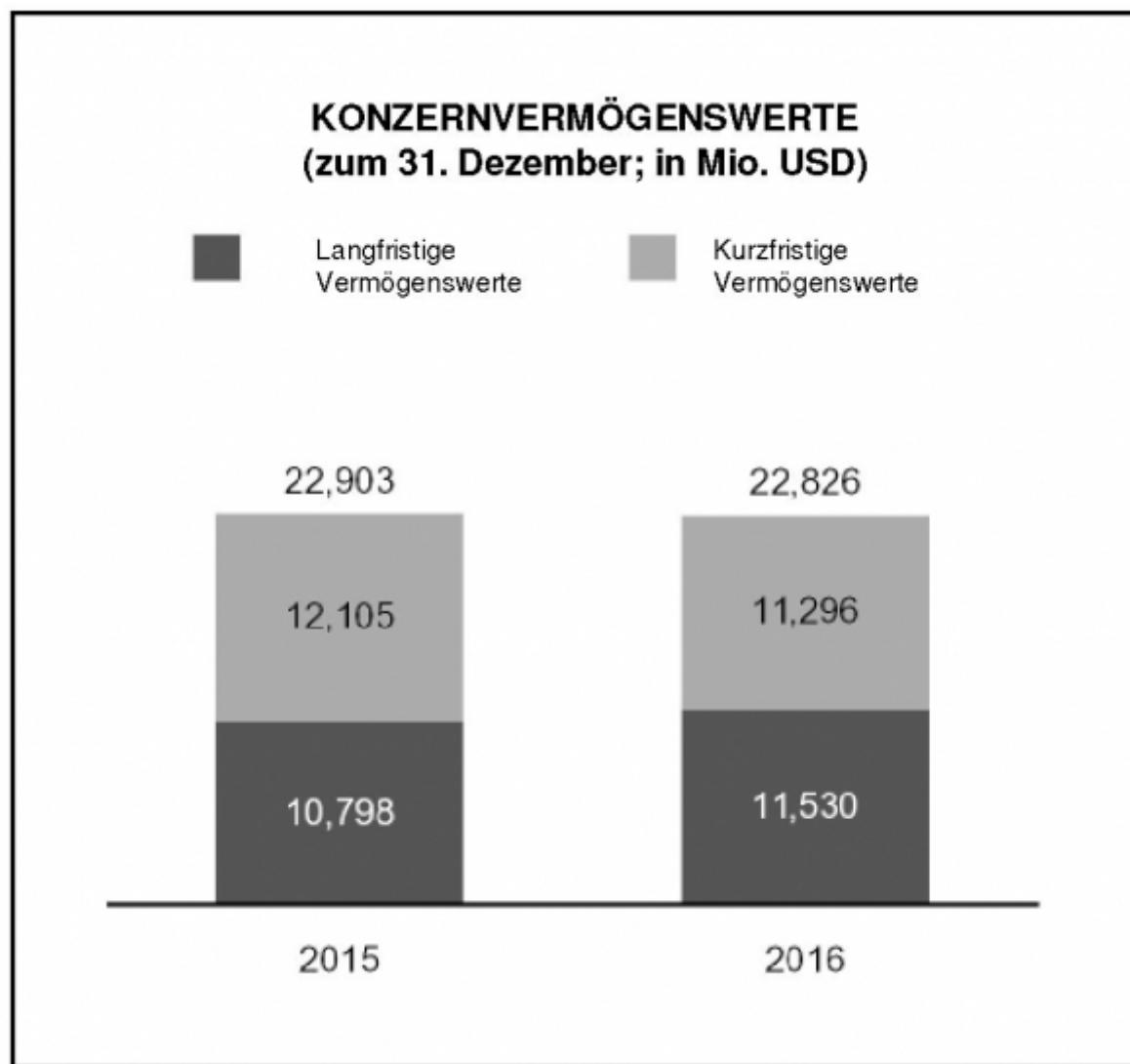
- einen Anstieg der im Rahmen von Flugzeugprogrammen verwendeten Werkzeuge um USD 1,2 Mrd., einschließlich USD 344 Mio. für erworbene Entwicklungskosten, die bei unseren Zulieferern angefallen sind und bei der ersten Auslieferung des CS100-Flugzeugs erfasst werden. Einzelheiten hierzu sind in

den Tabellen "Investitionen in die Produktentwicklung" in den Berichtsteilen "Business Aircraft" und "Commercial Aircraft" enthalten; und

— eine Zunahme der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente um USD 916 Mio. Einzelheiten hierzu sind den Tabellen "Eingesetzter freier Cashflow" und "Veränderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente" zu entnehmen.

Dem steht Folgendes gegenüber:

- ein Rückgang der Bruttovorräte um USD 1,0 Mrd., hauptsächlich bei den Flugzeugprogrammen des Segments Business Aircraft;
- ein Rückgang der sonstigen Vermögenswerte um USD 226 Mio., hauptsächlich aufgrund eines Rückgangs der Vermögenswerte aus Altersversorgungsleistungen;
- ein Rückgang der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstigen Forderungen um USD 155 Mio., hauptsächlich im Segment Transportation; und
- eine Zunahme der Anzahlungen und Teilabrechnungen im Segment Transportation um USD 134 Mio.



Die Konzernverbindlichkeiten und das Konzerneigenkapital sind im Geschäftsjahr 2016 um USD 77 Mio. gesunken. Davon entfallen USD 527 Mio. auf Währungseffekte. Der Anstieg um USD 450 Mio. ohne Berücksichtigung der Währungseffekte hat im Wesentlichen folgende Ursachen:

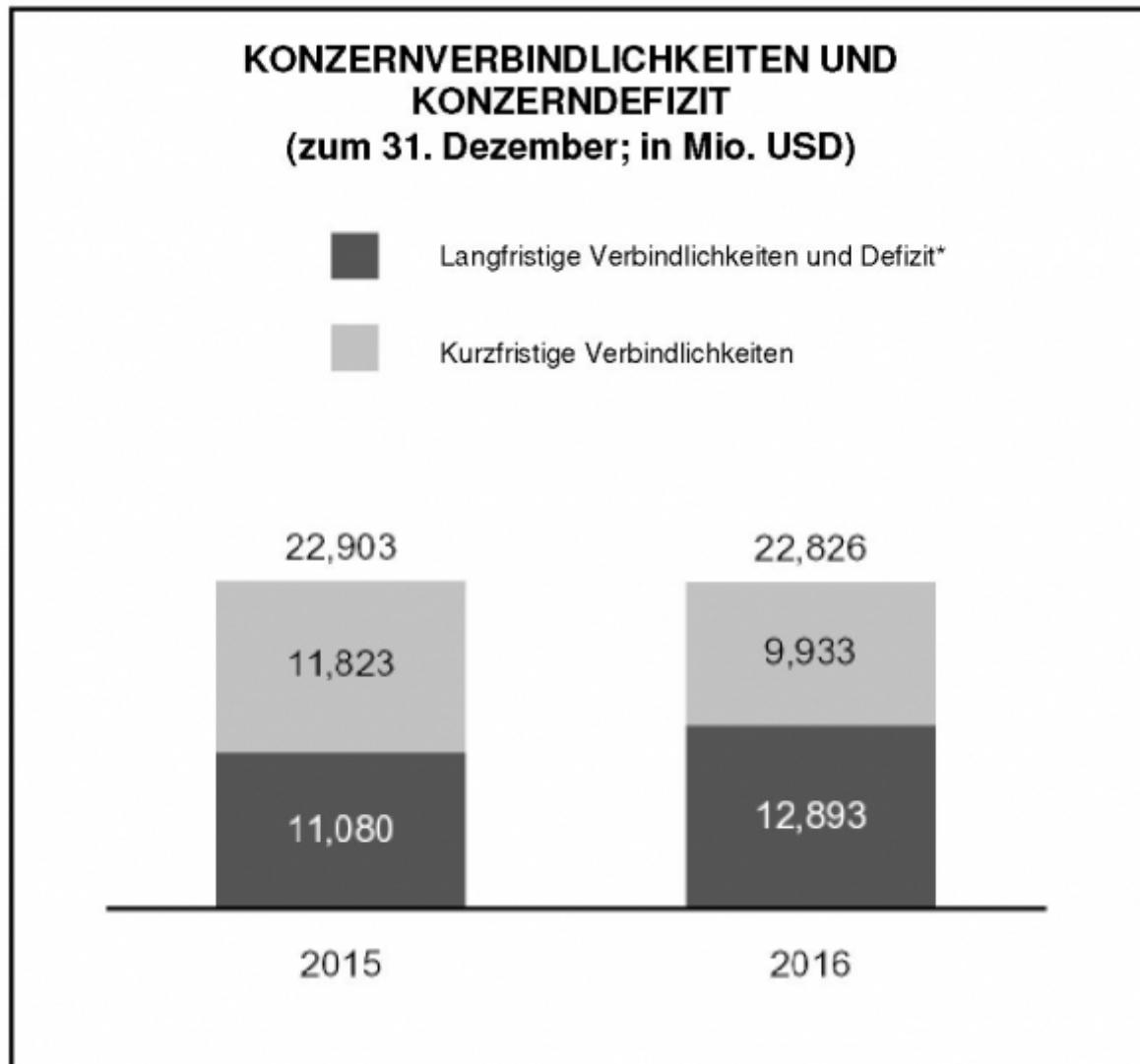
- eine Erhöhung des Eigenkapitals um USD 761 Mio., hauptsächlich aufgrund der Ausgabe von nicht beherrschenden Anteilen in Höhe von USD 2,2 Mrd. infolge des Verkaufs von wandelbaren Aktien der BT Holdco an die CDPQ und der Investition der Regierung von Québec in die CSALP, teilweise ausgeglichen durch einen Nettoverlust von USD 1,0 Mrd. und ein negatives sonstiges Ergebnis von USD -610 Mio., wovon USD 692 Mio. aus einem Verlust aus der Neubewertung leistungsorientierter Pensionspläne resultieren;
- einen Anstieg der Verbindlichkeit aus Altersversorgungsleistungen um USD 521 Mio. Einzelheiten sind der Tabelle "Veränderung der Nettoverbindlichkeit aus Altersversorgungsleistungen" zu entnehmen; und

— einen Anstieg der Rückstellungen um USD 271 Mio., hauptsächlich aufgrund der Rückstellung für belastende Verträge, die im Zusammenhang mit dem Abschluss von Festaufträgen über C Series-Flugzeuge erfasst wurde.

Dem steht Folgendes gegenüber:

— ein Rückgang der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstigen Verbindlichkeiten um USD 709 Mio., hauptsächlich in den Segmenten Business Aircraft und Transportation; und

— ein Rückgang der Anzahlungen für Flugzeugprogramme um USD 451 Mio. hauptsächlich im Segment Business Aircraft, teilweise ausgeglichen durch die entsprechenden Anzahlungen im Segment Commercial Aircraft.



* Umfasst ein Defizit von USD 3,5 Mrd. zum 31. Dezember 2016 und von USD 4,1 Mrd. zum 31. Dezember 2015.

LIQUIDITÄT UND KAPITALAUSSTATTUNG**Freier Cashflow****Freier Cashflow (eingesetzter freier Cashflow)⁽¹⁾**

	Vierte Quartale zum 31. Dezember		Geschäftsjahre zum 31. Dezember	
	2016	2015	2016	2015
Periodenergebnis	\$ (259)	\$ (677)	\$ (981)	\$ (5.340)
Nicht zahlungswirksame Posten				
Abschreibungen	99	123	371	438
Aufwendungen aus der Wertminderung von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	10	296	10	4.300
Latente Ertragsteuern	121	(55)	31	63
Anteil am Ergebnis von Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen	(65)	(96)	(126)	(149)
Verlust aus dem Rückkauf langfristiger Finanzverbindlichkeiten	86	-	86	22
Sonstiges	-	-	3	11
Von Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen erhaltene Dividenden	31	18	141	77
Nettoveränderung der nicht zahlungswirksamen Posten	800	1.461	602	598
Cashflow aus betrieblicher Geschäftstätigkeit	823	1.070	137	20
Nettozugänge zu den Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	(327)	(543)	(1.201)	(1.862)
Freier Cashflow (eingesetzter freier Cashflow) ⁽¹⁾	496	527	(1.064)	(1.842)
Zinsen (netto) und erhaltene (gezahlte) Ertragsteuern	(139)	48	(651)	(348)
Freier Cashflow (eingesetzter freier Cashflow) vor Zinsen (netto) und erhaltenen oder gezahlten Ertragsteuern ⁽¹⁾	\$ 635	\$ 479	\$ (413)	\$ (1.494)

Unser im Geschäftsjahr eingesetzter freier Cashflow⁽¹⁾ in Höhe von USD 1,1 Mrd. lag unterhalb des unteren Endes der von uns prognostizierten Bandbreite.

Der Rückgang des freien Cashflow⁽¹⁾ um USD 31 Mio. im vierten Quartal hat im Wesentlichen die folgende Ursache:

- eine im Quartalsvergleich negative Abweichung der Nettoveränderung der nicht zahlungswirksamen Posten vor Sonderposten⁽²⁾, die in den vierten Quartalen 2016 und 2015 erfasst wurde (USD 304 Mio.), hauptsächlich aufgrund von:

- negativen Abweichungen bei den sonstigen Vermögenswerten, sonstigen Verbindlichkeiten und den sonstigen finanziellen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten (netto);

- Abfindungszahlungen im Zusammenhang mit unseren Transformationsmaßnahmen; und

- dem Produktionshochlauf des C Series-Flugzeugprogramms.

Dem steht Folgendes gegenüber:

- eine Verbesserung des Working Capital entsprechend unserem Transformationsplan.

Dem steht Folgendes gegenüber:

— niedrigere Nettozugänge zu den Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten (USD 216 Mio.) nach der Zertifizierung der CS100- und CS300-Flugzeuge.

Die Verbesserung des eingesetzten freien Cashflow⁽¹⁾ um USD 778 Mio. im Geschäftsjahr hat im Wesentlichen folgende Ursachen:

— niedrigere Nettozugänge zu den Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten (USD 661 Mio.) nach der Zertifizierung der CS100- und CS300-Flugzeuge; und

— eine im Jahresvergleich positive Abweichung der Nettoveränderung der nicht zahlungswirksamen Posten vor Sonderposten⁽²⁾, die in den Geschäftsjahren 2016 und 2015 erfasst wurde (USD 621 Mio.), hauptsächlich aufgrund:

— einer Verbesserung des Working Capital entsprechend unserem Transformationsplan.

Dem steht Folgendes gegenüber:

— negative Abweichungen bei den sonstigen finanziellen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten (netto) und der Verbindlichkeit aus Altersversorgungsleistungen, ohne Berücksichtigung der Auswirkung der im sonstigen Ergebnis erfassten Neubewertung leistungsorientierter Pensionspläne;

— der Produktionshochlauf des C Series-Flugzeugprogramms; und

— Abfindungszahlungen im Zusammenhang mit unseren Transformationsmaßnahmen.

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

⁽²⁾ Im EBIT dargestellte Sonderposten ohne Berücksichtigung der Aufwendungen aus der Wertminderung von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten. Einzelheiten zu den Sonderposten sind im Abschnitt "Konzernergebnis" enthalten. Darüber hinaus wird auf die Tabelle "Überleitung des EBITDA vor Sonderposten und des EBITDA auf das EBIT" im Abschnitt "GAAP-fremde Finanzkennzahlen" verwiesen.

Dem steht Folgendes gegenüber:

— höherer Nettoverlust vor nicht zahlungswirksame Posten und Sonderposten⁽¹⁾, der in den Geschäftsjahren 2016 und 2015 erfasst wurde (USD 568 Mio.), hauptsächlich aufgrund eines höheren Zinsaufwands und des Produktionshochlaufs bei dem C Series-Flugzeugprogramm.

Nettoveränderung der nicht zahlungswirksamen Posten

Der Zufluss von USD 800 Mio. im vierten Quartal zum 31. Dezember 2016 hat im Wesentlichen die folgende Ursache:

— einen Rückgang der Vorräte, hauptsächlich bei Vorräten der Flugzeugprogramme des Segments Business Aircraft für die Kategorien der mittelgroßen und großen Flugzeuge sowie bei den Vorräten des Segments Transportation aufgrund von Auslieferungen, teilweise ausgeglichen durch Produktionshochläufe.

Dem steht Folgendes gegenüber:

— ein Rückgang der Anzahlungen für Flugzeugprogramme im Segment Business Aircraft, hauptsächlich in den Kategorien der mittelgroßen und großen Flugzeuge, teilweise ausgeglichen durch einen Anstieg der Anzahlungen für Flugzeugprogramme im Segment Commercial Aircraft in allen Flugzeugkategorien.

Der Zufluss von USD 1,5 Mrd. im vierten Quartal zum 31. Dezember 2015 hat im Wesentlichen folgende Ursachen:

— eine Abnahme der Vorräte im Segment Transportation aufgrund von Auslieferungen, teilweise ausgeglichen durch Produktionssteigerungen;

— eine Abnahme der Vorräte für Flugzeugprogramme im Segment Business Aircraft;

— einen Rückgang der sonstigen Vermögenswerte hauptsächlich im Zusammenhang mit der als Sonderposten erfassten Abschreibung abgegrenzter Kosten aufgrund der Neugestaltung von Kundenverträgen;

— einen Anstieg der sonstigen Verbindlichkeiten im Segment Transportation, vor allem in Bezug auf Umsatzsteuer;

— einen Rückgang der sonstigen finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten (netto), hauptsächlich aufgrund der als Sonderposten erfassten Kündigung von

externen Vertreter- und Vertriebshändlerverträgen sowie der Abwicklung eines Zinsswaps; und

— eine Zunahme der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstigen Verbindlichkeiten.

Dem steht Folgendes gegenüber:

- ein Rückgang der Anzahlungen für Flugzeugprogramme im Segment Business Aircraft, hauptsächlich weil der Auftragseingang niedriger war als die Auslieferungen;
- eine Verringerung der Anzahlungen und Teilabrechnungen aufgrund von Auslieferungen im Segment Transportation, teilweise ausgeglichen durch Anzahlungen für bestehende Aufträge und Neubestellungen; und
- eine Zunahme der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstigen Forderungen im Segment Transportation.

Der Zufluss von USD 602 Mio. im Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2016 hat im Wesentlichen folgende Ursachen:

- eine Abnahme der Vorräte im Segment Business Aircraft, hauptsächlich bei den Kategorien der großen und mittelgroßen Flugzeuge sowie bei Gebrauchtflugzeugen;
- eine Zunahme der Anzahlungen und Teilabrechnungen für Neubestellungen und bestehende Aufträge im Segment Transportation;
- einen Anstieg der Anzahlungen für Flugzeugprogramme im Segment Commercial Aircraft, hauptsächlich bei dem C Series-Flugzeugprogramm;
- einen Anstieg der Rückstellungen, hauptsächlich aufgrund der im zweiten Quartal als Sonderposten erfassten Rückstellung für belastende Verträge des C Series-Flugzeugprogramms; und
- einen Rückgang der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstigen Forderungen, hauptsächlich im Segment Transportation.

Dem steht Folgendes gegenüber:

- ein Rückgang der Anzahlungen für Flugzeugprogramme im Segment Business Aircraft;
- ein Rückgang der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstigen Verbindlichkeiten, hauptsächlich in den Segmenten Business Aircraft und Transportation;
- eine Änderung der Verbindlichkeit aus Altersversorgungsleistungen, ohne Berücksichtigung der Auswirkung der im sonstigen Ergebnis erfassten Neubewertung leistungsorientierter Pensionspläne, hauptsächlich im Zusammenhang mit Arbeitgeberbeiträgen und dem Wegfall der faktischen Verpflichtung, bei bestimmten Pensionsplänen freiwillige Rentenerhöhungen vorzunehmen, (im zweiten Quartal als Sonderposten erfasst), nachdem wir die Planteilnehmer darüber informiert hatten, dass wir diese Anpassungen in absehbarer Zukunft entsprechend unserer derzeitigen Praxis voraussichtlich nicht mehr durchführen werden; und
- eine Zunahme der Vorräte von Commercial Aircraft, hauptsächlich aufgrund des Produktionshochlaufs bei dem C Series-Flugzeugprogramm und einschließlich der Auswirkungen von Abschreibungen der ersten Produktionseinheiten⁽²⁾, teilweise ausgeglichen durch einen Rückgang der Vorräte bei Regionalflugzeugen.

⁽¹⁾ Im EBIT dargestellte Sonderposten ohne Berücksichtigung der Aufwendungen aus der Wertminderung von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten. Einzelheiten zu den Sonderposten sind im Abschnitt "Konzernergebnis" enthalten. Darüber hinaus wird auf die Tabelle "Überleitung des EBITDA vor Sonderposten und des EBITDA auf das EBIT" im Abschnitt "GAAP-fremde Finanzkennzahlen" verwiesen.

⁽²⁾ Die ersten Produktionseinheiten bei einem neuen Flugzeugprogramm verursachen höhere Kosten als spätere Produktionseinheiten und die Absatzpreise der ersten Produktionseinheiten sind in der Regel niedriger.

Der Zufluss von USD 598 Mio. im Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2015 hat im Wesentlichen folgende Ursachen:

- einen Anstieg der Rückstellungen, hauptsächlich im Segment Commercial Aircraft, einschließlich eines in den Sonderposten erfassten Anstiegs der Rückstellungen für Kredit- und Restwertgarantien sowie sonstiger Rückstellungen, und im Segment Business Aircraft, einschließlich der als Sonderposten erfassten Auswirkungen der Einstellung des Learjet 85-Flugzeugprogramms;

- einen Rückgang der sonstigen finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten (netto), hauptsächlich aufgrund der als Sonderposten erfassten Kündigung von externen Vertreter- und Vertriebshändlerverträgen sowie der Abwicklung eines Zinsswaps;
- eine Abnahme der Vorräte für Flugzeugprogramme im Segment Business Aircraft;
- eine Zunahme der Anzahlungen und Teilabrechnungen für bestehende Aufträge und Neubestellungen im Segment Transportation;
- einen Anstieg der Verbindlichkeit aus Altersversorgungsleistungen hauptsächlich im Segment Transportation;
- einen Rückgang der sonstigen Vermögenswerte hauptsächlich im Zusammenhang mit der als Sonderposten erfassten Abschreibung abgegrenzter Kosten aufgrund der Neugestaltung von Kundenverträgen; und
- eine Abnahme des Bestands an fertigen Erzeugnissen im Segment Business Aircraft, hauptsächlich bei dem Bestand an Gebrauchtflugzeugen.

Dem steht Folgendes gegenüber:

- ein Rückgang der Anzahlungen für Flugzeugprogramme, hauptsächlich weil der Auftragseingang niedriger war als die Auslieferungen; und
- ein Anstieg der Vorräte nach Produktionsbeginn vor den Auslieferungen im Segment Transportation.

Verfügbare kurzfristige Finanzmittel

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

Veränderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente

	Vierte Quartale zum 31. Dezember		Geschäftsjahre zum 31. Dezember	
	2016	2015	2016	2015
Stand zu Beginn der Periode/des Geschäftsjahrs	\$ 3.392	\$ 2.344	\$ 2.720	\$ 2.489
Nettoerlöse aus dem Verkauf von Minderheitsanteilen an Tochtergesellschaften	(1)	-	2.418	-
Tilgung langfristiger Finanzverbindlichkeiten	(1.510)	(15)	(1.566)	(831)
Nettoerlöse aus der Aufnahme von langfristigen Finanzverbindlichkeiten	1.366	-	1.367	2.218
Freier Cashflow (eingesetzter freier Cashflow) ⁽¹⁾	496	527	(1.064)	(1.842)
Einfluss von Wechselkursänderungen auf die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	(153)	(36)	(252)	(104)
An Inhaber nicht beherrschender Anteile gezahlte Dividenden	(33)	-	(77)	-
Rückerwerb von Class-B-Aktien, welche im Rahmen der PSU- und RSU-Pläne treuhänderisch verwaltet werden	-	-	(43)	(9)
Gewinnausschüttungen	(4)	(5)	(17)	(19)
Nettoveränderung der kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten	(84)	-	-	-

	Vierte Quartale zum 31. Dezember		Geschäftsjahre zum 31. Dezember	
	2016	2015	2016	2015
Nettoerlöse aus der Ausgabe von Aktien	-	-	-	822
Erlöse aus Anteilen an Finanzierungsarrangements	-	-	-	150
Nettoveränderung des zur Veräußerung verfügbaren Wertpapierbestandes	-	-	-	(10)
Sonstiges	(85)	(95)	(102)	(144)
Stand am Ende der Periode/des Geschäftsjahres	\$ 3.384	\$ 2.720	\$ 3.384	\$ 2.720

(¹) GAAP-fremde Finanzkennzahl. Einzelheiten zu der Definition dieser Kennzahl und zur Überleitung auf die jeweils am besten vergleichbare Finanzkennzahl nach IFRS sind im Abschnitt "GAAP-fremde Finanzkennzahlen" bzw. in der vorstehenden Tabelle "Freier Cashflow (eingesetzter freier Cashflow)" enthalten.

Am 11. Februar 2016 haben wir die Veräußerung von wandelbaren Aktien der neu gegründeten Holdinggesellschaft des Segments Transportation, der Bombardier Transportation (Investment) UK Ltd ("BT Holdco") an die CDPQ abgeschlossen und hierfür einen Bruttoerlös von USD 1,5 Mrd. erhalten. Diese Aktien können in eine 30%ige Beteiligung an der BT Holdco in Form von Stammaktien, vorbehaltlich jährlicher Anpassungen in Bezug auf die Ertragsentwicklung, umgewandelt werden. Die Erlöse aus dieser Transaktion wurden im ersten Quartal 2016 dem Konzern überlassen und werden für allgemeine Unternehmenszwecke verwendet. Die Parteien haben eine Mindestbarreserve für Bombardier von USD 1,25 Mrd. am Ende eines jeden Quartals vereinbart. Diese Anforderung wurde zum Ende jedes Quartals von 2016 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. Weitere Einzelheiten hierzu sind im Abschnitt "Veräußerung eines Minderheitsanteils" im Berichtsteil "Transportation" zu finden.

Am 30. Juni 2016 schlossen wir die Investition der Regierung von Québec in Höhe von USD 1,0 Mrd. (über Investissement Québec) ab. Im Gegenzug erhielt die Regierung von Québec einen Anteil von 49,5 % an einer neu gegründeten Kommanditgesellschaft (Limited Partnership), der CSALP, auf die wir die Vermögenswerte, Verbindlichkeiten und Verpflichtungen des C Series-Flugzeugprogramms übertragen haben. Am 30. Juni 2016 und am 1. September 2016 erhielten wir den Investitionsbetrag in zwei Ratenzahlungen von jeweils USD 500 Mio. Die Erlöse aus der Investition werden ausschließlich für Cashflow-Zwecke des C Series-Flugzeugprogramms verwendet. Weitere Einzelheiten hierzu sind im Abschnitt "Strategische Partnerschaft" im Berichtsteil "Commercial Aircraft" zu finden.

Nach dem Ende des Geschäftsjahres gaben wir bekannt, dass die kanadische Regierung über vier Jahre rückzahlbare Beiträge zu den Global 7000- und Global 8000- sowie C Series-Flugzeugprogrammen von insgesamt CAD 372 Mio. (ca. USD 283 Mio.) leisten wird. Die Rückzahlung soll über Lizenzgebühren bei der Flugzeugauslieferung erfolgen, was unsere finanzielle Flexibilität bei der Umsetzung unseres Plans weiter verbessert.

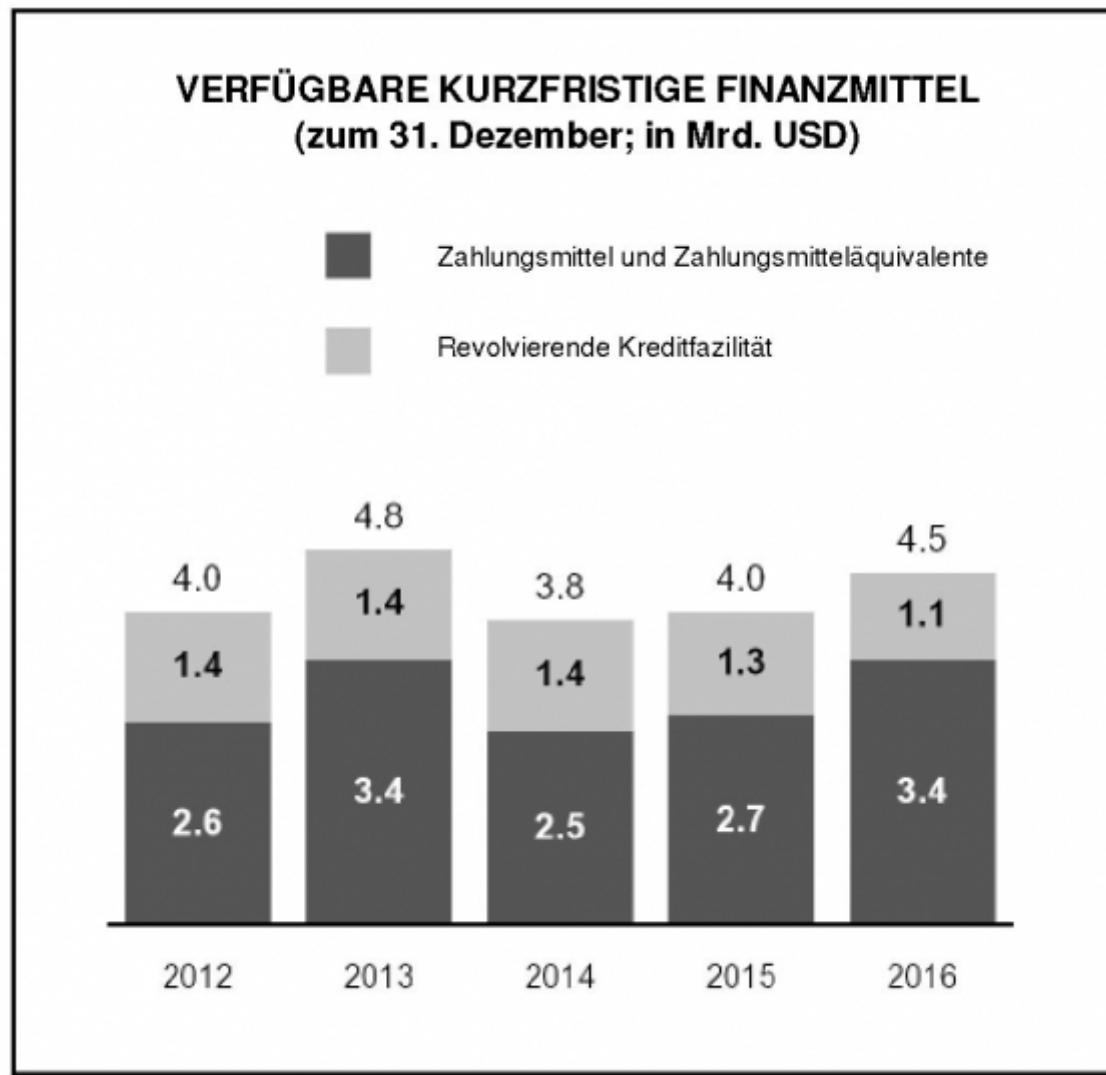
Verfügbare kurzfristige Finanzmittel

	Zum		Zum
	31. Dezember 2016		31. Dezember 2015
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	\$ 3.384		\$ 2.720
Verfügbare revolvierende Kreditfazilitäten	1.093		1.294
Verfügbare kurzfristige Finanzmittel	\$ 4.477		\$ 4.014

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

Im März bzw. April 2016 verlängerten wir die Fälligkeitstermine der unbesicherten revolvierenden Kreditfazilität von Transportation über EUR 500 Mio. und der unbesicherten revolvierenden Kreditfazilität über USD 750 Mio.⁽¹⁾ bis Oktober 2018 bzw. Juni 2019. Im zweiten Quartal 2016 wurde aufgrund unserer Liquiditätslage die unbesicherte revolvierende Kreditfazilität von Transportation über EUR 500 Mio. auf EUR 658 Mio. (USD 693 Mio.) erhöht und die unbesicherte revolvierende Kreditfazilität über USD 750 Mio.⁽¹⁾ auf USD 400 Mio. gesenkt. Im Oktober 2016 verlängerten wir den Fälligkeitstermin der unbesicherten revolvierenden Kreditfazilität von Transportation über EUR 658 Mio. (USD 693 Mio.) um ein Jahr bis Oktober 2019.

⁽¹⁾ Für andere Konzernsegmente als Transportation verfügbar.



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 Kreditfazilitäten, die für Barinanspruchnahmen zur Verfügung stehen. Akkreditive werden üblicherweise zur Absicherung von Leistungsverpflichtungen und Kundenanzahlungen eröffnet.

Im April 2016 verlängerten wir die Verfügbarkeitszeiträume der Transportation-Akkreditivfazilität über EUR 3,64 Mrd. und der Akkreditivfazilität über USD 600 Mio.⁽¹⁾ um jeweils ein Jahr bis Mai 2019 bzw. Juni 2019. Ebenfalls im April 2016 wurde der im Rahmen der Akkreditivfazilität über USD 600 Mio.⁽¹⁾ zur Verfügung stehende

Betrag auf USD 400 Mio. herabgesetzt. Im Mai 2016 wurde der im Rahmen der Akkreditivfazilität von Transportation über EUR 3,64 Mrd. zur Verfügung stehende Betrag auf EUR 3,31 Mrd. (USD 3,5 Mrd.) reduziert.

Zum 31. Dezember 2016 standen uns im Rahmen der Transportation-Akkreditivfazilität sowie der Akkreditivfazilität über USD 400 Mio.⁽¹⁾ insgesamt USD 3,9 Mrd. zur Verfügung (USD 4,6 Mrd. zum 31. Dezember 2015). Die im Rahmen dieser Fazilitäten eröffneten Akkreditive beliefen sich zum 31. Dezember 2016 auf USD 3,4 Mrd. (31. Dezember 2015: USD 3,4 Mrd.).

Zum 31. Dezember 2016 bestanden neben den oben aufgeführten Akkreditive weitere Akkreditive in Höhe von USD 1,9 Mrd. im Rahmen verschiedener bilateraler Vereinbarungen sowie von USD 206 Mio. im Rahmen der PSG-Fazilität (31. Dezember 2015: USD 1,7 Mrd. bzw. USD 173 Mio.).

Im Rahmen der Geschäftstätigkeit von Transportation nutzen wir außerdem verschiedene bilaterale Garantiefazilitäten, die wir mit Versicherungsgesellschaften vereinbart haben. Zum 31. Dezember 2016 waren im Rahmen dieser Finanzierungsvereinbarungen USD 2,9 Mrd. in Anspruch genommen worden (31. Dezember 2015: USD 2,6 Mrd.).

Weitere Informationen hierzu sind in Anhangsangabe 31 "Kreditfazilitäten" enthalten.

⁽¹⁾ Für andere Konzernsegmente als Transportation verfügbar.

Kreditauflagen

Im Rahmen der Transportation-Akkreditivfazilität, der Akkreditivfazilität über USD 400 Mio.⁽¹⁾ sowie unserer beiden für Barinanspruchnahmen zur Verfügung stehenden unbesicherten revolvierenden Kreditfazilitäten sind als Kreditauflagen eine Reihe von Finanzkennzahlen einzuhalten, welche vierteljährlich überprüft werden.

Die Kreditauflagen für die Akkreditivfazilität über USD 400 Mio.⁽¹⁾ und die unbesicherte revolvierende Kreditfazilität über USD 400 Mio. schreiben einen Mindestwert für das Verhältnis des EBITDA zu den Fixkosten, einen Höchstwert für die Bruttoverschuldung, einen Mindestwert für das EBITDA und eine Liquiditätsuntergrenze von USD 750 Mio. zum Ende eines jeden Quartals vor, wobei alle Kennzahlen auf bereinigter Konzernebene (d. h. ohne Transportation) ermittelt werden.

Die Kreditauflagen für die Kreditfazilität in Höhe von EUR 3,31 Mrd. (USD 3,5 Mrd.) und die unbesicherte revolvierende Kreditfazilität in Höhe von EUR 658 Mio. (USD 693 Mio.) des Segments Transportation schreiben eine Liquiditätsuntergrenze von EUR 600 Mio. (USD 632 Mio.), einen Mindestbestand an Eigenkapital und einen Höchstwert für das Verhältnis des Fremdkapitals zum EBITDA zum Ende eines jeden Quartals vor, wobei diese Kennzahlen allein auf Grundlage von Daten des Segments Transportation ermittelt werden.

Diese Bestimmungen und Kennzahlen sind in den entsprechenden Verträgen vorgegeben und stimmen nicht mit unseren globalen Kennzahlen oder den im MD&A verwendeten Begriffen überein. Die Liquiditätsuntergrenze umfasst per Definition nicht nur die in der Konzernbilanz ausgewiesenen Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente. Ein Verstoß gegen die Vertragsbestimmungen oder die 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 die Veranlassung bieten, die ihnen geschuldeten Beträge sofort fällig zu stellen.

Die Auflagen dieser Kreditfazilitäten waren in allen Quartalen 2016 und 2015 vollständig erfüllt.

⁽¹⁾ Für andere Konzernsegmente als Transportation verfügbar.

Bilanzwirksame Sale-and-leaseback-Vereinbarungen

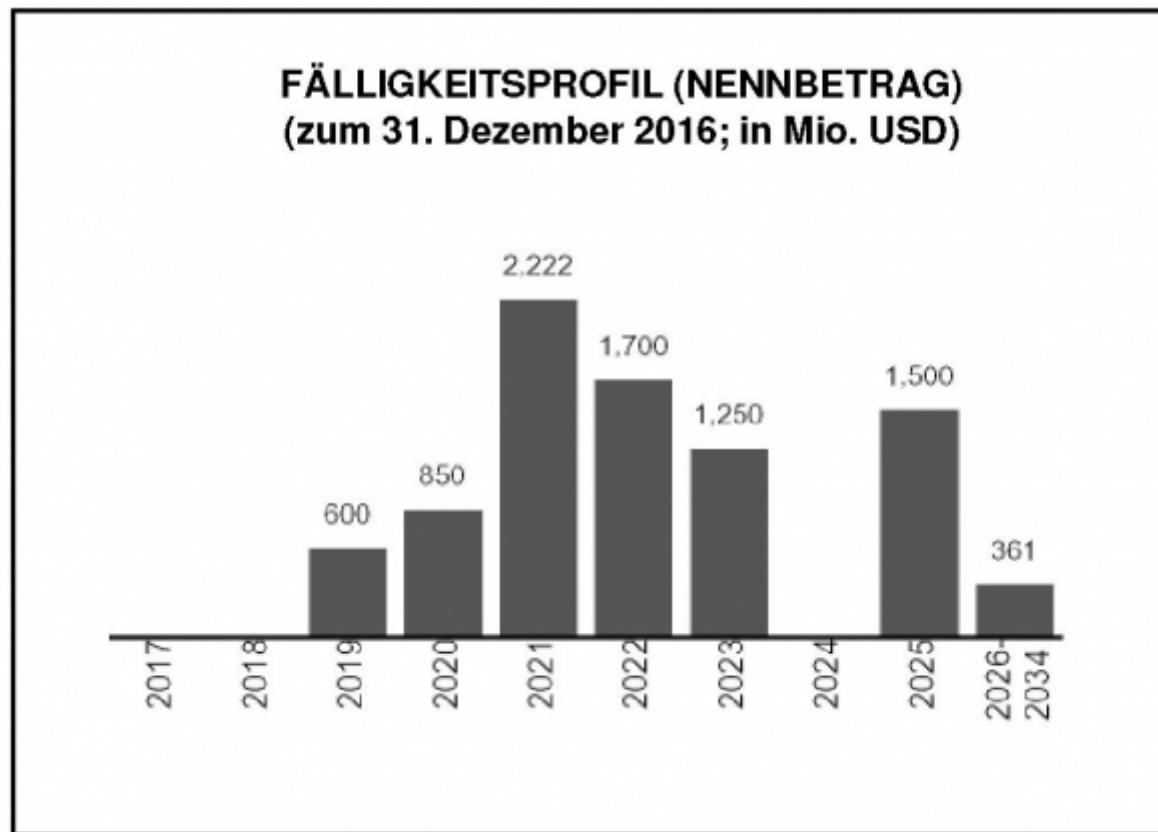
Das Segment Business Aircraft schließt mit Dritten Sale-and-leaseback-Vereinbarungen ab. Im Rahmen dieser Vereinbarungen kann das Segment bestimmte gebrauchte Geschäftsflugzeuge verkaufen und sie für einen Zeitraum von höchstens 24 Monaten zurückmieten. Wir verfügen über das Recht, die Flugzeuge während der Mietdauer zu vorher festgelegten Beträgen zurückzukaufen. Zum 31. Dezember 2016 hatten wir mit Dritten Sale-and-leaseback-Vereinbarungen abgeschlossen, in deren Rahmen zum 31. Dezember 2016 insgesamt USD 25 Mio. in Anspruch genommen waren (31. Dezember 2015: USD 133 Mio.).

Künftiger Liquiditätsbedarf

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

Wir steuern unsere Verbindlichkeiten kontinuierlich unter Berücksichtigung der erwarteten freien Cashflows⁽¹⁾, der Tilgung von Finanzverbindlichkeiten sowie anderer bedeutender Kapitalaufwendungen, die in der Zukunft voraussichtlich anfallen werden. Wir verfügen über einen Finanzierungsplan, mit dem wir uns ein flexibles und starkes finanzielles Profil verschaffen wollen. Dabei beabsichtigen wir, über die Kapitalmärkte, in Abhängigkeit von den Marktbedingungen, Eigenkapitaltitel sowie neue langfristige Fremdkapitaltitel auszugeben.

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



Voraussichtlicher Zeitpunkt des künftigen Liquiditätsbedarfs

Gemäß unserem Finanzierungsplan haben wir im Dezember 2016 unbesicherte Senior Notes mit einem Nennwert von USD 1,4 Mrd., einem Kuponzinssatz von 8,75 % und einer Fälligkeit am 1. Dezember 2021 ausgegeben. Die Erlöse aus den Senior Notes wurden für die Finanzierung des freiwilligen vorzeitigen Rückkaufs der Senior Notes mit einem Nennwert von USD 750 Mio., einem Zinssatz von 5,50 % und Fälligkeit im September 2018 sowie der Senior Notes mit einem Nennwert von USD 650 Mio., einem Zinssatz von 7,50 % und Fälligkeit im März 2018 genutzt. Die gewichtete durchschnittliche Laufzeit der langfristigen Finanzverbindlichkeiten betrug zum 31. Dezember 2016 5,8 Jahre. Verbindlichkeiten in nennenswerter Höhe werden erst wieder im Jahr 2019 fällig.

	31. Dezember 2016				Folgejahre
	Gesamt	Bis 1 Jahr	1 bis 3 Jahre	3 bis 5 Jahre	
Langfristige Finanzverbindlichkeiten ⁽¹⁾	\$ 8.596	\$ 31	\$ 623	\$ 3.113	\$ 4.829
Zinszahlungen	3.618	590	1.162	991	875

		31. Dezember 2016				
	Gesamt	Bis 1 Jahr	1 bis 3 Jahre	3 bis 5 Jahre	Folgejahre	
Operating-Leasingverpflichtungen	979	143	224	137	475	
Kaufverpflichtungen ⁽²⁾	12.446	4.120	7.004	1.276	46	
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten	3.239	3.176	17	1	45	
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	1.404	107	218	275	804	
Derivative finanzielle Verbindlichkeiten	457	426	30	-	1	
	\$	\$ 8.593	\$ 9.278	\$ 5.793	\$ 7.075	
		30.739				

⁽¹⁾ Enthält ausschließlich Tilgungszahlungen.

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

Die vorstehende Tabelle zeigt den voraussichtlichen Zeitpunkt des vertraglich festgeschriebenen Liquiditätsbedarfs. Andere Zahlungen, die von künftigen Ereignissen abhängig sind, z. B. Zahlungen im Zusammenhang mit Kredit- und Restwertgarantien, die im Rahmen von Flugzeugverkäufen geleistet wurden, sowie Produktgarantien wurden in der Tabelle nicht berücksichtigt, weil ihre Abhängigkeit von künftigen Ereignissen eine Unsicherheit hinsichtlich der Höhe und des Zahlungszeitpunkts mit sich bringt. Die erforderlichen Einzahlungen in Pensionspläne sind ebenfalls nicht in die obenstehende Tabelle eingeflossen, da die Zahlungen von periodischen versicherungsmathematischen Bewertungen zum Zwecke der Ermittlung des Finanzierungsbedarfs abhängen. Die Einzahlungen in Altersversorgungspläne werden für das Jahr 2017 auf rund USD 350 Mio. geschätzt. Nähere Informationen hierzu sind im Abschnitt "Altersversorgungsleistungen" zu finden. Die in der Tabelle enthaltenen Beträge stellen die nicht abgezinsten Zahlungen vor Berücksichtigung des Effekts der ggf. zu ihrer Absicherung eingesetzten Sicherungsgeschäfte dar. Aufgrund unserer verfügbaren kurzfristigen Finanzmittel von USD 4,5 Mrd. verfügen wir über eine Liquidität, die ausreichend ist, um unseren Plan umzusetzen. Wir gehen 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 vom Board of Directors gegebenenfalls gebilligte Dividenden ausschütten und unseren erwarteten sonstigen Finanzbedarf in absehbarer Zukunft decken zu können.

Kreditwürdigkeit

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

Bonitätseinstufungen

	Investment-Grade-Rating	Rating der Bombardier Inc.
	15. Februar 2017	31. Dezember 2015
Fitch Ratings Ltd.	BBB-	B
Moody's Investors Service, Inc.	Baa3	B2
Standard & Poor's Rating Services	BBB-	B-

Wir sind davon überzeugt, dass wir unsere Bonitätseinstufungen langfristig verbessern können, da wir auf einem guten Weg sind, die Rentabilitätsziele zu erreichen, und unsere Investitionen in die Produktentwicklung sich wieder normalisieren.

KAPITALSTRUKTUR

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

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

Unsere Ziele hinsichtlich der globalen Kennzahlen lauten wie folgt:

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

Zinsdeckungsverhältnis

	Geschäftsjahr zum 31. Dezember	
	2016	2015
Anangepasstes EBIT ⁽¹⁾	\$ 498	\$ 777
Anangepasstes Zinsergebnis ⁽¹⁾	\$ 618	\$ 503
Verhältnis zwischen angepasstem EBIT und angepasstem Zinsergebnis	0,8	1,5

⁽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 Verschlechterung des Zinsdeckungsverhältnisses hat folgende Ursachen:

- einen Rückgang des angepassten EBIT, hauptsächlich aufgrund eines niedrigeren EBITDA vor Sonderposten infolge des Produktionsbeginns bei dem C Series-Flugzeugprogramm sowie niedrigerer erhaltener Zinsen, was auf den Zinsanteil in Verbindung mit der im vierten Quartal 2015 erfassten Abwicklung eines Zinsswaps zurückzuführen ist; und
- einen Anstieg des angepassten Zinsergebnisses aufgrund höherer Zinszahlungen, die hauptsächlich auf im März 2015 ausgegebene unbesicherte Senior Notes zurückzuführen sind, sowie höherer Zinssätze infolge der Abwicklung des Zinsswaps im Jahr 2015.

Verschuldungsgrad

	Zum und für die Geschäftsjahre zum 31. Dezember	
	2016	2015
Anangepasstes Fremdkapital ⁽¹⁾	\$ 9.184	\$ 9.289
Anangepasstes EBITDA ⁽¹⁾	\$ 943	\$ 1.278
Verhältnis zwischen angepasstem Fremdkapital und angepasstem EBITDA	9,7	7,3

Während das angepasste Fremdkapital konstant blieb, verschlechterte sich der Verschuldungsgrad. Dies lag an einem Rückgang des angepassten EBITDA, hauptsächlich aufgrund eines niedrigeren EBITDA vor Sonderposten⁽¹⁾ infolge des Produktionsbeginns bei dem C Series-Flugzeugprogramm sowie niedrigerer erhaltener Zinsen, was auf den Zinsanteil in Verbindung mit der im vierten Quartal 2015 erfassten Abwicklung eines Zinsswaps zurückzuführen ist.

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 2016 auf USD 2,5 Mrd. (31. Dezember 2015: USD 1,9 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.

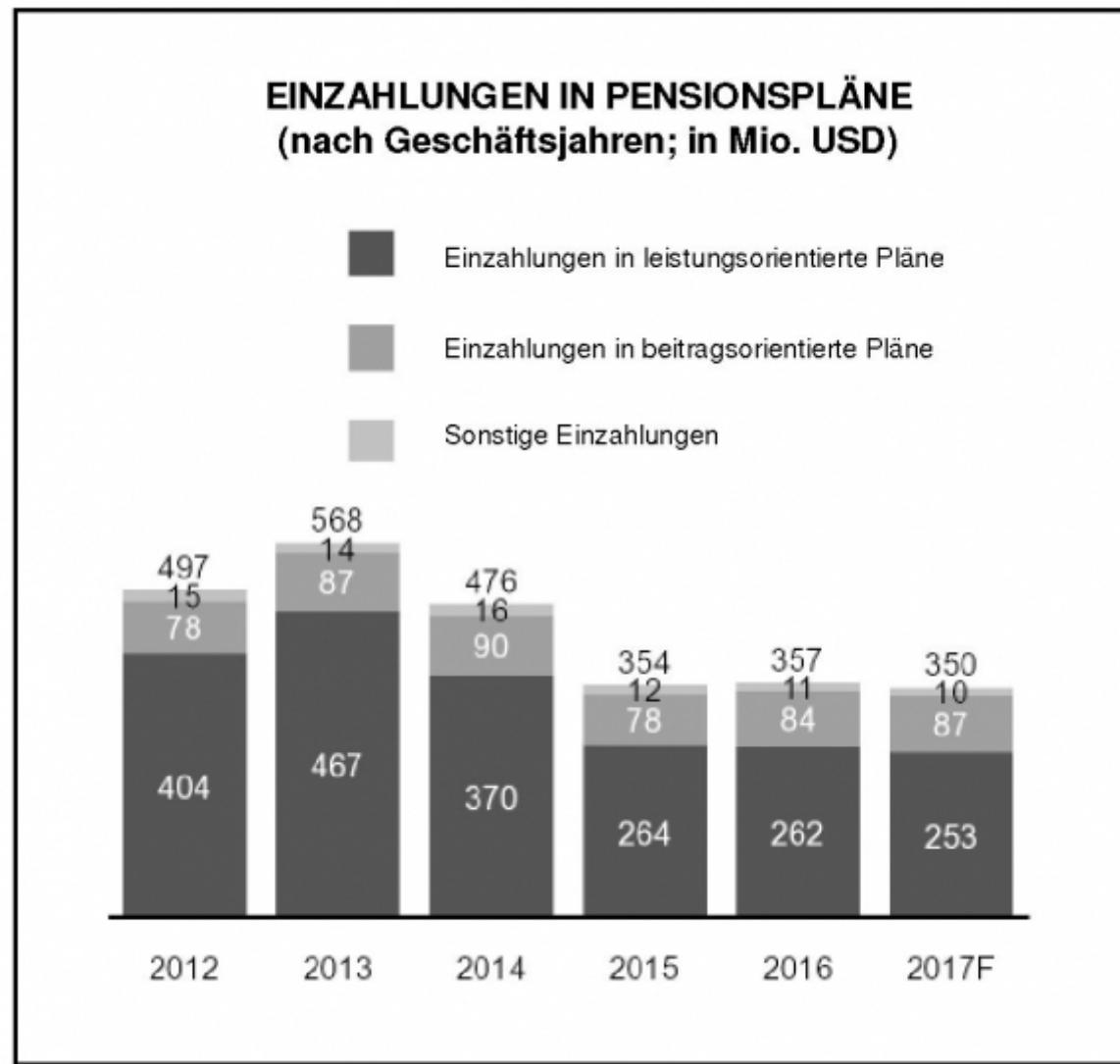
⁽¹⁾ GAAP-fremde Finanzkennzahlen. Einzelheiten zu den Definitionen dieser Kennzahlen und zur Überleitung auf die jeweils am besten vergleichbaren Finanzkennzahlen nach IFRS sind im Abschnitt "GAAP-fremde Finanzkennzahlen" enthalten.

ALTERSVERSORGUNGSLEISTUNGEN

Übersicht über die Altersversorgungspläne

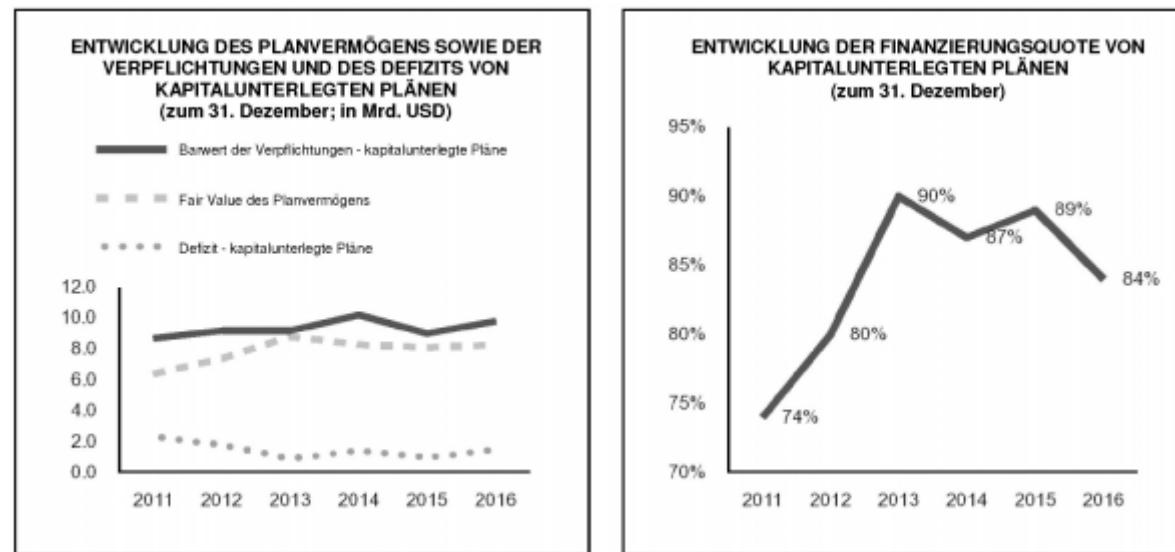
Bombardier unterhält im In- und Ausland verschiedene Altersversorgungspläne, die teilweise kapitalunterlegt sind, sowie sonstige nicht kapitalunterlegte leistungsorientierte Pläne. Bei kapitalunterlegten Pensionsplänen wird ein separater Teil des Planvermögens (segregated plan assets) in Trusts investiert. Nicht kapitalunterlegte Pläne sind Pläne, bei denen es kein derartiges Planvermögen gibt, da dies nicht zulässig ist oder nicht der lokalen Praxis entspricht. Bei nicht kapitalunterlegten Plänen besteht daher immer eine Deckungslücke.

Pensionspläne werden in leistungsorientierte und 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.



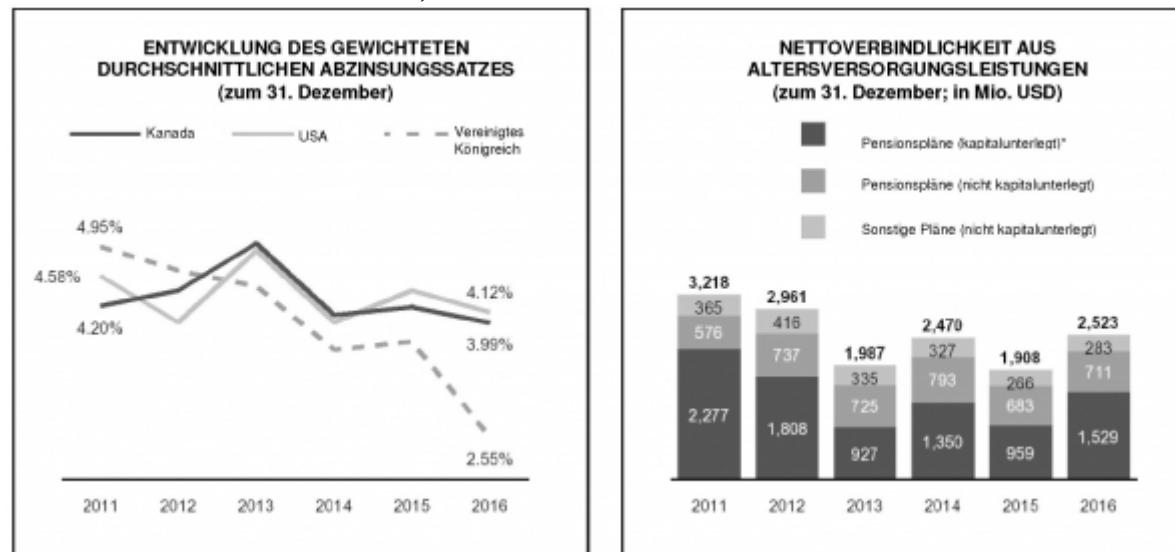
F: Forecast (Prognose)

Die Einzahlungen in leistungsorientierte Pensionspläne betrugen im Geschäftsjahr 2016 weitgehend unverändert USD 26 Mio. (Vorjahr: USD 264 Mio.) und sie dürften sich auch im Geschäftsjahr 2017 auf diesem Niveau bewegen.



Nettoverbindlichkeit aus Altersversorgungsleistungen

Der Rückgang der Abzinsungssätze ist der Hauptgrund für den Anstieg der Nettoverbindlichkeit aus Altersversorgungsleistungen um USD 615 Mio. (von USD 1,9 Mrd. zum 31. Dezember 2015 auf USD 2,5 Mrd. zum 31. Dezember 2016).



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

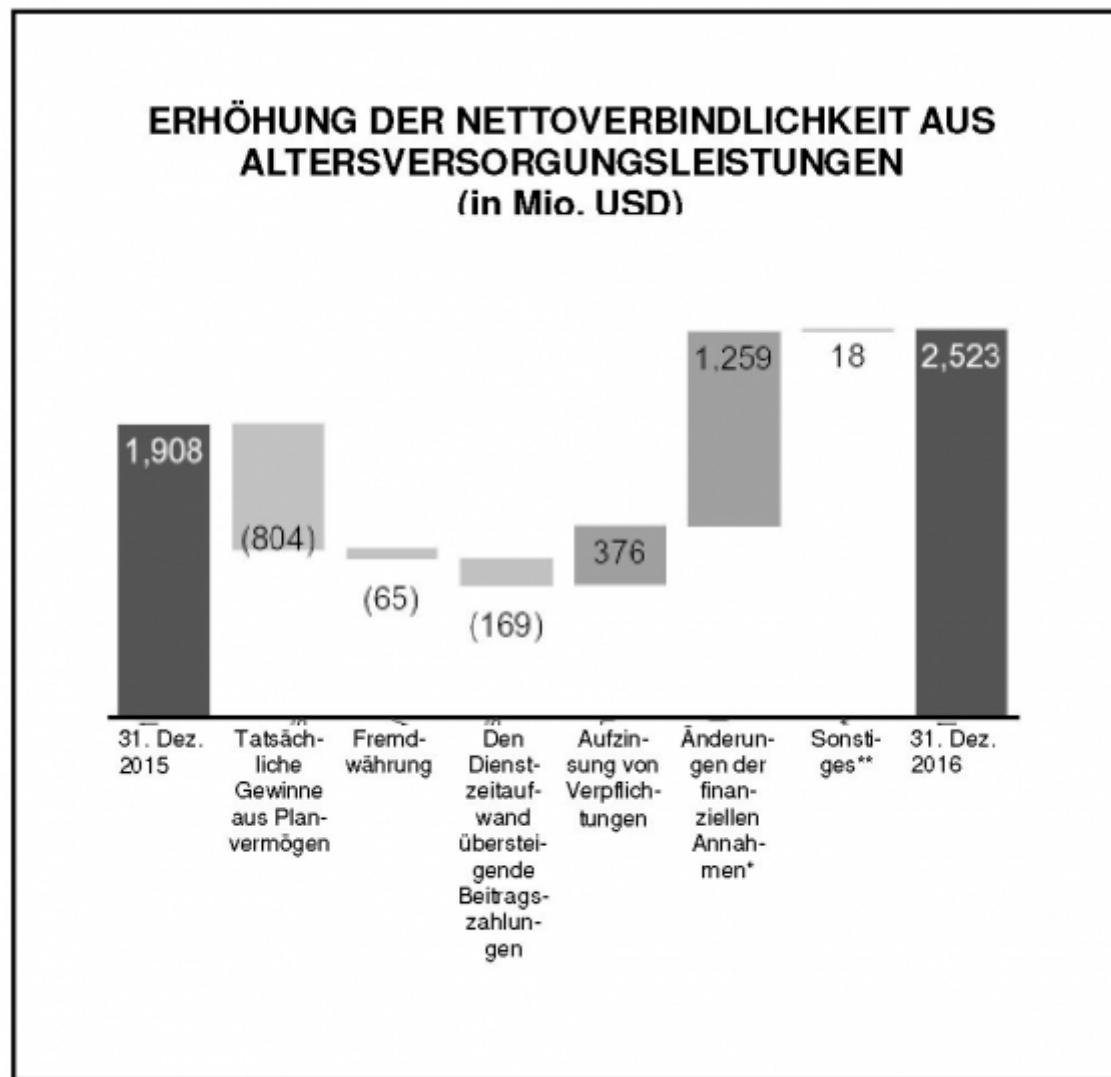
Veränderung der Nettoverbindlichkeit aus Altersversorgungsleistungen

Stand zum 31. Dezember 2015	\$ 1.908 ⁽¹⁾
Änderungen der Abzinsungssätze und der sonstigen finanziellen Annahmen	1.259
Sonstige versicherungsmathematische Gewinne (netto) aus leistungsorientierten Verpflichtungen	(1)
Dienstzeitaufwand	104
Wechselkursänderungen	(65)
Arbeitgeberbeiträge	(273)
Versicherungsmathematische Gewinne aus Planvermögen	(494)
Aufzinsung der Nettoverpflichtung aus Altersversorgungsleistungen	66
Sonstiges	19
Stand zum 31. Dezember 2016	\$ 2.523 ⁽¹⁾

⁽¹⁾ Enthält in den sonstigen Vermögenswerten erfasste Vermögenswerte aus Altersversorgungsleistungen in Höhe von USD 124 Mio. zum 31. Dezember 2016 (USD 251 Mio. zum 31. Dezember 2015).

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 804 Mio.) höher war als der erwartete Ertrag, wurde im Geschäftsjahr 2016 ein versicherungsmathematischer Gewinn von USD 494 Mio. erfasst.

Für das Jahr 2017 wird mit Einzahlungen in leistungsorientierte Pensionspläne in Höhe von USD 263 Mio. gerechnet. Die künftige Höhe der Einzahlungen hängt von der Entwicklung der Marktzinsen und dem tatsächlichen Ertrag aus dem Planvermögen ab.



* Umfasst hauptsächlich Änderungen der Abzinsungssätze.

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

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 acht von neun leistungsorientierten Plänen 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. 2016 wurden insgesamt USD 84 Mio. in beitragsorientierte Pläne eingezahlt. Für das Jahr 2017 wird mit entsprechenden Einzahlungen in Höhe von USD 87 Mio. gerechnet.

Investitionspolitik

Die Investitionspolitik wurde mit dem Ziel festgelegt, eine langfristige Anlagerendite zu erzielen. Zusammen mit den Planeinzahlungen soll damit sichergestellt werden, dass die Pläne über genügend Vermögen verfügen, um die zugesagten Leistungen auszuzahlen, und gleichzeitig ein Risikoniveau gehalten wird, das im Hinblick auf die Risikotoleranz der Planteilnehmer akzeptabel ist. Die Risikomanagementmaßnahmen 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 (darunter börsennotierte globale Infrastruktur- und Immobilienwerte) aufzuwenden.

Zum 31. Dezember 2016 sah die durchschnittliche angestrebte Portfoliostruktur folgendermaßen aus:

- Anlage zu 52 %, 54 % bzw. 51 % in festverzinslichen Wertpapieren bei kanadischen, britischen und US-amerikanischen Plänen;
- Anlage zu 38 %, 31 % bzw. 44 % in Eigenkapitaltiteln bei kanadischen, britischen und US-amerikanischen Plänen; und
- Anlage zu 10 %, 15 % bzw. 5 % in Vermögenswerten mit realer Rendite bei kanadischen, britischen und US-amerikanischen Plänen.

Um Zinsrisiken zu minimieren, wurden außerdem im November 2016 für einen kleinen Plan Overlay-Portfolios zur Absicherung gegen das Zinsänderungsrisiko (bestehend aus langfristigen Zinsswaps und/oder langfristigen Anleihe-Futures) gebildet. Diese Portfolios werden für weitere Pläne eingeführt, sobald die Marktbedingungen günstig und die Voraussetzungen der Pläne erfüllt sind.

Die Planverwalter haben darüber hinaus dynamische Strategien zur Risikominderung eingeführt. Dies dürfte zur Folge haben, dass die Portfoliostruktur in Zukunft konservativer wird. Außerdem dürfen Overlay-Portfolios zur Absicherung gegen das Zinsänderungsrisiko mit zunehmenden Verbesserungen des Finanzierungsstatus von Plänen und der Marktbedingungen mehr und mehr zum Standard werden. Die Abteilung für Pension Asset Management der Bombardier Inc. überwacht die Risikominderungsfaktoren auf täglicher Basis, um die rechtzeitige und effiziente Umsetzung dieser Strategien sicherzustellen. Der Konzern und die Planverwalter analysieren regelmäßig die Vermögenswerte und Verbindlichkeiten der Pläne, um herauszufinden, ob die Investitionspolitik und die Strategien zur Risikominderung sachgerecht sind.

Risikomanagementmaßnahmen

Bei unseren Pensionsplänen bestehen diverse Risiken beispielsweise in Bezug auf Eigenkapital, Zinsen, Inflation, Wechselkurse, Liquidität und Langlebigkeit. Es wurden mehrere Risikostrategien und -richtlinien eingeführt, um die Auswirkungen, die diese Risiken auf den Finanzierungsstatus leistungsorientierter Pläne und die künftige Höhe der Planeinzahlungen 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.

Aufwendungen für Altersversorgungsleistungen

Bombardier hatte bislang eine faktische Verpflichtung, bei bestimmten Pensionsplänen freiwillige Rentenerhöhungen vorzunehmen. Nachdem wir die Planteilnehmer darüber informiert hatten, dass wir diese Anpassungen in absehbarer Zukunft entsprechend unserer derzeitigen Praxis voraussichtlich nicht mehr durchführen werden, wurde die faktische Verpflichtung in Höhe von USD 139 Mio. aufgelöst und als Sonderposten erfasst. Diese Auflösung war der Hauptgrund dafür, dass die Aufwendungen für Altersversorgungsleistungen 2016 auf USD 171 Mio. gesunken sind.

Die Bestandteile der Aufwendungen für Altersversorgungsleistungen stellten sich in den Geschäftsjahren 2016 und 2015 wie folgt dar:

	2016	2015				
	Pensionsleistungen	Sonstige Leistungen	Gesamt	Pensionsleistungen	Sonstige Leistungen	Gesamt
Leistungsorientierte Pensionspläne	\$ 154	\$ 17	\$ 171	\$ 381	\$ 19	\$ 400
Beitragsorientierte Pensionspläne	84	-	84	78	-	78
Aufwendungen für	\$ 238	\$ 17	\$ 255	\$ 459	\$ 19	\$ 478
Im Zusammenhang mit:						
Kapitalunterlegten leistungsorientierten Pensionsplänen	\$ 114	entf.	\$ 114	\$ 340	entf.	\$ 340
Nicht kapitalunterlegten leistungsorientierten Pensionsplänen	\$ 40	\$ 17	\$ 57	\$ 41	\$ 19	\$ 60
Beitragsorientierten Pensionsplänen	\$ 84	entf.	\$ 84	\$ 78	entf.	\$ 78
Folgendermaßen erfasst:						
EBIT-Aufwand oder aktivierte Kosten	\$ 183	\$ 6	\$ 189	\$ 399	\$ 7	\$ 406
Finanzierungsaufwand	\$ 55	\$ 11	\$ 66	\$ 60	\$ 12	\$ 72
entf.: entfällt						

Die Aufwendungen für leistungsorientierte Altersversorgungspläne im Geschäftsjahr 2017 werden auf USD 356 Mio. geschätzt. Davon entfallen USD 279 Mio. auf EBIT-Aufwand oder aktivierte Kosten und USD 77 Mio. auf den Nettofinanzierungsaufwand.

Sensitivitätsanalyse

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

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

	Aufwendungen für Altersversorgungsleistungen (Prognose)	Nettoverbindlichkeit aus für das Geschäftsjahr 2017 Altersversorgungsleistungen zum 31. Dezember 2016
Erhöhung (Verminderung)		
Abzinsungssatz	\$ (28)	\$ (479)
Inflationsrate	\$ 5	\$ 120
Langfristige Gehaltssteigerungen	\$ 8	\$ 85

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

	Aufwendungen für Altersversorgungsleistungen (Prognose)	Nettoverbindlichkeit aus für das Geschäftsjahr 2017 Altersversorgungsleistungen zum 31. Dezember 2016
Erhöhung		
Kanada	\$ 7	\$ 107
Vereinigtes Königreich	\$ 4	\$ 100
USA	\$ 2	\$ 31

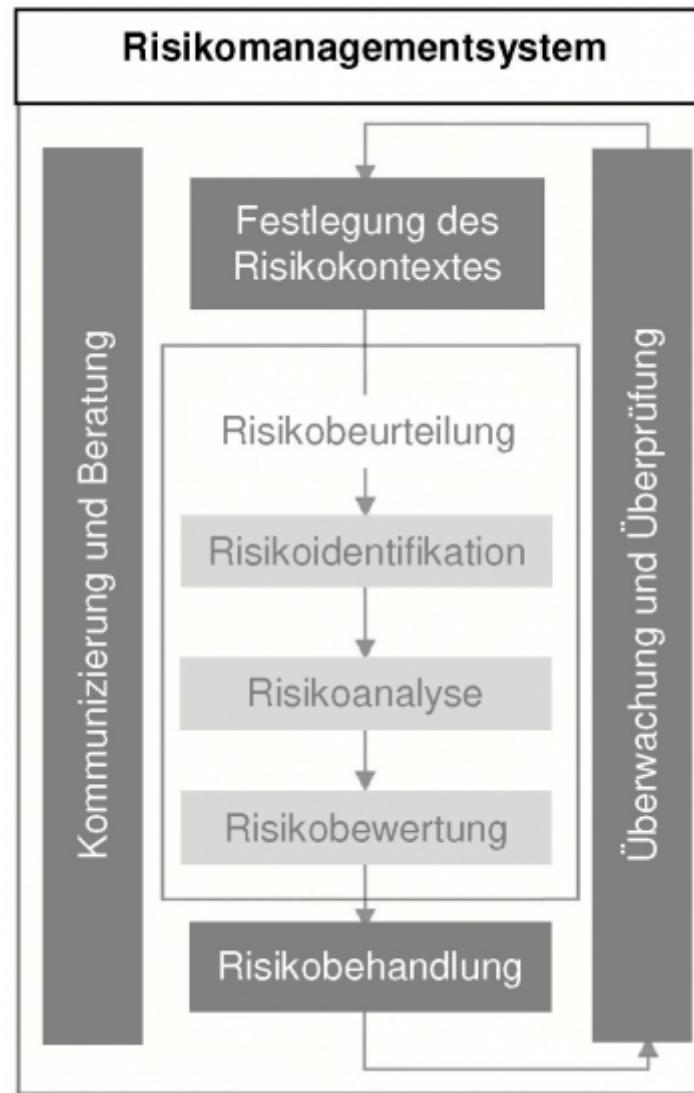
Weitere Informationen zu den verwendeten Annahmen sind in Anhangsangabe 22 "Altersversorgungsleistungen" enthalten.

RISIKOMANAGEMENT

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

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

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



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

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

Ein Schwerpunkt unseres Risikomanagements liegt auf der Produktentwicklung, da diese zwar die größten Chancen bietet, Werte zu schaffen, gleichzeitig aber auch die für uns größten Risiken birgt. In Anbetracht der Langfristigkeit von Produktentwicklungsmaßnahmen sowie des Umfangs der erforderlichen personellen und finanziellen Ressourcen folgen wir einem streng definierten Produktentwicklungsprozess, mit dem die frühzeitige Identifizierung und effiziente Minderung möglicher Risiken

sichergestellt ist. Kern dieses Prozesses ist unser Bombardier Engineering System, das bei allen Programmen während des Produktentwicklungszyklus zur Anwendung kommt.

Der Prozess wird laufend 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.

Die Entwicklung von Luftfahrtprodukten steht unter der Leitung des Vice President, Product Development and Chief Engineer. Dieser hat eine umfangreiche Transformationsinitiative für das Produktmanagement eingeführt, die alle an der Produktentwicklung und dem Produktmanagement beteiligten Personen betrifft. 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 Markttrisiken 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. Markttrisiken 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
Berichtspflichtige Aerospace-Segmente	Künftige Mittelabflüsse, die auf eine andere Währung lauteten als die funktionale Währung der Gesellschaft, bei der die Abflüsse entstanden sind (hauptsächlich kanadischer Dollar und Pfund Sterling).	Während der ersten drei Monate Risiken, von 75 % während der darauf folgenden 15 Monate und von bis zu 50 % Sterling angekauft werden. während der darauf folgenden sechs Monate.	Einsatz von Devisentermingeschäften, bei denen insbesondere US-Dollar verkauft und kanadische Dollar sowie Pfund angekauft werden.

Zuständigkeit	Abgesicherte Risiken	Absicherungsmethode ⁽¹⁾	Strategien zur Risikominderung
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.	Einsatz von Devisentermingeschäften, bei denen hauptsächlich kanadische Dollar, Euro, US-Dollar, Schweizer Franken, schwedische Kronen und andere westeuropäische Währungen verkauft oder angekauft werden.	
⁽¹⁾ Abweichungen von der Verfahrensrichtlinie sind zulässig, sofern sie genehmigt worden sind und im Voraus festgelegte Risikohöchstgrenzen eingehalten werden.			
Zuständigkeit	Abgesicherte Risiken	Absicherungsmethode ⁽¹⁾	Strategien zur Risikominderung
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). Zinsabflüsse in anderen Währungen als dem US-Dollar (d. h. Euro und 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.
	Bilanzrisiken, einschließlich langfristiger Finanzverbindlichkeiten und Nettoinvestitionen in ausländische Geschäftsbetriebe mit anderen funktionalen Währungen als dem US-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.
		Absicherung von 100 % der identifizierten Risiken, die das Ergebnis des Konzerns gefährden können.	Verfahren zur Steuerung von Vermögenswerten und Verbindlichkeiten. Designation von langfristigen Finanzverbindlichkeiten als Sicherungsgeschäfte zur Absicherung unserer Nettoinvestitionen in ausländische Geschäftsbetriebe mit anderen funktionalen Währungen als dem US-Dollar.

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

Berichtspflichtige Aerospace-Segmente

Zum 31. Dezember 2016 stellte sich der abgesicherte Teil der wesentlichen auf Fremdwährungen lautenden Kosten der berichtspflichtigen Aerospace-Segmente für die Geschäftsjahre zum 31. Dezember 2017 und 2018 wie folgt dar:

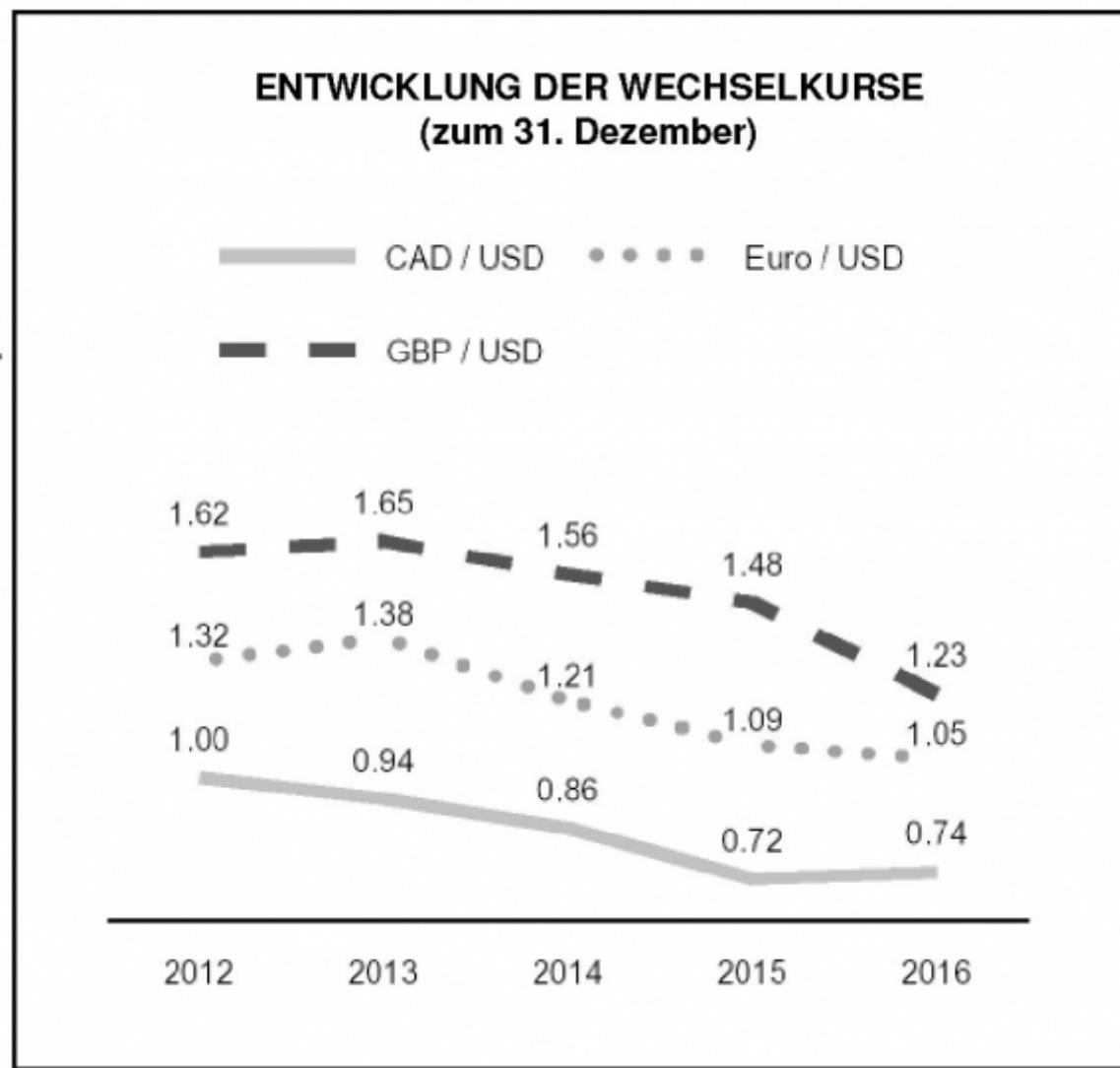
Im Geschäftsjahr	Kanadischer Dollar		Pfund Sterling	
	2017	2018	2017	2018
Auf Fremdwährungen lautende erwartete Kosten von Business Aircraft	\$ 1.368	\$ 1.407	-	-
Auf Fremdwährungen lautende erwartete Kosten von Commercial Aircraft	748 \$	823 \$	-	-

	Kanadischer Dollar		Pfund Sterling	
	2017	2018	2017	2018
Im Geschäftsjahr				
Auf Fremdwährungen lautende erwartete Kosten von Aerostructures and Engineering Services	\$ 234	\$ 249	£ 304	£ 307
Abgesicherter Teil der auf Fremdwährungen lautenden erwarteten Kosten	81%	42%	85%	41%
Gewichtete durchschnittliche Hedge-Kurse - Fremdwährung/USD	0,7745	0,7642	1,5078	1,3084

Sensitivitätsanalyse

Eine Veränderung des Werts des kanadischen Dollar gegenüber dem US-Dollar um einen US-Cent würde vor Berücksichtigung der Auswirkungen der Devisenterminkontrakte zu einer Änderung der erwarteten Kosten von Business Aircraft, Commercial Aircraft und Aerostructures and Engineering Services für das Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2017 um etwa USD 14 Mio., USD 7 Mio. bzw. USD 2 Mio. führen (nach Einbezug des Effekts der eingesetzten Devisenterminkontrakte Änderung um USD 3 Mio., USD 1 Mio. bzw. weniger als USD 1 Mio.).

Eine Veränderung des Werts des Pfund Sterling gegenüber dem US-Dollar um einen US-Cent würde vor Berücksichtigung der Auswirkungen der Devisenterminkontrakte zu einer Änderung der erwarteten Kosten von Aerostructures and Engineering Services für das Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2017 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 2016 um 1 % eine Auswirkung von USD 11 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
Konzernzentrale

Größte Risiken
Ausfallrisiken bestehen im Rahmen unserer gewöhnlichen Treasury-Tätigkeit in Verbindung mit derivativen Finanzinstrumenten und Investitionsinstrumenten.

Vom Management angestoßene Maßnahmen zur Risikominderung
Ausfallrisiken aus der Treasury-Tätigkeit werden gemäß der Konzernrichtlinie für das Wechselkursrisikomanagement und der Konzernrichtlinie für das Management von 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.

Zuständigkeit

Alle berichtspflichtigen Segmente

Größte Risiken

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 gegenüber Kunden im Zusammenhang mit dem Verkauf von Geschäftsflugzeugen.

Vom Management angestoßene Maßnahmen zur Risikominderung

Die mit der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit und der Darlehensgewährung verbundenen Ausfallrisiken werden gemäß den Richtlinien der Konzernzentrale von jedem berichtspflichtigen Segment gesteuert und kontrolliert. Für alle Kunden werden von internen Kreditsachverständigen Bonitätseinstufungen vorgenommen und Kreditlimits festgelegt, wobei neben unseren Erfahrungen mit dem jeweiligen Kunden auch Daten von externen Rating-Agenturen sowie anerkannte Rating-Verfahren herangezogen werden. Die Ausfallrisiken und Kreditlimits werden basierend auf Veränderungen der Finanzsituation und des Zahlungsverhaltens der Kunden dynamisch überprüft. Es wird im Wesentlichen anhand dieser Bonitätsratings und Kreditlimits entschieden, zu welchen Bedingungen Kunden Kredite oder Finanzierungen gewährt werden. Dies umfasst auch die Einforderung von Sicherheiten zur Begrenzung des Risikos. Durch konkrete Regelungen ist gewährleistet, dass Ausfallrisiken aus umfangreichen Geschäften auf der richtigen Managementebene untersucht und genehmigt werden, bevor der Kunde Finanzierungs- oder Kreditangebote erhält.

Zuständigkeit
Commercial Aircraft

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

Vom Management angestoßene Maßnahmen zur Risikominderung
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 Finanzierung der Produktentwicklung und der sonstigen finanziellen Verpflichtungen kontinuierlich überprüft. Wir haben bestimmte Maßnahmen zur Finanzierung des Working Capitals ergriffen. Dazu gehören beispielsweise der Verkauf von Forderungen, Sale-and-leaseback-Transaktionen bei Flugzeugen und die Aushandlung von verlängerten Zahlungsfristen mit einigen Lieferanten. 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 EBT für das Geschäftsjahr 2016 um USD 10 Mio. verringern.

GAAP-FREMDE FINANZKENNZAHLEN

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

EBITDA

Ergebnis vor Finanzierungsaufwand, Finanzertrag, Ertragsteuern sowie Abschreibungen und Wertminderungen von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten.

EBIT vor Sonderposten

EBIT ohne Berücksichtigung der Auswirkungen von Restrukturierungsaufwendungen, Wertminderungen und Wertaufholungen in wesentlicher Höhe sowie sonstiger außergewöhnlicher Posten in wesentlicher Höhe. EBIT vor Sonderposten sowie Abschreibungen und Wertminderungen von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten.

Angepasstes Periodenergebnis

Periodenergebnis ohne Berücksichtigung von Sonderposten, der Aufzinsung von Nettoverpflichtungen aus Altersversorgungsleistungen, bestimmten Nettogewinnen und -verlusten aus Änderungen bei der Bewertung von Rückstellungen und von erfolgswirksam zum Fair Value bewerteten Finanzinstrumenten sowie den entsprechenden steuerlichen Auswirkungen dieser Posten.

Angepasstes Ergebnis je Aktie

Das berechnete Ergebnis je Aktie ausgehend von dem auf die Anteilseigner der Bombardier Inc. entfallenden angepassten Periodenergebnis unter Anwendung der "Treasury-Stock-Methode" ermittelt, wobei die Ausübung aller verwässernden Elemente unterstellt wird.

Freier Cashflow (eingesetzter freier Cashflow)

Cashflow aus betrieblicher Geschäftstätigkeit ohne Nettozugänge zu den Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten.

Freier Cashflow (eingesetzter freier Cashflow) vor Nettozinsen und gezahlten oder erhaltenen Ertragsteuern

Freier Cashflow (eingesetzter freier Cashflow) ohne Berücksichtigung von für Zinsen und Ertragsteuern gezahlte oder erworbene Beträge gemäß dem Ausweis in der Konzern-Kapitalflussrechnung.

Angepasstes Fremdkapital

Langfristige Finanzverbindlichkeiten gemäß Ausweis in der Konzernbilanz angepasst an die Fair-Value-Änderung von derivativen Finanzinstrumenten (oder erfüllten derivativen Finanzinstrumenten), die Teil einer entsprechenden Sicherungsbeziehung sind, zuzüglich kurzfristiger Finanzverbindlichkeiten, Sale-and-leaseback-Verpflichtungen und des Nettobarwerts von Operating-Leasingverpflichtungen.

GAAP-fremde Finanzkennzahlen

Angepasstes EBIT	EBIT vor Sonderposten zuzüglich Zinskorrektur für Operating-Leasingverhältnisse und erhaltene Zinsen (gemäß den ergänzenden Informationen aus der Konzern-Kapitalflussrechnung, ggf. bereinigt um die Erfüllung von derivativen Finanzinstrumenten zur Absicherung des Fair Value vor dem Ende ihrer vertraglich festgelegten Laufzeit).
Angepasstes EBITDA	Angepasstes EBIT zuzüglich Abschreibungen und Wertminderungen von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten und einer Abschreibungskorrektur in Bezug auf Operating-Leasingverhältnisse.
Angepasstes Zinsergebnis	Gezahlte Zinsen gemäß den ergänzenden Informationen aus der Konzern-Kapitalflussrechnung, zuzüglich eines Aufzinsungsaufwands bei Sale-and-leaseback-Verpflichtungen sowie einer Zinskorrektur für Operating-Leasingverhältnisse.

Wir sind überzeugt, dass wir den Adressaten unseres Geschäftsberichts durch die Veröffentlichung bestimmter GAAP-fremder Finanzkennzahlen 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. Daher analysiert ein wesentlicher Teil der Adressaten des MD&A unsere Ergebnisse auf der Grundlage dieser Finanzkennzahlen. EBIT vor Sonderposten, EBITDA vor Sonderposten, angepasstes Periodenergebnis und angepasstes Ergebnis je Aktie sind um Posten bereinigt, die nicht unsere gewöhnliche Geschäftstätigkeit abbilden oder deren Nichtangabe das Verständnis unserer Periodenergebnisse erleichtert. Wir sind davon überzeugt, dass diese Kennzahlen den Adressaten unseres MD&A dabei helfen, die Ergebnisse besser zu analysieren, und die Vergleichbarkeit unserer Ergebnisse zwischen den Perioden sowie mit anderen Unternehmen verbessern.

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

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. Wir können jederzeit weitere Posten ausschließen, wenn wir der Auffassung sind, dass dies zu transparenteren und besser vergleichbaren Informationen führt. 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.

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

- EBIT vor Sonderposten auf EBIT - siehe die Tabellen "Ertragslage" in den jeweiligen Berichtsteilen der berichtspflichtigen Segmente sowie den Abschnitt "Konzernergebnis"; und
- eingesetzter freier Cashflows vor Nettozinsen und erhaltenen oder gezahlten Ertragsteuern und eingesetzter freier Cashflow auf Cashflow aus betrieblicher Geschäftstätigkeit - siehe die Tabelle "Eingesetzter freier Cashflow" im Abschnitt "Liquidität und Kapitalausstattung".

Überleitung des EBITDA vor Sonderposten und des EBITDA auf das EBIT

	Vierte Quartale zum 31. Dezember		Geschäftsjahre zum 31. Dezember	
	2016	2015	2016	2015
EBIT	\$ 74	\$ (657)	\$ (58)	\$ (4.838)
Abschreibungen	99	123	371	438
Aufwendungen aus der Wertminderung von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten ⁽¹⁾	10	296	10	4.300

	Vierte Quartale zum 31. Dezember		Geschäftsjahre zum 31. Dezember	
	2016	2015	2016	2015
EBITDA	183	(238)	323	(100)
Sonderposten ohne Aufwendungen aus der Wertminderung von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten ⁽¹⁾	20	377	475	1.092
EBITDA vor Sonderposten	\$ 203	\$ 139	\$ 798	\$ 992

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

Überleitung des angepassten Periodenergebnisses auf den Fehlbetrag und Berechnung des angepassten Ergebnisses je Aktie

	Vierte Quartale zum 31. Dezember		2015	
	2016	(je Aktie)		(je Aktie)
Fehlbetrag	\$ (259)		\$ (677)	
Anpassungen des EBIT i. V. m. Sonderposten ⁽¹⁾	30	\$ 0,01	673	\$ 0,30
Anpassungen des Nettofinanzierungsaufwands i. V. m.:				
Verlust aus dem Rückkauf langfristiger Finanzverbindlichkeiten ⁽¹⁾	86	0,04	-	-
Aufzinsung von Nettoverpflichtungen aus Altersversorgungsleistungen	16	0,01	17	0,01
Nettoveränderung der Rückstellungen aufgrund von Zinsänderungen und Nettoverlusten aus bestimmten Finanzinstrumenten	(12)	(0,01)	(5)	0,00
Steuerliche Auswirkungen von Sonderposten ⁽¹⁾ und sonstigen Ausgleichsposten	(2)	0,00	1	0,00
Angepasstes Periodenergebnis	(141)		9	
Auf nicht beherrschende Anteile entfallendes Periodenergebnis	8		(2)	
Dividenden auf Vorzugsaktien vor Steuern	(14)		(2)	
Auf die Anteilseigner der Bombardier Inc. entfallendes angepasstes Periodenergebnis	\$ (147)		\$ 5	
Gewichtete durchschnittliche Anzahl der Stammaktien (verwässert) (in Tausend)		2.194.304		2.221.868
Angepasstes Ergebnis je Aktie		\$ (0,07)		\$ 0,00

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

	Vierte Quartale zum 31. Dezember	
	2016	2015
Verwässertes Ergebnis je Aktie	\$ (0,12)	\$ (0,31)
Auswirkungen von Sonderposten ⁽¹⁾ und sonstigen Ausgleichsposten	0,05	0,31
Angepasstes Ergebnis je Aktie	\$ (0,07)	\$ 0,00

Überleitung des angepassten Periodenergebnisses auf den Fehlbetrag und Berechnung des angepassten Ergebnisses je Aktie

	Geschäftsjahre zum 31. Dezember		
	2016 (je Aktie)	2015 (je Aktie)	2015 (je Aktie)
Fehlbetrag	\$ (981)	\$ (5.340)	
Anpassungen des EBIT i. V. m. Sonderposten ⁽¹⁾	485	\$ 0,22	5.392
Anpassungen des Nettofinanzierungsaufwands i. V. m.:			
Verlust aus dem Rückkauf langfristiger Finanzverbindlichkeiten ⁽¹⁾	86	0,04	22
Aufzinsung von Nettoverpflichtungen aus	66	0,03	72
Altersversorgungsleistungen			
Nettoveränderung der Rückstellungen aufgrund von Zinsänderungen und Nettoverlusten (-gewinnen) aus bestimmten Finanzinstrumenten ⁽¹⁾	63	0,03	75
Zinsanteil von Gewinnen im Zusammenhang mit Sonder-posten ⁽¹⁾	26	0,01	-
Transaktionskosten im Zusammenhang mit der in die CDPQ-	8	0,01	-
Beteiligung eingebetteten Wandlungsoption ⁽¹⁾			
Steuerliche Auswirkungen von Sonderposten ⁽¹⁾ und sonstigen Ausgleichsposten	(21)	(0,01)	105
Angepasstes Periodenergebnis	(268)		326
Auf nicht beherrschende Anteile entfallendes Periodenergebnis	(41)		(7)
Dividenden auf Vorzugsaktien vor Steuern	(32)		(23)
Auf die Anteilseigner der Bombardier Inc. entfallendes angepasstes Periodenergebnis	\$ (341)		\$ 296
Gewichtete durchschnittliche Anzahl der Stammaktien (verwässert) (in Tausend)		2.212.547	2.082.683
Angepasstes Ergebnis je Aktie		\$ (0,15)	\$ 0,14

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

	Geschäftsjahre zum 31. Dezember	
	2016	2015
Verwässertes Ergebnis je Aktie	\$ (0,48)	\$ (2,58)
Auswirkungen von Sonderposten ⁽¹⁾ und sonstigen Ausgleichsposten	0,33	2,72
Angepasstes Ergebnis je Aktie	\$ (0,15)	\$ 0,14

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

Überleitung des angepassten Fremdkapitals auf die langfristigen Finanzverbindlichkeiten

	Zum 31. Dezember	
	2016	2015
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	\$ 8.769	\$ 8.979
Anpassung um den Fair Value von derivativen Finanzinstrumenten (oder erfüllten derivativen Finanzinstrumenten), die Teil einer entsprechenden Sicherungsbeziehung sind	(278)	(386)

	Zum 31. Dezember	
	2016	2015
Langfristige Finanzverbindlichkeiten, netto	8.491	8.593
Sale-and-leaseback-Verpflichtungen	25	133
Operatina-Leasinaverpflichtungen ⁽¹⁾	668	563
Angepasstes Fremdkapital	\$ 9.184	\$ 9.289

Überleitung des angepassten EBITDA und des angepassten EBIT auf das EBIT

	Geschäftsjahre zum 31. Dezember	
	2016	2015
EBIT	\$ (58)	\$ (4.838)
Sonderposten ⁽²⁾	485	5.392
Erhaltene Zinsen	20	156
Anpassung der Zinsen auf Operating-Leasingverhältnisse ⁽³⁾	51	67
Angepasstes EBIT	498	777
Anpassung für Abschreibungen auf Operating-Leasingverhältnisse ⁽⁴⁾	74	63
Abschreibungen	371	438
Angepasstes EBITDA	\$ 943	\$ 1.278

Überleitung des angepassten Zinsergebnisses auf die gezahlten Zinsen

	Geschäftsjahre zum 31. Dezember	
	2016	2015
Gezahlte Zinsen	\$ 565	\$ 427
Aufwand aus der Aufzinsung von Sale-and-leaseback-Verpflichtungen	2	9
Anpassung der Zinsen auf Operatina-Leasinaverhältnisse ⁽³⁾	51	67
Angepasstes Zinsergebnis	\$ 618	\$ 503

⁽¹⁾ Abgezinst unter Verwendung des durchschnittlichen Spreads für US Treasury Notes mit fünfjähriger Laufzeit sowie des durchschnittlichen Kreditspreads unter Berücksichtigung unserer Bonitätseinstufung für den entsprechenden Berichtszeitraum.

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

⁽³⁾ Bezeichnet den Zinsaufwand für ein Schuldinstrument in Höhe der Operatina-Leasingverpflichtungen, enthalten im angepassten Fremdkapital und verzinst unter Verwendung des durchschnittlichen 5-Jahres-USD-Swapsatzes zuzüglich des durchschnittlichen CDS-Spreads für den entsprechenden Zeitraum unter Berücksichtigung unserer Bonitätseinstufung.

⁽⁴⁾ Bezeichnet eine lineare Abschreibung des Betrags, der in den bereinigten Finanzverbindlichkeiten für Operating-Leasingverhältnisse enthalten ist, basierend auf einer Abschreibungsdauer von neun Jahren.

BUSINESS AIRCRAFT

Die in diesem MD&A enthaltenen Angaben umfassen sowohl Finanzkennzahlen nach IFRS als auch GAAP-fremde Finanzkennzahlen. GAAP-fremde Finanzkennzahlen werden definiert und auf die am besten vergleichbaren IFRS-Kennzahlen übergeleitet. Nähere Informationen sind im Berichtsteil "Überblick" im Abschnitt "GAAP-fremde Finanzkennzahlen" zu finden.

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	<ul style="list-style-type: none"> Auftragsbestand als Kennzahl der künftigen Umsatzerlöse. Book-to-Bill-Verhältnis⁽¹⁾ als Indikator für künftige Umsatzerlöse. Umsatzerlöse und Auslieferungszahlen als Kennzahlen des Wachstums. Marktanteil (in Bezug auf Umsatzerlöse und ausgelieferte Stückzahlen) als Kennzahl unserer Wettbewerbsposition.
Rentabilität	<ul style="list-style-type: none"> EBIT, EBIT-Marge, EBIT vor Sonderposten⁽²⁾ und EBIT-Marge vor Sonderposten⁽²⁾ als Kennzahlen der Performance.
Liquidität	<ul style="list-style-type: none"> Freier Cashflow⁽²⁾ als Kennzahl der Liquiditätsschöpfung.
Kundenzufriedenheit	<ul style="list-style-type: none"> Pünktlichkeit der Flugzeugauslieferung als Maß für unser Kundenengagement. Dispatch Reliability der Flugzeugflotte als Maß für die Zuverlässigkeit unserer Produkte.
Auftragsabwicklung	<ul style="list-style-type: none"> Regionale Verfügbarkeit von Ersatzteilen und Material zur Erfüllung der Anfragen von Kunden als Maß für die Erfüllung der Kundenbedürfnisse während der gesamten Lebensdauer eines Flugzeugs. Erreichung von Meilensteinen bei der Programmentwicklung als Messgröße der tadellosen Auftragsabwicklung.

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

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

WICHTIGSTE ENTWICKLUNGEN

Anpassung des Geschäfts an aktuelle Marktbedingungen und Erreichung wichtiger Meilensteine bei den Global 7000- und Global 8000-Flugzeug-programmen

UMSATZERLÖSE	EBIT-MARGE	NETTOZUGÄNGE ZU DEN SACHANLAGEN UND IMMATERIELLEN VERMÖGENSWERTEN	AUFTRAGSBESTAND
USD 5,7 Mrd.	8,3 %	SONDERPOSTEN ⁽¹⁾ USD 721 Mio.	USD 15,4 Mrd.

ERGEBNISSE

Für die Geschäftsjahre zum 31. Dezember	2016	2015	Veränderung
Umsatzerlöse	\$ 5.741	\$ 6.996	(18) %
Flugzeugauslieferungen (in Stück)	163	199	(36)

	2016	2015	Veränderung
Für die Geschäftsjahre zum 31. Dezember			
Nettoaufträge (in Stück) ⁽²⁾	114	(24)	138
Book-to-Bill-Verhältnis ⁽³⁾	0.7	n. a.	n. a.
EBIT	\$ 477	\$ (1.252)	n. a.
EBIT-Marge	8.3%	(17,9) %	n. a.
EBIT vor Sonderposten ⁽¹⁾	\$ 369	\$ 308	20 %
EBIT-Marge vor Sonderposten ⁽¹⁾	6.4%	4,4 %	200 BP
EBITDA vor Sonderposten ⁽¹⁾	\$ 528	\$ 492	7%
EBITDA-Marge vor Sonderposten ⁽¹⁾	9.2%	7,0 %	220 BP
Nettozugänge zu den Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	\$ 721	\$ 722	- %
Zum 31. Dezember	2016	2015	
Auftragsbestand (in Mrd. USD)	\$ 15,4	\$ 17,2	(10) %

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

⁽²⁾ Die Nettoaufträge für 2016 und 2015 enthalten 38 bzw. 143 Stornierungen.

⁽³⁾ Verhältnis zwischen Nettoauftragseingang und Flugzeugauslieferungen (in Stückzahlen).

WICHTIGSTE ENTWICKLUNGEN UND EREIGNISSE

- Mit Auslieferungen von 163 Flugzeugen, Umsatzerlösen von USD 5,7 Mrd. und einer EBIT-Marge vor Sonderposten⁽¹⁾ von 6,4 % hat die finanzielle Performance des Segments Business Aircraft im Geschäftsjahr 2016 alle Prognosen übertroffen. Der prognostizierte Umsatzrückgang wurde durch einen Anstieg der Rentabilität um 200 Basispunkte kompensiert. Dieser Anstieg war hauptsächlich durch eine proaktive Steuerung der Produktionsraten entsprechend der Marktnachfrage sowie Verbesserungen am Geschäftsmodell und Transformationsinitiativen bedingt.
- Unser Finanzergebnis des Geschäftsjahrs 2016 zeugt von unserem kontinuierlichen Fokus auf einer nachhaltigen Margensteigerung durch Erhöhung der Produktionseffizienz, Veränderung unserer Kostenstruktur, Verbesserung unserer Produktionsflexibilität und Erweiterung unseres Geschäfts mit Gebrauchtflugzeugen.
- Außerdem haben wir beträchtliche Fortschritte bei der Entwicklung unserer Global 7000- und Global 8000-Flugzeugprogramme erzielt und damit Maßstäbe für eine neue Kategorie der großen Geschäftsflugzeuge gesetzt. Am 4. November 2016 haben wir den Jungfernflug des ersten Global 7000-Testflugzeugs erfolgreich abgeschlossen. Bei diesem Flug wurden grundlegende Systemfunktionen des Flugzeugs sowie seine Handling- und Flugeigenschaften getestet. Das Global 7000-Flugzeug ist der erste und bislang einzige neu konzipierte Businessjet mit vier getrennten Wohnbereichen. Ausgestattet mit einem zukunftsweisenden transsonischen Tragflügeldesign bietet dieses Flugzeug eine besondere Steilanflugfähigkeit und eine hervorragende Leistung bei kurzen Start- und Landebahnen sowie hocheffiziente Triebwerke, die größte Kabine in dieser Flugzeugkategorie und ein hochmodernes Cockpit.⁽²⁾
- Gemäß unserer Strategie, unser Aftermarket-Geschäft auszubauen, gaben wir während des Geschäftsjahres Pläne zur Erweiterung unseres Netzes von Servicezentren an strategischen Standorten wie dem Biggin Hill Airport in London, England, in Fort Lauderdale (Florida), USA, Tucson (Arizona), USA, sowie Tianjin, China, bekannt. Derzeit sind wir dabei, die Kapazitäten dieser Standorte auszubauen.

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

⁽²⁾ Siehe hierzu den Haftungsausschluss in Bezug auf die Global 7000- und Global 8000-Flugzeugprogramme am Ende dieses MD&A.

UNTERNEHMENSPROFIL

Weltweit führende Produkte

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

Für seine rund 4.600 Flugzeuge, die weltweit im Einsatz sind, hat das Segment Business Aircraft ein Netz aus Dienstleistungs- und Kundendienststätten aufgebaut, darunter eigene Servicezentren in den USA, Europa und Asien, regionale Kundendienststellen (Regional Support Offices - RSO), mobile Reparatur-LKW sowie Ersatzteileinrichtungen, einschließlich Lager, Verteilungszentren und Reparaturbetrieben auf der ganzen Welt, mit denen eine erstklassige Ersatzteilverfügbarkeit gewährleistet wird.

MARKTSEGMENT: GESCHÄFTSFLUGZEUGE

LIGHT BUSINESS JETS

Modelle: Learjet 70, Learjet 75

Marktkategorie: Light Business Jets

Wichtigste Merkmale⁽¹⁾: Die Learjet-Flugzeugfamilie überzeugt durch eine außergewöhnliche Reichweite, hohe Reisegeschwindigkeiten sowie beeindruckend hohe Steigleistungen und Reiseflughöhen.

MID-SIZE BUSINESS JETS

Modelle: Challenger 350 und Challenger 650

Marktkategorie: Medium Business Jets

Wichtigste Merkmale⁽¹⁾: Die Challenger-Reihe sorgt für Produktivitätssteigerungen und verfügt über die komfortabelsten Kabinen in ihrer Kategorie. Jedes Flugzeug zeichnet sich durch niedrige Betriebskosten sowie hohe Zuverlässigkeit aus und kann mit branchenführender Telekommunikationsausrüstung ausgestattet werden.

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

LARGE BUSINESS JETS

Modelle: Global 5000, Global 6000, Global 7000⁽¹⁾ und Global 8000⁽¹⁾

Marktkategorie: Large Business Jets

Wichtigste Merkmale⁽²⁾: Unser Aushängeschild, die Global-Flugzeugreihe, deckt die Kategorie der großen Flugzeuge mit vier Modellen ab, die Leistungsfähigkeit, Komfort und Produktivität bei Flügen über große Entfernungen sowie die schnellste Internetverbindung an Bord bieten. Das richtungsweisende Global 7000-Flugzeug erweitert die Modellreihe durch eine noch größere Reichweite und ermöglicht damit Non-Stop-Verbindungen zwischen praktisch allen wichtigen Städten weltweit. Das Global 7000-Flugzeug wird im zweiten Halbjahr 2018 den Flugdienst aufnehmen.

⁽¹⁾ Befindet sich derzeit in Entwicklung. Siehe hierzu den Haftungsausschluss in Bezug auf die Global 7000- und Global 8000-Flugzeugprogramme am Ende dieses MD&A.

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

MARKTSEGMENT: KUNDENSERVICE

WARTUNG

Leistungsportfolio: Umfangreiche Kapazitäten für die Wartung, Modernisierung und Modifikation von Geschäftsflugzeugen, für Reparatur- und Überholungsleistungen für Komponenten sowie für die Abstellung von mobilen Reparaturteams für die Flugzeuge von Kunden.

Wichtigste Merkmale: Weltweite Dienstleistungen und Kundendienst durch eigene Servicezentren, autorisierte Servicezentren, einschließlich Wartungszentren, eine eigene Wartungsstation sowie eigene mobile Einsatzfahrzeuge und ein Flugzeug.

ERSATZTEILE UND SMART SERVICES

Leistungsportfolio: Bereitstellung von neuen und gebrauchten Ersatzteilen, 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. Die einzelnen Programme werden als Smart Parts, Smart Parts Plus, Smart Parts Preferred und Smart Parts Maintenance Plus bezeichnet.

Wichtigste Merkmale: Rund um die Uhr Ersatzteilsupport durch weltweite Ersatzteillager rund um zwei große Verteilungszentren in Chicago und Frankfurt. 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 Parts Express 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

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.

SCHULUNGEN

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

Wichtigste Merkmale: Einer der wenigen Hersteller von Geschäftsflugzeugen, der Schulungen für seine eigenen Flugzeugprogramme anbietet. Die Schulungen erfolgen über individuelle, hochmoderne Präsenzunterrichtssysteme sowie über eine Reihe von Vorrichtungen für High Fidelity Training und zertifizierte Level-D-Full-Flight-Flugsimulatoren.

BRANCHE UND WIRTSCHAFTSUMFELD

Stabilisierung der Marktentwicklung mit langfristig positiven Aussichten

Analyse 2016

Wie in unserer Marktprognose für 2016 angekündigt,⁽¹⁾ sind die Auslieferungen der Luftfahrtbranche im Jahr 2016 zurückgegangen, weil die Original Equipment Manufacturers (OEMs) ihre Produktion an die Marktentwicklung angepasst haben. In den vergangenen Monaten zeigte der Markt jedoch Anzeichen einer Erholung, was sich in dem Index für die Branchenzuversicht, den Unternehmensgewinnen in den USA und dem Bestand an gebrauchten Businessjets widerspiegelt. Außerdem hat die Branche ihr Book-to-Bill-Verhältnis weiter verbessert.

Das weltweite BIP-Wachstum belief sich 2016 auf 2,2 %,⁽²⁾ ein Wert, der zum einen auf das verhaltene Wachstum in den entwickelten Märkten und zum anderen auf die leichte Erholung in den Schwellenländern zurückzuführen ist. Der UBS Business Jet Market Index, eine Kennzahl für die Branchenzuversicht, ist im vierten Quartal 2016 auf 51 Punkte gestiegen und liegt damit über der Schwelle der Marktstabilität. Zudem haben sich die prognostizierten Unternehmensgewinne in den USA 2016 auf USD

2,1 Bio. erhöht⁽³⁾ und der Bestand an Gebrauchtflugzeugen, ausgedrückt in Prozent der Gesamtflotte, lag stabil auf einem erfreulichen Niveau. Die positive Entwicklung dieser wichtigen Marktakteure dürfte die Nachfrage nach Geschäftsflugzeugen ankurbeln.

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

Indikator	Gegenwärtige Situation	Stand
Branchenzuversicht	Der UBS Business Jet Market Index, eine Kennzahl für die Branchenzuversicht, hat sich im vierten Quartal 2016 erhöht, was insbesondere auf einen Anstieg des Kundeninteresses und verbesserte Aussichten bei den Geschäftsbedingungen zurückzuführen ist. Der weltweite Index liegt derzeit bei 51, dem höchsten Wert seit dem ersten Quartal 2015, der damit wieder über dem Grenzwert für Marktstabilität liegt.	▲
Unternehmensgewinne	In den USA sind die prognostizierten Unternehmensgewinne 2016 im Jahresvergleich um 2,1 % auf USD 2,1 Bio. gestiegen. ⁽³⁾	▲
Bestand an gebrauchten Businessjets	Die Gesamtzahl der zum Verkauf verfügbaren Gebrauchtflugzeuge, ausgedrückt als Prozentsatz der gesamten in Betrieb befindlichen Flotte, ist im letzten Jahr leicht zurückgegangen und liegt derzeit bei 11,3 %. Diese Höhe des Bestands an Gebrauchtflugzeugen befindet sich innerhalb der historischen Bandbreite, die wir für den Gesamtmarkt als üblich ansehen. In der Light-Kategorie ist der Bestand an gebrauchten Geschäftsflugzeugen leicht gestiegen. In der Medium-Kategorie ist der Bestand an gebrauchten Geschäftsflugzeugen gesunken. In der Large-Kategorie hat sich der Bestand an gebrauchten Geschäftsflugzeugen im laufenden Jahr leicht verringert und er liegt nach wie vor unterhalb der Bandbreite, die wir für den Gesamtmarkt als üblich ansehen.	►
Flugzeognutzungsraten	In den USA ist die Nutzungsrate von Geschäftsflugzeugen im Jahr 2016 gegenüber dem Vorjahr leicht um 0,2 % gestiegen. In Europa blieb die Nutzungsrate von Geschäftsflugzeugen im Jahr 2016 annähernd auf dem Niveau des Vorjahrs.	►
Flugzeugauslieferungen und Abrechnungen	In den Marktkategorien für Geschäftsflugzeuge, in denen wir vertreten sind, lagen die Flugzeugauslieferungen und die Gesamtabrechnungen im Jahr 2016 unter dem Niveau des Vorjahrs, weil mehrere OEMs ihre Produktion an die Marktnachfrage angepasst haben. ⁽⁴⁾	▼

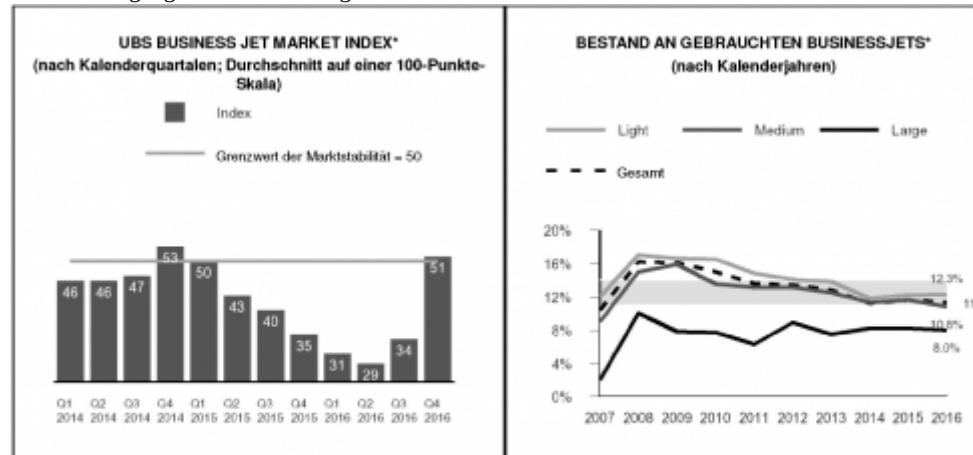
▲ ▶ ▼ Steht für eine positive, neutrale oder negative Entwicklung in den Marktsegmenten, in denen wir vertreten sind, auf Basis des aktuellen Wirtschaftsumfelds.

(1) Business Aircraft Market Forecast (Prognose für den Geschäftsflugzeugmarkt) von Bombardier für den 10-Jahres-Zeitraum von 2016 bis 2025, die im Mai 2016 veröffentlicht wurde und unter der Adresse ir.bombardier.com abgerufen werden kann.

(2) Gemäß dem Oxford Economics Global Data Report vom 16. Januar 2017.

(3) Gemäß dem US-amerikanischen Bureau of Economic Analysis News Release vom 22. Dezember 2016.

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



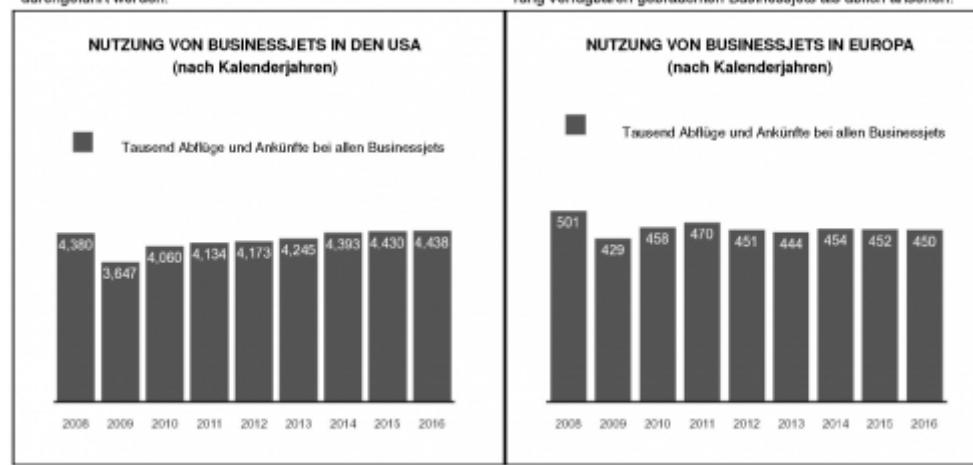
Quelle: UBS

* Der UBS Business Jet Market Index ist eine Kennzahl für die Zuverlässigkeit der Branchenangehörigen. Er wird auf der Grundlage von Befragungen erstellt, die alle zwei Monate unter Maklern, Händlern, Herstellern, Anbietern von Teil-eigentumsprogrammen, Kapitalgebern etc. durchgeführt werden.

Quellen: JETNET und Ascend Online

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

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



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

Quelle: Eurocontrol

Kurzfristige Aussichten

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

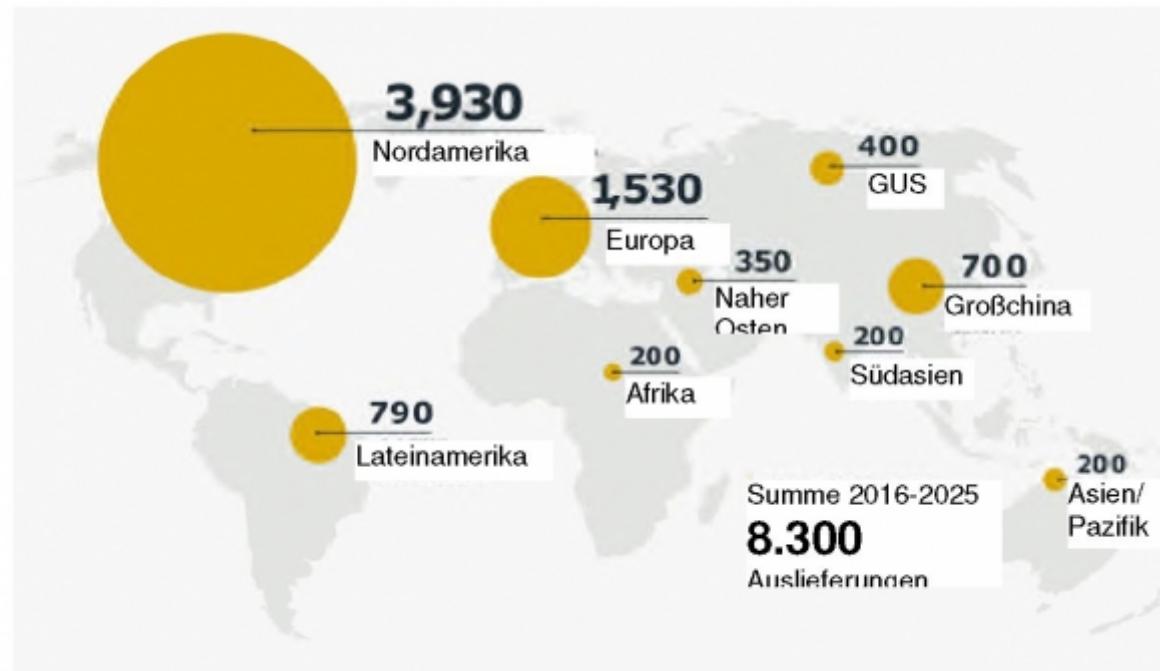
Das BIP-Wachstum in Nordamerika und Europa wird für 2017 auf 2,2 % bzw. 1,7 % geschätzt, während die Schwellenländer nach und nach ihre Wirtschaftsflaute überwinden dürften.⁽¹⁾

⁽¹⁾ Gemäß dem Oxford Economics Global Data Report vom 16. Januar 2017.

Langfristige Aussichten

Der Gesamtmarkt für Geschäftsflugzeuge dürfte langfristig ein starkes Wachstum verzeichnen. Die Hauptgründe hierfür sind laut unserer Prognose ein anhaltendes Vermögenswachstum in reifen Märkten, ein verstärkter Vorstoß der Hersteller von Geschäftsflugzeugen in die Schwellenländer und die Einführung neuer Flugzeugprogramme. Die Nachfrage zur Ersetzung bestehender Flugzeuge wird voraussichtlich stabil bleiben, da sich der Bestand an Gebrauchtflugzeugen und die Restwerte normalisieren. Die Nachfrage der Anbieter von Charterflügen und Teileigentumsprogrammen dürfte ebenfalls stabil bleiben und den Zugang zu Geschäftsreisen weltweit verbessern.

Im Mai 2016 haben wir unsere jährliche Prognose für den Geschäftsflugzeugmarkt für den 10-Jahres-Zeitraum der Kalenderjahre 2016 bis 2025 veröffentlicht. Die "Bombardier Business Aircraft Market Forecast" (Prognose für den Geschäftsflugzeugmarkt) rechnet mit insgesamt 8.300 Auslieferungen von Business Jets in einem Wert von rund USD 250 Mrd. in Brancheumsatzerlösen.⁽¹⁾⁽²⁾ Mehr als die Hälfte dieses Betrags dürfte aus der Nachfrage nach großen Flugzeugen resultieren.



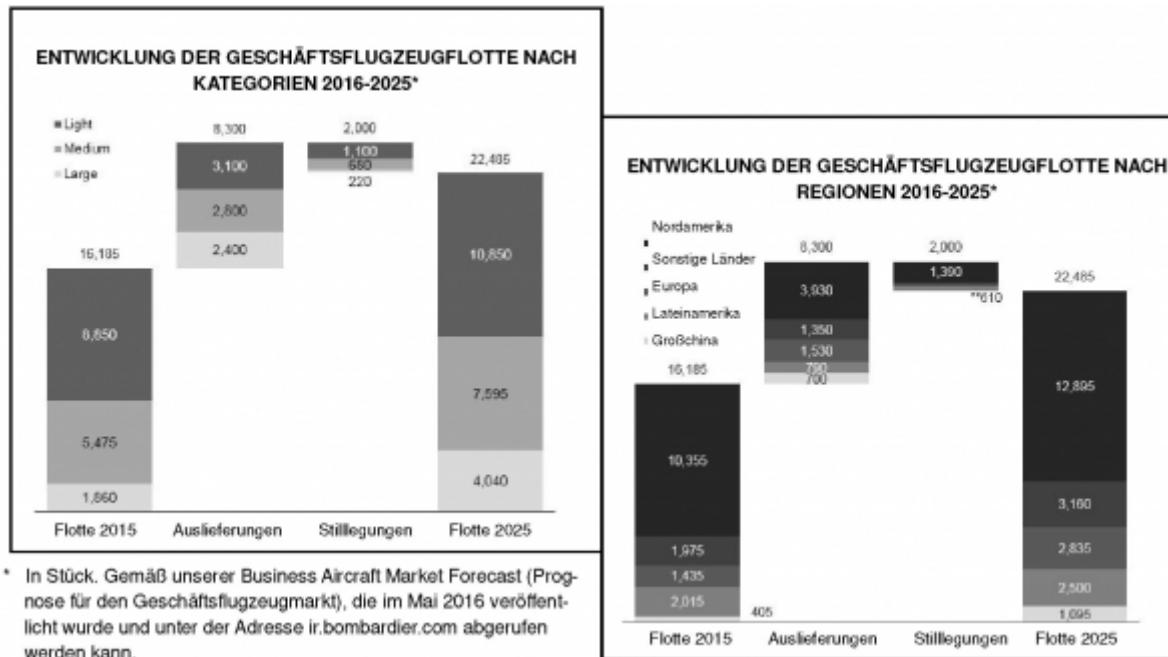


Es ist davon auszugehen, dass sich der weltweite Bestand an Geschäftsflugzeugen von rund 16.200 Maschinen Ende 2015 bis zum Jahr 2025 auf rund 22.500 erhöhen wird. Nordamerika wird in diesem 10-Jahres-Zeitraum mit voraussichtlich 3.930 Flugzeugen die meisten Auslieferungen neuer Businessjets erhalten, gefolgt von Europa mit 1.530 Flugzeugen. Lateinamerika dürfte sich mit 790 Auslieferungen zwischen 2016 und 2025 zum drittgrößten Markt für Auslieferungen von Businessjets entwickeln.

Mit Wachstumsprognosen über dem globalen Durchschnitt sollten auch Schwellenmärkte wie Großchina, die GUS, der Nahe Osten und Südasien langfristig einen starken und positiven Einfluss auf den Geschäftsflugzeugmarkt haben.

⁽¹⁾ Gemäß unserer Business Aircraft Market Forecast (Prognose für den Geschäftsflugzeugmarkt), die im Mai 2016 veröffentlicht wurde und unter der Adresse ir.bombardier.com abgerufen werden kann.

⁽²⁾ Die Stückpreise basieren auf den Listenpreisen, die das Magazin "Business & Commercial Aviation" (B&CA) und das Purchase Planning Handbook für 2016 veröffentlicht haben.



* In Stück. Gemäß unserer Business Aircraft Market Forecast (Prognose für den Geschäftsflugzeugmarkt), die im Mai 2016 veröffentlicht wurde und unter der Adresse ir.bombardier.com abgerufen werden kann.

* In Stück. Gemäß unserer Business Aircraft Market Forecast (Prognose für den Geschäftsflugzeugmarkt), die im Mai 2016 veröffentlicht wurde und unter der Adresse ir.bombardier.com abgerufen werden kann.

** Enthält 305, 165, 130 und 10 Stilllegungen für die Regionen Lateinamerika, Sonstige Länder, Europa und Großchina.

Kundenservice

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

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

Marktindikatoren

Indikator

Bestehende Gesamtflotte

Gegenwärtige Situation

Stand

Die bestehende Gesamtflotte an im Betrieb befindlichen Bombardier-Geschäftsflugzeugen ist 2016 gegenüber dem Vorjahr um 2,4 % auf 4.595 gestiegen.⁽¹⁾

Durchschnittliche jährliche Flugstunden

Ausgehend von unseren Schätzungen sind die durchschnittlichen jährlichen Flugstunden der Bombardier-Geschäftsflugzeuge 2016 gegenüber dem Vorjahr leicht um 0,6 % gestiegen.



Indikator	Gegenwärtige Situation	Stand
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. Beim Durchschnittsalter der Flotte an Bombardier-Geschäftsflugzeugen gab es 2016 keine wesentliche Änderung gegenüber dem Vorjahr. ⁽¹⁾	►

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

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

Kurzfristige Aussichten

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

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

Langfristige Aussichten

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

ERGEBNISANALYSE

Alle Prognosen übertroffen

Ertragslage

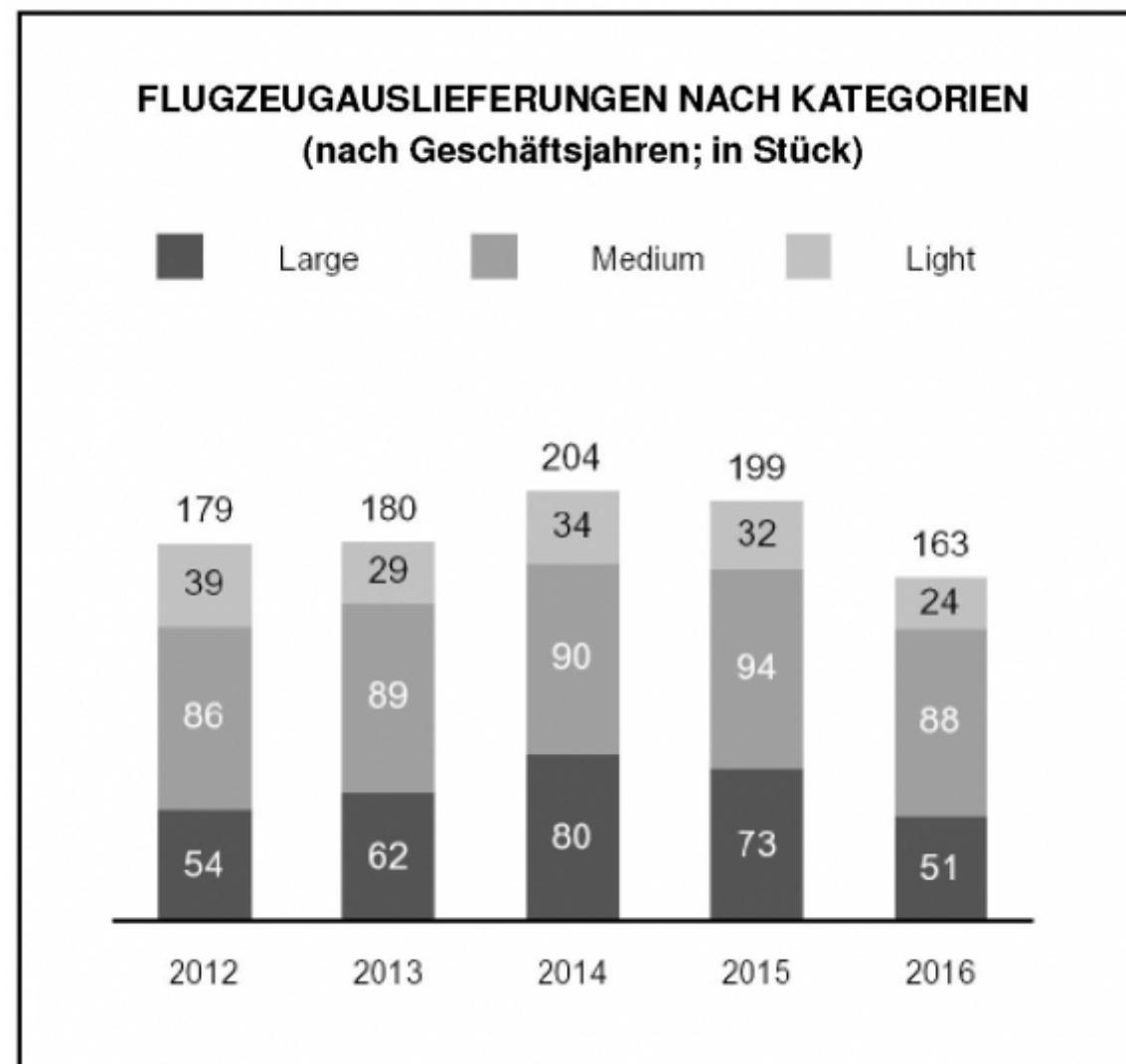
	Vierte Quartale zum 31. Dezember		Geschäftsjahre zum 31. Dezember	
	2016	2015	2016	2015
Umsatzerlöse	\$ 1.651	\$ 2.086	\$ 5.741	\$ 6.996
EBITDA vor Sonderposten ⁽¹⁾	\$ 150	\$ 83	\$ 528	\$ 492
Abschreibungen ⁽²⁾	50	55	159	184
EBIT vor Sonderposten ⁽¹⁾	100	28	369	308
Sonderposten	1	380	(108)	1.560
EBIT	\$ 99	\$ (352)	\$ 477	\$ (1.252)
EBIT-Marge vor Sonderposten ⁽¹⁾	6,1%	1,3 %	6,4%	4,4 %
EBIT-Marge	6,0%	(16,9)%	8,3%	(17,9) %

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

(2) Je nach Funktion des zugrunde liegenden Vermögenswerts sind Abschreibungen in den Herstellungskosten des Umsatzes, in den Vertriebs- und allgemeinen Verwaltungskosten sowie in den Forschungs- und Entwicklungskosten enthalten.

Umsatzerlöse

Die Rückgänge um USD 435 Mio. und USD 1.255 Mio. im vierten Quartal bzw. im Geschäftsjahr 2016 sind im Wesentlichen auf die planmäßig geringere Zahl an Flugzeugauslieferungen infolge unserer Entscheidung aus dem Jahr 2015, die Produktionsraten zu senken, sowie eine Rückkehr zu einem normalen historischen Niveau der Umsatzerlöse aus dem Verkauf von Gebrauchtflugzeugen zurückzuführen.



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, signifikanten Wertminderungsaufwendungen und Auflösungen solcher Aufwendungen.

Im EBIT wurden folgende Sonderposten ausgewiesen:

	Verweis	Vierte Quartale zum 31. Dezember		Geschäftsjahre zum 31. Dezember	
		2016	2015	2016	2015
Pensionsverpflichtung	1	\$ -	\$ -	\$ (63)	\$ -
Wertminderungen und sonstige Aufwendungen - Learjet 85-Flugzeugprogramm	2	(5)	-	(59)	1.169
Restrukturierungsaufwendungen	3	6	-	14	11
Abschreibung der abgegrenzten Kosten	4	-	194	-	194
Kündigung von Vertreter- und Vertriebshändlerverträgen	5	-	133	-	133
Wertminderungsaufwand - Learjet-Flugzeugfamilie	6	-	53	-	53
		\$ 1	\$ 380	\$ (108)	\$ 1.560
Auswirkung auf die EBIT-Marge		(0,1)%	(18,2) %	1,9%	(22,3) %

1. Bombardier hatte bislang eine faktische Verpflichtung, bei bestimmten Pensionsplänen freiwillige Rentenerhöhungen vorzunehmen. Nachdem wir die Planteilnehmer darüber informiert hatten, dass wir diese Anpassungen in absehbarer Zukunft entsprechend unserer derzeitigen Praxis voraussichtlich nicht mehr durchführen werden, wurde die faktische Verpflichtung in Höhe von USD 63 Mio. aufgelöst.

2. Entspricht im Geschäftsjahr 2015 einem Wertminderungsaufwand von USD 925 Mio. aus im Rahmen von Flugzeugprogrammen verwendeten Werkzeugen, einem Aufwand von USD 244 Mio. aus der Abschreibung von Vorräten und sonstigen Vermögenswerten sowie der Erfassung von sonstigen Rückstellungen und sonstigen finanziellen Verbindlichkeiten, die auf die Einstellung des Learjet 85-Flugzeugprogramms infolge der anhaltenden Marktschwäche und der daraus resultierenden Absatzschwierigkeiten zurückzuführen sind. Ein mit diesem Sonderposten zusammenhängender Ausgleichsbetrag von USD 6 Mio. ist dem Bereich Konzernaufwendungen und Eliminierungen zugeordnet.

Ausgehend von den laufenden Maßnahmen im Zusammenhang mit der Einstellung des Learjet 85-Flugzeugprogramms haben wir 2016 die entsprechenden Rückstellungen um USD 59 Mio. gemindert. Von diesem Betrag wurden USD 5 Mio. im vierten Quartal erfasst. Die Minderung der Rückstellungen wird als Sonderposten behandelt, da die ursprünglichen Rückstellungen in den Geschäftsjahren 2014 und 2015 ebenfalls als Sonderposten erfasst wurden.

3. Entspricht im Geschäftsjahr 2016 Restrukturierungsaufwendungen im Zusammenhang mit den Restrukturierungsmaßnahmen, die im Februar und Oktober 2016 angekündigt wurden.

Im Geschäftsjahr 2015 umfassten die Sonderposten hauptsächlich einen Restrukturierungsaufwand von USD 13 Mio. aufgrund des Abbaus von 1.000 Arbeitsplätzen im Zusammenhang mit dem Learjet 85-Flugzeugprogramm.

4. Hauptsächlich im Zusammenhang mit der Neugestaltung von Kundenverträgen.

5. Kosten im Zusammenhang mit der Kündigung von externen Vertreter- und Vertriebshändlerverträgen, um die Anzahl der Direktvertriebskanäle zu erhöhen.

6. Entspricht einem Wertminderungsaufwand aus den restlichen im Rahmen des Learjet-Flugzeugprogramms verwendeten Werkzeugen infolge der anhaltenden Marktschwäche in der Kategorie der Light-Geschäftsflugzeuge.

EBIT-Marge

Die EBIT-Marge für das vierte Quartal zum 31. Dezember 2016 ist gegenüber dem Vorjahreszeitraum um 22,9 Prozentpunkte gestiegen. Die EBIT-Marge vor Sonderposten (siehe vorstehende Erläuterungen zu den Sonderposten) erhöhte sich um 4,8 Prozentpunkte. Dies hatte vor allem folgende Ursachen:

— positive Auswirkungen von Verbesserungen des Geschäftsmodells bei Aktivitäten im Zusammenhang mit Gebrauchtflugzeugen; und

— Anstieg der Marge aus dem Flugzeuggeschäft insgesamt.

Die EBIT-Marge für das Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2016 ist gegenüber dem Vorjahr um 26,2 Prozentpunkte gestiegen. Die EBIT-Marge vor Sonderposten (siehe vorstehende Erläuterung zu den Sonderposten) erhöhte sich im Geschäftsjahr um 2,0 Prozentpunkte, vor allem aufgrund folgender Ursachen:

—positive Auswirkungen von Verbesserungen des Geschäftsmodells bei Aktivitäten im Zusammenhang mit Gebrauchtflugzeugen;

—Anstieg der Margen aus Kundendienstaktivitäten; und

—ein vorteilhafter Produktmix bei den ausgelieferten Flugzeugen.

Dem steht Folgendes gegenüber:

—eine geringere Kompensierung der Vertriebs- und allgemeinen Verwaltungskosten; und

—eine Verschlechterung der Rentabilität in der Light-Kategorie, einschließlich Abschreibungen von Vorräten, was die positive Marge in den Large- und Medium-Kategorien aufzehrte.

Das Global 7000-Flugzeug hat seinen Jungfernflug absolviert und befindet sich nun in der Testphase

Investitionen in die Produktentwicklung

	Vierte Quartale zum 31. Dezember		Geschäftsjahre zum 31. Dezember	
	2016	2015	2016	2015
Im Rahmen von Flugzeugprogrammen verwendete Werkzeuge ⁽¹⁾	\$ 220	\$ 194	\$ 710	\$ 674
Forschungs- und Entwicklungskosten ⁽²⁾	2	1	6	4
	\$ 222	\$ 195	\$ 716	\$ 678
in % der Umsatzerlöse	13,4%	9,3%	12,5%	9,7%

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

(2) Ohne Abschreibungen auf im Rahmen von Flugzeugprogrammen verwendete Werkzeuge von USD 38 Mio. und USD 120 Mio. im vierten Quartal bzw. im Geschäftsjahr zum 31.

Dezember 2016 (USD 39 Mio. und USD 125 Mio. für das vierte Quartal bzw. das Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2015), da die zugehörigen Investitionen bereits unter den im Rahmen von Flugzeugprogrammen verwendeten Werkzeugen erfasst sind.

Die Zugänge zu den im Rahmen von Flugzeugprogrammen verwendeten Werkzeugen betreffen in erster Linie die Entwicklung der Global 7000- und Global 8000-Flugzeugprogramme.

Der Buchwert der im Rahmen von Geschäftsflugzeugprogrammen verwendeten Werkzeuge⁽¹⁾ betrug zum 31. Dezember 2016 USD 2,6 Mrd. gegenüber USD 2,0 Mrd. zum 31. Dezember 2015. Der Anstieg des Nettobuchwerts von im Rahmen von Geschäftsflugzeugprogrammen verwendeten Werkzeugen zum 31. Dezember 2016 ist hauptsächlich auf Zugänge im Rahmen der Global 7000- und Global 8000-Flugzeugprogramme zurückzuführen.

(1) Aktivierte Fremdkapitalkosten, die in den im Rahmen von Geschäftsflugzeugprogrammen verwendeten Werkzeugen enthalten sind, beliefen sich zum 31. Dezember 2016 auf USD 266 Mio. (USD 157 Mio. zum 31. Dezember 2015).

Überleitung des Buchwerts von im Rahmen von Flugzeugprogrammen verwendeten Werkzeugen

Stand zum 31. Dezember 2015	\$ 2.041
Investitionen in die Produktentwicklung	710
Abschreibungen auf im Rahmen von Flugzeugprogrammen verwendete Werkzeuge	(120)
Stand zum 31. Dezember 2016	\$ 2.631

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

PRODUKTENTWICKLUNGSPROZESS

	Stufe	Erläuterung
Konzeptionelle Definition	JTAP	Joint Technical Assessment Phase (Gemeinsame technische Überprüfungsphase) - Vorabbesprechung mit den potenziellen Partnern und Zulieferern zur Prüfung der Technologien, die für das neue/veränderte Flugzeug verwendet werden sollen.
Startvorbereitung	JCDP	Joint Conceptual Definition Phase (Gemeinsame konzeptionelle Definitionsphase) - Zusammenarbeit mit den potenziellen Partnern und Zulieferern zur Durchführung einer Konfigurationsvergleichsuntersuchung und zur Definition der Systemarchitektur und -funktionalität. Fortsetzung der Definition des Produktdesigns und technische Tätigkeiten. Erstellung eines Projektplans zur Bestimmung des zeitlichen Ablaufs, der Kosten, des Umfangs, der durchzuführenden Arbeiten und der erforderlichen Ressourcen für das Flugzeugprogramm.
Vorläufige Definition	JDP	Joint Definition Phase (Gemeinsame Definitionsphase) - Zusammenarbeit mit den Partnern und Zulieferern zur Festlegung des technischen Designs des Flugzeugs und zur Verteilung der erforderlichen Arbeiten. Optimierung des Flugzeugdesigns im Hinblick auf die Kosten für Produktion, Montage sowie den gesamten Produktlebenszyklus.
Detaildefinition	DDP	Detailed Design Phase (Detaildesignphase) - Erstellung detaillierter Produktionszeichnungen und Bestätigung des Flugzeugdesigns auf Grundlage der vorläufigen Designdefinition aus der vorhergehenden Phase.

	Stufe	Erläuterung
Freigabe der Produktdefinition		Formale Freigabe der technischen Zeichnungen für die Produktion, sodass das Werkzeugdesign abgeschlossen und das erste Flugzeug hergestellt werden können.
Produktzertifizierung		Durchführung der Zertifizierungstätigkeiten, um nachzuweisen, dass das Flugzeug die ursprünglich zugrunde gelegten Designanforderungen und alle regulatorischen Vorschriften zur Lufttüchtigkeit erfüllt.
Programmabschluss		Abschluss der finalen Designtätigkeiten. Vorbereitung für die Inbetriebnahme.

Die Global 7000- und Global 8000-Flugzeugprogramme

Am 4. November 2016 haben wir den Jungfernflug des ersten Global 7000-Testflugzeugs (FTV1) erfolgreich abgeschlossen. Bei diesem Flug wurden grundlegende Systemfunktionen des Flugzeugs sowie seine Handling- und Flugeigenschaften getestet.

Im Dezember kam das Global 7000-FTV1 am Flugtestzentrum von Bombardier in Wichita an. Gleichzeitig mit dem Flugtestprogramm schließen wir die Arbeiten am Prüfstand für die Innenausstattung des Global 7000-Flugzeugs ab, bei denen wir die Spannungs- und Biegungseigenschaften des Rumpfs unter Realbedingungen simulieren. Auf einem zweiten Prüfstand wird außerdem die Integration der Kabinensysteme getestet, damit sichergestellt wird, dass alle Systeme mit höchster Zuverlässigkeit funktionieren, wenn das Flugzeug den Flugdienst aufnimmt.

Der Bau der anderen Testflugzeuge des Global 7000-Programms macht weiter Fortschritte. Alle Testflugzeuge befinden sich in verschiedenen Stadien der Produktion und Montage.

Bei dem Produktionsprozess der Global 7000- und Global 8000-Flugzeugprogramme kommt die fortschrittlichste Technologie zum Einsatz, beispielsweise ein hochmoderndes automatisiertes Positionierungssystem mit lasergesteuerter Messung, um die Tragflügel mit äußerster Präzision mit dem Rumpf zu verbinden.

Der Triebwerkshersteller erhielt im April 2016 die Zertifizierung des Triebwerks von der US-Luftfahrtbehörde Federal Aviation Administration (FAA).

Das wegweisende Global 7000-Flugzeug wird voraussichtlich im zweiten Halbjahr 2018 den Flugdienst aufnehmen. Als erster und bislang einziger neu konzipierter Businessjet mit vier getrennten Wohnbereichen wird dieser Modelltyp den Standard für eine neue Kategorie der großen Geschäftsflugzeuge setzen.

Trotz schwieriger Rahmenbedingungen übertrafen die Flugzeugauslieferungen die Prognose

Auslieferungen von Geschäftsflugzeugen

(in Stück)		Vierte Quartale zum 31. Dezember		Geschäftsjahre zum 31. Dezember	
		2016	2015	2016	2015
Light					
Learjet 70/75		11	11	24	32
Medium					
Challenger 300/350		19	18	62	68
Challenger 605/650		11	14	26	25
Challenger 850		-	-	-	1
Large					
Global 5000/Global 6000		13	21	51	73
		54	64	163	199

Die Auslieferungen im vierten Quartal zum 31. Dezember 2016 enthalten den Verkauf eines Flugzeugs an das Segment Commercial Aircraft. Das Flugzeug wird von diesem Segment mit Spezialflugzeuglösungen umgerüstet, um die Einsatzanforderungen eines externen Kunden zu erfüllen. In unserem Konzernabschluss wurden die Umsatzerlöse und die Marge, die mit diesem Flugzeug erzielt wurden, nicht ausgewiesen. Sie werden erst dann erfasst, wenn das Segment Commercial Aircraft die Spezialarbeiten an dem Flugzeug abgeschlossen hat.

Im 3-Jahres-Zeitraum zum 31. Dezember 2016 hatten wir bezogen auf unseren Gesamtmarkt einen Anteil an den Umsatzerlösen und den Auslieferungen von 36 % bzw. 32 %. Bei den Auslieferungen waren wir Marktführer und bei den Umsatzerlösen lagen wir an zweiter Stelle. Im 3-Jahres-Zeitraum zum 31. Dezember 2015 hatten wir einen Marktanteil von 35 % bei den Umsatzerlösen bzw. 33 % bei den Auslieferungen; damit waren wir ebenfalls Marktführer bei den Auslieferungen und Zweiter bei den Umsatzerlösen.⁽¹⁾

Deutlicher Anstieg der Bruttoaufträge

Nettoaufträge

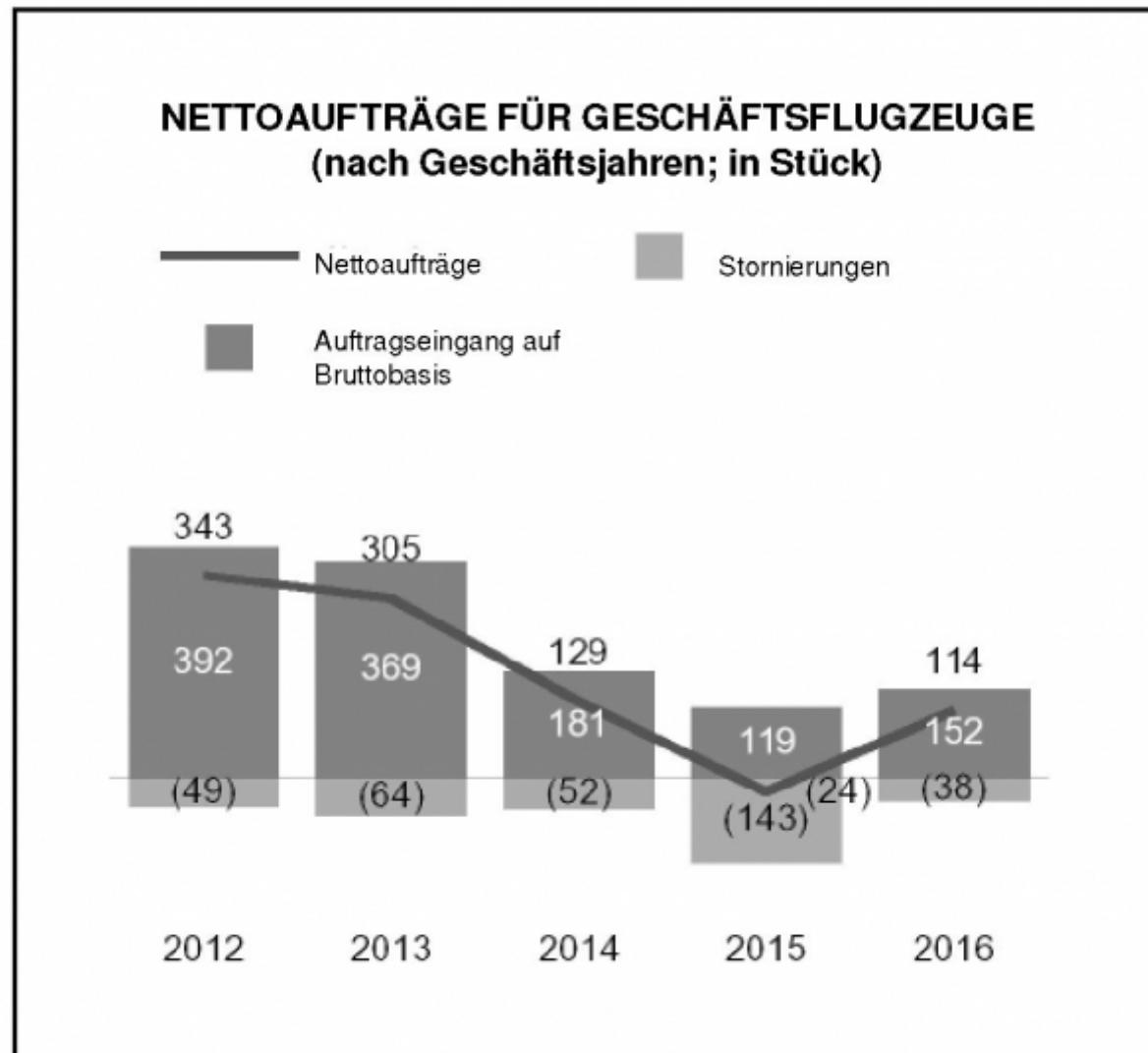
(in Stück)	Vierte Quartale zum 31. Dezember		Geschäftsjahre zum 31. Dezember	
	2016	2015	2016	2015
Bruttoaufträge	30	31	152	119
Stornierungen	(8)	(50)	(38)	(143)
Nettoaufträge	22	(19)	114	(24)

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

Im Geschäftsjahr 2016 haben wir im Vergleich zum Vorjahr deutlich mehr Bruttoaufträge erhalten. 2015 haben wir proaktive Maßnahmen ergriffen, um die Qualität des Auftragsbestands zu verbessern. Dies trug dazu bei, dass 2016 weniger Aufträge storniert wurden als im Vorjahr.

Der negative Nettoauftragseingang im vierten Quartal zum 31. Dezember 2015 ist hauptsächlich auf die Stornierung von 24 Festaufträgen aufgrund der Neugestaltung von bestimmten Kundenverträgen zurückzuführen.

Zusätzlich dazu ist der negative Nettoauftragseingang im Geschäftsjahr 2015 durch die Stornierung von 74 Learjet 85-Aufträgen bedingt, von denen 64 Aufträge im dritten Quartal 2015 aufgrund unserer Entscheidung, dieses Flugzeugprogramm infolge der anhaltenden Marktschwäche und der daraus resultierenden Marktschwäche einzustellen, storniert wurden.



Der höchste Auftragsbestand der Branche

Auftragsbestand

(in Mrd. USD)

Zum

31. Dezember 2016

\$ 15,4

31. Dezember 2015

\$ 17,2

Book-to-Bill-Verhältnis⁽¹⁾

	Vierte Quartale zum 31. Dezember		Geschäftsjahre zum 31. Dezember	
	2016	2015	2016	2015
Nettoaufträge	22	(19)	114	(24)
Auslieferungen	54	64	163	199
	0,4	n. a.	0,7	n. a.

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

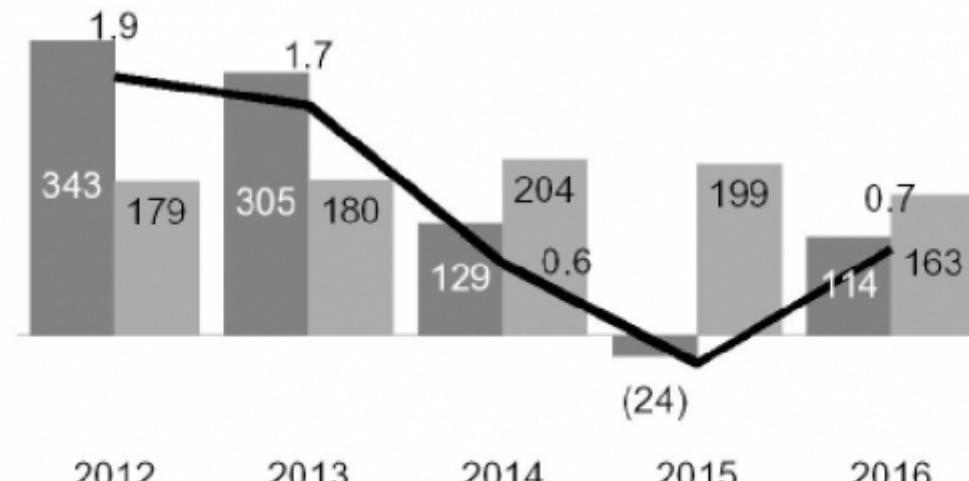
Der Rückgang des Auftragsbestands zum 31. Dezember 2016 ist darauf zurückzuführen, dass weniger Auftragseingänge als Auslieferungen bei Geschäftsflugzeugen verzeichnet wurden.

Der Auftragsbestand und die Produktionsplanung für die Programme werden überwacht, damit die Produktionsleistung jederzeit an die Marktnachfrage angepasst werden kann.

Das Brutto-Book-to-Bill-Verhältnis, definiert als das Verhältnis zwischen Bruttoauftragseingang und Flugzeugauslieferungen (in Stückzahlen), betrug zum 31. Dezember 2016 0,9 im Vergleich zu 0,6 im Vorjahr.

BOOK-TO-BILL-VERHÄLTNIS BEI GESCHÄFTSFLUGZEUGEN (nach Geschäftsjahren)

— Book-to-Bill-Verhältnis Nettoaufträge (in Stück)
 Auslieferungen (in Stück)



Personalbestand

Gesamtzahl der Mitarbeiter

	Zum	31. Dezember 2016	31. Dezember 2015
Festangestellte Mitarbeiter ⁽¹⁾		9.000	10.100
Befristet beschäftigte Mitarbeiter ⁽²⁾		400	300

	Zum	
	31. Dezember 2016	31. Dezember 2015
	9.400	10.400
	41 %	43 %

Anteil der festangestellten Mitarbeiter, die durch Tarifverträge abgedeckt sind

(1) Einschließlich nicht aktiver Mitarbeiter.

(2) Einschließlich nicht angestellter Mitarbeiter und Zeitarbeiter.

Im Vergleich zum Vorjahr ist der Personalbestand zum 31. Dezember 2016 um 1.000 Mitarbeiter bzw. 10 % zurückgegangen.

Diese Verringerung ist im Wesentlichen auf unsere im Februar 2016 getroffene Entscheidung zur Optimierung unseres Personalbestands gemäß unserem Transformationsplan zurückzuführen. Die betreffenden Maßnahmen sehen zum einen die Verringerung der Belegschaft und zum anderen strategische Einstellungen vor. Der im Februar 2016 angekündigte Personalabbau wurde im Geschäftsjahr 2016 weitgehend umgesetzt.

Erste Auswirkungen zeigte auch die Ankündigung weiterer Restrukturierungsmaßnahmen im Oktober 2016, darunter die Verschlankung administrativer und produktionsfremder Funktionen innerhalb des gesamten Konzerns und die Optimierung der Belegschaft sowie die strategische Einstellung neuer Mitarbeiter zur Unterstützung der Anlaufphase der Global 7000- und Global 8000-Flugzeugprogramme und unsere Wachstumsstrategie für das Aftermarket-Geschäft, durch die der Personalabbau teilweise kompensiert wird.

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 5.550 Mitarbeiter bzw. 62 % der festangestellten Mitarbeiter an dem Programm teil. Im Geschäftsjahr 2016 war die Incentive-Vergütung der Mitarbeiter im Rahmen dieses Programms an die Erreichung vorgegebener Ergebnisziele geknüpft, basierend auf dem EBIT vor Sonderposten und dem freien Cashflow.

AUSBLICK UND ZUKUNFTSBEZOGENE AUSSAGEN

	Letzte Prognose für 2016	Was wir 2016 erreicht haben	Was wir für 2017 prognostizieren ⁽¹⁾
Wachstum und Auslieferungen	Umsatzerlöse von rund USD 5,5 Mrd. Mehr als 150 Auslieferungen.	Umsatzerlöse von USD 5,7 Mrd. 163 Auslieferungen.	Umsatzerlöse von rund USD 5,0 Mrd. Rund 135 Auslieferungen.
Rentabilität ⁽²⁾	EBIT-Marge vor Sonderposten ⁽²⁾ von über 6,0 %.	EBIT-Marge vor Sonderposten ⁽²⁾ von 6,4 %.	EBIT-Marge vor Sonderposten ⁽²⁾ von rund 7,5 %.

Aktualisierung unserer Prognose für 2016

Im November 2016 gaben wir bekannt, dass das Segment Business Aircraft seine für 2016 gesetzten Ziele im Hinblick auf Umsatzerlöse, Auslieferungen und Rentabilität⁽²⁾ erreichen würde. Die Umsatzerlöse profitierten von einem im Vergleich zur ursprünglichen Prognose günstigeren Produktmix mit einem höheren Anteil von mittelgroßen und großen Flugzeugen. Die stärkere operative Performance kam auch im EBIT vor Sonderposten⁽²⁾ zum Ausdruck. Ausgehend von den Ergebnissen der ersten neun Monate des Geschäftsjahrs 2016 präzisierten wir unsere Umsatz- und Auslieferungsziele für 2016 von mehr als USD 5,0 Mrd. und rund 150 Auslieferungen auf rund USD 5,5 Mrd. und mehr als 150 Auslieferungen. Außerdem berichtigten wir das Rentabilitätsziel⁽²⁾ für 2016 von rund 6 % auf mehr als 6 %.

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

(2) Rentabilitätsprognosen basieren auf der EBIT-Marge vor Sonderposten. Einzelheiten zur Definition dieser Kennzahl und zur Überleitung auf die am besten vergleichbare Finanzkennzahl nach IFRS für 2016 sind im Abschnitt "GAAP-fremde Finanzkennzahlen" im Berichtsteil "Überblick" bzw. im Abschnitt "Ergebnisanalyse" enthalten.

Unsere Umsatzerlöse und unser Rentabilitätsergebnis haben im Geschäftsjahr 2016 die im November 2016 korrigierten Prognosen übertroffen: Die Umsatzerlöse betrugen USD 5,7 Mrd. und die EBIT-Marge vor Sonderposten 6,4 %. Zudem erreichten die Auslieferungen 163 Stück, deutlich mehr als die korrigierte Prognose von 150 Stück.

Der Anstieg der Auslieferungen gegenüber der Prognose resultiert aus der Nutzung von Marktchancen, vor allem im vierten Quartal. Die Kombination aus höheren Auslieferungszahlen und einem höheren Anteil von mittelgroßen und großen Flugzeugen erklärt die stärkeren Umsatz- und EBIT-Ergebnisse. Das höhere EBIT ist weitgehend durch die verbesserte operative Performance infolge der Fortschritte bei den Transformationsinitiativen bedingt.

Unsere Strategie zur Erreichung unserer Prognose für 2017

Im Geschäftsjahr 2017 werden die Umsatzerlöse laut Plan auf USD 5,0 Mrd., erzielt mit 135 Auslieferungen, zurückgehen. Der Hauptgrund hierfür ist eine Mengenanpassung bei der Learjet-Flugzeugfamilie. Die Auslieferungen der Challenger- und Global-Modellreihen dürften den Ende 2016 festgelegten Produktionsniveaus entsprechen. Durch die vorsichtige Herabsetzung seines Umsatzziels 2017 wird das Segment Business Aircraft seine Margen, sowohl in USD als auch prozentual, weiter steigern, und zwar auf rund 7,5 %,(1)(2) hauptsächlich aufgrund des Fortschritts bei den Transformationsinitiativen und eines aktiven Managements für eine bessere Qualität des Auftragsbestands.

⁽¹⁾ Informationen zu den Annahmen, auf denen die Prognose basiert, sind dem nachfolgenden Abschnitt "Zukunftsbezogene Aussagen" zu entnehmen. Siehe hierzu auch den Haftungsausschluss in Bezug auf zukunftsbezogene Aussagen im Berichtsteil "Überblick".

⁽²⁾ Rentabilitätsprognosen basieren auf der EBIT-Marge vor Sonderposten. Die Definition dieser Kennzahl ist im Berichtsteil "Überblick" im Abschnitt "GAAP-fremde Finanzkennzahlen" enthalten.

Zukunftsbezogene Aussagen

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

- Auslieferungen basierend auf einem aktuellen Festauftragsbestand und geschätzten künftigen Auftragseingang;⁽²⁾
- einem Rückgang der Flugzeugauslieferungen im Geschäftsjahr 2017 verglichen mit dem Vorjahr hauptsächlich infolge der Neufestlegung der Produktionsrate bei dem Learjet 75-Flugzeug und der Zunahme der Kundenservice-Leistungen;
- der Anpassung der Produktionsraten an die Marktnachfrage;
- der kontinuierlichen Einführung und Umsetzung wichtiger Transformationsinitiativen, insbesondere zur Senkung der direkten und indirekten Beschaffungskosten, Verbesserung der Arbeitsproduktivität und Optimierung des Working Capitals;
- unserer Fähigkeit, Initiativen zur Verbesserung von Geschäftsmodellen erfolgreich umzusetzen;
- unserer Fähigkeit, den geplanten Zeitrahmen für die Inbetriebnahme und die geplanten Kosten bei den Global 7000- und Global 8000-Flugzeugprogrammen einzuhalten;
- unserer Fähigkeit, hoch qualifizierte Mitarbeiter zu gewinnen und zu binden, die unsere Produktentwicklungsstrategie umsetzen;
- der Fähigkeit unserer Zulieferer, zur Einhaltung der geplanten Produktionsraten beizutragen;
- weitgehend unveränderter globaler Wettbewerbs- und Wirtschaftsbedingungen; und
- der Stabilität von Wechselkursen.

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

⁽²⁾ Die Nachfrageprognose basiert auf der Analyse der wesentlichen Marktindikatoren. Hierzu zählen u. a. Wachstum des realen BIP, Branchenzuversicht, Rentabilität bei unserem Kundenstamm, Bestand an gebrauchten Businessjets, Flugzeugauslastung, Flugzeugauslieferungen und Abrechnungen, bestehende Gesamtflotte an im Betrieb befindlichen Flugzeugen und Durchschnittsalter der Flotte. Weitere Einzelheiten sind in den Erläuterungen zu den Marktindikatoren im Abschnitt "Branche und Wirtschaftsumfeld" zu finden.

COMMERCIAL AIRCRAFT

Die in diesem MD&A enthaltenen Angaben umfassen sowohl Finanzkennzahlen nach IFRS als auch GAAP-fremde Finanzkennzahlen. GAAP-fremde Finanzkennzahlen werden definiert und auf die am besten vergleichbaren IFRS-Kennzahlen übergeleitet. Nähere Informationen sind im Berichtsteil "Überblick" im Abschnitt "GAAP-fremde

Finanzkennzahlen" zu finden.

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	<ul style="list-style-type: none"> Auftragsbestand als Kennzahl der künftigen Umsatzerlöse. Book-to-Bill-Verhältnis⁽¹⁾ als Indikator für künftige Umsatzerlöse. Umsatzerlöse und Auslieferungszahlen als Kennzahlen des Wachstums. Marktanteil (in Bezug auf Umsatzerlöse und ausgelieferte Stückzahlen) als Kennzahl unserer Wettbewerbsposition.
Rentabilität	<ul style="list-style-type: none"> EBIT, EBIT-Marge, EBIT vor Sonderposten⁽²⁾ und EBIT-Marge vor Sonderposten⁽²⁾ als Kennzahlen der Performance.
Liquidität	<ul style="list-style-type: none"> Freier Cashflow⁽²⁾ als Kennzahl der Liquiditätsschöpfung.
Kundenzufriedenheit	<ul style="list-style-type: none"> Pünktlichkeit der Flugzeugauslieferung als Maß für unser Kundenengagement. Dispatch Reliability der Flugzeugflotte als Maß für die Zuverlässigkeit unserer Produkte.
Auftragsabwicklung	<ul style="list-style-type: none"> Regionale Verfügbarkeit von Ersatzteilen und Material zur Erfüllung der Anfragen von Kunden als Maß für die Erfüllung der Kundenbedürfnisse während der gesamten Lebensdauer eines Flugzeugs. Erreichung von Meilensteinen bei der Programmentwicklung als Messgröße der tadellosen Auftragsabwicklung.

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

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

WICHTIGSTE ENTWICKLUNGEN

Das C Series-Flugzeugprogramm bringt erste Umsatzerlöse ein

UMSATZERLÖSE	EBIT	NETTOZUGÄNGE ZU DEN SACHANLAGEN		AUFTRAGSBESTAND
		SONDERPOSTEN ⁽¹⁾	IMMATERIELLEN VERMÖGENSWERTEN	
USD 2,6 Mrd.	USD -903 Mio.	USD -417 Mio.	USD 392 Mio.	436 Stück
Für die Geschäftsjahre zum 31. Dezember		2016	2015	Veränderung
Umsatzerlöse		\$ 2.617	\$ 2.395	9 %
Flugzeugauslieferungen (in Stück)		86	76	10
Nettoaufträge (in Stück)		161	51	110
Book-to-Bill-Verhältnis ⁽²⁾		1,9	0,7	1,2

	2016	2015	Veränderung
Für die Geschäftsjahre zum 31. Dezember			
EBIT	\$ (903)	\$ (3.970)	n. a.
EBIT-Marge	(34,5) %	n. a.	n. a.
EBIT vor Sonderposten ⁽¹⁾	\$ (417)	\$ (170)	(145) %
EBIT-Marge vor Sonderposten ⁽¹⁾	(15,9) %	(7,1) %	(880) BP
EBITDA vor Sonderposten ⁽¹⁾	\$ (353)	\$ (66)	n. a.
EBITDA-Marge vor Sonderposten ⁽¹⁾	(13,5) %	(2,8) %	(1070) BP
Nettozugänge zu den Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	\$ 392	\$ 963	(59) %
Zum 31. Dezember	2016	2015	
Auftragsbestand (in Stück)	436	361	75

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

⁽²⁾ Verhältnis zwischen Nettoauftragseingang und Flugzeugauslieferungen (in Stückzahlen).

WICHTIGSTE ENTWICKLUNGEN UND EREIGNISSE

- Die finanzielle Performance des Segments Commercial Aircraft war im Geschäftsjahr 2016 geprägt von dem Produktionshochlauf und dem Start der Umsatzrealisierung des C Series-Flugzeugprogramms. Die Umsatzerlöse und Auslieferungen entsprachen unseren Prognosen. Der EBIT-Verlust fiel nicht so hoch aus wie prognostiziert, was auf die starke Leistung beim Produktionsbeginn und die Kostenkontrolle während der ersten Monate nach der Inbetriebnahme sowie die Zuverlässigkeit der in Betrieb befindlichen Flugzeuge zurückzuführen ist. Unser Fokus liegt nun auf einer Verbesserung der Effizienz bei gleichzeitigem Einstieg in die Vollproduktion, der weiteren Steigerung unseres Auftragsbestands, der Auslieferung des C Series-Flugzeugs und der Erbringung von Kundendienstleistungen.
- Das Segment Commercial Aircraft erreichte 2016 einen historischen Meilenstein, da es beide Varianten des C Series-Flugzeugs zertifizieren lassen und auf den Markt bringen konnte. Bei der C Series handelt es sich um die erste komplett neu konzipierte Single-Aisle-Flugzeugfamilie (Flugzeuge mit einem Gang) in der Kategorie mit 100 bis 150 Sitzen seit fast 30 Jahren. Mit insgesamt 7 ausgelieferten Flugzeugen zum Jahresende bestätigen die CS100- und CS300-Flugzeuge ihre Betriebskostenvorteile, ihre hervorragende operative Flexibilität, außergewöhnliche Leistungsfähigkeit und Reichweite sowie ihren Passagierkomfort.
- Wir haben am 29. Juni 2016 das erste CS100-Flugzeug an den Erstbetreiber Swiss International Air Lines (SWISS) ausgeliefert und bei seiner Vorbereitung für die reguläre Inbetriebnahme am 15. Juli 2016 Unterstützung geleistet.
- Am 28. November 2016 wurde das erste CS300-Flugzeug an den Erstbetreiber Air Baltic Corporation AS (airBaltic) ausgeliefert. Der erste kommerzielle Flug dieser Maschine fand am 14. Dezember 2016 statt.
- Während des Jahres stärkten einige Großaufträge das C Series-Flugzeugprogramm in der Kategorie mit 100 bis 150 Sitzen. Insgesamt kamen 129 Festaufträge und 80 Optionen mit einem Gesamtwert von USD 10,1 Mrd. zu Listenpreisen zum Auftragsbestand hinzu. Die Auftraggeber waren Delta Air Lines, Air Canada, airBaltic und Air Tanzania. Im Zusammenhang mit den im zweiten Quartal erfassten Festaufträgen bildeten wir eine Rückstellung für belastende Verträge in Höhe von USD 492 Mio. auf konsolidierter Basis. Von dem C Series-Programm waren zum Zeitpunkt seiner Inbetriebnahme bereits mehr als 350 Flugzeuge in unserem Festauftragsbestand; unter Berücksichtigung aller Optionen waren es rund 600 Flugzeuge.
- Während des Geschäftsjahres schlossen wir die Investition der Regierung von Québec in Höhe von USD 1,0 Mrd. (über Investissement Québec) ab. Im Gegenzug erhielt die Regierung von Québec einen Anteil von 49,5 % an einer neu gegründeten Kommanditgesellschaft (Limited Partnership), der C Series Aircraft Limited Partnership (CSALP), welche die betrieblichen Tätigkeiten im Zusammenhang mit unserem C Series-Flugzeugprogramm fortführen wird und weiterhin in unseren Konzernabschluss einzbezogen wird.

UNTERNEHMENSPROFIL**Ein führendes Angebot an Flugzeugen in den Kategorien mit 60 bis 150 Sitzen**

Wir entwickeln und produzieren ein umfangreiches Portfolio an Verkehrsflugzeugen in den Kategorien mit 60 bis 150 Sitzen, darunter die CRJ700-, CRJ900- und CRJ1000-Regionaljets sowie die komplett neu konzipierten Mainline-Jets der C Series und die Q400-Turboprops. Außerdem bieten wir Aftermarket-Leistungen für diese Flugzeuge sowie zusätzlich für Maschinen der Kategorie mit 20 bis 59 Sitzen an. Derzeit befinden sich rund 2.300 Bombardier-Flugzeuge im Flugdienst. Wir bieten außerdem Flugzeuglösungen für Regierungen, Behörden sowie spezialisierte Unternehmen und Organisationen weltweit. Hierzu wandeln wir Geschäfts- und Verkehrsflugzeuge so ab, dass sie die mit ihren zukünftigen spezifischen Aufgaben verbundenen Anforderungen optimal erfüllen.

MARKTSEGMENT: COMMERCIAL AIRCRAFT**VERKEHRSJETS**

Modelle: CS100 und CS300

Marktkategorie: 100- bis 150-sitzige Verkehrsflugzeuge

Wichtigste Merkmale⁽¹⁾ : Bestehend aus der CS100- und der größeren CS300-Maschine steht die C Series-Flugzeugfamilie für die Vereinigung von Leistung und Technologie. Das Ergebnis ist ein Flugzeug, das eine einzigartige Leistung und Wirtschaftlichkeit im Marktsegment der Flugzeuge mit 100 bis 150 Sitzen aufweist. Die C Series-Flugzeuge setzen einen neuen Standard für Design und Flexibilität von Kabinen mit einem Gang und bieten dank größerer Sitze, Gepäckfächer und Fenster einen unübertroffenen Passagierkomfort. Das bahnbrechende Getriebefan-Triebwerk dieser Flugzeuge sowie ihre hervorragenden aerodynamischen Eigenschaften senken Treibstoffverbrauch sowie Geräusch- und Schadstoffemissionen.

REGIONALJETS

Modelle: CRJ700, CRJ900 und CRJ1000

Marktkategorie: 60- bis 100-sitzige Regionaljets

Wichtigste Merkmale⁽¹⁾ : Die CRJ Series-Flugzeugfamilie wurde für den Einsatz auf Drehkreuzflügen sowie Direktflügen entwickelt und ist optimal auf den regionalen Mittel- und Langstreckenverkehr ausgerichtet. Das erfolgreichste Regionalflugzeugprogramm, die CRJ Series, zeichnet sich durch die niedrigsten Betriebskosten, den geringsten Treibstoffverbrauch und die geringsten Emissionen seiner Klasse aus. Mittlerweile enthält diese Flugzeugfamilie eine verbesserte Kabine mit einem großzügigeren Eingangsbereich und mehr Stauraum für Handgepäck, was den Passagierkomfort verbessert.

⁽¹⁾ Unter bestimmten Betriebsbedingungen im Vergleich zu aktuell im Flugdienst befindlichen Flugzeugen für Kurzstreckenflüge bis zu 500 Seemeilen.

TURBOPROPS

Modell: Q400

Marktkategorie: 60- bis 90-sitzige Turboprop-Flugzeuge

Wichtigste Merkmale⁽¹⁾ : Dank seiner mit einem Jet vergleichbaren Geschwindigkeit und größeren Reichweite, seines branchenführenden Passagierkomforts sowie seiner geringeren Umweltbelastung ist das Q400-Flugzeug vielseitig und kann an verschiedene operative Anforderungen angepasst werden. Es handelt sich um das einzige derzeit produzierte Turboprop-Flugzeug, das für bis zu 90 Passagiere konfiguriert werden kann. Die kombinierte Fracht-Passagier-Version des Q400-Flugzeugs ist in verschiedenen Konfigurationen verfügbar und bietet sowohl einen Frachtraum als auch eine Passagierkabine.

⁽¹⁾ Unter bestimmten Betriebsbedingungen im Vergleich zu aktuell im Flugdienst befindlichen Flugzeugen für Kurzstreckenflüge bis zu 500 Seemeilen.

SPEZIALFLUGZEUGE

Modelle: Verschiedene Geschäfts- und Verkehrsflugzeuge von Bombardier.

Wichtigste Merkmale: Lösungen für Regierungen, Behörden sowie spezialisierte Unternehmen und Organisationen weltweit. Dabei wandeln wir Verkehrs- und Geschäftsflugzeuge so ab, dass spezifische Kundenanforderungen in unterschiedlichen Einsatzbereichen erfüllt werden können. Hierzu zählen: Seeraumüberwachung, Krankentransport, Beförderung von Regierungsmitgliedern, nachrichtendienstliche Überwachungs-, Aufklärungs- und Kommunikationsplattformen sowie Militärtransport.

MARKTSEGMENT: KUNDENSERVICE

WARTUNGSLEISTUNGEN

Leistungsportfolio: Umfangreiche Kapazitäten für die Wartung, Modernisierung und Modifikation von Verkehrsflugzeugen.

Wichtigste Merkmale: Weltweite Dienstleistungen und Kundendienst durch eigene und von uns selbst betriebene Servicezentren, autorisierte Servicezentren (Authorized Service Facilities - ASF) und mobile Reparaturteams.

ERSATZTEILE UND SMART SERVICES

Leistungsportfolio: Bereitstellung von neuen und gebrauchten Ersatzteilen, Erstausstattungsleistungen, Werkzeugbereitstellung, Reparatur kundeneigener Teile, Leasingleistungen und Smart Parts-Programm.

Wichtigste Merkmale: Weltweite Unterstützung von Kunden bei der Deckung ihres Ersatzteilbedarfs durch Verteilungszentren für Ersatzteile und Ersatzteillager. Das Smart Parts-Programm bietet unsere Kunden eine exakte Budgetplanung und Absicherung gegen Kostensteigerungen.

KUNDENDIENST

Leistungsportfolio: Umfangreiches Portfolio an Kundendienstleistungen, darunter regionale Kundendienststellen, rund um die Uhr geöffnete Kundendienstzentren, technische Publikationen, Engineeringlösungen, Wartungsplanung, Kundenbetreuungspiloten, ein Netz von Service-Mitarbeitern im Außendienst, mobile Reparaturteams, Start-up-Techniker, Unterstützung bei der Inbetriebnahme und E-Services.

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. Im Jahr 2016 wurde das weltweite Kundenservice-Netz durch die Erweiterung mehrerer ASF-Verträge auf die Q Series- und CRJ Series-Plattformen sowie die Eröffnung eines ASF für die C Series-Plattform in Europa weiter gestärkt.

SCHULUNGEN

Leistungsportfolio: Umfassende Palette an Schulungsangeboten für Besatzung und Techniker von Verkehrs- und Spezialflugzeugen in unserer eigenen Einrichtung und über ein weltweites Netz an strategischen Partnerschaften und Kooperationen. Zudem verfügen wir über autorisierte externe Schulungsanbieter, die unter unserer Aufsicht weltweit Schulungen durchführen.

Wichtigste Merkmale: Als Original Equipment Manufacturer (OEM) passen wir Lernsoftware und Schulungsgeräte umgehend an Modifizierungen bei unseren Flugzeugen an und bieten ein umfangreiches Portfolio an Schulungsmöglichkeiten, die auf die Bedürfnisse unserer Kunden zugeschnitten sind.

BRANCHE UND WIRTSCHAFTSUMFELD

Starke Grundlagen stützen die positiven langfristigen Aussichten für Verkehrsflugzeuge mit 100 bis 150 Sitzen

Der Markt für Verkehrsflugzeuge setzt seine starke Performance fort, nachdem sich das Passagievolumen und die Finanzlage der Fluggesellschaften 2016 weiterhin auf hohem Niveau bewegten. Es werden die folgenden zentralen Indikatoren genutzt, um die Situation des Verkehrsflugzeugmarktes kurzfristig zu überwachen:

Indikator	Gegenwärtige Situation	Stand
Passagievolumen	<p>Die Nachfrage nach neuen Flugzeugen hängt hauptsächlich von der Nachfrage nach Flugreisen ab.</p> <p>Der geplante nationale und internationale Fluggastverkehr, gemessen in Passagierkilometern (revenue passenger kilometres (RPK); definiert als ein von einem zahlenden Passagier geflogener Kilometer) war im Jahreszeitraum zum Dezember 2016 um 5,7 % bzw. 6,7 % höher als im gleichen Zeitraum des Vorjahres.⁽¹⁾ Den größten Anteil an der RPK-Erhöhung im nationalen Fluggastverkehr um 5,7 % hatten China, die USA und Indien, während in Brasilien ein Rückgang zu verzeichnen war. Im internationalen Fluggastverkehr resultiert der RPK-Anstieg um 6,7 % gegenüber dem Vorjahr hauptsächlich aus der Region Asien/Pazifik, Europa und dem Nahen Osten.⁽¹⁾</p>	▲
	<p>Die Fluggesellschaften erzielten im Jahreszeitraum zum Dezember 2016 auf nationaler und internationaler Ebene einen durchschnittlichen Passagierauslastungsfaktor von 82,2 % bzw. 79,6 % verglichen mit 81,5 % bzw. 79,7 % im entsprechenden Vorjahreszeitraum. Im ersten Halbjahr 2016 wurde der Aufwärtstrend im Fluggastverkehr durch folgenschwere Terroranschläge, politische Instabilität und verhaltene Wirtschaftsaktivität gebremst. In der zweiten Jahreshälfte verbesserte sich die Lage, weil sich die Flugpassagiere besserauf das unsichere Umfeld einstellten und der globale Konjunkturzyklus einen leichten Aufschwung verzeichnete.⁽¹⁾</p>	▲
	<p>Der regionale Fluggastverkehr (gemessen in Passagierkilometern) der vier größten US-Linienfluggesellschaften und ihrer Partnergesellschaften⁽²⁾, die den Großteil des regionalen Flugverkehrs in den USA - unserem wichtigsten Markt - abwickeln, ist 2016 im Vergleich zum Vorjahr leicht um 0,8 % gestiegen.</p>	►
	<p>Diese Airlines erzielten 2016 einen durchschnittlichen Passagierauslastungsfaktor von 80,3 %, ein Rückgang gegenüber dem Vorjahr (81,4 %).</p>	▼

Indikator	Gegenwärtige Situation	Stand
Treibstoffpreise	<p>Die Planung gestaltet sich für Fluggesellschaften schwierig, wenn der Preis für einen der größten Bestandteile ihrer Betriebskosten weiterhin Schwankungen unterworfen ist. Der durchschnittliche Jahrespreis für Brent-Rohöl ist von USD 52 pro Barrel im Jahr 2015 auf USD 44 pro Barrel im Jahr 2016 gesunken. Nachdem die Organisation erdölexportierender Länder (OPEC) auf ihrer Sitzung im November 2016 beschlossen hatte, das Angebot an Rohöl zu beschränken, und die Nicht-OPEC-Länder dieser Entscheidung offenbar folgen wollen, stieg der Ölpreis im Dezember 2016 auf den höchsten Wert seit 17 Monaten. Zum Jahresende 2016 betrug der Ölpreis USD 55 pro Barrel und in der ersten Februarwoche 2017 rund USD 56 pro Barrel.⁽³⁾ Auf dem Futures-Markt wird derzeit eine leichte Aufwärtsentwicklung der Ölpreise berücksichtigt, wobei die Preise bis 2020 relativ niedrig bleiben werden.⁽¹⁾</p>	▼
	<p>Obwohl niedrige Ölpreise die Rentabilität von Fluggesellschaften kurzfristig verbessern dürften, was diesen weiterhin die Gelegenheit bieten würde, wieder in ihre Flotten zu investieren, könnten einige Fluggesellschaften dadurch weniger motiviert sein, ihre Flugzeuge durch kraftstoffeffizientere Modelle zu ersetzen. Die starken Schwankungen der Rohölpreise dürften dennoch zu einer anhaltenden Nachfrage nach Flugzeugen mit einem geringeren Treibstoffverbrauch führen.</p>	▲

Indikator	Gegenwärtige Situation	Stand
Rentabilität der Fluggesellschaften	<p>Die Finanzlage der Fluggesellschaften hat sich im Jahr 2016 leicht verbessert. Die Gewinne der Fluggesellschaften werden im Jahr 2016 voraussichtlich USD 35,6 Mrd. betragen. Damit erzielt die Branche ein Rekordhoch und das siebte Jahr in Folge positive Jahresergebnisse. Aufgrund von Konsolidierungen, die zu einer Erhöhung der Auslastungsfaktoren beitragen, sowie Zusatzaufgaben und niedrigeren Treibstoffkosten werden die nordamerikanischen Fluggesellschaften voraussichtlich die höchsten Gewinne, gemessen in US-Dollar und Gewinnmargen, erzielen. Danach folgen Fluggesellschaften in Europa und der Region Asien/Pazifik. Für 2017 wird mit einer Verschlechterung der Finanzlage auf USD 29,8 Mrd. gerechnet. Die Hauptgründe hierfür sind ein voraussichtlicher Anstieg der Treibstoffkosten und ein erwarteter Rückgang des Passagieraufkommens, da die Nachfragestimulierung durch niedrige Ölpreise langsam verpufft.⁽⁴⁾ Mit einer Rentabilität auf Rekordhöhe dürften Fluggesellschaften eher bereit sein, in ihre Flotten zu investieren.</p>	▲

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

⁽¹⁾ Gemäß dem Air Passenger Market Analysis Report und dem Airlines Financial Monitor Report der IATA vom Dezember 2016.

⁽²⁾ Delta Air Lines, American Airlines, United Airlines und Alaska Air.

⁽³⁾ Gemäß der Website der US-amerikanischen Energy Information Administration (EIA).

⁽⁴⁾ Gemäß der Prognose der IATA im Jahresbericht "Economic Performance of the Airline Industry" vom Dezember 2016.

Indikator	Gegenwärtige Situation	Stand
-----------	------------------------	-------

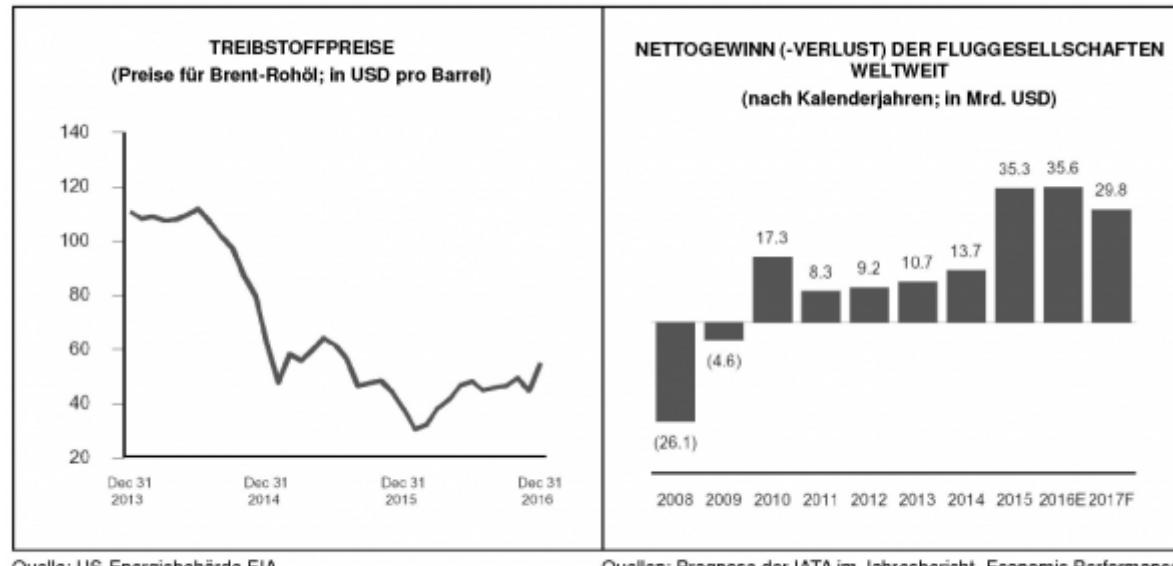
Indikator	Gegenwärtige Situation	Stand
Umweltschutzbestimmungen	<p>Fragen des Umweltschutzes und neue Umweltschutzbestimmungen haben einen zunehmenden Einfluss auf die weltweite Luftfahrtindustrie. Konkret geht es um die Bereiche örtliche Luftqualität, Flugzeugemissionen und Lärmbelästigung. Die Luftfahrtindustrie hat ihre Umweltfreundlichkeit kontinuierlich verbessert und wird dies auch in Zukunft fortsetzen. Sie hat sich zu einem klimaneutralen Wachstum bis zum Jahr 2020 und einer Reduzierung der CO₂-Emissionen bis zum Jahr 2050 auf 50 % des Werts von 2005 verpflichtet. Die Anwendung neuer Technologien beim Flugzeugdesign dürfte einen entscheidenden Beitrag zur Erfüllung dieser Verpflichtungen leisten und den Austausch älterer Flugzeuge weltweit beschleunigen.⁽¹⁾ Darüber hinaus hat die internationale Zivilluftfahrtorganisation ICAO auf ihrer Vollversammlung vor kurzem die Einführung eines globalen marktbasierter Klimaschutzinstrumentes in der Form des sog. Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (CORSIA) beschlossen.</p>	▲
Flugzeugauslieferungen	<p>In der Kategorie mit 60 bis 100 Sitzen waren die Auslieferungen in den letzten beiden Jahren konstant, was die hohe Nachfrage in diesem Marktsegment bestätigte</p> <p>In der Kategorie mit 100 bis 150 Sitzen deutet der Rückgang der Auslieferungszahlen auf eine Übergangsphase in diesem Marktsegment hin.⁽²⁾</p> <p>Wir rechnen mit einem Anstieg der Auslieferungen, da die Flugzeughersteller ihre Produktion von Maschinen der neueren Generation ausbauen.</p>	▶ ▼ ▲
Nachfrage zur Ersetzung bestehender Flugzeuge	<p>Wir gehen davon aus, dass die meisten Verkehrsflugzeuge eine Lebensdauer von 15 bis 30 Jahren aufweisen. Zum 31. Dezember 2016 waren rund 1.280 Flugzeuge, die schätzungsweise 21 % der weltweit im Flugdienst befindlichen Flotte von Flugzeugen in der Kategorie mit 60 bis 150 Sitzen ausmachen, über 15 Jahre alt. Ende 2015 war dies bei 19 % der entsprechenden Flugzeuge der Fall.⁽²⁾</p>	▲

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

⁽¹⁾ Gemäß unserer Commercial Aircraft Market Forecast (Prognose für den Verkehrsflugzeugmarkt), die im Juni 2015 veröffentlicht wurde und unter der Adresse ir.bombardier.com

abgerufen werden kann.

(2) Basierend auf Daten aus der Ascend-Flottendatenbank von Flightglobal.



Quelle: US-Energiebehörde EIA

Quellen: Prognose der IATA im Jahresbericht „Economic Performance of the Airline Industry“ vom Dezember 2016.

E: Estimate (Schätzung); F: Forecast (Prognose)

Der IATA zufolge dürften die Fluggesellschaften im Jahr 2016 weltweit Rekordgewinne ausweisen. Die Finanzlage der Fluggesellschaften hat sich während des Jahres in den meisten Regionen verbessert. Dies gilt insbesondere für die USA, wo die Verbesserung durch Verschmelzungen von Fluggesellschaften und niedrigere Treibstoffkosten forciert wurde.⁽¹⁾

(1) Gemäß der Prognose der IATA im Jahresbericht "Economic Performance of the Airline Industry" vom Dezember 2016.

Die Situation der Weltwirtschaft und die wirtschaftliche Lage einzelner Länder sind entscheidende Faktoren für die Nachfrage nach Flugreisen. Die Situation der Luftfahrtindustrie hängt somit von den allgemeinen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen ab, wobei sich eine wirtschaftliche Erholung in der Regel erst mit zeitlicher Verzögerung in den Auslieferungszahlen und Umsatzerlösen der Original Equipment Manufacturers (OEMs) widerspiegelt. Das Wachstum des realen BIP ist eine allgemein anerkannte Messgröße der wirtschaftlichen Aktivität. Das weltweite reale BIP ist im Jahr 2016 um 2,2 % gestiegen. Dies liegt unter dem Anstieg von 2015 (2,7 %).⁽¹⁾

Kurzfristige Aussichten

Die derzeit insgesamt positive Entwicklung der Marktindikatoren sowie das für die Zukunft prognostizierte Wachstum der BIP-Raten dürften die Nachfrage nach Flugreisen und daran anschließend die Nachfrage nach neuen Flugzeugen weiter ankurbeln. Die Weltwirtschaft wird in den Jahren 2017, 2018 und 2019 voraussichtlich um 2,6 %, 2,9 % bzw. 2,8 % wachsen.⁽¹⁾

Wir gehen davon aus, dass der Markt für größere Regionalflugzeuge und kleinere Langstreckenflugzeuge in Nordamerika wachsen wird, da die Fluggesellschaften nach wie vor auf Flottenoptimierung, Treibstoffeffizienz und Reduzierung der Umweltbelastung setzen. Für die USA, den größten Markt für Verkehrsflugzeuge, wird ein Anstieg des BIP in den Jahren 2017, 2018 und 2019 um 2,3 %, 2,5 % bzw. 1,8 % erwartet. Im Vergleich dazu belief sich das BIP-Wachstum im Jahr 2016 auf 1,6 %.⁽¹⁾ In Europa dürfte das BIP in den Jahren 2017, 2018 und 2019 um jeweils 1,7 % wachsen.⁽¹⁾ Vor diesem Hintergrund erwarten wir dort kein starkes Wachstum der Nachfrage nach Regionalflugzeugen. Die europäischen Fluggesellschaften dürften sich weiterhin auf Konsolidierung und operative Restrukturierung konzentrieren. In Regionen mit hohem Wachstumspotenzial bei Verkehrsflugzeugen wie Großchina und Indien dürfte 2017 ein Wachstum von 6,3 % bzw. 6,7 % (2016: 6,7 % bzw. 7,1 %) verzeichnet werden. In den GUS-Ländern und Lateinamerika - Regionen, die nach einem Rückgang 2016 eine Erholung verzeichnen - beträgt das erwartete Wachstum

2017 1,6 % bzw. 1,1 %.⁽¹⁾

Der enge Zusammenhang zwischen dem Fluggastverkehr und dem Wirtschaftswachstum in nicht-traditionellen Märkten sollte in naher Zukunft zu einer verstärkten Nachfrage nach Flugzeugen führen. Diese Nachfrage wird voraussichtlich mit Gebraucht- und Neuflugzeugen erfüllt werden.

⁽¹⁾ Gemäß dem Oxford Economics Global Data Report vom 16. Januar 2017.

Langfristige Aussichten

Wir sind nach wie vor zuversichtlich, dass ein anhaltendes Wirtschaftswachstum die Nachfrage nach Flugreisen in den kommenden 20 Jahren stimulieren wird. Nachdem die meisten Regionen inzwischen einen wirtschaftlichen Aufschwung erleben, verbessern sich weltweit die finanziellen Aussichten für Fluggesellschaften.

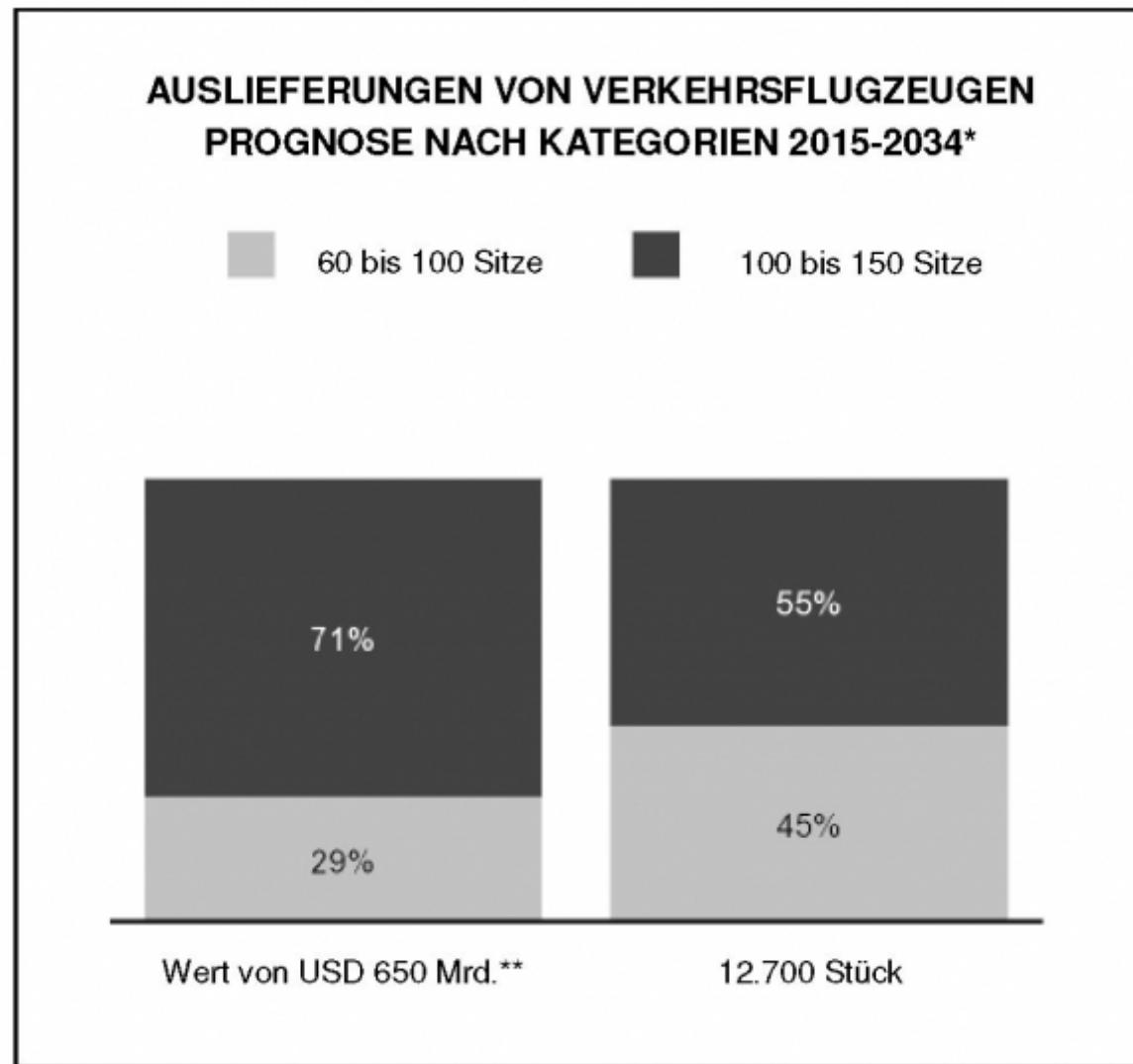
Im Juni 2015 haben wir unsere globale Marktprognose für den 20-Jahres-Zeitraum von 2015 bis 2034 veröffentlicht.⁽¹⁾

Die Commercial Aircraft Market Forecast geht für die kommenden 20 Jahre von 12.700 Flugzeugauslieferungen in der Kategorie der Verkehrsflugzeuge mit 60 bis 150 Sitzen aus.

Die 20-Jahres-Auslieferungen haben einen Wert von USD 650 Mrd. hauptsächlich im Segment mit 100 bis 150 Sitzen.⁽²⁾ In den kommenden 20 Jahren dürften 5.000 Verkehrsflugzeuge in der Kategorie mit 60 bis 150 Sitzen aus dem Flugdienst genommen werden.

⁽¹⁾ Abrufbar unter der Adresse ir.bombardier.com.

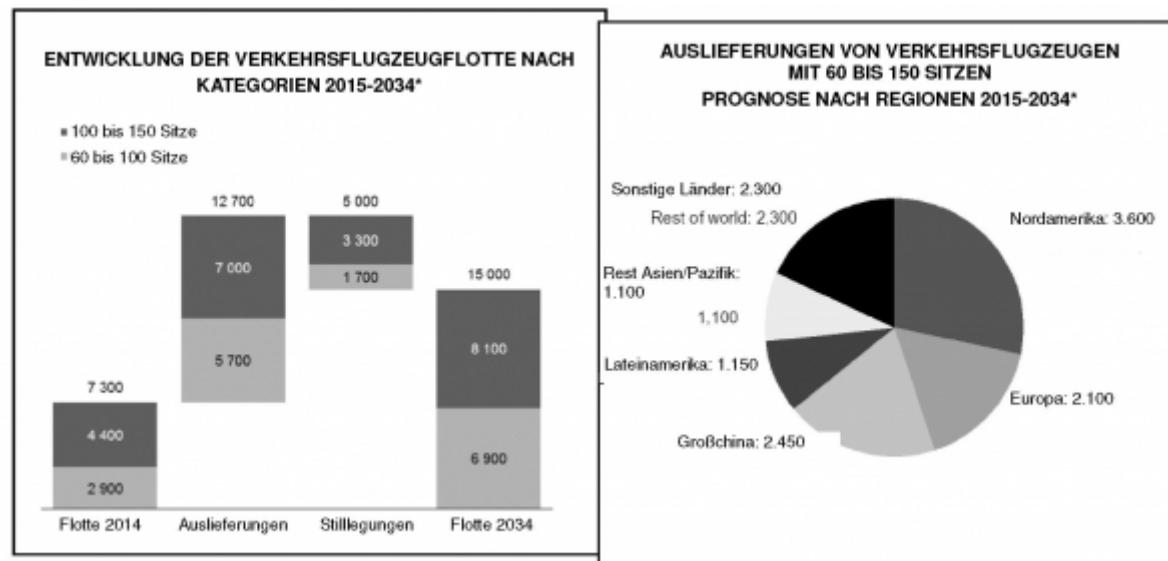
⁽²⁾ Die Umsatzerlöse basieren auf den geschätzten Listenpreisen des Segments für 2014.



* Gemäß unserer Commercial Aircraft Market Forecast (Prognose für den Verkehrsflugzeugmarkt), die im Juni 2015 veröffentlicht wurde und unter der Adresse ir.bombardier.com abgerufen werden kann.

** Die Stückpreise basieren auf den Listenpreisen, die das Magazin "Business & Commercial Aviation" (B&CA) für 2014 veröffentlicht hat.

Die prognostizierten Auslieferungen dürften aufgrund der Nachfrage zur Ersetzung bestehender Flugzeuge in etablierten Märkten wie Nordamerika und Europa sowie der Chancen für einen Flottenausbau in Schwellenländern erforderlich werden. Nordamerika wird dabei voraussichtlich die meisten Auslieferungen von Verkehrsflugzeugen mit 60 bis 150 Sitzen erhalten, gefolgt von Großchina, Europa und Lateinamerika.



* In Stück. Gemäß unserer Commercial Aircraft Market Forecast (Prognose für den Verkehrsflugzeugmarkt), die im Juni 2015 veröffentlicht wurde und unter der Adresse ir.bombardier.com abgerufen werden kann.

Die meisten neuen Flugzeuge der Kategorie mit 60 bis 150 Sitzen, die in reife Luftfahrtmärkte wie Nordamerika, Europa, Ozeanien und Nordostasien (Japan und Südkorea) geliefert werden, dürften als Ersatz für außer Betrieb genommene Flugzeuge dienen.

In Schwellenländern erhöht sich die Nachfrage nach Flugreisen mit einem ansteigenden BIP und einer aufstrebenden Mittelklasse. Die Luftfahrtindustrie in den Wachstumsregionen Sonstige Asien/Pazifik-Länder, Großchina, Indien, Lateinamerika und GUS befindet sich in unterschiedlichen Reifestadien. Es ist jedoch davon auszugehen, dass in allen diesen Regionen Flugzeuge mit unterschiedlichen Sitzkapazitäten und unterschiedlicher Wirtschaftlichkeit benötigen werden, um die Bedürfnisse der Passagiere zu erfüllen.

Langfristig dürfte die weltweite Flotte an Flugzeugen mit 60 bis 150 Sitzen bis 2034 auf 15.000 Maschinen anwachsen. Etwa 55 % der prognostizierten Auslieferungen dürften auf die Kategorie mit 100 bis 150 Sitzen in einem Wert von rund USD 460 Mrd. entfallen.⁽¹⁾⁽²⁾ In diesem Segment vertretene Fluggesellschaften, die durch die derzeit verfügbare Technologie in diesen Flugzeugen eingeschränkt sind, werden voraussichtlich umfangreiche Flottenveränderungen vornehmen. Die Flugzeuge, die sich in diesem Marktsegment in Betrieb befinden, sind älter als größere Single-Aisle-Maschinen. Bislang wurde wenig unternommen, um die Flotte dieses Segments zu erneuern, und zum aktuellen Zeitpunkt ist die C Series das einzige Programm mit komplett neu konzipiertem Design für diesen Markt. Die ersten Flugzeuge aus diesem Programm wurden 2016 in Betrieb genommen. Auch wenn zu erwarten ist, dass andere überarbeitete Flugzeuge auf den Markt kommen werden, hebt sich die C Series durch erstklassige Wirtschaftlichkeit und Passagierkomfort hervor. Wir gehen davon aus, dass wir bei den in den kommenden 20 Jahren anstehenden 7.000 Auslieferungen auf dem Markt der Flugzeuge mit 100 bis 150 Sitzen eine führende Rolle spielen werden.⁽¹⁾ Umweltschutzbestimmungen und die Notwendigkeit, sich von Regionalflugzeugen größtmäßig weiterzuentwickeln, dürfte für positive Wachstumsimpulse in diesem Marktsegment sorgen.

Es wird erwartet, dass das Marktsegment der 60- bis 100-sitzigen Verkehrsflugzeuge im Prognosezeitraum beträchtlich wachsen und eine Nachfrage nach 5.700 Flugzeugen in einem Wert von USD 190 Mrd. umfassen wird.⁽¹⁾⁽²⁾ Insgesamt dürfte sich die Nachfrage nach Regionalflugzeugen mit 60 bis 100 Sitzen in Stückzahlen gesehen annähernd gleichmäßig auf Turboprops und Jets verteilen.

⁽¹⁾ Gemäß unserer Commercial Aircraft Market Forecast (Prognose für den Verkehrsflugzeugmarkt), die im Juni 2015 veröffentlicht wurde und unter der Adresse ir.bombardier.com abgerufen werden kann.

⁽²⁾ Die Umsatzerlöse basieren auf den geschätzten Listenpreisen des Segments für 2014.

Kundenservice

Das weltweite Kundenservice-Netz des Segments Commercial Aircraft umfasst eigene und von uns selbst betriebene Servicezentren, Verteilungszentren, Ersatzteillager, regionale Kundendienststellen, Kundendienstzentren, mobile Reparaturteams, ein Schulungszentrum sowie autorisierte Serviceeinrichtungen und Schulungsanbieter. Die Nachfrage nach Kundenservice-Leistungen hängt von der Größe der Flotte an Bombardier-Verkehrsflugzeugen, der Anzahl der Betriebsstunden dieser Flotte und dem Durchschnittsalter der Flotte ab.

Indikatoren des Kundenservice-Markts

Indikator	Gegenwärtige Situation	Stand
Bestehende Gesamtflotte	Die bestehende Gesamtflotte an im Betrieb befindlichen Bombardier-Verkehrsflugzeugen ist von 2.210 im Vorjahr auf 2.326 im Jahr 2016 gestiegen. ⁽¹⁾	▲
Durchschnittliche tägliche Flugstunden	Unseren Schätzungen zufolge sind die durchschnittlichen täglichen Flugstunden der Bombardier-Verkehrsflugzeuge im 12-Monats-Zeitraum zum 31. Oktober 2016 gegenüber dem Vorjahreszeitraum um etwa 1,3 % gesunken.	▼
Durchschnittsalter der Flotte	Üblicherweise steigen die direkten Wartungskosten mit zunehmendem Alter eines Flugzeugs an. Daher dürfte sich das Durchschnittsalter der Bombardier-Flotte auf die Größe des Wartungsmarktes auswirken. Beim Durchschnittsalter der Flotte an Bombardier-Verkehrsflugzeugen war 2016 ein leichter Anstieg gegenüber dem Vorjahr zu verzeichnen. ⁽¹⁾	▲

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

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

Kurzfristige Aussichten

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

Langfristige Aussichten

Die anhaltende Erweiterung der in Betrieb befindlichen Flotte dürfte die Nachfrage nach Kundenservice-Leistungen stimulieren. Die traditionellen Märkte wie Nordamerika und Europa sollten in puncto Marktgröße weiterhin dominieren. Da jedoch der Flottenausbau in den nicht-traditionellen Märkten immer mehr an Fahrt gewinnt, ergeben sich in diesen Ländern neue Chancen für Kundenservice-Leistungen.

In den nächsten zehn Jahren dürften die Auslieferungen von Verkehrsflugzeugen am stärksten in Wachstumsmärkten wie Südasien und China zunehmen. Es ist davon auszugehen, dass diese steigende Nachfrage zusammen mit unserem Kundendienstangebot das Wachstum außerhalb der traditionellen Märkte antreiben wird.⁽¹⁾

Die Finanzlage der Fluggesellschaften hat sich in den vergangenen Jahren verbessert und Rekordhöhen erreicht⁽²⁾. Die Margen werden jedoch nach wie vor durch gravierende Kostentreiber wie Arbeitskräfte, Wartung und Treibstoff beeinträchtigt. Die Betreiber versuchen immer stärker, ihre Kosten zu senken, und konzentrieren sich dabei auch auf eine Verringerung ihrer Wartungsausgaben.

Die globale Flotte an Verkehrsflugzeugen umfasst derzeit mehr als 27.000 Maschinen, von denen rund 33 % auf Nordamerika und 25 % auf Europa entfallen. In der Region Asien/Pazifik, einschließlich China und Indien, sind etwas mehr als 25 % der globalen Flotte im Einsatz.⁽³⁾ Diese Verteilung wird sich in den kommenden zehn Jahren ändern. Der Anteil von Nordamerika dürfte um 7 % zurückgehen, da das dortige Nettowachstum durch erhebliche Anstrengungen der großen Betreiber zum Austausch ihrer Flotten gebremst wird. Die Märkte in Asien werden voraussichtlich die höchsten Wachstumsraten aufweisen und damit im Prognosezeitraum zu der weltweit größten Region und zum Entwicklungszentrum für die Branche der Wartung, Reparatur und Überholung von Flugzeugen werden.⁽⁴⁾

2015 belief sich die weltweite Nachfrage nach Wartung, Reparatur und Überholung von Verkehrsflugzeugen auf USD 64,3 Mrd. Bis zum Jahr 2025 wird sie voraussichtlich mit einer durchschnittlichen jährlichen Wachstumsrate (CAGR) von 4,1 % pro Jahr auf USD 96 Mrd. wachsen.⁽³⁾

⁽¹⁾ Gemäß unserer Commercial Aircraft Market Forecast (Prognose für den Verkehrsflugzeugmarkt), die im Juni 2015 veröffentlicht wurde und unter der Adresse ir.bombardier.com abgerufen werden kann.

⁽²⁾ Gemäß der Prognose der IATA im Jahresbericht "Economic Performance of the Airline Industry" vom Dezember 2016.

⁽³⁾ Gemäß der Präsentation "MRO Market Update & Industry Trends", die von ICF International bei der Aviation Week MRO Europe vom 18. bis 20. Oktober 2016 gehalten wurde.

⁽⁴⁾ Gemäß dem Bericht "2016 Global Fleet and MRO Market Economic Assessment", der von CAVOK, einer Sparte der Unternehmensberatung Oliver Wyman, erstellt wurde.

ERGEBNISANALYSE

Starke Leistung beim Produktionsbeginn für das C Series-Flugzeug

Ertragslage

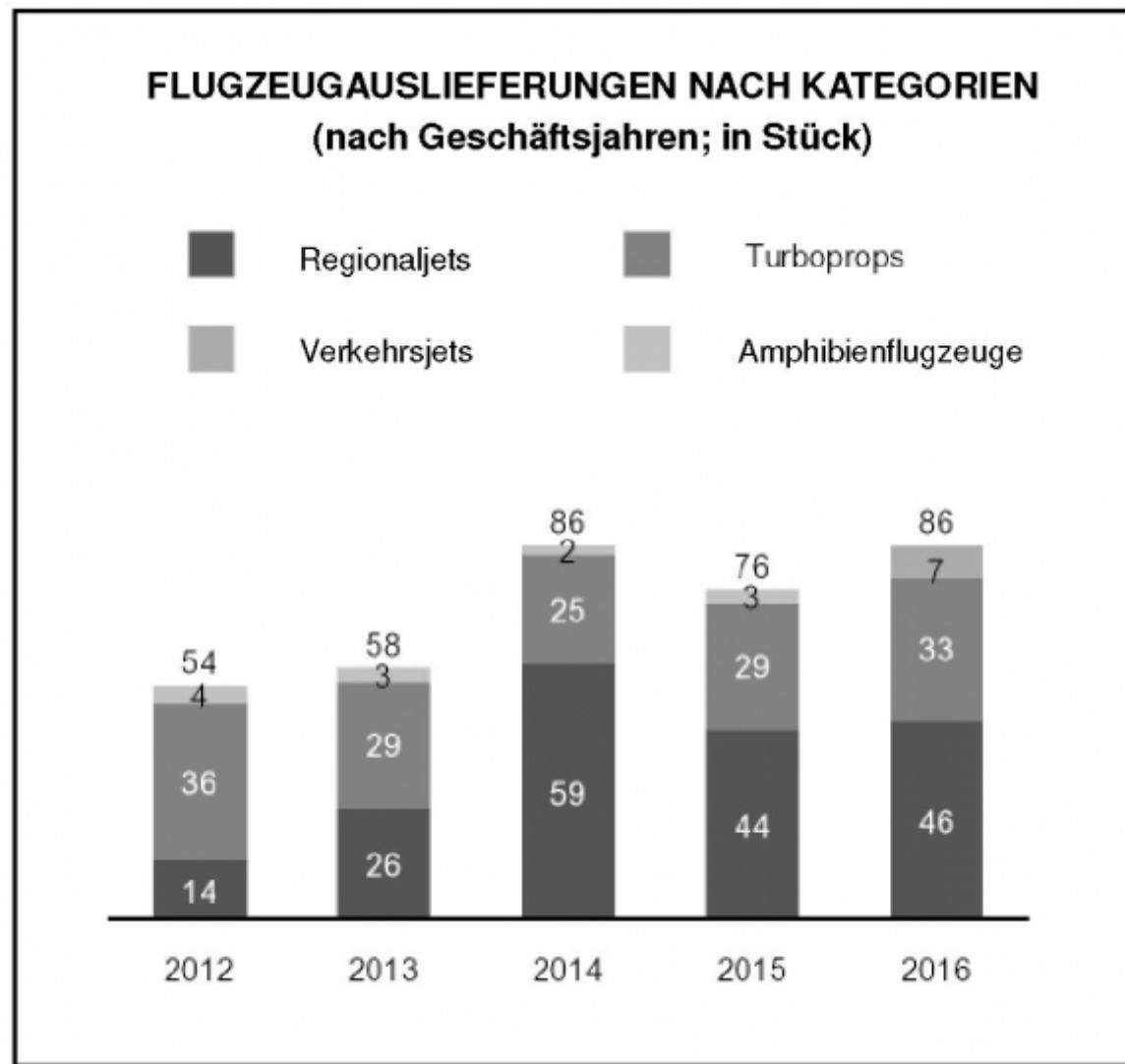
	Vierte Quartale zum 31. Dezember		Geschäftsjahre zum 31. Dezember	
	2016	2015	2016	2015
Umsatzerlöse	\$ 699	\$ 644	\$ 2.617	\$ 2.395
EBITDA vor Sonderposten ⁽¹⁾	\$ (127)	\$ (58)	\$ (353)	\$ (66)
Abschreibungen ⁽²⁾	14	29	64	104
EBIT vor Sonderposten ⁽¹⁾	(141)	(87)	(417)	(170)
Sonderposten	3	240	486	3.800
EBIT	\$ (144)	\$ (327)	\$ (903)	\$ (3.970)
EBIT-Marge vor Sonderposten ⁽¹⁾	(20,2) %	(13,5) %	(15,9) %	(7,1) %
EBIT-Marge	(20,6) %	(50,8) %	(34,5) %	n. a.

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

⁽²⁾ Je nach Funktion des zugrunde liegenden Vermögenswerts sind Abschreibungen in den Herstellungskosten des Umsatzes, in den Vertriebs- und allgemeinen Verwaltungskosten sowie in den Forschungs- und Entwicklungskosten enthalten.

Umsatzerlöse

Der Anstieg im vierten Quartal und im Geschäftsjahr um USD 55 Mio. bzw. USD 222 Mio. resultiert in erster Linie aus höheren Umsatzerlösen aus dem Verkauf von Neu- und Gebrauchtflugzeugen, denen allerdings niedrigere Umsatzerlöse infolge des Verkaufs unseres Programms von Amphibienflugzeugen gegenüberstanden.



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, signifikanten Wertminderungsaufwendungen und Auflösungen solcher Aufwendungen.

Es wurden folgende Sonderposten ausgewiesen:

Verweis	Vierte Quartale zum 31. Dezember 2016	Geschäftsjahre zum 31. Dezember 2015

	Verweis	Vierte Quartale zum 31. Dezember		Geschäftsjahre zum 31. Dezember	
		2016	2015	2016	2015
Rückstellung für belastende Verträge - C Series-Flugzeugprogramm	1	\$ -	\$ -	\$ 516	\$ -
Pensionsverpflichtung	2	-	-	(33)	-
Restrukturierungsaufwand	3	3	-	3	(1)
Wertminderungen und sonstige Aufwendungen - C Series-Flugzeugprogramm	4	-	-	-	3.249
Änderungen der Schätzungen und des Fair Value	5	-	-	-	312
Wertminderungsaufwand - im Rahmen des CRJ1000-Flugzeugprogramms verwendete Werkzeuge	6	-	240	-	240
Auswirkung auf die EBIT-Marge		\$ 3 (0,4) %	\$ 240 (37,3) %	\$ 486 (18,6) %	\$ 3.800 n. a.

1. Im Zusammenhang mit dem im zweiten Quartal 2016 erfolgten Abschluss von Festaufträgen über C Series-Flugzeuge bildeten wir eine Rückstellung für belastende Verträge in Höhe von USD 492 Mio. auf konsolidierter Basis, von denen USD 24 Mio. im Bereich Konzernaufwendungen und Eliminierungen erfasst wurden.

2. Bombardier hatte bislang eine faktische Verpflichtung, bei bestimmten Pensionsplänen freiwillige Rentenerhöhungen vorzunehmen. Nachdem wir die Planteilnehmer darüber informiert hatten, dass wir diese Anpassungen in absehbarer Zukunft entsprechend unserer derzeitigen Praxis voraussichtlich nicht mehr durchführen werden, wurde die faktische Verpflichtung in Höhe von USD 33 Mio. aufgelöst.

3. Entspricht im Geschäftsjahr 2016 Restrukturierungsaufwendungen im Zusammenhang mit den Restrukturierungsmaßnahmen, die im Oktober 2016 angekündigt wurden.

Der Restrukturierungsaufwand im Geschäftsjahr 2015 bezog sich auf eine Anpassung einer im Geschäftsjahr 2014 erfassten Restrukturierungsrückstellung.

4. Entspricht einem Wertminderungsaufwand von USD 3,1 Mrd. aus im Rahmen von Flugzeugprogrammen verwendeten Werkzeugen sowie der Abschreibung von Vorräten und sonstigen Rückstellungen in Höhe von USD 179 Mio. nach dem Abschluss einer umfangreichen Analyse des C Series-Flugzeugprogramms sowie nach Gesprächen mit der Regierung von Québec, die im Oktober 2015 im Abschluss eines Vorvertrags (Memorandum of Understanding) mündeten. Ein mit diesem Sonderposten zusammenhängender Ausgleichsbetrag von USD 14 Mio. ist dem Bereich Konzernaufwendungen und Eliminierungen zugeordnet.

5. Steht im Zusammenhang mit einem Anstieg der Rückstellungen für Kreditgarantien und Restwertgarantien, der auf mehrere Faktoren zurückzuführen ist: Änderungen der Annahmen über Restwertkurven von Regionalflugzeugen aufgrund von schwierigen Marktbedingungen für gebrauchte Regionalflugzeuge, eine erfahrungsbedingte höhere Wahrscheinlichkeit, dass die Garantiebegünstigten die Restwertgarantie ausüben, und einen Verlust bei bestimmten Finanzinstrumenten aufgrund von Änderungen des geschätzten Fair Value.

6. Entspricht einem Wertminderungsaufwand von USD 240 Mio. im Zusammenhang mit den restlichen Entwicklungskosten für das CRJ1000-Flugzeugprogramm.

Ursache der Wertminderung waren fehlende Auftragseingänge sowie ein niedriger Festauftragsbestand bei dem CRJ1000-Flugzeug, was wiederum in erster Linie durch die sog. "Scope Clauses" in den USA bedingt ist. Diese haben zu Einschränkungen bei der Nutzung, der Anzahl und der Sitzkapazität von Regionalflugzeugen, die im Auftrag einer Linienfluggesellschaft unterwegs sind, geführt. Da in naher Zukunft nicht von einer Lockerung der Scope Clauses in den USA auszugehen ist, werden wir nicht in der Lage sein, das CRJ1000-Flugzeug auf dem US-Markt zu verkaufen. Ein mit diesem Sonderposten zusammenhängender Aufwand von USD 3 Mio. ist dem Bereich Konzernaufwendungen und Eliminierungen zugeordnet.

EBIT-Marge

Die EBIT-Marge für das vierte Quartal zum 31. Dezember 2016 ist gegenüber dem Vorjahreszeitraum erheblich gestiegen. Die EBIT-Marge vor Sonderposten (siehe vorstehende Erläuterung zu den Sonderposten) ging im vierten Quartal um 6,7 Prozentpunkte zurück, vor allem aufgrund folgender Ursachen:

- höhere sonstige Aufwendungen im Zusammenhang mit einer negativen Veränderung der Rückstellungen für Kredit- und Restwertgarantien und mit zum Fair Value bewerteten Finanzinstrumenten; und

— Verluste aus dem C Series-Flugzeugprogramm infolge des Produktionshochlaufs, hauptsächlich im Zusammenhang mit den ersten Produktionseinheiten.⁽¹⁾

Die EBIT-Marge für das Geschäftsjahr ist gegenüber dem Vorjahr erheblich gestiegen. Die EBIT-Marge vor Sonderposten (siehe vorstehende Erläuterung zu den Sonderposten) ging im Geschäftsjahr um 8,8 Prozentpunkte zurück, vor allem aufgrund folgender Ursachen:

- Veuste aus dem C Series-Flugzeugprogramm infolge des Produktionshochlaufs, hauptsächlich im Zusammenhang mit den ersten Produktionseinheiten;⁽¹⁾
- höhere sonstige Aufwendungen im Zusammenhang mit einer negativen Veränderung der Rückstellungen für Kredit- und Restwertgarantien und mit zum Fair Value bewerteten Finanzinstrumenten; und
- niedrigere Margen im Zusammenhang mit Flugzeugauslieferungen.

Dem steht Folgendes gegenüber:

- geringere Forschungs- und Entwicklungskosten, vor allem aufgrund des Rückgangs der Abschreibungen auf im Rahmen von Flugzeugprogrammen verwendete Werkzeuge, was wiederum auf den niedrigeren Buchwert der Entwicklungskosten des CRJ-Flugzeugprogramms zurückzuführen ist; und
- eine einmalige Abschreibung gebrauchter Ersatzteile im Zusammenhang mit dem CRJ200-Flugzeugprogramm, die im dritten Quartal 2015 erfasst wurde.

⁽¹⁾ Die ersten Produktionseinheiten bei einem neuen Flugzeugprogramm verursachen höhere Kosten als spätere Produktionseinheiten und die Absatzpreise der ersten Produktionseinheiten sind in der Regel niedriger.

Beide Varianten des wegweisenden C Series-Flugzeugprogramms wurden in Betrieb genommen

Investitionen in die Produktentwicklung

	Vierte Quartale zum 31. Dezember		Geschäftsjahre zum 31. Dezember	
	2016	2015	2016	2015
Im Rahmen von Flugzeugprogrammen verwendete Werkzeuge ⁽¹⁾	\$ 113	\$ 220	\$ 365	\$ 937
Forschungs- und Entwicklungskosten ⁽²⁾	2	1	4	3
	\$ 115	\$ 221	\$ 369	\$ 940
in % der Umsatzerlöse	16,5%	34,3%	14,1%	39,2%

⁽¹⁾ Der Nettobetrag wurde in den im Rahmen von Flugzeugprogrammen verwendeten Werkzeugen aktiviert, ebenso wie der Betrag, der bei Lieferung der Flugzeuge für erworbene Entwicklungskosten, die bei den Zulieferern angefallen sind, an die Zulieferer gezahlt wurde.

⁽²⁾ Ohne Abschreibungen auf im Rahmen von Flugzeugprogrammen verwendete Werkzeuge von USD 10 Mio. und USD 24 Mio. im vierten Quartal bzw. im Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2016 (USD 12 Mio. und USD 60 Mio. für das vierte Quartal bzw. das Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2015), da die zugehörigen Investitionen bereits unter den im Rahmen von Flugzeugprogrammen verwendeten Werkzeugen erfasst sind.

Die Zugänge zu den im Rahmen von Flugzeugprogrammen verwendeten Werkzeugen betreffen die Entwicklung des C Series-Flugzeugprogramms. Im vierten Quartal und im Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2016 sind die Zugänge zu den im Rahmen von Flugzeugprogrammen verwendeten Werkzeugen verglichen mit den Vorjahreszeiträumen zurückgegangen, weil das C Series-Flugzeugprogramm die Zertifizierung erhalten hat.

Der Buchwert der im Rahmen von Verkehrsflugzeugprogrammen verwendeten Werkzeuge⁽¹⁾ betrug zum 31. Dezember 2016 USD 2,6 Mrd. gegenüber USD 1,9 Mrd. zum 31. Dezember 2015. Der Anstieg des Nettobuchwerts von im Rahmen von Verkehrsflugzeugprogrammen verwendeten Werkzeugen zum 31. Dezember 2016 ist hauptsächlich auf Zugänge im Rahmen des C Series-Flugzeugprogramms zurückzuführen.

⁽¹⁾ Aktivierte Fremdkapitalkosten, die in den im Rahmen von Verkehrsflugzeugprogrammen verwendeten Werkzeugen enthalten sind, beliefen sich zum 31. Dezember 2016 auf USD 299 Mio. (USD 294 Mio. zum 31. Dezember 2015).

Überleitung des Buchwerts von im Rahmen von Flugzeugprogrammen verwendeten Werkzeugen

Stand zum 31. Dezember 2015	\$ 1.914
Investitionen in die Produktentwicklung	352
Erworbenen Entwicklungskosten, die bei Zulieferern angefallen sind ⁽¹⁾	344
Abschreibungen auf im Rahmen von Flugzeugprogrammen verwendete Werkzeuge	(24)
Stand zum 31. Dezember 2016	\$ 2.586

⁽¹⁾ Betrag, der bei der ersten Auslieferung des CS100-Flugzeugs als im Rahmen von Flugzeugprogrammen verwendete Werkzeuge erfasst wurde und sich auf erworbene Entwicklungskosten bezieht, die bei unseren Zulieferern angefallen sind. Bei diesem Betrag handelt es sich um einen nicht zahlungswirksamen Posten, da er bei der künftigen Auslieferung des Flugzeugs entrichtet werden muss und sich auf die Nettozugänge zu den Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten im Cashflow auswirkt, sobald die Zahlungen bei Auslieferung des betreffenden Flugzeugs an die Zulieferer geleistet werden.

Das C Series-Flugzeugprogramm

Das CS100-Flugzeug hat nach der Typzertifizierung durch die kanadische Luftfahrtbehörde Transport Canada auch die Validierungen von der europäischen Luftfahrtbehörde EASA und der US-amerikanischen FAA erhalten. Das erste CS100-Flugzeug wurde am 29. Juni 2016 an SWISS ausgeliefert und hat am 15. Juli 2016 den Flugdienst aufgenommen.

Das CS300-Flugzeug hat nach der Typzertifizierung durch Transport Canada auch die Validierungen von der EASA und der FAA erhalten. Das erste CS300-Flugzeug wurde am 28. November 2016 an den Erstbetreiber airBaltic ausgeliefert und der erste kommerzielle Flug dieser Maschine fand am 14. Dezember 2016 statt. Sowohl die CS100- als auch die CS300-Maschinen weisen eine für komplett neue Flugzeuge hohe Zuverlässigkeit auf.

Umwelt-Produktdeklaration

Am 26. September 2016 wurde von dem Umweltprogramm "International EPD® System" eine Umwelt-Produktdeklaration (Environmental Product Declaration - EPD®) für das CS100-Flugzeug vergeben. Darin sind Informationen über die Umweltauswirkungen des Flugzeugs über seine gesamte Lebensdauer enthalten. Dies war die erste EPD®-Vergabe in der Luftfahrtindustrie.

Gleiche Typenberechtigung

Transport Canada, die EASA und die FAA haben ihre operativen Bewertungen der CS100- und CS300-Flugzeuge abgeschlossen und entschieden, dass beide Modelle eine gemeinsame Typenberechtigung erhalten. Diese gleiche Typenberechtigung (Same Type Rating -STR) wurde erteilt, weil sich die beiden Flugzeugtypen zu mehr als 99 Prozent ähneln. Dies ermöglicht es Betreibern, ihre Piloten kosteneffektiv und mit minimalem Schulungsaufwand auf beiden Flugzeugtypen einzusetzen. Die Ähnlichkeiten zwischen den beiden Typen gelten auch für Wartungsverfahren und Bodenabfertigung, sodass sich für Kunden Möglichkeiten für Kosteneinsparungen ergeben.

Leistungsergebnisse

Die Leistungsergebnisse von Flug- und Strukturtest haben die ursprünglichen Ziele hinsichtlich Treibstoffverbrauch, Traglast, Reichweite und Flugfeldleistung übertroffen.
⁽¹⁾

⁽¹⁾ Wichtige Leistungsziele unter bestimmten Betriebsbedingungen im Vergleich zu aktuell produzierten Flugzeugen für Flüge bis zu 500 Seemeilen.

Produktionshochlauf und Kundendienstaktivitäten

Wir werden uns darauf konzentrieren, in die Vollproduktion einzusteigen, Flugzeuge auszuliefern und unseren Kunden umfassenden Service zu bieten:

— Der Full-Flight-Flugsimulator des C Series-Flugzeugs spielt eine zentrale Rolle bei den Pilotenschulungen für beide Flugzeugvarianten.

- Im Juni 2016 haben wir das hochmoderne Kundendienstzentrum (Customer Response Centre - CRC) für das C Series-Flugzeugprogramm in Mirabel, Kanada, in Betrieb genommen. Dieses CRC, das bereits mit der Betreuung von C Series-Kunden begonnen hat, bietet an 365 Tagen im Jahr rund um die Uhr Zugang zu technischen Dienstleistungen, Engineering-Wissen und globalen Materialdienstleistungen.
- Während des Geschäftsjahrs gaben wir den Abschluss von Smart Parts-Verträgen mit SWISS und airBaltic mit Laufzeiten von 10 bzw. 5 Jahren bekannt. Im Rahmen dieser Verträge bieten wir umfassende Leistungen in der Wartung, Reparatur und Überholung von Komponenten sowie Zugang zu strategisch angesiedelten Zentren für den Austausch von Ersatzteilen und Ersatzteillagern, die sich an den jeweiligen Hauptdrehkreuzen der Fluggesellschaften befinden.

Zunahme der Auslieferungen aufgrund der Inbetriebnahme der C Series-Flugzeugmodelle

Flugzeugauslieferungen

(in Stück)	Vierte Quartale zum 31. Dezember		Geschäftsjahre zum 31. Dezember	
	2016	2015	2016	2015
Verkehrsjets				
CS100	3	-	5	-
CS300	2	-	2	-
Regionaljets				
CRJ700	-	-	1	2
CRJ900	5	6	37	38
CRJ1000	3	3	8	4
Turboprops				
Q400	10	10	33	29
Amphibienflugzeuge	-	1	-	3
	23	20	86	76

Die Auslieferungen von Verkehrsflugzeugen sind im Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2016 im Vergleich zum Vorjahr gestiegen. Dies lag hauptsächlich an der Inbetriebnahme der C Series-Flugzeugfamilie im Jahr 2016.

Bezogen auf die ausgelieferten Einheiten in der Kategorie mit 60 bis 100 Sitzen hatten wir im 3-Jahres-Zeitraum zum 31. Dezember 2016 einen Marktanteil von 29 %. Der entsprechende Marktanteil im 3-Jahres-Zeitraum zum 31. Dezember 2015 betrug 28 %.⁽¹⁾

⁽¹⁾ Unsere Schätzungen, basierend auf Auslieferungsdaten aus der Ascend-Flottendatenbank von Flightglobal.

Schlüsseljahr für den C Series-Auftragseingang

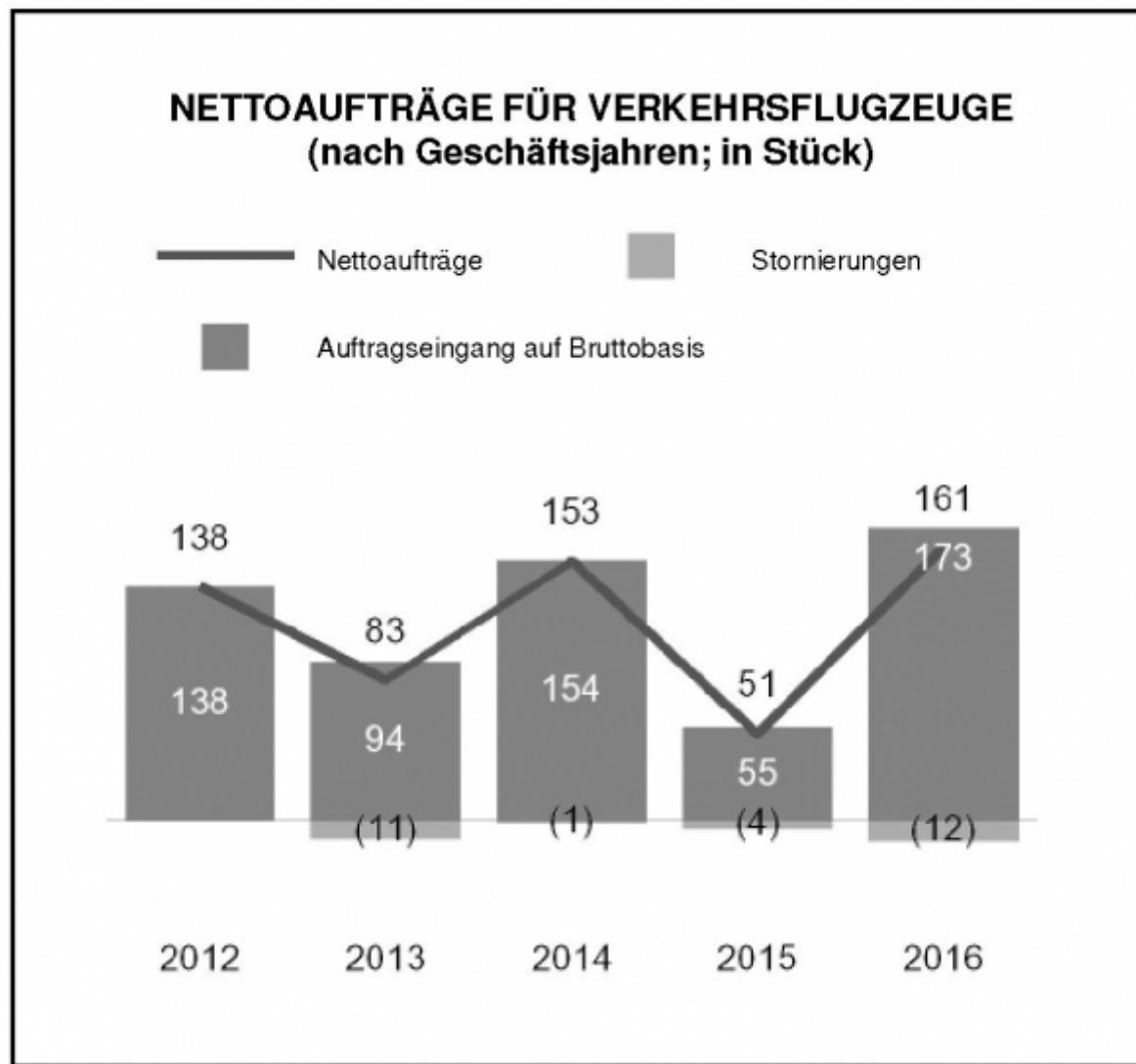
Nettoaufträge

(in Stück)	Vierte Quartale zum 31. Dezember		Geschäftsjahre zum 31. Dezember	
	2016	2015	2016	2015
Verkehrsjets				
CS100	-	-	75	-
CS300	2	-	42	-
Regionaljets				
CRJ700	-	-	-	2

(in Stück)	Vierte Quartale zum 31. Dezember		Geschäftsjahre zum 31. Dezember	
	2016	2015	2016	2015
CRJ900	-	18	19	25
CRJ1000	-	-	-	(2)
Turboprops				
Q400	7	3	25	26
	9	21	161	51

Der Anstieg der Auslieferungen im Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2016 gegenüber dem Vorjahr ist durch Großaufträge über die C Series-Reihe im zweiten Quartal 2016 bedingt.

Die Stornierungen des Geschäftsjahres zum 31. Dezember 2016 resultierten aus der im August 2016 erfolgten Neugestaltung des Kaufvertrags, der 2013 mit der Flugzeugleasinggesellschaft Ilyushin Finance Co. (IFC) mit Sitz in Moskau abgeschlossen wurde. Die Neugestaltung war erforderlich, um den Vertrag an die geänderten Marktanforderungen der Gesellschaft anzupassen. Der Festauftrag wurde von 32 CS300-Flugzeugen mit Optionen auf weitere 10 CS300-Flugzeuge auf 20 CS300-Flugzeuge und eine Q400-Turboprop mit Optionen auf weitere 5 Q400-Turboprops geändert.



Die folgende Übersicht zeigt die Großaufträge, die im Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2016 eingegangen sind:

Kunde	Festauftag	Wert ⁽¹⁾	Optionen ⁽²⁾
Viertes Quartal			
Vereinigte Republik Tansania (Tansania) ⁽³⁾	2 CS300 und 1	\$ 200	-
Philippine Airlines, Inc. (Philippinen)	5 Q400	\$ 165	-
Zweites Quartal			
Delta Air Lines, Inc. (USA)	75 CS100	\$ 5.600	50 CS100
AirCanada (Kanada)	45 CS300	\$ 3.800	30 CS300
Air Baltic Corporation AS (Lettland)	7 CS300	\$ 506	-

Kunde	Festauftag	Wert ⁽¹⁾	Optionen ⁽²⁾
Industrial Bank Financial Leasing Co., Ltd. (auch bekannt als "CIB Leasing") (China)	10 CRJ900	\$ 472	-
WestJet Encore Ltd. (Kanada)	9 Q400	\$ 293	-
Chorus Aviation Inc. (Kanada)	5 CRJ900	\$ 229	-

(1) Wert des Festauftags ausgehend vom Listenpreis.

(2) Nicht im Auftragsbestand enthalten.

(3) Das Flugzeug wird von Air Tanzania betrieben.

Nach dem Ende des Geschäftsjahres unterzeichnete CityJet einen Festauftag über die Bestellung von 6 CRJ900-Flugzeugen mit Optionen auf weitere 4 Maschinen.

Ausgehend vom Listenpreis hat der Festauftag einen Wert von USD 280 Mio. Bei vollständiger Ausübung aller Optionen durch CityJet würde der Auftragswert auf USD 467 Mio. steigen. Im Auftragsbestand zum 31. Dezember 2016 ist dieser Auftrag nicht enthalten.

Auftragsbestand und Book-to-Bill-Verhältnis

Auftragsbestand und Optionen für Verkehrsflugzeuge

(in Stück)	Zum 31. Dezember			
	2016	2015	Festauftag	Optionen
Verkehrsjets				
CS100	118 ⁽¹⁾	99	53 ⁽¹⁾⁽²⁾	49
CS300	235 ⁽¹⁾	133	190 ⁽¹⁾⁽²⁾	113
Regionaljets				
CRJ700	9	-	10	-
CRJ900	26	18	44	24
CRJ1000	17	-	25	9
Turboprops				
Q400	31	12	39	77
	436	262	361	272

(1) Der Gesamtbestand von 353 Aufträgen beinhaltet 137 Festauftäge mit Umwandlungsrecht in das andere C Series-Modell zum 31. Dezember 2016 (31. Dezember 2015: Gesamtbestand von 243 Aufträgen, der 86 Festauftäge mit Umwandlungsrecht in das andere C Series-Modell beinhaltet).

(2) Am 15. Juni 2015 haben wir bekannt gegeben, dass der Erstbetreiber SWISS 10 seiner 30 fest bestellten CS100-Flugzeuge in die größeren CS300-Flugzeuge umgewandelt hat.

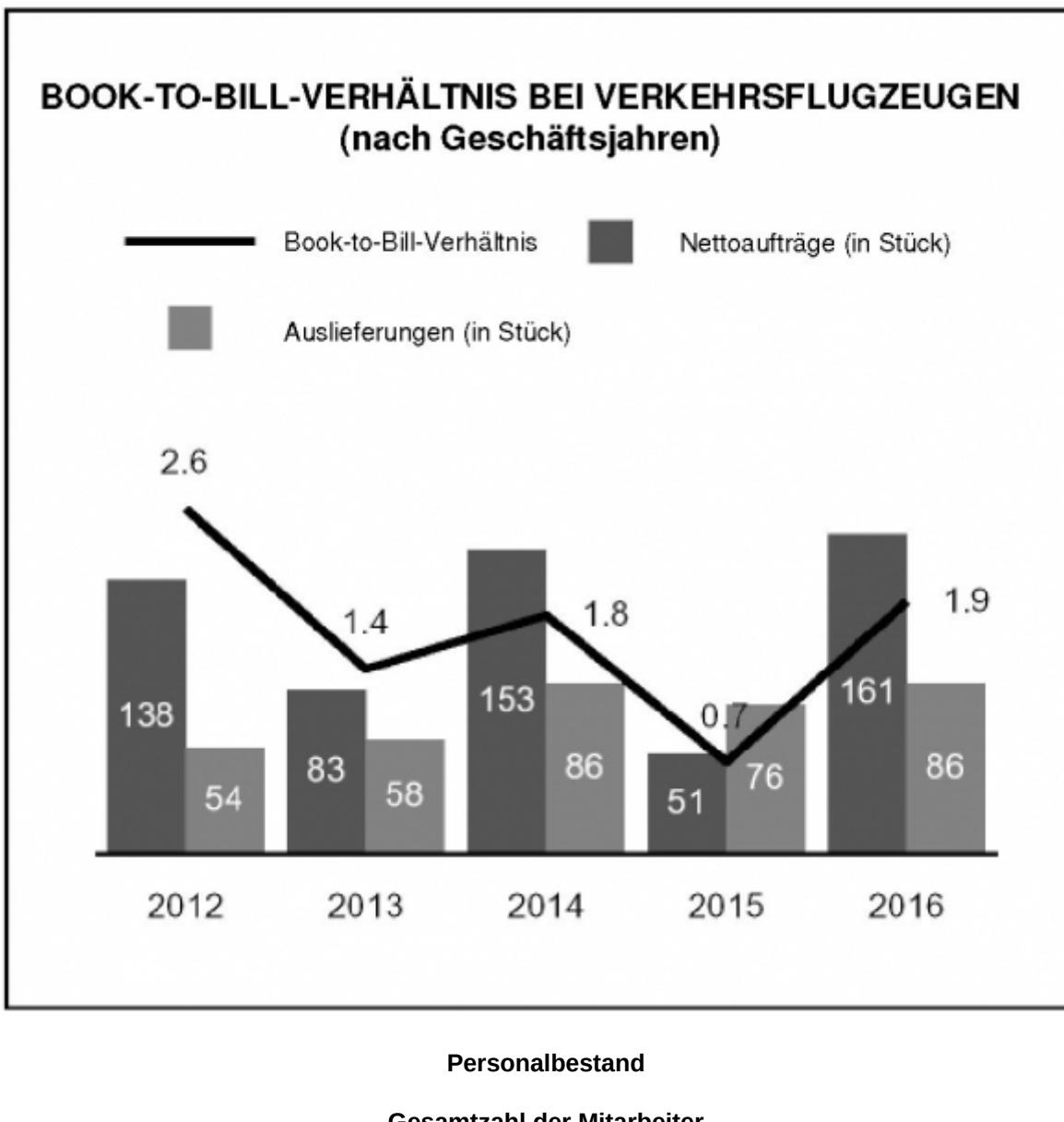
Book-to-Bill-Verhältnis⁽¹⁾

	Vierte Quartale zum 31. Dezember		Geschäftsjahre zum 31. Dezember	
	2016	2015	2016	2015
Nettoaufträge	9	21	161	51
Auslieferungen	23	20	86	76
	0,4	1,1	1,9	0,7

(1) Verhältnis zwischen Nettoauftragseingang und Flugzeugauslieferungen (in Stückzahlen).

Der Auftragsbestand und die Produktionsplanung für die Programme werden überwacht, damit die Produktionsleistung jederzeit an die Marktnachfrage angepasst werden kann.

Die Republic Airways Holdings Inc. (Republic) gab im Februar 2016 bekannt, dass sie und einige ihrer Tochtergesellschaften freiwillige Sanierungsanträge gemäß Chapter 11 des U.S. Bankruptcy Code eingereicht haben. Am 20. Oktober 2016 vereinbarten Republic und Bombardier eine Vertragsänderung, der zufolge die gemäß dem ursprünglichen Kaufvertrag vorgesehenen Auslieferungen von 40 CS300-Flugzeugen an Republic und die entsprechenden Zahlungen an Bombardier aufgeschoben werden. Der U.S. Bankruptcy Court für den Southern District of New York genehmigte die Vertragsänderung am 8. Dezember 2016.



	Zum 31. Dezember	2015
	2016	2015
Festangestellte Mitarbeiter ⁽¹⁾	4.800	4.500
Befristet beschäftigte Mitarbeiter ⁽²⁾	550	550
Anteil der festangestellten Mitarbeiter, die durch Tarifverträge abgedeckt sind	5.350	5.050
	42%	38%

⁽¹⁾ Einschließlich nicht aktiver Mitarbeiter.

⁽²⁾ Einschließlich nicht angestellter Mitarbeiter und Zeitarbeiter.

Im Vergleich zum Vorjahr ist der Personalbestand zum 31. Dezember 2016 um 300 Mitarbeiter bzw. 6 % gestiegen.

Dieser Anstieg liegt hauptsächlich daran, dass für den Produktionshochlauf des C Series-Flugzeugprogramms zusätzliche Mitarbeiter benötigt wurden.

Erste negative Auswirkungen zeigten sich jedoch durch die Ankündigung weiterer Restrukturierungsmaßnahmen im Oktober 2016, darunter die Verschlankung administrativer und produktionsfremder Funktionen innerhalb des gesamten Konzerns, die Optimierung der Belegschaft und die Standortspezialisierung. Diese negativen Auswirkungen wurden jedoch teilweise durch die strategische Einstellung neuer Mitarbeiter zur Unterstützung der Hochlaufphase des C Series-Flugzeugprogramms und unsere Wachstumsstrategie für das Aftermarket-Geschäft ausgeglichen.

Unser Incentive-basierter Vergütungsplan für Mitarbeiter, die keine Gewerkschaftsmitglieder sind, belohnt an allen Standorten von Commercial Aircraft die kollektiven Anstrengungen der Mitarbeiter zur Erreichung unserer Ziele. Grundlage ist die Erfüllung vorgegebener Leistungskennzahlen. Insgesamt nehmen weltweit 2.800 Mitarbeiter bzw. 58 % der festangestellten Mitarbeiter an dem Programm teil. Im Geschäftsjahr 2016 war die Incentive-Vergütung der Mitarbeiter im Rahmen dieses Programms an die Erreichung vorgegebener Ergebnisziele geknüpft, basierend auf dem EBIT vor Sonderposten und dem freien Cashflow.

STRATEGISCHE PARTNERSCHAFT

Investition der Regierung von Québec in das C Series-Flugzeugprogramm

Am 30. Juni 2016 schlossen wir die Investition der Regierung von Québec in Höhe von USD 1,0 Mrd. (über Investissement Québec) ab. Im Gegenzug erhielt die Regierung von Québec einen Anteil von 49,5 % an einer neu gegründeten Kommanditgesellschaft (Limited Partnership), der C Series Aircraft Limited Partnership (CSALP), auf die wir die Vermögenswerte, Verbindlichkeiten und Verpflichtungen des C Series-Flugzeugprogramms übertragen haben. Die Bombardier Inc. hält eine Beteiligung von 50,5 % an der CSALP, die als Tochtergesellschaft von Bombardier den Betrieb des C Series-Flugzeugprogramms fortsetzen wird. Die CSALP wird weiterhin in unseren Konzernabschluss einbezogen.

Am 30. Juni und 1. September 2016 erhielten wir den Investitionsbetrag in zwei Ratenzahlungen von jeweils USD 500 Mio. Die Erlöse aus der Investition werden ausschließlich für Cashflow-Zwecke des C Series-Flugzeugprogramms verwendet. Gemäß den Bestimmungen des Kommanditgesellschaftsvertrags (Limited Partnership Agreement) sind wir verpflichtet, weitere Kapitaleinlagen von maximal USD 1,0 Mrd. in die CSALP zu leisten, sollte die CSALP in einen Liquiditätsengpass geraten. Diese zusätzlichen Kapitaleinlagen von Bombardier würden unsere Beteiligung an der CSALP erhöhen.

Ebenfalls am 30. Juni und 1. September 2016 gaben wir im Namen von Investissement Québec Optionsscheine aus, die über einen Zeitraum von 5 Jahren zum Bezug von bis zu 100.000.000 Class-B-Aktien mit nachrangigem Stimmrecht am Grundkapital der Bombardier Inc. zu einem Ausübungspreis je Aktie in Höhe von USD 1,72 (US-Dollar-Gegenwert von CAD 2,21) unter Zugrundelegung des am Datum des Abschlusses der Zeichnungsvereinbarung geltenden Wechselkurses) berechtigen.

Die Investition versteht sich als kontinuierliche Vereinbarung unter der Bedingung, dass wir für einen Zeitraum von 20 Jahren den operativen, wirtschaftlichen und strategischen Hauptsitz, die Produktions- und Entwicklungsaktivitäten der CSALP sowie deren Grundsätze, Praktiken und Investitionspläne im Bereich Forschung und Entwicklung, in jedem Fall jedoch die Konstruktion, Herstellung und Vermarktung der CS100- und CS300-Flugzeuge sowie den Kundendienst für diese Flugzeuge in der Provinz Québec aufrechterhalten, und dass zu diesem Zweck die Einrichtungen in Mirabel, Kanada, genutzt werden.

Unter bestimmten Bedingungen sind wir berechtigt, die Beteiligung von Investissement Québec an der CSALP zum Marktwert zurückzukaufen.

AUSBLICK UND ZUKUNFTSBEZOGENE AUSSAGEN

	Letzte Prognose für 2016	Was wir 2016 erreicht haben	Was wir für 2017 prognostizieren(1)
Wachstum und Auslieferungen	Umsatzerlöse von rund USD 2,7 Mrd. 85 bis 90 Auslieferungen.	Umsatzerlöse von USD 2,6 Mrd. 86 Auslieferungen.	Umsatzerlöse von rund USD 2,9 Mrd. Rund 80 bis 85 Auslieferungen.
Rentabilität ⁽²⁾	Negatives EBIT vor Sonderposten ⁽²⁾ von rund USD -450 Mio., hauptsächlich aufgrund des verwässernden Effekts der ersten Produktionsjahre des C Series-Flugzeugprogramms. ⁽³⁾	Negatives EBIT vor Sonderposten ⁽²⁾ von USD -417 Mio.	Negatives EBIT vor Sonderposten ⁽²⁾ von rund USD -400 Mio., hauptsächlich aufgrund des verwässernden Effekts der ersten Produktionsjahre des C Series-Flugzeugprogramms. ⁽³⁾

⁽¹⁾ Informationen zu den Annahmen, auf denen die Prognose basiert, sind dem nachfolgenden Abschnitt "Zukunftsbezogene Aussagen" zu entnehmen. Siehe hierzu auch den Haftungsausschluss in Bezug auf zukunftsbezogene Aussagen im Berichtsteil "Überblick".

⁽²⁾ Rentabilitätsprognosen basieren auf dem EBIT vor Sonderposten. Einzelheiten zur Definition dieser Kennzahl und zur Überleitung auf die am besten vergleichbare Finanzkennzahl nach IFRS für 2016 sind im Abschnitt "GAAP-fremde Finanzkennzahlen" im Berichtsteil "Überblick" bzw. im Abschnitt "Ergebnisanalyse" enthalten.

⁽³⁾ Die ersten Produktionseinheiten bei einem neuen Flugzeugprogramm verursachen höhere Kosten als spätere Produktionseinheiten und die Absatzpreise der ersten Produktionseinheiten sind in der Regel niedriger.

Aktualisierung unserer Prognose für 2016

Im September 2016 korrigierten wir unsere Auslieferungsprognose für das C Series-Flugzeugprogramm für 2016 von 15 auf 7 Maschinen. Der Grund dafür waren Verzögerungen bei der Triebwerklieferung von unserem Zulieferer Pratt & Whitney. Hauptsächlich infolge dieser Korrektur haben wir die Auslieferungsprognose für das Segment Commercial Aircraft für 2016 von rund 95 auf 85 bis 90 Flugzeuge aktualisiert. Darüber hinaus wurden auch unsere Zielvorgabe für den eingesetzten freien Cashflow aus dem C Series-Flugzeugprogramm auf rund USD 1,15 Mrd. und unsere Zielvorgabe für die Gesamtumsatzerlöse des Segments Commercial Aircraft im Geschäftsjahr 2016 von rund USD 3,0 Mrd. auf rund USD 2,7 Mrd. korrigiert. Mit einem Umsatz von USD 2,6 Mrd. und 86 Auslieferungen im Geschäftsjahr 2016 haben wir unsere geänderte Prognose für 2016 erfüllt.

Im November 2016 haben wir nach der erfolgreichen Inbetriebnahme des C Series-Flugzeugprogramms das Rentabilitätsziel 2016 für das Segment Commercial Aircraft von einem negativen EBIT vor Sonderposten⁽¹⁾ von rund USD -550 Mio. auf rund USD -450 Mio. korrigiert, was auf die starke Leistung beim Produktionsbeginn und die Kostenkontrolle während der ersten Monate nach der Inbetriebnahme sowie die Zuverlässigkeit der in Betrieb befindlichen CS100-Flugzeuge zurückzuführen ist. Für das gesamte Geschäftsjahr 2016 übertraf das negative EBIT vor Sonderposten⁽¹⁾ von USD -417 Mio. unsere korrigierte Prognose. Dies lag an der anhaltend starken Leistung und Kostenkontrolle bei der Inbetriebnahme des CS300-Flugzeugs.

⁽¹⁾ Rentabilitätsprognosen basieren auf dem EBIT vor Sonderposten. Einzelheiten zur Definition dieser Kennzahl und zur Überleitung auf die am besten vergleichbare Finanzkennzahl nach IFRS für 2016 sind im Abschnitt "GAAP-fremde Finanzkennzahlen" im Berichtsteil "Überblick" bzw. im Abschnitt "Ergebnisanalyse" enthalten.

Unsere Strategie zur Erreichung unserer Prognose für 2017

2017 dürfte die Produktion der C Series-Flugzeugfamilie auf 30 bis 35 Auslieferungen entsprechend unserem 5-Jahres-Plan gesteigert werden. Unsere Produktion für die CRJ Series-Reihe und das Q400-Flugzeug wird unserem Auftragsbestand entsprechend auf rund 50 Auslieferungen im Jahr 2017 abgestimmt werden.⁽¹⁾

Die Rentabilitätsprognose für 2017 beläuft sich auf ein negatives EBIT vor Sonderposten von rund USD -400 Mio.⁽²⁾ Mit dem Produktionshochlauf des C Series-Flugzeugprogramms rechnen wir damit, dass der verwässernde Effekt der ersten Produktionsjahre dieses Programms teilweise durch erwartete Einsparungen kompensiert wird, die sich durch Verbesserungen der Produktionslernkurve sowie der operativen Performance infolge der Transformationsinitiativen ergeben.⁽¹⁾

⁽¹⁾ Informationen zu den Annahmen, auf denen die Prognose basiert, sind dem nachfolgenden Abschnitt "Zukunftsbezogene Aussagen" zu entnehmen. Siehe hierzu auch den Haftungsausschluss in Bezug auf zukunftsbezogene Aussagen.

⁽²⁾ Rentabilitätsprognosen basieren auf dem EBIT vor Sonderposten. Die Definition dieser Kennzahl ist im Berichtsteil "Überblick" im Abschnitt "GAAP-fremde Finanzkennzahlen" enthalten.

Zukunftsbezogene Aussagen:

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

- Auslieferungen basierend auf einem aktuellen Festauftragsbestand und geschätzten künftigen Auftragseingang;⁽²⁾
- dem Produktionshochlauf und der Auslieferungen sowie der Einhaltung der geplanten Kosten in Bezug auf das C Series Flugzeugprogramm, einschließlich Lernkurvenverbesserungen;
- unserer Fähigkeit, unsere Marktposition und das Produktnutzenversprechen bei den CRJ Series- und Q400-Flugzeug-programmen zu verbessern;
- der Anpassung der Produktionsraten an die Marktnachfrage;
- der kontinuierlichen Einführung und Umsetzung wichtiger Transformationsinitiativen, insbesondere zur Senkung der direkten und indirekten Beschaffungskosten, Verbesserung der Arbeitsproduktivität und Optimierung des Working Capitals;
- unserer Fähigkeit, hoch qualifizierte Mitarbeiter zu gewinnen und an uns zu binden;
- der Fähigkeit unserer Zulieferer, zur Einhaltung der geplanten Produktionsraten beizutragen;
- weitgehend unveränderter globaler Wettbewerbs- und Wirtschaftsbedingungen; und
- der Stabilität von Wechselkursen.

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

⁽²⁾ Die Nachfrageprognose basiert auf der Analyse der wesentlichen Marktindikatoren. Hierzu zählen u. a. Wachstum des realen BIP, Passagievolumen, Treibstoffpreise, Rentabilität der Fluggesellschaften, Umweltschutzbestimmungen, Flugzeugauslieferungen, Nachfrage zur Ersetzung bestehender Flugzeuge, bestehende Gesamtflotte an im Betrieb befindlichen Flugzeugen, Flugzeugnutzungsichten und Durchschnittsalter der Flotte. Weitere Einzelheiten sind in den Erläuterungen zu den Marktindikatoren im Abschnitt "Branche und Wirtschaftsumfeld" zu finden

AEROSTRUCTURES AND ENGINEERING SERVICES

Die in diesem MD&A enthaltenen Angaben umfassen sowohl Finanzkennzahlen nach IFRS als auch GAAP-fremde Finanzkennzahlen. GAAP-fremde Finanzkennzahlen werden definiert und auf die am besten vergleichbaren IFRS-Kennzahlen übergeleitet. Nähere Informationen sind im Berichtsteil "Überblick" im Abschnitt "GAAP-fremde Finanzkennzahlen" zu finden.

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	<ul style="list-style-type: none"> • Umsatzerlöse als Kennzahl des Wachstums. • Marktanteil gemessen am Umsatz als Kennzahl unserer Wettbewerbsposition.
Rentabilität	<ul style="list-style-type: none"> • EBIT, EBIT-Marge, EBIT vor Sonderposten⁽¹⁾ und EBIT-Marge vor Sonderposten⁽¹⁾ als Kennzahlen der Performance.
Liquidität	<ul style="list-style-type: none"> • Freier Cashflow⁽¹⁾ als Kennzahl der Liquiditätsschöpfung.
Kundenzufriedenheit	<ul style="list-style-type: none"> • Pünktlichkeit der Auslieferung von Flugzeugstrukturen als Maß für unser

Auftragsabwicklung

Kundenengagement.

- Erreichung von Meilensteinen bei der Programmentwicklung als Messgröße der tadellosen Auftragsabwicklung.

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

WICHTIGSTE ENTWICKLUNGEN**Beitrag zur Verbesserung der operativen Performance von Bombardier**

UMSATZERLÖSE USD 1,5 Mrd.	EBIT-MARGE 8,3 %	EBIT-MARGE VOR SONDERPOSTEN ⁽¹⁾ 8,0 %
------------------------------	---------------------	--

ERGEBNISSE

Für die Geschäftsjahre zum 31. Dezember	2016	2015	Veränderung
Umsatzerlöse	\$ 1.549	\$ 1.797	(14)%
Externer Auftragseingang	392	474	(17)%
Externes Book-to-Bill-Verhältnis ⁽²⁾	0,9	0,9	-
EBIT	\$ 128	\$ 105	22 %
EBIT-Marge	8,3%	5,8%	250 BP
EBIT vor Sonderposten ⁽¹⁾	\$ 124	\$ 104	19 %
EBIT-Marge vor Sonderposten ⁽¹⁾	8,0%	5,8%	220 BP
EBITDA vor Sonderposten ⁽¹⁾	\$ 175	\$ 154	14%
EBITDA-Marge vor Sonderposten ⁽¹⁾	11,3%	8,6%	270 BP
Nettozugänge zu den Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	\$ 20	\$ 26	(23) %
Zum 31. Dezember	2016	2015	
Externer Auftragsbestand	\$ 42	\$ 80	(48)%

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

⁽²⁾ Verhältnis zwischen externen Neuaufträgen und Außenumsatzerlösen.

WICHTIGSTE ENTWICKLUNGEN UND EREIGNISSE

— Wir haben unsere für 2016 gesteckten Umsatz- und Rentabilitätsziele erreicht.

— Im Februar 2016 haben wir Maßnahmen zur Optimierung unseres Personalbestands beschlossen, die zum einen die Verringerung der Belegschaft und zum anderen strategische Einstellungen umfassen. Im Geschäftsjahr 2016 wurde der geplante Abbau von 2.500 Arbeitsplätzen zu etwa 80 % umgesetzt. Im Oktober 2016 kündigten wir weitere Restrukturierungsmaßnahmen an, darunter die Verschlankung administrativer und produktionsfremder Funktionen innerhalb des gesamten Konzerns, die Optimierung der Belegschaft und die Spezialisierung der einzelnen Standorte sowie die strategische Einstellung neuer Mitarbeiter zur Unterstützung des Produktionshochlaufs des C Series-Flugzeugprogramms und der Global 7000- und Global 8000-Flugzeugprogramme, durch die der Personalabbau teilweise kompensiert wird.

UNTERNEHMENSPROFIL**Weltweit führende Kompetenzen**

Aerostructures and Engineering Services ist auf die Produktion struktureller Flugzeugkomponenten und die Erbringung von Engineering-Leistungen spezialisiert und entwickelt und fertigt Flugzeugstrukturen für Bombardier und andere Hersteller von Flugzeugen und Flugzeugstrukturen. Aerostructures and Engineering Services ist der größte Lieferant von strukturellen Flugzeugkomponenten für die laufenden Programme von Bombardier sowie für die C Series-, Global 7000- und Global 8000-Flugzeugprogramme. Zu den gelieferten Komponenten gehören Cockpits, aus Verbundwerkstoffen gefertigte Tragflügel für das C Series-Flugzeugprogramm und der hintere Flugzeugrumpf für die Global 7000- und Global 8000-Flugzeugprogramme. Unser kurz- bis mittelfristiges Ziel besteht nach wie vor darin, neue Technologien zu entwickeln, fristgerecht zu liefern und Kosteneinsparungen zu erzielen, um die Wettbewerbsfähigkeit unserer laufenden und in der Entwicklung befindlichen Programme zu steigern.

Dank unserer Mitarbeiter, unseres Know-hows und unserer hochmodernen Technologien sind wir in der Lage, unseren Kunden Produkte und Dienstleistungen in den folgenden Bereichen anzubieten:

- Entwicklung und Herstellung komplexer struktureller Flugzeugkomponenten aus Verbundwerkstoffen und metallischen Materialien sowie Aftermarket-Support; z. B.:
 - Cockpits und Rumpfteile;
 - Höhen- und Seitenleitwerke und Heckkonusse;
 - komplette Tragflügel aus Verbundwerkstoffen, darunter Baugruppen und Komponenten; und
 - Triebwerksgondeln.
- Entwicklung und Herstellung damit verbundener Flugzeugsysteme sowie Aftermarket-Support; z. B.:
 - Kabelbäume;
 - Rohrkomponenten; und
 - Hochdruckleitungen.
- Engineering-Lösungen, z. B.:
 - Entwicklung von Flugzeugstrukturen und Stressanalyse; und
 - Bodentest-Leistungen.

Mit unseren Produktions- und Engineeringstandorten in Montréal in Kanada, Belfast in Nordirland, Querétaro in Mexiko und Casablanca in Marokko sind wir auf vier Kontinenten vertreten. Darüber hinaus verfügen wir über Servicezentren in Dallas, USA, und in Belfast, Nordirland, die Wartungsleistungen (einschließlich größerer Modifikationen und Reparaturen) für strukturelle Flugzeugkomponenten erbringen.

BRANCHE UND WIRTSCHAFTSUMFELD

Die wichtigsten Markt faktoren für das Segment Aerostructures sind eng verknüpft mit bestimmten Indikatoren wie dem Wirtschaftswachstum (BIP pro Kopf), der politischen Stabilität, dem Fluggastaufkommen und der Stilllegungsquote bei Flugzeugen. Dieser Markt wird insbesondere von der Zahl der neuen, in der Entwicklung

befindlichen Produkte bzw. Upgrades bestehender Produktplattformen sowie dem Wachstum der Produktionsraten und Auftragsbestände in verschiedenen Luftfahrtbereichen beeinflusst.

Es werden die folgenden zentralen Indikatoren genutzt, um die Situation des Marktes für Flugzeugstrukturen und Engineering-Leistungen kurzfristig zu überwachen:

Indikator	Gegenwärtige Situation	Stand
Anzahl der neuen, in der Entwicklung befindlichen Produkte bzw. Upgrades bestehender Produktplattformen durch Original Equipment Manufacturers (OEMs)	Im nächsten Jahrzehnt könnte die Entwicklung neuer Single-Aisle-Produkte an den Start gehen. Außerdem werden neue Programme aus China und Russland erwartet. ⁽¹⁾ Auf dem Markt für Geschäftsflugzeuge wird damit gerechnet, dass bis 2020 mehrere neue Programme den Flugdienst aufnehmen werden. ⁽²⁾	▲
Produktionsraten/Auslieferungen bei OEMs	Die Auftragsbestände der OEMs von Verkehrsflugzeugen sind nach wie vor hoch. ⁽³⁾ Der Produktionshochlauf des C Series-Flugzeugprogramms ist in vollem Gange. Obwohl bestimmte OEMs ihre Produktionsraten bei Geschäftsflugzeugprogrammen heruntergefahren haben, wird mit einer weiteren Stabilisierung des Marktes gerechnet. ⁽⁴⁾	▲

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

(1) Auf Grundlage des von Counterpoint herausgegebenen "Counterpoint Market Intelligence Limited (CPMIL) 2016 - The twelfth review of the Aerostructures Market".

(2) Auf Grundlage unserer "Business Aircraft Market Forecast" (Prognose für den Geschäftsflugzeugmarkt), die im Mai 2016 veröffentlicht wurde und auf der speziell eingerichteten Investor-Relations-Website von Bombardier unter der Adresse ir.bombardier.com abgerufen werden kann.

(3) Auf Grundlage des "Morgan Stanley Research, Airlines+A&D Update" vom 23. Januar 2017.

(4) Weitere Informationen sind im Abschnitt "Branche und Wirtschaftsumfeld" im Berichtsteil "Business Aircraft" zu finden.

Da der Umsatz der Branche durch die Lieferung von Flugzeugstrukturen an OEMs auf dem Luftfahrtmarkt generiert wird, unterliegt er denselben Branchen- und Wirtschaftsfaktoren, die in den Berichtsteilen "Business Aircraft" und "Commercial Aircraft" beschrieben werden. Für weitere Informationen zum allgemeinen Luftfahrtmarkt, der das Geschäft mit Flugzeugstrukturen beeinflusst, verweisen wir daher auf die Abschnitte "Branche und Wirtschaftsumfeld" in den Berichtsteilen "Business Aircraft" und "Commercial Aircraft".

Einige aktuelle Marktfaktoren dürften sich kurzfristig positiv auf den Industriezweig Flugzeugstrukturen auswirken. So setzt der Markt für Verkehrsflugzeuge seine starke Performance fort, nachdem sich das Passagiervolumen und die Finanzlage der Fluggesellschaften 2016 weiterhin auf hohem Niveau bewegten. Aufgrund verbesserter Konjunkturaussichten in Kombination mit der Einführung neuer Flugzeugmodelle und Technologien rechnen wir außerdem mit einer weiteren Stabilisierung des Marktes für Geschäftsflugzeuge. Gestützt wird diese Prognose durch die deutliche Verbesserung des Indexes für die Branchenzuversicht auf einen Wert, der über der Schwelle der Marktstabilität liegt⁽¹⁾, höhere US-Unternehmensgewinne und einen stabilen Bestand an Gebrauchtflugzeugen. Insgesamt sind wir nach wie vor davon überzeugt, dass die Flugzeugindustrie langfristig ein erhebliches Wachstumspotenzial aufweist.

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). Diese Entscheidung könnte in der betreffenden Region für Verunsicherung sorgen.

Die langfristigen Aussichten für das Segment Aerostructures and Engineering Services sind weiterhin gut. Der weltweite Umsatz auf unserem relevanten und zugänglichen Markt für Flugzeugstrukturen und dem damit verbundenen Aftermarket (einschließlich Reparatur und Überholung von Komponenten, Ersatzteile und anderer Engineering-Leistungen) wird derzeit auf rund USD 63 Mrd. geschätzt. Die Prognose für das jährliche Wachstum bis 2026 liegt bei 3,9 %.⁽²⁾ Der Markt umfasst im Wesentlichen die Produktion von Tragflügeln und Flugzeugräumen, vor allem für große Verkehrsflugzeuge.

(1) Ermittelt anhand des UBS Business Jet Market Indexes. Weitere Informationen sind im Abschnitt "Branche und Wirtschaftsumfeld" im Berichtsteil "Business Aircraft" zu finden.

(2) Unser relevanter und zugänglicher Markt für Flugzeugstrukturen ist der weltweite Markt für Flugzeugstrukturen und Aftermarket-Leistungen für die zivile Luftfahrt; hiervon ausgenommen sind die Marktanteile, die aus Aufträgen entstehen, die örtlichen Anbietern ohne öffentliches Ausschreibungsverfahren erteilt wurden. Auf Grundlage der Daten, die im "Counterpoint Market

Intelligence Limited (CPMIL) 2016 - The twelfth review of the Aerostructures Market" von Counterpoint und im "ICF International - Aerostructures & Components MRO Market Overview, April 28, 2016" veröffentlicht wurden.

ERGEBNISANALYSE

Verbesserte operative Performance

Ertragslage

	Vierte Quartale zum 31. Dezember		Geschäftsjahre zum 31. Dezember	
	2016	2015	2016	2015
Umsatzerlöse				
Innenumbersatzerlöse	\$ 215	\$ 321	\$ 1.119	\$ 1.290
Außenumbersatzerlöse	104	122	430	507
	\$ 319	\$ 443	\$ 1.549	\$ 1.797
EBITDA vor Sonderposten ⁽¹⁾	\$ 42	\$ 3	\$ 175	\$ 154
Abschreibungen ⁽²⁾	12	12	51	50
EBIT vor Sonderposten ⁽¹⁾	30	(9)	124	104
Sonderposten	6	-	(4)	(1)
EBIT	\$ 24	\$ (9)	\$ 128	\$ 105
EBIT-Marge vor Sonderposten ⁽¹⁾	9,4%	(2.0) %	8,0%	5,8%
EBIT-Marge	7,5%	(2.0) %	8,3%	5,8%

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

⁽²⁾ Je nach Funktion des zugrunde liegenden Vermögenswerts sind Abschreibungen in den Herstellungskosten des Umsatzes, in den Vertriebs- und allgemeinen Verwaltungskosten sowie in den Forschungs- und Entwicklungskosten enthalten.

Umsatzerlöse

Der Rückgang um USD 124 Mio. im vierten Quartal hat folgende Ursachen:

- niedrigere Innenumbersätze (USD 106 Mio.), insbesondere aufgrund des Absatrückgangs bei Geschäfts- und Regionalverkehrsflugzeugen, was auf Anpassungen der Produktionsmengen zurückzuführen ist; und
- niedrigere Außenumbersätze (USD 18 Mio.), vor allem aufgrund niedrigerer Absatzmengen, teilweise ausgeglichen durch einen Umsatzanstieg im Aftermarket-Bereich.

Der Rückgang um USD 248 Mio. im Geschäftsjahr hat im Wesentlichen folgende Ursachen:

- niedrigere Innenumbersätze (USD 171 Mio.), in erster Linie aufgrund des Absatrückgangs bei Geschäftsflugzeugen, der auf die Verringerung der Produktionsraten im Geschäftsjahr 2015 zurückzuführen ist; dem stehen höhere Absatzmengen beim C Series-Flugzeugprogramm im Zusammenhang mit dem Produktionshochlauf gegenüber; und
- niedrigere Außenumbersätze (USD 77 Mio.), vor allem aufgrund niedrigerer Absatzmengen, teilweise ausgeglichen durch einen Umsatzanstieg im Aftermarket-Bereich.

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, signifikanten Wertminderungsaufwendungen und Auflösungen solcher Aufwendungen.

Im Geschäftsjahr 2016 wurden folgende Sonderposten ausgewiesen:

- ein Rückgang der Pensionsverpflichtungen um USD 43 Mio. Bombardier hatte eine faktische Verpflichtung, bei bestimmten Pensionsplänen freiwillige Rentenerhöhungen vorzunehmen. Nachdem wir die Planteilnehmer darüber informiert hatten, dass wir diese Anpassungen in absehbarer Zukunft entsprechend unserer derzeitigen Praxis voraussichtlich nicht mehr durchführen werden, wurden die Pensionsverpflichtungen aufgrund des Wegfalls der faktischen Verpflichtung entsprechend vermindert; und
- Restrukturierungsaufwendungen in Höhe von USD 39 Mio. für Restrukturierungsmaßnahmen, die im Februar und Oktober 2016 angekündigt wurden; davon wurden USD 6 Mio. im vierten Quartal erfasst.

Der Sonderposten im Geschäftsjahr 2015 bezog sich auf eine Anpassung einer im Geschäftsjahr 2014 erfassten Restrukturierungsrückstellung.

EBIT-Marge

Die EBIT-Marge erhöhte sich im vierten Quartal zum 31. Dezember 2016 gegenüber dem Vorjahreszeitraum um 9,5 Prozentpunkte. Die EBIT-Marge vor Sonderposten (siehe vorstehende Erläuterung zu den Sonderposten) stieg im vierten Quartal um 11,4 Prozentpunkte, wofür hauptsächlich die folgenden Posten und zeitbezogenen Faktoren ursächlich waren:

- höhere Margen bei internen Aufträgen über Verkehrsflugzeuge, vor allem aufgrund der im Rahmen der Bilanzierung langfristiger Fertigungsaufträge erfolgten Erfassung erwarteter Verluste aus den ersten Produktionseinheiten des C Series-Flugzeugprogramms im Geschäftsjahr 2015, die teilweise durch niedrigere Margen bei Regionalflugzeugen ausgeglichen wurden;
- ein geringerer Pensionsaufwand aufgrund von Änderungen an einem Pensionsplan im Rahmen eines neuen, im Geschäftsjahr 2015 abgeschlossenen Tarifvertrags, die 2015 zu einer Erhöhung der Verpflichtungen aus Altersversorgungsleistungen führten; und
- höhere Margen bei Umsätzen im Aftermarket-Bereich.

Die EBIT-Marge erhöhte sich im Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2016 gegenüber dem Vorjahr um 2,5 Prozentpunkte. Die EBIT-Marge vor Sonderposten (siehe vorstehende Erläuterung zu den Sonderposten) stieg im Geschäftsjahr um 2,2 Prozentpunkte. Dies hatte vor allem folgende Gründe:

- die Erfassung geringerer erwarteter Verluste aus den ersten Produktionseinheiten des C Series-Flugzeugprogramms im Rahmen der Bilanzierung langfristiger Fertigungsaufträge;
- höhere Margen bei externen Aufträgen, in erster Linie aufgrund geringerer Kosten durch eine Verbesserung der Performance und einer besseren Preisgestaltung.
- ein geringerer Pensionsaufwand aufgrund von Änderungen an einem Pensionsplan im Rahmen eines neuen, im Geschäftsjahr 2015 abgeschlossenen Tarifvertrags, die 2015 zu einer Erhöhung der Verpflichtungen aus Altersversorgungsleistungen führten; und
- höhere Margen bei Umsätzen im Aftermarket-Bereich.

Auftragsbestand und Book-to-Bill-Verhältnis

Externer Auftragsbestand

Zum

31. Dezember 2016

Zum

31. Dezember 2015

31. Dezember 2016

31. Dezember 2015

\$ 42

\$ 80

Externer Auftragseingang und externes Book-to-Bill-Verhältnis

	Vierte Quartale zum 31. Dezember		Geschäftsjahre zum 31. Dezember	
	2016	2015	2016	2015
Externer Auftragseingang	\$ 84	\$ 103	\$ 392	\$ 474
Externes Book-to-Bill-Verhältnis ⁽¹⁾	0,8	0,8	0,9	0,9

⁽¹⁾ Verhältnis zwischen externen Neuaufträgen und Außenumsatzerlösen.**Personalbestand****Gesamtzahl der Mitarbeiter**

	Zum	
	31. Dezember 2016	31. Dezember 2015
Festangestellte Mitarbeiter ⁽¹⁾	8.950	10.400
Befristet beschäftigte Mitarbeiter ⁽²⁾	1.050	1.700
	10.000	12.100
Anteil der festangestellten Mitarbeiter, die durch Tarifverträge abgedeckt sind	70%	70 %

⁽¹⁾ Einschließlich nicht aktiver Mitarbeiter.⁽²⁾ Einschließlich nicht angestellter Mitarbeiter und Zeitarbeiter.

Im Vergleich zum Vorjahr ist der Personalbestand zum 31. Dezember 2016 um 2.100 Mitarbeiter bzw. 17 % zurückgegangen.

Diese Verringerung ist im Wesentlichen auf unsere im Februar 2016 getroffene Entscheidung zur Optimierung unseres Personalbestands gemäß unserem Transformationsplan zurückzuführen. Die betreffenden Maßnahmen sehen zum einen die Verringerung der Belegschaft und zum anderen strategische Einstellungen vor. Im Segment Aerostructures and Engineering Services soll die Zahl der Produktions- und Nicht-Produktionsmitarbeiter 2016 und 2017 voraussichtlich um rund 2.500 verringert werden.⁽¹⁾ Im Geschäftsjahr 2016 wurde der geplante Abbau von 2.500 Arbeitsplätzen zu etwa 80 % umgesetzt.

Im Oktober 2016 kündigten wir weitere Restrukturierungsmaßnahmen an, darunter die Verschlankung administrativer und produktionsfremder Funktionen innerhalb des gesamten Konzerns, die Optimierung der Belegschaft und die Spezialisierung der einzelnen Standorte sowie die strategische Einstellung neuer Mitarbeiter zur Unterstützung des Produktionshochlaufs des C Series-Flugzeugprogramms und der Global 7000- und Global 8000-Flugzeugprogramme und unsere Wachstumsstrategie für das Aftermarket-Geschäft, durch die der Personalabbau teilweise kompensiert wird.

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 3.400 Mitarbeiter bzw. 38 % der festangestellten Mitarbeiter an dem Programm teil. Im Geschäftsjahr 2016 war die Incentive-Vergütung der Mitarbeiter im Rahmen dieses Programms an die Erreichung vorgegebener Ergebnisziele geknüpft, basierend auf dem EBIT vor Sonderposten und dem freien Cashflow.

Unser Tarifvertrag mit der Gewerkschaft Unite the Union and the General Machinists & Boilermakers in Belfast, Nordirland, ist im Januar 2016 ausgelaufen. Derzeit führen wir mit der Gewerkschaft Gespräche über eine Verlängerung des Tarifvertrags.

⁽¹⁾ Zukunftsbezogene Aussage. Siehe hierzu den Haftungsausschluss in Bezug auf zukunftsbezogene Aussagen.**AUSBLICK UND ZUKUNFTSBEZOGENE AUSSAGEN**

Wachstum	Letzte Prognose für 2016 Umsatzerlöse von rund USD 1,6 Mrd., hauptsächlich aus internen Aufträgen der Segmente Business Aircraft und Commercial Aircraft.	Was wir 2016 erreicht haben Umsatzerlöse von USD 1,5 Mrd., davon USD 1,1 Mrd. aus internen Aufträgen.	Was wir für 2017 prognostizieren ⁽¹⁾ Umsatzerlöse von rund USD 1,7 Mrd., hauptsächlich aus internen Aufträgen der Segmente Business Aircraft und Commercial Aircraft.
Rentabilität ⁽²⁾	EBIT-Marge vor Sonderposten ⁽²⁾ von rund EBIT-Marge vor Sonderposten ⁽²⁾ von 8,0 %.	%. 8,0 %.	EBIT-Marge vor Sonderposten ⁽²⁾ von über 8,5 %.

Aktualisierung unserer Prognose für 2016

Im November 2016 senkten wir unsere Umsatzprognose für 2016 im Bereich Aerostructures and Engineering Services von rund USD 1,8 Mrd. auf rund USD 1,6 Mrd. Der Grund hierfür war vor allem die Produktionsanpassung bei unseren internen Kunden, den Segmenten Business Aircraft und Commercial Aircraft. Mit einem Umsatz von USD 1,5 Mrd. im Geschäftsjahr 2016 haben wir unsere geänderte Prognose erfüllt.

Außerdem erhöhten wir unsere Rentabilitätsprognose⁽²⁾ für 2016 von rund 7,5 % auf rund 8,0 %, da sich unsere Transformationsinitiativen vor allem in der zweiten Hälfte des Geschäftsjahrs 2016 positiv auswirkten. Mit einem EBIT vor Sonderposten⁽²⁾ für 2016 von 8,0 % haben wir unsere geänderte Prognose erfüllt.

Unsere Strategie zur Erreichung unserer Prognose für 2017

Aufgrund interner Aufträge von Business Aircraft und Commercial Aircraft, darunter der Beginn der Produktion von Tragflügeln und Cockpits für das C Series-Flugzeugprogramm, erwarten wir für 2017 einen Umsatzaufstieg auf rund USD 1,7 Mrd. Außerdem wird mit einer Zunahme der EBIT-Marge vor Sonderposten⁽²⁾ auf über 8,5 % gerechnet, da sich die operative Performance durch die Transformationsinitiativen verbessern dürfte.⁽¹⁾

⁽¹⁾ Informationen zu den Annahmen, auf denen die Prognose basiert, sind dem nachfolgenden Abschnitt "Zukunftsbezogene Aussagen" zu entnehmen. Siehe hierzu auch den Haftungsausschluss in Bezug auf zukunftsbezogene Aussagen im Berichtsteil "Überblick".

⁽²⁾ Rentabilitätsprognosen basieren auf der EBIT-Marge vor Sonderposten. Einzelheiten zur Definition dieser Kennzahl und zur Überleitung auf die am besten vergleichbare Finanzkennzahl nach IFRS für 2016 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 folgenden Annahmen:

- einem höheren Produktionsniveau im Geschäftsjahr 2017 verglichen mit dem Geschäftsjahr 2016⁽²⁾ ;
- dem Produktionshochlauf und der Auslieferungen sowie der Einhaltung der geplanten Kosten in Bezug auf das C Series-Flugzeugprogramm, einschließlich Lernkurvenverbesserungen;
- der kontinuierlichen Einführung und Umsetzung wichtiger Transformationsinitiativen, insbesondere zur Senkung der direkten und indirekten Beschaffungskosten, Verbesserung der Arbeitsproduktivität und Optimierung des Working Capitals;
- unserer Fähigkeit, unsere Produktion in Niedriglohnländer und in Wachstumsmärkte zu verlagern;
- unserer Fähigkeit, den geplanten Zeitrahmen für die Inbetriebnahme und die geplanten Kosten bei den neuen Flugzeugprogrammen einzuhalten;
- unserer Fähigkeit, hoch qualifizierte Mitarbeiter zu gewinnen und an uns zu binden;
- der Fähigkeit der Zulieferer, zur Einhaltung der geplanten Produktionsraten beizutragen;

— weitgehend unveränderter globaler Wettbewerbs- und Wirtschaftsbedingungen; und

— der Stabilität von Wechselkursen.

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

(2) Die Nachfrageprognose basiert auf der Analyse der wesentlichen Marktindikatoren. Hierzu zählen u. a. die Anzahl der neuen, in der Entwicklung befindlichen Produkte bzw. Upgrades bestehender Produktplattformen durch OEMs und die Produktionsraten. Weitere Einzelheiten sind in den Erläuterungen zu den Marktindikatoren im Abschnitt "Branche und Wirtschaftsumfeld" zu finden.

TRANSPORTATION

Die in diesem MD&A enthaltenen Angaben umfassen sowohl Finanzkennzahlen nach IFRS als auch GAAP-fremde Finanzkennzahlen. GAAP-fremde Finanzkennzahlen werden definiert und auf die am besten vergleichbaren IFRS-Kennzahlen übergeleitet. Nähere Informationen sind im Berichtsteil "Überblick" im Abschnitt "GAAP-fremde Finanzkennzahlen" zu finden.

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.

Rentabilität

- Marktstellung als Kennzahl unserer Wettbewerbsposition.
- EBIT, EBIT-Marge, EBIT vor Sonderposten⁽²⁾ und EBIT-Marge vor Sonderposten⁽²⁾ als Kennzahlen der Performance.

Liquidität

- Freier Cashflow⁽²⁾ als Kennzahl der Liquiditätsschöpfung.
- Verschiedene Größen zur Messung der Kundenzufriedenheit, die sich auf folgende vier Zielgrößen konzentrieren: Umsatz und Preise, Kundenorientierung, Projektumsetzung und Produktangebot.

Kundenzufriedenheit

- Erreichung von Meilensteinen bei der Produktentwicklung und -lieferung als Messgröße der tadellosen Auftragsabwicklung.

Auftragsabwicklung

⁽¹⁾ Definiert als Verhältnis zwischen Auftragseingang und Umsatzerlösen.

⁽²⁾ GAAP-fremde Finanzkennzahl. Einzelheiten zu den Definitionen dieser Kennzahlen und zur Überleitung auf die jeweils am besten vergleichbaren Finanzkennzahlen nach IFRS in den Geschäftsjahren 2016 und 2015 sind im Abschnitt "GAAP-fremde Finanzkennzahlen" im Berichtsteil "Überblick" bzw. im Abschnitt "Ergebnisanalyse" enthalten.

WICHTIGSTE ENTWICKLUNGEN

Margenwachstum und hoher Auftragseingang durch Transformationsmaßnahmen

UMSATZERLÖSE
USD 7,6 Mrd.

EBIT-MARGE	EBIT-MARGE VOR SONDERPOSTEN ⁽¹⁾	AUFTRAGSEINGANG	AUFTRAGSBESTAND
5,2 %	7,4 %	USD 8,5 Mrd.	USD 30,1 Mrd.

ERGEBNISSE

Für die Geschäftsjahre zum 31. Dezember	2016	2015	Veränderung
Umsatzerlöse	\$ 7.574	\$ 8.281	(9) %
Auftragseingang (in Mrd. USD)	\$ 8,5	\$ 8,8	(3) %
Book-to-Bill-Verhältnis ⁽²⁾	1,1	1,1	-
EBIT	\$ 396	\$ 465	(15) %
EBIT-Marge	5,2%	5,6%	(40) bps
EBIT vor Sonderposten ⁽¹⁾	\$ 560	\$ 465	20 %
EBIT-Marge vor Sonderposten ⁽¹⁾	7,4%	5,6%	180 BP
EBITDA vor Sonderposten ⁽¹⁾	\$ 657	\$ 564	16%
EBITDA-Marge vor Sonderposten ⁽¹⁾	8,7%	6,8%	190 BP
Nettozugänge zu den Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	\$ 116	\$ 155	(25) %
Zum 31. Dezember	2016	2015	
Auftragsbestand (in Mrd. USD)	\$ 30,1	\$ 30,4	(1)%

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

⁽²⁾ Definiert als Verhältnis zwischen Auftragseingang und Umsatzerlösen.

WICHTIGSTE ENTWICKLUNGEN UND EREIGNISSE

- Unsere operative Transformation beginnt zu greifen. Mit 7,4 % überstieg die EBIT-Marge vor Sonderposten⁽¹⁾ 2016 unsere Rentabilitätsprognose. Unser Umsatz von USD 7,6 Mrd. konnte letztendlich nicht mit unserer Prognose für 2016 mithalten. Dies lag vor allem an unserem aktiven Projektmanagement, das eine weitere Abgrenzung bestimmter Umsatzerlöse im Rahmen der Bilanzierung langfristiger Fertigungsaufträge vorsah.
- Hoher Auftragseingang in Höhe von USD 8,5 Mrd. in allen Produktsegmenten und Regionen, woraus sich ein Book-to-Bill-Verhältnis von 1,1 für das Geschäftsjahr und ein Auftragsbestand zum Jahresende in Höhe von USD 30,1 Mrd. ergibt:
 - Im September 2016 unterzeichneten wir im Vereinigten Königreich Verträge mit Angel Trains und Abellio Greater Anglia über die Lieferung von 665 AVENTRA-Wagen und die Erbringung von Wartungsdienstleistungen für das East Anglia Franchise von Abellio. Die Verträge haben einen Auftragswert von USD 1,2 Mrd.
 - Im November und Dezember 2016 übte die französische Staatsbahn SNCF Optionen zur Lieferung von 40 OMNEO-Doppelstock-Elektrotriebzügen und 52 weiteren Francilien-Elektrotriebzügen im Gesamtwert von USD 990 Mio. aus.
 - Im Dezember 2016 unterzeichneten wir einen Rahmenvertrag mit den Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) über die Lieferung von bis zu 300 TALENT 3-Elektrotriebzügen. Der Gesamtwert des Rahmenvertrages beläuft sich nach Listenpreis auf bis zu USD 1,9 Mrd. Der Vertrag versetzt die ÖBB in die Lage, Züge für den Regional- und Nahverkehr in mehreren Tranchen abzurufen. Der erste Abrufauftrag auf Basis des Rahmenvertrages, ebenfalls unterzeichnet im Dezember 2016, bezieht sich auf 21 TALENT3-Züge mit einem Auftragswert nach Listenpreis von USD 156 Mio.

— Am 11. Februar 2016 schlossen wir die Veräußerung einer Beteiligung in Höhe von USD 1,5 Mrd. in wandelbaren Aktien, die einem Anteil von 30 % an der Bombardier Transportation (Investment) UK Limited (BT Holdco) entsprechen, an die Caisse de dépôt et placement du Québec (CDPQ) ab. Nach Durchführung der Unternehmensreorganisation wurde die BT Holdco Eigentümerin im Wesentlichen aller Vermögenswerte und Verbindlichkeiten des Bombardier-Geschäftssegments Transportation. Die BT Holdco wird weiterhin von der Bombardier Inc. beherrscht und in unseren Konzernabschluss einbezogen.

⁽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 UND EREIGNISSE (FORTSETZUNG)

— Kontinuierliche Entwicklung innovativer und moderner Mobilitätslösungen:

- Im September 2016 präsentierte Bombardier in Berlin auf der InnoTrans 2016, der weltweit größten Messe für Verkehrstechnik, seinen TALENT 3-Zug, seine MOVIA Maxx U-Bahn-Plattform und sein OPTIFLO-Signalsystem.
- Im Dezember 2016 nahm das neue INNOVIA Metro 300-System in Kuala Lumpur den Fahrgastbetrieb auf. Die neuen fahrerlosen Züge werden von linearen Induktionsmotoren angetrieben, die den Einsatz in engeren Kurven, mit weniger Geräuschentwicklung und einer deutlich verringerten Abnutzung der Reifen und der Schienen, ermöglichen.
- Wie im Februar 2016 angekündigt, wurden im Geschäftsjahr 2016 im Segment Transportation etwa 3.200 Stellen abgebaut. In diesem Zusammenhang wiesen wir Restrukturierungsaufwendungen in Höhe von USD 159 Mio. als Sonderposten aus. Im Zuge der weiteren Umsetzung unseres Transformationsplans kündigten wir im Oktober 2016 weitere Restrukturierungsmaßnahmen an, darunter die Verschlankung administrativer und produktionsfremder Funktionen innerhalb des gesamten Konzerns und die Nutzung unserer internationalen Präsenz zur Errichtung von Exzellenzzentren für Entwicklungs-, Konstruktions- und Herstellungsaktivitäten. Die Auswirkung dieser Restrukturierungsmaßnahmen auf unseren Personalbestand wird durch die strategische Einstellung neuer Mitarbeiter zur Unterstützung bedeutender Auftragsgewinne im Schienenfahrzeuggeschäft und durch unsere Wachstumsstrategie für das Aftermarket-Geschäft teilweise ausgeglichen. Transportation bietet das breiteste Portfolio von effizienten Produkten und Dienstleistungen in der Schienenverkehrsbranche und deckt das gesamte Spektrum an Lösungen für den Schienenverkehr ab, von kompletten Zügen bis hin zu Teilsystemen, Dienstleistungen, Systemintegration und Signalechnik. Dank unserer innovativen Technologien erhielten wir Aufträge in allen Segmenten und Regionen, was die weltweite Konkurrenzfähigkeit unserer Produkte und Dienstleistungen belegt. Wir sind weltweit mit Produktions- und Engineeringstandorten sowie Servicezentren vertreten. Der weltweite Hauptsitz befindet sich in Berlin, Deutschland.

UNTERNEHMENSPROFIL

Das umfangreichste und innovativste Portfolio für Kunden rund um den Globus

MARKTSEGMENT: SCHIENENFAHRZEUGE

INTERCITY-, HOCH- UND HÖCHSTGESCHWINDIGKEITSZÜGE

Einsatzbereich: Schienenverkehrstechnik für den Mittel- und Langstreckenverkehr.

Hauptprodukte: REGINA, TWINDEXX Express und die ZEFIRO-Reihe

Wichtigste Merkmale: Lösungen, die sich durch eine sehr hohe operative Flexibilität, einen hohen Komfort und hohe Sicherheitsstands für die Fahrgäste auszeichnen und dank optimaler Effizienz das gesamte Spektrum der Geschwindigkeitsanforderungen abdecken: Intercity (160-200 km/h), Hochgeschwindigkeit (200-250 km/h) und Höchstgeschwindigkeit (250-380 km/h).

NAHVERKEHRS- UND REGIONALZÜGE

Einsatzbereich: Nah- und Regionalverkehr für städtische Ballungsräume und das Umland.

Hauptprodukte: AVENTRA, OMNEO, SPACIUM, TALENT 2, TALENT3, TWINDEXX Vario, ELECTROSTAR

Wichtigste Merkmale: Umfangreiche Produktlinie, die Elektro-, Diesel- und Hybridtriebzüge 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.

STADT- UND STRASSENBAHNEN

Einsatzbereich: Effizientes oberirdisches Transportsystem für städtische Ballungsräume und das Umland.

Hauptprodukte: Produktfamilie FLEXITY(FLEXITY2, ELF, Freedom, High / Low Floor und Tram-Train)

Wichtigste Merkmale: Unser breites Portfolio an FLEXITY-Zügen zeichnet sich durch hohe technische Fähigkeiten und eine hohe Leistung bei niedrigen Lebenszykluskosten aus. Auf der Grundlage anpassungsfähiger modularer Plattformen bietet unser Fahrzeugportfolio das gesamte Spektrum intelligenter innovativer Lösungen für Stadt-/Straßenbahnen, die die Anbindung und die Identität von Städten rund um den Globus verbessern.

Hauptprodukte: MOVIA- und INNOVIA-Produktplattformen

Wichtigste Merkmale: Flexible modulare Produktplattformen, die an die Bedürfnisse unserer Kunden in den verschiedenen Märkten angepasst werden können und dafür bekannt sind, dass sie einen schnellen, zuverlässigen, kosten- und energiesparenden Betrieb (einschließlich des fahrerlosen Betriebs) ermöglichen. Im Januar 2017 wurde uns der GOOD Design™ Award für unser MOVIA Metro C30-Projekt für die schwedische Hauptstadt Stockholm verliehen.

Einsatzbereich: Mobilität mit hohen Kapazitäten im städtischen Nahverkehr.

ELEKTRO- UND DIESELLOKOMOTIVEN

Einsatzbereich: Lokomotiven 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 und optimale Energieeffizienz. In mehreren Ländern in Europa zugelassen, sodass grenzüberschreitender Einsatz möglich ist.

ANTRIEBS- UND STEUERUNGSTECHNIK

Einsatzbereich: Vollständiges Portfolio an Antriebs- und Steuerungsprodukten für alle Schienenfahrzeuge und E-Mobilitätsanwendungen, die elektrische Energie an die Räder und die restlichen Teile der Fahrzeuge weitergeben und für eine hohe Zuverlässigkeit, Energieeffizienz und Sicherheit sorgen.

Hauptprodukte: Produkte der MITRAC-Produktplattform, einschließlich 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. Innovative Lösungen für die Kommunikation zwischen bord- und streckenseitigen Komponenten runden das Portfolio ab.

Wichtigste Merkmale: Branchenführer in puncto Zuverlässigkeit, modulares Design, Sicherheit (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 sowie für externe Kunden rund um den Globus.

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.

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.

FLOTTEMANAGEMENT

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 für die lebenslange Wartung optimieren die Verfügbarkeit, Zuverlässigkeit, Pünktlichkeit, Sicherheit und Kosten während des gesamten Lebenszyklus der Flotte.

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.

MARKTSEGMENT: TRANSPORTSYSTEME UND SIGNALTECHNIK

TRANSPORTSYSTEME FÜR DEN NAHVERKEHR UND FLUGHÄFEN

Einsatzbereich: Vollautomatische Peoplemover (APM), U-Bahn- und Monorail-Systeme sowie Straßenbahnen.

Hauptprodukte: INNOVIA APM 300-System, INNOVIA Monorail 300-System, INNOVIA Metro 300-System, FLEXITY 2-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 komplett Systeme weltweit.

FERNVERKEHRSSYSTEME

Einsatzbereich: Systemlösungen für Intercity- und Hochgeschwindigkeitsanwendungen für den Mittel- und Langstreckenverkehr.

Wichtigste Merkmale: Flexibles Konzept 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.

BETRIEB UND WARTUNG VON SYSTEMEN

Einsatzbereich: Betriebs- und Wartungsleistungen für vollautomatische Transport- und Nahverkehrssysteme.

Wichtigste Merkmale: Umfangreiche Erfahrung in Betrieb und Wartung von automatischen, fahrerlosen Technologien, einschließlich APM, U-Bahn- und Monorail-Systemen, sowie Flottenmanagementlösungen für inner- und außerstädtische Verkehrssysteme.

SIGNALTECHNIK FÜR DEN NAHVERKEHR

Einsatzbereich: Bahnsteuerungs- und Signallösungen für Nahverkehrssysteme wie U-Bahnen, Stadt-/Straßenbahnen oder APM.

Hauptprodukte: CITYFLO-Lösung

Wichtigste Merkmale: Umfassendes Angebot von Lösungen, die von manuell gesteuerten Systemen (GoA 0) bis hin zu vollautomatischen kommunikationsbasierten Signalsystemen (Communication-Based Train Control - CBTC) (GoA 4) reichen. Diese erhöhen die Infrastrukturkapazität und können ohne Betriebsunterbrechung installiert werden.

SIGNALTECHNIK FÜR DEN FERNVERKEHR

Einsatzbereich: Bahnsteuerungs- und Signallösungen für den Fernverkehr, einschließlich Güterverkehr, Nah- und Regionalverkehr, Intercity-Verkehr und Höchstgeschwindigkeitsverkehr.

Hauptprodukte: INTERFLO und EBI Cab Automatic Train Control (ATC)-Bordanlagen

Wichtigste Merkmale: Umfassendes Angebot von konventionellen Signaltechniksystemen zu kommunikationsbasierten Lösungen unter Verwendung der Technologie für das Europäische Eisenbahnverkehrsleitsystem (European Rail Traffic Management System -ERTMS), das 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.

BRANCHE UND WIRTSCHAFTSUMFELD

Weltweit gute Aussichten für die Schienenverkehrsbranche und städtische Mobilitätslösungen

Aufgrund von günstigen langfristigen Trends für die Eisenbahnindustrie bleiben die Aussichten für den Schienenverkehrsmarkt positiv. Die Urbanisierung, das Bevölkerungswachstum und politische Maßnahmen zur Verringerung der Emissionen dürften sich weiterhin positiv auf die Nachfrage nach öffentlichen Verkehrsmitteln auswirken.

Zur Überwachung der Entwicklung des Schienenverkehrsmarktes werden die folgenden zentralen Indikatoren herangezogen:

Indikator	Gegenwärtige Situation	Stand
-----------	------------------------	-------

Indikator	Gegenwärtige Situation	Stand
Bevölkerungswachstum und Massenurbanisierung	Es wird erwartet, dass die weltweite Bevölkerung bis 2050 von 7,3 auf 9,7 Mrd. steigen wird. Gleichzeitig wird sich im selben Zeitraum der Anteil der Menschen, die in städtischen Gebieten wohnen, von 54 % auf 66 % 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 wie den Schienenverkehr. Auf den Schienenverkehr entfallen 3,5 % der transportbedingten CO ₂ -Emissionen. Im Vergleich: 73,5 % entfallen auf den Straßenverkehr. ⁽²⁾	▲
Öffentliche Zuwendungen	Das Geschäft mit Schienenfahrzeugen erfolgt überwiegend mit Bahnbetreibern, die von der öffentlichen Hand unterstützt werden. Es wird mit einem weiteren Wachstum der Investitionen in die Schieneninfrastruktur gerechnet, da Regierungen und multilaterale Institutionen weiterhin Projekte im Schienenverkehrsbereich finanzieren, um die wirtschaftliche Entwicklung zu unterstützen und zu fördern. Durch eine hohe Staatsverschuldung und Sparmaßnahmen können öffentliche Ausschreibungen für einige neue Bahnprojekte jedoch erschwert werden.	▲
Liberalisierung	Durch die Liberalisierung des Marktes erhöht sich die Zahl der privaten Bahnbetreiber, die in neue Ausrüstung und in Dienstleistungen investieren. Die Europäische Kommission unterstützt die Liberalisierung der inländischen Schienenpersonenverkehrsdiene	▲
	st innerhalb der Europäischen Union.	

Indikator	Gegenwärtige Situation	Stand
Digitalisierung	<p>Die Welt steht am Rande einer vierten industriellen Revolution: der digitalen Revolution. Im Schienenverkehr hat die Technik der digitalen Revolution bereits Einzug gehalten. So dürften in Zukunft weitere digitale Mobilitätslösungen entwickelt werden, die die Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit und Kundenzufriedenheit verbessern werden. Die Digitalisierung unserer Fertigungswerzeuge und -prozesse wird nicht nur unseren Kundenservice verbessern, sondern auch unsere Arbeitsweise verändern, die Komplexität und die Entwicklungskosten verringern sowie die Produkteinführungszeit verkürzen.</p>	▲

▲ ▾ ▼ Steht für eine positive, neutrale oder negative Entwicklung in den Marktsegmenten, in denen wir vertreten sind, auf Basis unserer Einschätzung des aktuellen Wirtschaftsumfelds.

(1) Siehe die Studien der Vereinten Nationen: "World Urbanization Prospects: The 2014 Revision" und "World Population Prospects: The 2015 Revision".

(2) Siehe die Studie der International Union of Railways (UIC): "Railway Handbook 2016. Energy Consumption & CO₂ Emissions".

Der Verband der europäischen Eisenbahnindustrie (UNIFE) hat die positiven Aussichten für die weltweite Schienenverkehrsbranche in seiner im September 2016 veröffentlichten "World Rail Market Study" bestätigt. Laut der Studie wird der gesamte zugängliche Schienenverkehrsmarkt⁽¹⁾ in den nächsten fünf Jahren mit einer durchschnittlichen jährlichen Wachstumsrate (CAGR) von 3,2 % wachsen. In der letzten Studie aus dem Jahr 2014 wurde eine CAGR von 2,7 % prognostiziert. Der relevante und zugängliche Markt⁽¹⁾ von Transportation wird in den nächsten fünf Jahren voraussichtlich mit einer CAGR von 3,4 % wachsen. In der Studie aus dem Jahr 2014 wurde eine CAGR von 2,5 % prognostiziert.⁽²⁾

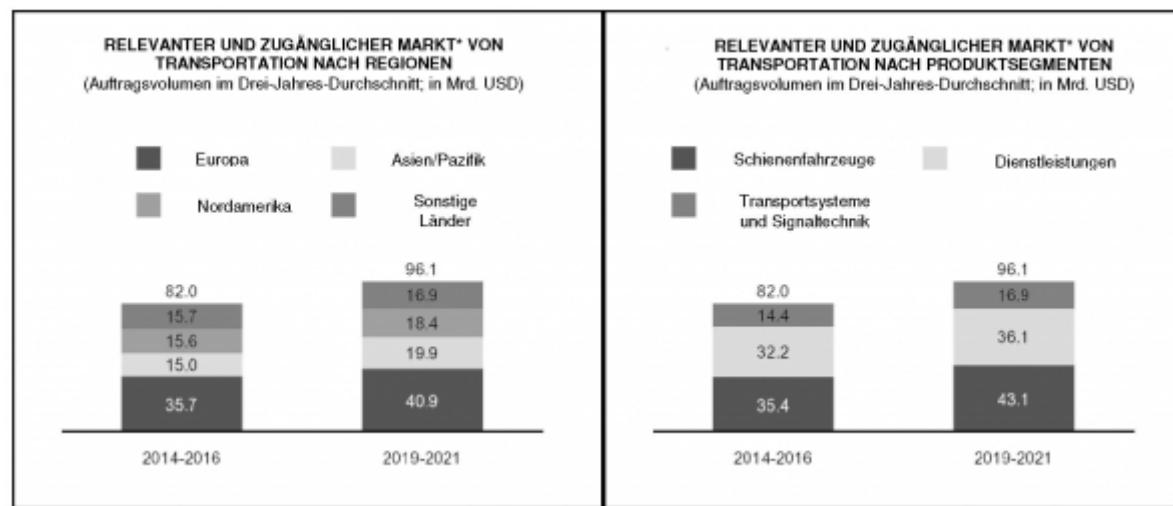
Die positiven Marktaussichten basieren vorwiegend auf den Daten der reifen Schienenverkehrsmärkte wie Westeuropa und Nordamerika, die kontinuierlich in die Modernisierung und den Austausch älterer Fahrzeugfleets investieren. Investitionen in die Aktualisierung und Modernisierung der Signalsysteme dürften das Wachstum der etablierten Eisenbahnmarkte wie Westeuropa zusätzlich vorantreiben.

⁽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 2016 veröffentlichten weltweiten Marktstudie "Forecast 2016 to 2021 ". Im Rahmen der Studie werden 60 Länder, die über 95 % des weltweiten Schienenverkehrsmarkts ausmachen, 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 2014 bis 2016 von EUR 1 = USD 1,1826 verwendet. Die Zahlen für die Jahre 2014 bis 2016 wurden auf der Grundlage der von UNIFE für die Zeiträume 2013 bis 2015 und 2016 bis 2018 veröffentlichten Daten hochgerechnet.

Der zugängliche Markt für Bahnsteuerungssysteme wird in Osteuropa, in der Region Asien/Pazifik und in der GUS voraussichtlich ebenfalls ein hohes relatives Wachstum aufweisen. Durch die wachsende Zahl der aktuell genutzten Schienenfahrzeuge und die allmähliche Marktentwicklung ist mit einem weiteren Wachstum des Dienstleistungsmarkts zu rechnen. Insbesondere auf reifen Märkten treten kleinere private Bahnbetreiber in den Markt ein, die ihren Wartungsbedarf häufig auslagern. Aber auch bei den großen etablierten Bahnbetreibern zeigt sich die Tendenz zur verstärkten Auslagerung von Dienstleistungen, die sie bislang weitgehend intern erbracht haben.

Aus politischer Sicht war 2016 insbesondere das Referendum im Vereinigten Königreich von Bedeutung, bei dem sich die Bürger des Landes für den Ausstieg aus der Europäischen Union entschieden (gemeinhin als "Brexit" bezeichnet). Diese Entscheidung könnte in der betreffenden Region für Verunsicherung sorgen. Andere Initiativen wie das Vierte Eisenbahnpaket der Europäischen Kommission und Vorschriften in Bezug auf die Umsetzung der "positiven Zugsteuerung" in den USA dürften sich dagegen vorteilhaft für die Schienenverkehrsbranche auswirken, da sie die weitere Liberalisierung und die Sicherheit des Schienenverkehrs fördern werden.

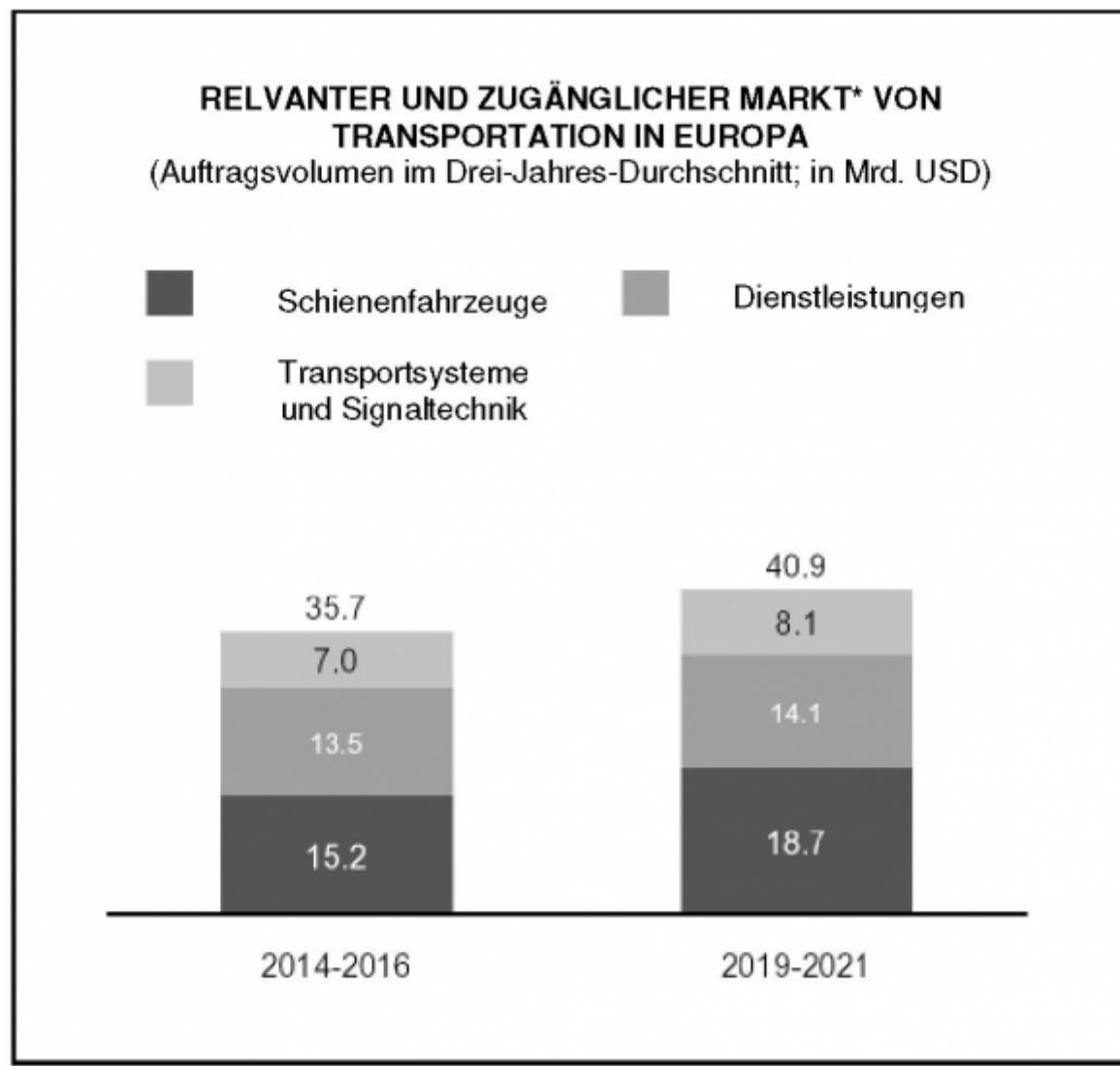


Quelle: UNIFE World Rail Market Study "Forecast 2016 to 2021" und hochgerechnete Zahlen.

Europa

2016 bewegte sich das Auftragsvolumen in Europa weitgehend auf dem Niveau des Vorjahrs und war damit stabil. Im Vereinigten Königreich, in Deutschland, Frankreich und Italien wurden große Aufträge für Nahverkehrs- und Regionalzüge, darunter umfangreiche Dienstleistungsverträge, erteilt. In den Niederlanden wurde außerdem ein Großauftrag für Hochgeschwindigkeitszüge erteilt. In Osteuropa wurde vor allem in Nahverkehrs- und Regionalzüge (Polen und Ungarn) und in U-Bahn-Projekte (Türkei und Bulgarien) investiert.

Die Aussichten für Europa sind in den nächsten Jahren weiterhin positiv. So wird mit Großaufträgen für Hochgeschwindigkeitszüge und U-Bahn-Wagen und mit einer Reihe mittelgroßer Aufträge für Nahverkehrs- und Regionalzüge sowie für Stadt-/Straßenbahnen in Deutschland, im Vereinigten Königreich und in Frankreich gerechnet. In Osteuropa werden die Segmente Stadt-/Straßenbahnen sowie Nah- und Regionalzüge voraussichtlich zum Wachstum des Marktvolumens beitragen.



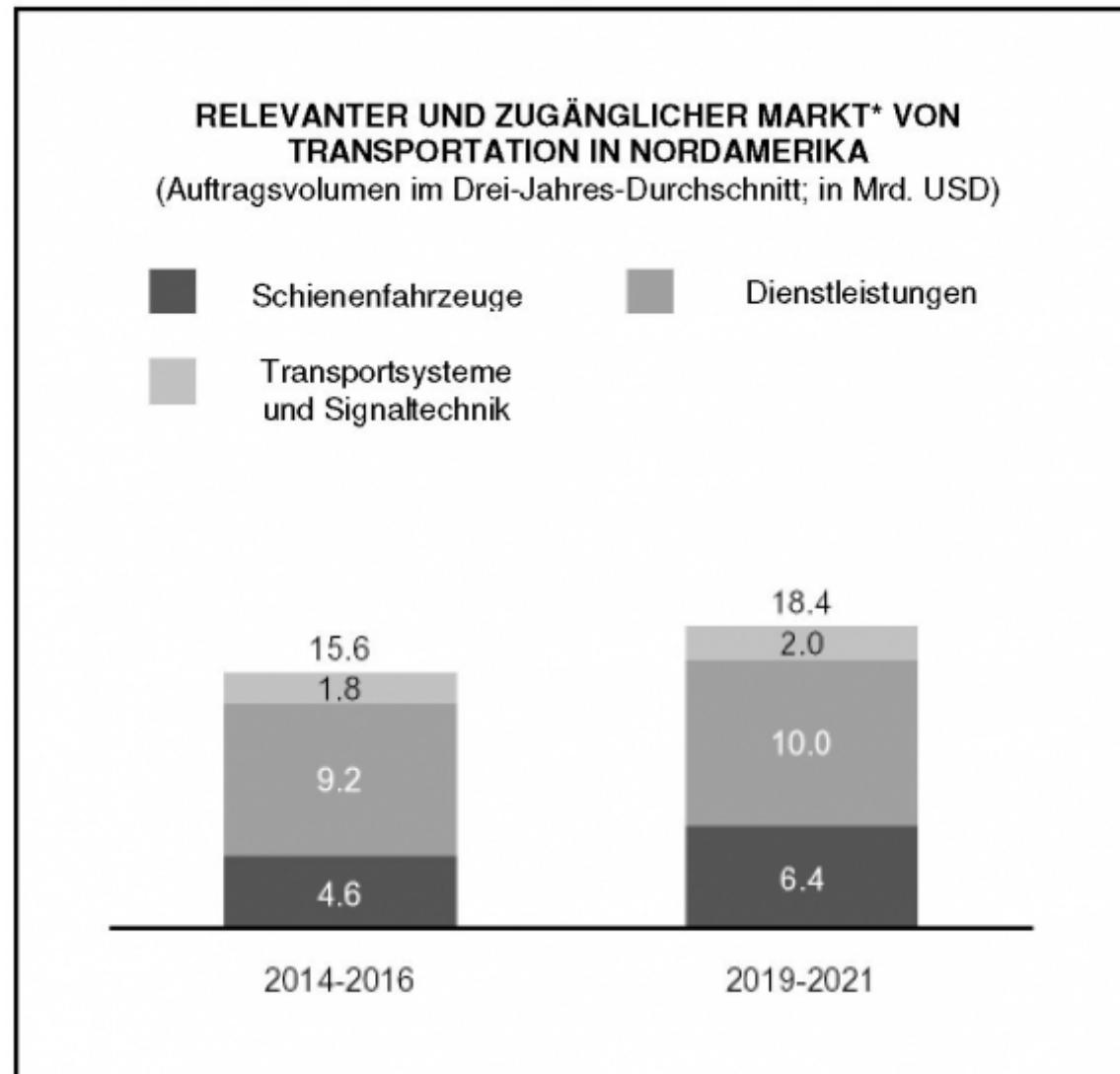
Quelle: UNIFE World Rail Market Study "Forecast 2016 to 2021" und hochgerechnete Zahlen.

* 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.

Nordamerika

Der nordamerikanische Markt weist Anzeichen für einen starken Anstieg gegenüber dem Vorjahr auf. Bei den Aufträgen, die in Baltimore, USA, im Segment Stadt/Straßenbahnen (neben einem langfristigen Dienstleistungsvertrag) sowie in Chicago und Boston, USA, im U-Bahn-Segment erteilt wurden, spielten städtische Mobilitätslösungen eine große Rolle. In den USA wurde außerdem ein Großauftrag für Hochgeschwindigkeitszüge erteilt. In der zweiten Hälfte des Jahres 2016 wurden zudem im Nahverkehrs- und Regionalzugsegment in Kanada und den USA mehrere mittelgroße Betriebs- und Wartungsaufträge vergeben.

In den nächsten Jahren dürfte das Segment Stadt/Straßenbahnen in Nordamerika das größte Auftragsvolumen aufweisen, da die lokalen Behörden aufgrund der steigenden Nachfrage und der zunehmenden Verkehrsüberlastung damit begonnen haben, ihre Fahrzeugflotten zu modernisieren und aufzurüsten. Für die Segmente U-Bahnen und automatische People mover sind mehrere Großaufträge in Aussicht, darunter ein Betriebs- und Wartungsauftrag für eine neue U-Bahn in Montreal, Kanada. In Mexiko wird damit gerechnet, dass die lokalen Behörden in den nächsten Jahren in neue städtische Mobilitätslösungen investieren und bestehende U-Bahnen und Straßenbahnen aufrüsten werden.

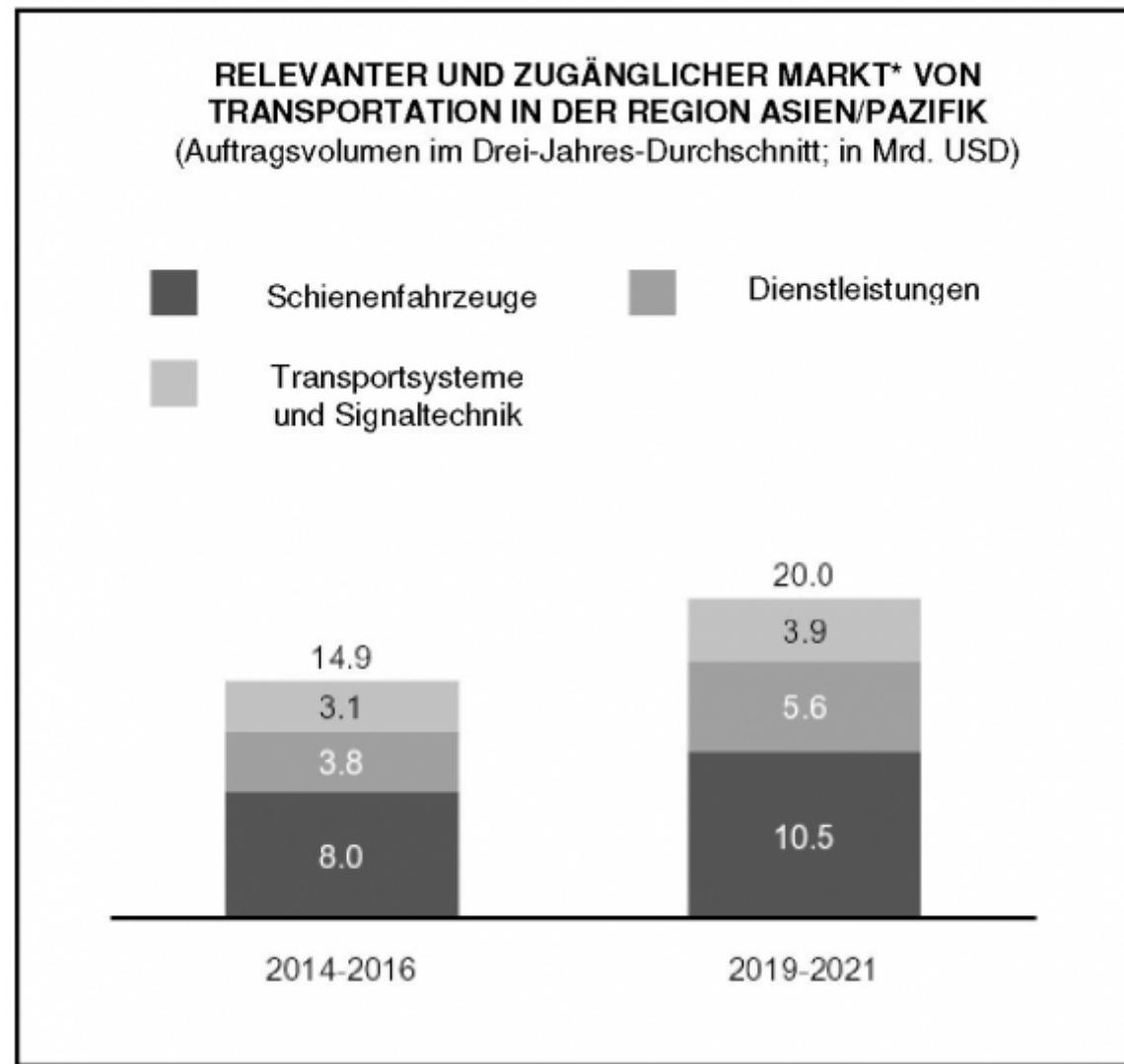


Quelle: UNIFE World Rail Market Study "Forecast 2016 to 2021" und hochgerechnete Zahlen.

Asien/Pazifik

In der Region Asien/Pazifik ist das Auftragsvolumen gegenüber dem Vorjahr zurückgegangen, da 2015 in China und Indien verschiedene Großaufträge für Höchstgeschwindigkeitszüge und Lokomotiven erteilt worden sind. 2016 wurden in Australien und Thailand im Nahverkehrs- und Regionalzugsegment Verträge für größere Projekte (darunter Betriebs- und Wartungsverträge) unterzeichnet. Auf den Philippinen, in Indien und China wurden außerdem wichtige Aufträge für U-Bahn-Wagen erteilt. In Taiwan und Südkorea wurden größere Aufträge über die Lieferung von Schienenfahrzeugen und die Erbringung von Dienstleistungen für automatisierte U-Bahn-Systeme erteilt, die dem Wunsch der Betreiber nach stärker digitalisierten Mobilitätslösungen entsprechen.

China wird voraussichtlich erneut Investitionen im Höchstgeschwindigkeitssegment tätigen. Außerdem wird mit Investitionen in Monorail-Systeme in Thailand und China gerechnet. In Indien und Australien werden dagegen Aufträge im Segment Nahverkehrs- und Regionalzüge erwartet.



Quelle: UNIFE World Rail Market Study "Forecast 2016 to 2021" und hochgerechnete Zahlen.

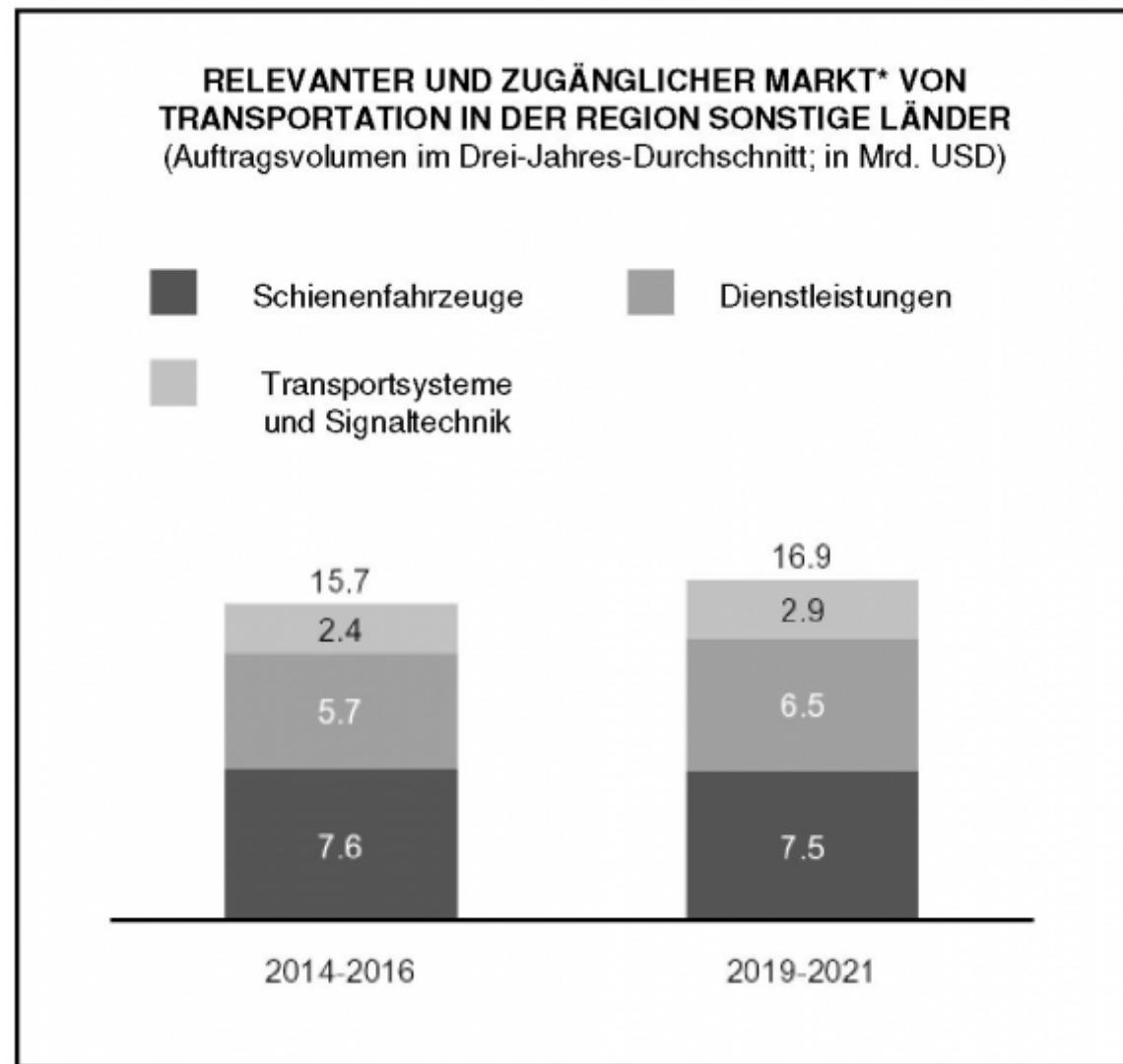
* Der relevante und zugängliche Schienenverkehrsmarkt von Transportation ist der weltweite Schienenverkehrsmarkt ohne die Marktanteile, die aus Aufträgen entstehen, die örtlichen Anbietern ohne öffentliches Ausschreibungsverfahren erteilt wurden, sowie ohne die Segmente Infrastruktur, Güterwagen und Rangierloks.

Sonstige Länder⁽¹⁾

In der Region Sonstige Länder ist die Anzahl von Aktivitäten gegenüber dem Vorjahr zurückgegangen, da 2015 Großaufträge für Dienstleistungen in Bezug auf Regionalzüge in Russland sowie für ein U-Bahn-System in Doha, Qatar, erteilt worden waren. Darüber hinaus war das Segment Lokomotiven weiterhin volatil, da 2016 weniger Aufträge erteilt wurden.

In den nächsten Jahren dürften städtische Verkehrslösungen zu verstärkten Aktivitäten führen, da mit umfangreichen Aufträgen im U-Bahn-Segment in Peru, Russland und Ägypten zu rechnen ist. Außerdem wird in den Segmenten Nahverkehrs- und Regionalzüge sowie Lokomotiven mit vielversprechenden Chancen gerechnet.

⁽¹⁾ Die Region Sonstige Länder umfasst Südamerika, Mittelamerika, Afrika, den Nahen Osten und die GUS.



Quelle: UNIFE World Rail Market Study "Forecast 2016 to 2021" und hochgerechnete Zahlen.

ERGEBNISANALYSE**Wir haben unsere Rentabilität deutlich verbessert****Ertragslage**

	Vierte Quartale zum 31. Dezember		Geschäftsjahre zum 31. Dezember	
	2016	2015	2016	2015
Umsatzerlöse				
Außenumsatzerlöse	\$ 1.946	\$ 2.162	\$ 7.567	\$ 8.275
Innenumsatzerlöse	2	2	7	6
	\$ 1.948	\$ 2.164	\$ 7.574	\$ 8.281
EBITDA vor Sonderposten ⁽¹⁾	\$ 205	\$ 150	\$ 657	\$ 564
Abschreibungen	24	27	97	99
EBIT vor Sonderposten ⁽¹⁾	181	123	560	465
Sonderposten	20	-	164	-
EBIT	\$ 161	\$ 123	\$ 396	\$ 465
EBIT-Marge vor Sonderposten ⁽¹⁾	9.3%	5.7%	7.4%	5.6%
EBIT-Marge	8.3%	5.7%	5.2%	5.6%

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

Außenumsatzerlöse nach Regionen

	Vierte Quartale zum 31. Dezember				Geschäftsjahre zum 31. Dezember	
	2016	2015	2016	2015	2016	2015
Europa ⁽¹⁾	\$ 1.298	67%	\$ 1.476	68%	\$ 4.946	65%
Nordamerika	302	15%	294	14%	1.228	16%
Asien/Pazifik ⁽¹⁾	233	12%	285	13%	936	13%
Sonstige Länder ⁽¹⁾⁽²⁾	113	6%	107	5%	457	6%
	\$ 1.946	100%	\$ 2.162	100%	\$ 7.567	100%
Geschäftsjahre zum 31. Dezember						
Europa ⁽¹⁾					\$ 5.345	64%
Nordamerika					1.297	16%
Asien/Pazifik ⁽¹⁾					1.047	13%
Sonstige Länder ⁽¹⁾⁽²⁾					586	7%
					\$ 8.275	100%

⁽¹⁾ Die Rückgänge in Europa spiegeln negative Währungseffekte von USD 73 Mio. im vierten Quartal und von USD 160 Mio. im Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2016 wider, während die Rückgänge in den Regionen Asien/Pazifik und Sonstige Länder im Geschäftsjahr auf negative Währungseffekte von USD 22 Mio. bzw. USD 40 Mio. zurückzuführen sind.

⁽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 Gesamtaußenumsätze im vierten Quartal um USD 216 Mio. und im Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2016 um USD 708 Mio. Ohne negative Währungseffekte von USD 78 Mio. bzw. USD 222 Mio. sanken die Umsatzerlöse im Vergleich zu den entsprechenden Vorjahresperioden um USD 138 Mio. bzw. 6 % im vierten Quartal und um USD 486 Mio. bzw. 6 % im Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2016.

Der Rückgang um USD 138 Mio. (ohne Währungseffekte) im vierten Quartal hat im Wesentlichen die folgenden Ursachen:

- Verringerung der Aktivitäten im Bereich Schienenfahrzeuge in Europa und in der Region Asien/Pazifik nach Beendigung einiger Aufträge für U-Bahn-Wagen in beiden Regionen, einiger Aufträge für Nahverkehrs- und Regionalzüge sowie Stadt-/Straßenbahnen in Europa und einiger Aufträge für Antriebstechnik in der Region Asien/Pazifik, teilweise kompensiert durch den Produktionshochlauf bei einigen Intercityzügen in Europa (USD 128 Mio.); und
- Rückgang der Aktivitäten im Bereich Signaltechnik in Europa und im Bereich Transportsysteme in der Region Asien/Pazifik; der Grund hierfür liegt insbesondere darin, dass einige Aufträge (USD 68 Mio.) kurz vor der Fertigstellung stehen.

Dem steht Folgendes gegenüber:

- verstärkte Aktivitäten im Bereich Transportsysteme in der Region Sonstige Länder und im Bereich Signaltechnik in der Region Asien/Pazifik (USD 35 Mio.).

Der Rückgang um USD 486 Mio. (ohne Währungseffekte) im Geschäftsjahr hat im Wesentlichen folgende Ursachen:

- verminderte Aktivitäten in den Bereichen Transportsysteme und Signaltechnik in den Regionen Sonstige Länder, Asien/Pazifik und Europa und im Bereich Transportsysteme in Nordamerika. Der Grund hierfür liegt insbesondere darin, dass einige Aufträge (USD 304 Mio.) kurz vor der Fertigstellung stehen; und
- Rückgang der Aktivitäten im Bereich Schienenfahrzeuge in Europa und Nordamerika nach Beendigung einiger Aufträge für U-Bahn-Wagen und Lokomotiven in beiden Regionen, einiger Aufträge für Stadt/Straßenbahnen in Europa und einiger Aufträge für Nahverkehrs- und Regionalzüge in Nordamerika sowie aufgrund des aktiven Projektmanagements und entschiedeneren Cash Managements einschließlich einer übergreifenden Optimierung unserer Lieferkette, woraus sich eine verzögerte Erfassung von Umsatzerlösen im Rahmen der Bilanzierung langfristiger Fertigungsaufträge ergab. Positiv wirkte sich dagegen der Produktionshochlauf bei einigen Intercityzügen in Europa aus (USD 270 Mio.).

Dem steht Folgendes gegenüber:

- verstärkte Aktivitäten bei Schienenfahrzeugen in den Regionen Sonstige Länder und Asien/Pazifik, vor allem aufgrund des Produktionshochlaufs bei Aufträgen für Nahverkehrs- und Regionalzüge in beiden Regionen und einigen Aufträgen für Lokomotiven in der Region Sonstige Länder (USD 91 Mio.).

Sonderposten

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

Im Geschäftsjahr 2016 wurden folgende Sonderposten ausgewiesen:

- Restrukturierungsaufwendungen in Höhe von USD 159 Mio. in Verbindung mit den im Jahr 2016 angekündigten Restrukturierungsmaßnahmen; davon wurden USD 20 Mio. im vierten Quartal erfasst (Rückstellung für Abfindungen in Höhe von USD 10 Mio. und Wertminderung von Sachanlagen in Höhe von USD 10 Mio.); und
- ein Wechselkursverlust in Höhe von USD 5 Mio., der im ersten Quartal ausgewiesen wurde und aus der Reorganisation von Transportation unter eine Holdinggesellschaft resultierte, die notwendig war, um die Platzierung eines Minderheitsanteils an Transportation zu ermöglichen.

EBIT-Marge

Die EBIT-Marge erhöhte sich im vierten Quartal gegenüber dem Vorjahreszeitraum um 2,6 Prozentpunkte. Die EBIT-Marge vor Sonderposten (siehe vorstehende Erläuterung zu den Sonderposten) stieg im vierten Quartal um 3,6 Prozentpunkte, vor allem aufgrund folgender Faktoren:

- höhere Marge in den Bereichen Transportsysteme, Dienstleistungen und Signaltechnik;
- positive Auswirkung des Umsatzmixes auf die Marge aufgrund des Anstiegs der Umsatzerlöse aus der Dienstleistungstätigkeit; und
- Rückgang der Forschungs- und Entwicklungskosten sowie der Vertriebs- und allgemeinen Verwaltungskosten.

Dem steht Folgendes gegenüber:

- geringere Marge bei Schienenfahrzeugen; und
- ein niedrigerer Anteil am Ergebnis von Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen.

Die EBIT-Marge verringerte sich im Geschäftsjahr gegenüber dem Vorjahr um 0,4 Prozentpunkte. Die EBIT-Marge vor Sonderposten (siehe vorstehende Erläuterung zu den Sonderposten) stieg im Geschäftsjahr um 1,8 Prozentpunkte, vor allem aufgrund folgender Faktoren:

- höhere Marge in den Bereichen Signaltechnik und Dienstleistungen; und
- gesunkene Forschungs- und Entwicklungskosten.

Dem steht Folgendes gegenüber:

- geringere Marge im Bereich Transportsysteme.

Book-to-Bill-Verhältnis von 1,1 dank weltweiter Großaufträge in allen Segmenten

Auftragsbestand

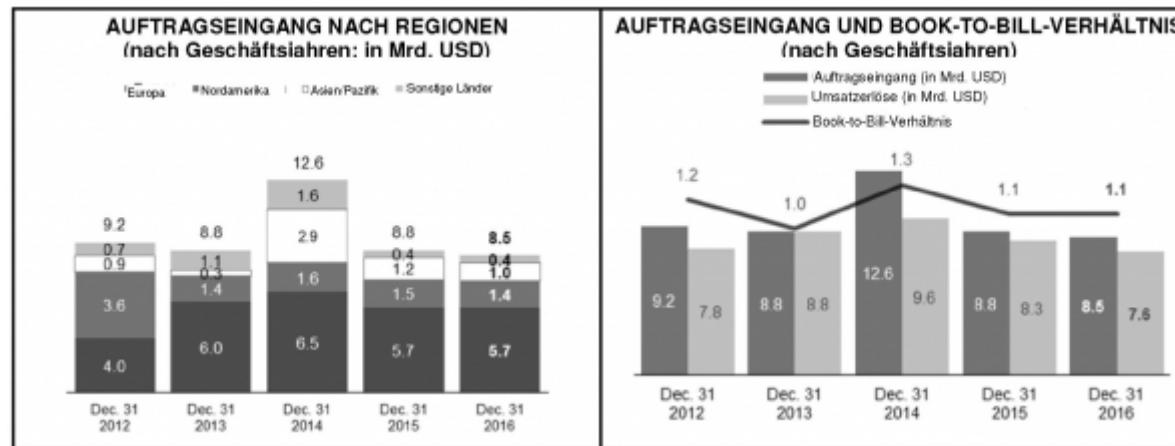
	Zum	
	31. Dezember 2016	31. Dezember 2015
(in Mrd. USD)	\$ 30,1	\$ 30,4

2016 erzielten wir einen im Vergleich zu den erfassten Umsatzerlösen höheren Auftragseingang (USD 0,9 Mrd.), der durch die Abwertung einiger Fremdwährungen, vor allem des Britischen Pfund und des Euro, gegenüber dem US-Dollar zum 31. Dezember 2016 im Vergleich zum 31. Dezember 2015 (USD 1,2 Mrd.) ausgeglichen wurde. Dies führte insgesamt zu einem Rückgang des Auftragsbestands.

Auftragseingang und Book-to-Bill-Verhältnis

	Vierte Quartale zum 31. Dezember		Geschäftsjahre zum 31. Dezember	
	2016	2015	2016	2015
Auftragseingang (in Mrd. USD)	\$ 2,3	\$ 3,4	\$ 8,5	\$ 8,8
Book-to-Bill-Verhältnis ⁽¹⁾	1,2	1,6	1,1	1,1

⁽¹⁾ Verhältnis zwischen Neuaufrägen und Umsatzerlösen.



Ohne negative Währungseffekte verringerte sich der Auftragseingang im vierten Quartal und im Geschäftsjahr um USD 1,1 Mrd. bzw. USD 74 Mio., jeweils im Vergleich zu den entsprechenden Vorjahresperioden. Der Auftragseingang im vierten Quartal und im Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2016 spiegelt negative Währungseffekte von USD 57 Mio. bzw. USD 295 Mio. wider. Die neuen Aufträge basieren im Wesentlichen auf bestehenden Plattformen und enthalten einen höheren Anteil an Aufträgen für Dienstleistungen, Signaltechnik und Transportsysteme, wodurch sich die allgemeine Qualität des Auftragsbestands weiter verbessert.

Im Geschäftsjahr 2016 gewannen wir mehrere Aufträge in verschiedenen Regionen und Produktsegmenten, darunter mehrere Großaufträge in Europa. Mit einem Gesamtauftragseingang von USD 29,9 Mrd. in den vergangenen drei Jahren nehmen wir weiterhin eine führende Position¹) in unserem relevanten und zugänglichen Schienenverkehrsmarkt⁽²⁾ ein.

(1) Basierend auf einem Auftragseingang über einen rollierenden Zeitraum von 36 Monaten. Dabei wurden aktuelle Daten von Unternehmen zugrunde gelegt, die ihren Auftragseingang über einen Zeitraum von mindestens 36 Monaten veröffentlichen.

(2) Unser relevanter und zugänglicher Schienenverkehrsmarkt ist der weltweite Schienenverkehrsmarkt ohne die Marktanteile, die aus Aufträgen entstehen, die örtlichen Anbietern ohne öffentliches Ausschreibungsverfahren erteilt wurden, sowie ohne die Segmente Infrastruktur, Güterwagen und Rangierloks.

Die folgende Übersicht zeigt die Großaufträge, die im Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2016 eingegangen sind:

Kunde	Land	Produkt oder Dienstleistung	Anzahl der Fahrzeuge	Marktsegment	Wert
Viertes Quartal					
Société Nationale des Chemins de Fer Français (SNCF)	Frankreich	Elektrotriebzüge des Typs OMNEO	400	Schienenfahrzeuge	\$ 620
SNCF	Frankreich	Elektrotriebzüge des Typs Francilien	364	Schienenfahrzeuge	\$ 370
Agence Métropolitaine de Transport (AMT)	Kanada	8-Jahres-Vertrag über Betriebs- und Wartungsleistungen	entf.	Dienstleistungen	\$ 246
Österreichische Bundesbahnen (ÖBB)	Österreich	Elektrotriebzüge des Typs TALENT 3	126	Schienenfahrzeuge	\$ 156 ⁽¹⁾
Göteborgs Spårvägar	Schweden	FLEXITY-Straßenbahnen	40	Schienenfahrzeuge	\$ 109 ⁽²⁾
Drittes Quartal					
Angel Trains Ltd	Vereinigtes Königreich	Elektrotriebzüge des Typs AVENTRA	665	Schienenfahrzeuge	\$ 1.100
Metrolinx	Kanada	BiLevel-Wagen für den Nahverkehr	125	Schienenfahrzeuge	\$ 328
Arriva CrossCountry Trains (XC)	Vereinigtes Königreich	Flottenwartungsleistungen	entf.	Dienstleistungen	\$ 302

Kunde	Land	Produkt oder Dienstleistung	Anzahl der Fahrzeuge entf. ⁽¹⁾ Dienstleistungen	Marktsegment	Wert
Abellio Greater Anglia	Vereinigtes Königreich	Flottenwartungsleistungen			\$ 108
Zweites Quartal					
Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG)	Deutschland	Flottenwartungsleistungen		entf.Dienstleistungen	\$ 393
Abellio Rail Südwest GmbH	Deutschland	Elektrotriebzüge des Typs TALENT 2	167	Schienenfahrzeuge	\$ 244
Akiem S.A.	Frankreich	Lokomotiven des Typs TRAXX	26	Schienenfahrzeuge	\$ 107 ⁽¹⁾
Erstes Quartal					
Stadt Edmonton	Kanada	FLEXITY-Straßenbahnen, Signaltechnik und zugehörige Depotausstattung, Betriebs- und Wartungsleistungen ⁽³⁾		entf.Schienenfahrzeuge, Dienstleistungen, Transportsysteme und Signaltechnik	\$ 280 ⁽²⁾
Israelische Eisenbahn (ISR)	Israel	Doppelstockwagen des Typs TWINDEXX Vario	60	Schienenfahrzeuge	\$ 120

⁽¹⁾ Ausgehend vom Listenpreis.

⁽²⁾ Vertragsabschluss als Teil eines Konsortiums. Nur unser Anteil am Gesamtwert ist angegeben.

⁽³⁾ 30-Jahres-Vertrag für den Betrieb und die Wartung des Straßenbahnsystems in Zusammenarbeit mit anderen Konsortiumspartnern

entf.: entfällt

Der Festauftrag der ÖBB über 21 Elektrotriebzüge des Typs TALENT 3 ist Teil eines Rahmenvertrags, der im Dezember 2016 unterzeichnet wurde und die Bereitstellung von bis zu 300 Elektrotriebzügen des Typs TALENT3 vorsieht. Der Gesamtwert des Rahmenvertrages beläuft sich nach Listenpreis auf bis zu USD 1,9 Mrd. Der Vertrag versetzt die ÖBB in die Lage, Züge für den Regional- und Nahverkehr in mehreren Tranchen abzurufen.

Im Januar 2017, also nach dem Ende des Geschäftsjahres, wurden wir von der französischen Staatsbahn SNCF offiziell damit beauftragt, in Kooperation mit Alstom 71 neue Züge für die RER-Linien D und E im Großraum Paris (Île-de-France) zu liefern. Der Wert des Auftrags, der nicht Bestandteil unseres Auftragsbestands zum 31.

Dezember 2016 ist, beläuft sich auf USD 1,22 Mrd. für das Alstom-Bombardier-Konsortium. Unser Anteil am Auftragswert beträgt USD 395 Mio. Dieser erste Auftrag ist Teil eines im Januar unterzeichneten Rahmenvertrags. Der Verkehrsverbund Syndicat des transports d'Île-de-France (STIF) hat für die Finanzierung von bis zu 255 Zügen (130 für die RER-Line D und 125 für die RER-Linie E) etwa USD 3,97 Mrd. - das bislang größte Finanzierungspaket von STIF - bereitgestellt.

Personalbestand

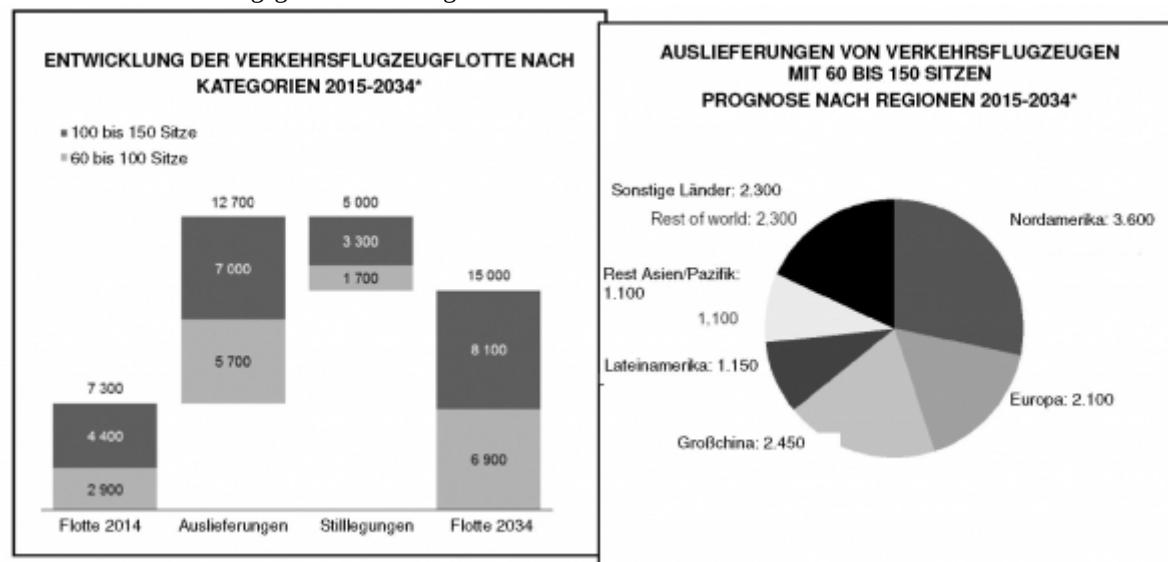
Gesamtzahl der Mitarbeiter

	Zum	
	31. Dezember 2016	31. Dezember 2015
Festangestellte Mitarbeiter ⁽¹⁾	33.050	34.650
Befristet beschäftigte Mitarbeiter	4.100	4.750
	37.150	39.400
Anteil der festangestellten Mitarbeiter, die durch Tarifverträge abgedeckt sind	65%	65%

⁽¹⁾ Einschließlich nicht aktiver Mitarbeiter.

Im Februar 2016 haben wir eine Entscheidung zur Optimierung unseres Personalbestands gemäß unserem Transformationsplan getroffen. Die geplanten Maßnahmen sehen zum einen die Verringerung der Belegschaft und zum anderen strategische Einstellungen vor. Die Verringerung der Zahl der Produktions- und Nicht-Produktionsmitarbeiter um etwa 3.200 wurde im Geschäftsjahr 2016 durchgeführt. Von diesen Maßnahmen waren vor allem festangestellte und befristet beschäftigte Mitarbeiter in Europa und befristet beschäftigte Mitarbeiter in Nordamerika betroffen. 2016 wurde der Personalabbau durch die Einstellung von Mitarbeitern in bestimmten

Wachstumsbereichen - insbesondere zur Unterstützung des Produktionshochlaufs weltweiter strategischer Programme und Projekte - teilweise kompensiert. Dies hatte einen Anstieg der Zahl der befristet beschäftigten Mitarbeiter in der Region Asien/Pazifik zu Folge. Die Reduzierung der Zahl der festangestellten Mitarbeiter in der Region Sonstige Länder hängt vor allem mit dem Abarbeitungsgrad von Aufträgen zusammen.



Im Zuge der weiteren Umsetzung unseres auf fünf Jahre angelegten Transformationsplans kündigten wir im Oktober 2016 weitere Restrukturierungsmaßnahmen an, die uns auf unserem Weg zu profitabilem Ertragswachstum unterstützen sollen. Unser Fokus liegt dabei auf der Verbesserung unserer Produktivität, der Kostensenkung und der Optimierung unserer weltweiten Präsenz, um für unsere Kunden und Aktionäre einen Mehrwert zu schaffen. Die geplanten Maßnahmen sehen insbesondere die Verschlankung administrativer und produktionsfremder Funktionen innerhalb des gesamten Konzerns und die Nutzung unserer internationalen Präsenz zur Errichtung von Exzellenzzentren für Entwicklungs-, Konstruktions- und Herstellungsaktivitäten vor.

Die Auswirkung dieser Restrukturierungsmaßnahmen auf unseren Personalbestand wird durch die strategische Einstellung neuer Mitarbeiter zur Unterstützung bedeutender Auftragsgewinne im Schienenfahrzeuggeschäft und durch unsere Wachstumsstrategie für das Aftermarket-Geschäft teilweise ausgeglichen.

Unsere Incentive-basierte Mitarbeitervergütung belohnt die kollektiven Anstrengungen unserer Mitarbeiter zur Erreichung unserer Ziele. Grundlage ist die Erfüllung vorgegebener Leistungskennzahlen. Insgesamt nehmen weltweit 2.550 Mitarbeiter bzw. 8 % der festangestellten Mitarbeiter an dem Programm teil. Im Geschäftsjahr 2016 war die Incentive-Vergütung der Mitarbeiter im Rahmen dieses Programms an die Erreichung vorgegebener Ergebnisziele geknüpft, basierend auf dem EBIT vor Sonderposten und dem freien Cashflow.

VERÄUSSERUNG EINES MINDERHEITSANTEILS

Veräußerung einer Beteiligung von 30 % an Bombardier Transportation an die CDPQ für USD 1,5 Mrd.

Am 11. Februar 2016 schlossen wir 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.

Nach Abschluss der bereits angekündigten Unternehmensreorganisation 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

Die CDPQ hat 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 nach Wahl der BT Holdco in Form von zusätzlichen wandelbaren Aktien, sofern bestimmte Bedingungen erfüllt sind, 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 %.

Zum 31. Dezember 2016 beträgt die Beteiligungsquote der CDPQ bei Umwandlung ihrer Aktien 30 %, da Transportation sein Leistungsziel für das Geschäftsjahr 2016 erreicht hat. Die Mindestrendite der CDPQ wird 2017 daher bei 9,5 % liegen.

Aktionärsrechte und Verkauf der Beteiligung

Gemäß den Bedingungen der Vereinbarung gelten für die CDPQ die üblichen Schutzrechte für Minderheitsaktionäre, einschließlich Bezugsrechte, eines Vorkaufsrechts und Mitverkaufsrechte (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 Kontrollwechsel (Change of Control) 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 (i) den Wert der von der CDPQ (auf Konvertierungsbasis) gehaltenen Stammaktien, ermittelt auf Grundlage des implizierten Werts der Zweitemission oder der Veräußerung an Dritte (siehe vorstehende Erläuterung), oder, falls höher, (ii) eine dreijährige jährliche Durchschnittsrendite von mindestens 15 % (oder eine jährliche Durchschnittsrendite von 15 % nach Ablauf von drei Jahren).

Weitere Bedingungen der Transaktion

Die Parteien haben eine Mindestbarreserve für Bombardier von USD 1,25 Mrd. am Ende eines jeden Quartals vereinbart. Diese Anforderung wurde zum Ende jedes Quartals von 2016 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.

Optionsscheine

Die Transaktion umfasst die Ausgabe von Optionsscheinen durch Bombardier an die CDPQ. Die Ausübung der Optionsscheine berechtigt zum Bezug von insgesamt 105.851.872 Class-B-Aktien mit nachrangigem Stimmrecht am Kapital der Bombardier Inc. (Class-B-Aktien mit nachrangigem Stimmrecht). Die Optionsscheine können bis zum 11. Februar 2023 ausgeübt werden. Der Ausübungspreis je Class-B-Aktie mit nachrangigem Stimmrecht beträgt USD 1,66, den US-Dollar-Gegenwert von CAD 2,21, zum Zeitpunkt des Abschlusses der Zeichnungsvereinbarung.

AUSBLICK UND ZUKUNFTSBEZOGENE AUSSAGEN

Wachstum	Letzte Prognose für 2016 Umsatzerlöse von rund USD 8,0 Mrd., ausgehend von den Wechselkursen 2016.	Was wir 2016 erreicht haben Umsatzerlöse von USD 7,6 Mrd.	Was wir für 2017 prognostizieren⁽¹⁾ Umsatzerlöse von rund USD 8,5 Mrd. ausgehend von der Annahme, dass die Wechselkurse 2017 auf dem Niveau von 2016 bleiben werden.
Rentabilität⁽²⁾	EBIT-Marge vor Sonderposten⁽²⁾ von über EBIT-Marge vor Sonderposten ⁽²⁾ von 7,4 %, 6,5 %.	EBIT-Marge vor Sonderposten⁽²⁾ von über EBIT-Marge vor Sonderposten ⁽²⁾ von 7,4 %, 6,5 %.	EBIT-Marge vor Sonderposten⁽²⁾ von rund 7,5 %.

Aktualisierung unserer Prognose für 2016

Im November 2016 senkten wir unsere Umsatzprognose für 2016 von rund USD 8,5 Mrd. (basierend auf stabilen Wechselkursen 2016 im Vergleich zu 2015) auf rund USD 8,0 Mrd. (basierend auf den zu diesem Zeitpunkt vorliegenden Wechselkursen). Die Anpassung ergab sich vor allem aus unserem aktiven Projektmanagement, das mit einem entschiedeneren Cash Management und einer Minderung des Projektabwicklungsrisikos einhergeht, und aus den Wechselkursänderungen im Geschäftsjahr 2016. Hieraus resultierte wiederum eine verzögerte Erfassung bestimmter Kosten und der Umsatzrealisierung im Rahmen der Bilanzierung langfristiger Fertigungsaufträge. Unser Umsatz von USD 7,6 Mrd. konnte letztendlich nicht mit unserer Prognose für 2016 mithalten.

Dies lag vor allem an der weiteren Abgrenzung bestimmter Umsatzerlöse im Rahmen der Bilanzierung langfristiger Fertigungsaufträge.

⁽¹⁾ Informationen zu den Annahmen, auf denen die Prognose basiert, sind dem nachfolgenden Abschnitt "Zukunftsbezogene Aussagen" zu entnehmen. Siehe hierzu auch den Haftungsausschluss in Bezug auf zukunftsbezogene Aussagen im Berichtsteil "Überblick".

⁽²⁾ Rentabilitätsprognosen basieren auf der EBIT-Marge vor Sonderposten. Einzelheiten zur Definition dieser Kennzahl und zur Überleitung auf die am besten vergleichbare Finanzkennzahl nach IFRS für 2016 sind im Abschnitt "GAAP-fremde Finanzkennzahlen" im Berichtsteil "Überblick" bzw. im Abschnitt "Ergebnisanalyse" enthalten.

Im November 2016 zeigte sich außerdem, dass Transportation die ursprüngliche Rentabilitätsprognose⁽¹⁾ von über 6 % überschreiten wird, was vor allem auf die Transformationsinitiativen und die bessere Auftragsabwicklung zurückzuführen ist. Daher erhöhten wir die Rentabilitätsprognose⁽¹⁾ für 2016 auf über 6,5 %. Die 2016 erzielte EBIT-Marge vor Sonderposten⁽¹⁾ von 7,4 % lag über unserer geänderten Prognose, was hauptsächlich dem Fortschritt bei der Umsetzung unserer Transformationsinitiativen und einer besseren Auftragsabwicklung (insbesondere bei unseren chinesischen Joint Ventures) zuzuschreiben ist.

⁽¹⁾ Rentabilitätsprognosen basieren auf der EBIT-Marge vor Sonderposten. Einzelheiten zur Definition dieser Kennzahl und zur Überleitung auf die am besten vergleichbare Finanzkennzahl nach IFRS für 2016 sind im Abschnitt "GAAP-fremde Finanzkennzahlen" im Berichtsteil "Überblick" bzw. im Abschnitt "Ergebnisanalyse" enthalten.

Unsere Strategie zur Erreichung unserer Prognose für 2017

Unserer Umsatzprognose für 2017 von rund USD 8,5 Mrd. liegen der hohe Auftragseingang 2016 von USD 8,5 Mrd. und ein Book-to-Bill-Verhältnis von 1:1 zugrunde, woraus sich ein Auftragsbestand von USD 30,1 Mrd. ergibt. Die neuen Aufträge basieren im Wesentlichen auf bestehenden Plattformen und enthalten einen höheren Anteil an Aufträgen für Dienstleistungen, Signaltechnik und Transportsysteme, wodurch sich die allgemeine Qualität des Auftragsbestands weiter verbessert und der Druck auf kritische Ressourcen abnimmt. Dem für 2017 prognostizierten EBIT vor Sonderposten von rund 7,5 % liegen die positiven Auswirkungen der Transformationsinitiativen zugrunde, denen jedoch höhere Investitionen in die Errichtung von Exzellenzzentren für Konstruktions- und Herstellungsaktivitäten notwendige strukturelle Umwandlung sowie höhere Investitionen in standardisierte Produkt- und Dienstleistungsplattformen gegenüber stehen. Unser künftiges Rentabilitätswachstum basiert im Zuge der weiteren Transformation unseres Unternehmens auf drei Säulen: Umsatzumwandlung und Umsatzmix, ein systematisches Produkt- und Dienstleistungsangebot und Fortsetzung der operativen Transformation.

Zukunftsbezogene Aussagen

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

- der normalen Projektabwicklung des aktuellen Auftragsbestands und der kontinuierlichen Einführung und Umsetzung wichtiger Transformationsinitiativen, insbesondere zur Senkung der direkten und indirekten Beschaffungskosten, Verbesserung der Arbeitsproduktivität und Optimierung des Working Capitals;
- der Realisierung künftiger Ausschreibungen und unserer Fähigkeit, sie zu gewinnen;
- unserer Fähigkeit, Best Practices und Technologien produktionsübergreifend einzusetzen;
- unserer Fähigkeit, Initiativen zur Verbesserung von Geschäftsmodellen erfolgreich umzusetzen;
- unserer Fähigkeit, hoch qualifizierte Mitarbeiter, die die Strategien für unsere Produktentwicklung und Projektdurchführung umsetzen, zu gewinnen und zu binden;
- der Umsatzumwandlung und dem Auslaufen unserer Altverträge;
- einem stabilen Niveau der Staatsausgaben;
- der Fähigkeit unserer Zulieferer, zur Umsetzung unserer Projekte beizutragen;
- weitgehend unveränderter globaler Wettbewerbs- und Wirtschaftsbedingungen; und
- der Stabilität von Wechselkursen.

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

SONSTIGES

BILANZUNWIRKSAME TRANSAKTIONEN

Factoring- Vereinbarungen

Im Rahmen seiner gewöhnlichen Geschäftstätigkeit hat der Geschäftsbereich Transportation eine Reihe von Factoring-Vereinbarungen getroffen, die ihm die Möglichkeit bieten, geeignete Forderungen aus Lieferungen und Leistungen regressfrei zu veräußern. Nähere Informationen sind in Anhangsangabe 16 zum Konzernabschluss "Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen" zu finden.

Kredit- und Restwertgarantien

Im Zusammenhang mit dem Verkauf bestimmter Produkte, hauptsächlich Verkehrsflugzeuge, bieten wir einigen Kunden eine Finanzierungserleichterung in Form von Kredit- und Restwertgarantien an. Dadurch sollen die Kunden in die Lage versetzt werden, Drittfinanzierungen für ihre Akquisitionen zu erlangen.

Im Rahmen von Kreditgarantien werden vertraglich begrenzte Zahlungen an die garantiebegünstigte Partei geleistet, um Verluste aus der Verletzung von Kreditbedingungen abzuschwächen. Der Garantiefall tritt ein, wenn Kunden ihre Verpflichtungen während der Laufzeit der Finanzierungsvereinbarungen nicht erfüllen. Die Restlaufzeiten dieser Finanzierungsvereinbarungen liegen zwischen 1 und 10 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 11 Jahren). Eine Reihe von Faktoren kann den Wert des zugrunde liegenden Vermögenswerts nachteilig beeinflussen. Um das Risiko zu vermindern, schreiben die Finanzierungsvereinbarungen in der Regel vor, dass das als Sicherheit eingesetzte Flugzeug bestimmte vertraglich festgelegte Rückgabebedingungen erfüllen muss, damit die Garantie in Anspruch genommen werden kann. Wird eine Restwertgarantie in Anspruch genommen, erhalten die Garantiebegünstigten eine vertragliche Zahlung - in der Regel einen festgelegten Höchstbetrag des Wertverlusts in Bezug auf einen garantierten Wert. In den meisten Fällen kann ein Anspruch im Rahmen der Garantie erst am Ende der Laufzeit der Finanzierungsvereinbarung geltend gemacht werden, d. h. wenn der zugrunde liegende Vermögenswert an Dritte verkauft wird.

Werden Kredit- und Restwertgarantien im Zusammenhang mit einer Finanzierungsvereinbarung über denselben zugrunde liegenden Vermögenswert geleistet, so können die Restwertgarantien nur dann in Anspruch genommen werden, wenn die Kreditgarantie abläuft, ohne in Anspruch genommen worden zu sein. In diesem Fall schließen sich die Garantien gegenseitig aus.

Nähere Informationen sind in Anhangsangabe 38 zum Konzernabschluss "Sonstige finanzielle Verpflichtungen und Eventualverbindlichkeiten" zu finden.

Finanzierungsverpflichtungen

Wir bieten unseren Kunden gelegentlich finanzielle Hilfe an, um diesen die Kapitalbeschaffung zu erleichtern. Diese finanzielle Hilfe kann darin bestehen, dass Kunden bei der Eigen- und Fremdkapitalbeschaffung und der Finanzierungsstrukturierung in Verbindung mit dem Erwerb von Flugzeugen unterstützt werden oder sichergestellt wird, dass ausreichend Fremd- und Eigenkapital zur Finanzierung derartiger Akquisitionen verfügbar sind.

Zum 31. Dezember 2016 bestanden unsererseits keine Verpflichtungen, in Verbindung mit dem künftigen Verkauf von Flugzeugen Finanzierungszusagen an Kunden abzugeben.

Finanzierungsarrangements im Zusammenhang mit dem Verkauf von Verkehrsflugzeugen

Im Zusammenhang mit dem Verkauf von Verkehrsflugzeugen haben wir für bestimmte Unternehmen, die ausschließlich zum Zweck der Finanzierungsbereitstellung in Verbindung mit dem Verkauf von Verkehrsflugzeugen errichtet wurden, Kredit- und/oder Restwertgarantien geleistet, nachrangige Darlehen bereitgestellt und Residualansprüche an diesen zurückbehalten. Darüber hinaus erbringt das Segment Commercial Aircraft für einige dieser Unternehmen gegen eine marktübliche Gebühr Verwaltungsdienstleistungen.

Diese Unternehmen werden in der Regel im Wege langfristiger Finanzverbindlichkeiten sowie durch externe Eigenkapitalgeber finanziert. Eigenkapitalgeber kommen häufig in den Genuss steuerlicher Anreize. Die Flugzeuge dienen als Sicherheit für die langfristigen Finanzverbindlichkeiten solcher Unternehmen.

Nähere Informationen sind in Anhangsangabe 37 zum Konzernabschluss "Nicht konsolidierte strukturierte Unternehmen" zu finden.

RISIKEN UND UNSICHERHEITEN

Wir sind in Branchen tätig, die durch eine Reihe von Risikofaktoren und Unsicherheiten gekennzeichnet sind. Bei den nachstehend erläuterten Risiken und Unsicherheiten handelt es sich um Risiken, die unsere Geschäftstätigkeiten, unsere Vermögens-, Finanz- und Ertragslage sowie unsere Zahlungsströme 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 Geschäftstätigkeiten, unsere Vermögens-, Finanz- und Ertragslage sowie unsere Zahlungsströme haben.

Risiko im Zusammenhang mit der allgemeinen Wirtschaftslage

Bei dem Risiko im Zusammenhang mit der allgemeinen Wirtschaftslage handelt es sich um das Risiko möglicher Verluste aufgrund ungünstiger Wirtschaftsbedingungen. Risikofaktoren sind insbesondere Kürzungen der Staatshaushalte, eine Verringerung der privaten und öffentlichen Investitionen, eine Verschlechterung des Geschäftsklimas, politische und wirtschaftliche Zwänge, die u. a. aus wachsenden Staatsdefiziten und einer zunehmenden Staatsverschuldung resultieren, und Krisen auf den Kreditmärkten.

Risiko im Zusammenhang mit dem Geschäftsumfeld

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, Naturkatastrophen, globale Gesundheitsrisiken, der Ausbruch eines Krieges oder anhaltende Konflikte in bestimmten Regionen zu einem Auftragsrückgang, zu Lieferverzögerungen oder zur teilweisen Stornierung unseres Auftragsbestandes führen.

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 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 erfolgreich umzusetzen, Aktivitäten von Geschäftspartnern, 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, Zulieferern (einschließlich des Supply-Chain-Managements) und Mitarbeitern. Zudem unterliegen wir Risiken aus der Abhängigkeit von Infor-

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.

Marktrisiko

Das Marktrisiko ist das Risiko möglicher Verluste aufgrund einer ungünstigen Entwicklung der Marktfaktoren, einschließlich der Wechselkurs- und Zinsschwankungen, Restwerteinbußen, gestiegener Preise für das verwendete Ausgangsmaterial und Schwankungen der Inflationsrate.

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 Joint Ventures 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 von 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). Der Brexit könnte sich sowohl auf unser Geschäft mit Flugzeugen als auch auf unser Geschäft mit Schienenfahrzeugen auswirken. 2016 erzielten wir 45 % unserer Umsätze in Europa, davon 18 % im Vereinigten Königreich.

Der Brexit könnte zu einem Anstieg der geopolitischen und wirtschaftlichen Risiken, zu Betriebsunterbrechungen und Unsicherheiten rund um unser Geschäft führen. Dies könnte insbesondere auch unsere Beziehungen zu bestehenden und künftigen Kunden, Zulieferern und Mitarbeitern beeinträchtigen, was sich wiederum negativ auf unsere Finanz- und Ertragslage auswirken könnte. Weitere Folgen könnten stärkere Ausfuhr- und Einfuhrbeschränkungen zwischen dem Vereinigten Königreich und den Ländern der Europäischen Union und wachsende Herausforderungen im regulatorischen Bereich sein.

Die Ankündigung des Brexit sorgte für signifikante Wechselkursschwankungen. Dabei erlebte der US-Dollar eine Aufwertung gegenüber anderen Währungen, insbesondere dem Pfund Sterling und dem Euro. Der Großteil unserer Umsätze im Flugzeuggeschäft wird in US-Dollar und im Schienenverkehrsgeschäft in Euro und anderen Währungen erzielt. Die Aufwertung des US-Dollar gegenüber diesen anderen Währungen könnte sich negativ auf unsere Ertragslage, insbesondere im Schienenverkehrsgeschäft, auswirken, wobei eine potenzielle Abwertung der lokalen Währung oder des Euro gegenüber dem US-Dollar in Kombination mit einem potenziell höheren Inflationsrisiko zu Verlusten bei Bombardier führen und die Kaufkraft unserer Kunden beeinträchtigen könnte.

Risiko im Zusammenhang mit dem Geschäftsumfeld

Finanzielle Situation der Luftfahrtindustrie und der Geschäftsflugzeugkunden

Die finanzielle Situation und die Zahlungsfähigkeit der Luftfahrtindustrie sowie die Fähigkeit von Fluggesellschaften, sich Finanzierungsmöglichkeiten zu erschließen, können die Nachfrage nach unseren Verkehrsflugzeugen beeinflussen. Die Besonderheiten der Luftfahrtindustrie erschweren Vorhersagen hinsichtlich des Zeitpunkts, zu dem sich wirtschaftliche Ab- oder Aufschwünge in der Branche niederschlagen werden. Darüber hinaus können Zyklen länger ausfallen als erwartet. Der anhaltende Kostendruck und die Bemühungen in der Luftfahrtindustrie, ein annehmbares Rentabilitätsniveau zu erreichen, belasten das Preisniveau unserer Luftfahrtprodukte. Sogenannte "Scope Clauses", die in Tarifverträgen mit Pilotengewerkschaften in den USA enthalten sind, schränken den Betrieb von kleineren Regionaljets durch große Fluggesellschaften oder durch deren regionale Tochtergesellschaften ein und können daher die Nachfrage auf dem Markt für Regionalflugzeuge dämpfen. Der Erwerb unserer Luftfahrtprodukte und -dienstleistungen kann eine erhebliche Investition für ein Unternehmen, eine Einzelperson oder eine staatliche Einrichtung darstellen. Wenn die wirtschaftlichen oder geschäftlichen Bedingungen ungünstig sind, könnten potenzielle Käufer beschließen, den Kauf unserer Luftfahrtprodukte und -dienstleistungen aufzuschieben. Auch die Verfügbarkeit von Finanzierungsmöglichkeiten ist ein wichtiger Faktor. Kreditknappheit kann dazu führen, dass Flugzeuglieferungen verschoben oder Aufträge storniert werden. Aufgrund der Umstrukturierung, der Verkleinerung oder der Geschäftsaufgabe von Unternehmen kann es zu einem immer größer werdenden Angebot an Gebrauchtflugzeugen kommen, was sich ebenfalls negativ auf den Verkaufspreis für neue und gebrauchte Geschäfts- sowie Verkehrsflugzeuge auswirkt. Wir könnten dann vor der Aufgabe stehen, Wege zur Senkung der Kosten und zur Verbesserung der Produktivität zu finden, die es dem Segment erlauben, sich mit akzeptablen Gewinnmargen gut am Markt zu positionieren. Der Verlust einer größeren Fluggesellschaft oder eines Anbieters von Teileigentums-Programmen und Charter-Flügen als Kunden oder die Kündigung eines Vertrags könnte erhebliche Auswirkungen auf unsere Finanzergebnisse haben.

Finanzielle Situation der Schienenverkehrsindustrie

Die Schienenverkehrsbranche hat sich bislang auch in wirtschaftlich schwierigen Zeiten gut behauptet. Ein schwieriges wirtschaftliches und finanzielles Umfeld kann sich jedoch in bestimmten Bereichen auf einige Bahnbetreiber negativ auswirken. Da manche Kunden von Haushaltskürzungen, strenger Haushaltsdisziplin oder Sparmaßnahmen betroffen sind, kann es zur Kürzung, Verschiebung oder Stornierung von Projekten kommen. Sollten staatliche oder private Bahnbetreiber zu solchen Maßnahmen greifen, so könnte dies unseren Auftragseingang und unsere Umsatzerlöse schmälern und unsere Kostenstruktur und Preise erheblich unter Druck setzen. In Zeiten rückläufiger Investitionstätigkeiten könnte sich diese Situation weiter verschärfen.

In jeder Berichtsperiode ist ein wesentlicher Teil unseres Schienengeschäfts von Regierungsstellen und anderen öffentlichen Einrichtungen abhängig, auf die in der Vergangenheit der weitaus größte Anteil am Wert der von uns jährlich verbuchten Aufträge entfallen ist. Die Investitionsbereitschaft und -fähigkeit öffentlicher Einrichtungen hängt von komplexen politischen und wirtschaftlichen Faktoren ab und kann sich von einem Geschäftsjahr zum nächsten ändern. Ein Wirtschaftsabschwung und Haushaltsbeschränkungen können zu einem Rückgang der Infrastrukturinvestitionen, Verzögerungen bei der Auftragserteilung, Auftragsabwicklung oder Zahlung sowie zu einer Verringerung steuerlicher oder anderer Anreize zur Förderung der Forschung und Entwicklung führen. In Zeiten der Überschuldung (oder einer Staatschuldenkrise) kann die Umsetzung von Sparmaßnahmen oder Programmen zur Verringerung der Staatsausgaben negative Auswirkungen auf das Volumen von Aufträgen für Verkehrsinfrastrukturprojekte haben.

Zudem haben die starke Konkurrenz in der Schienenverkehrsindustrie und die Bedürfnisse von Kunden im aktuellen wirtschaftlichen Umfeld zu nachteiligen Folgen, insbesondere zu geringeren und späteren Anzahlungen, geführt. Eine solche Änderung der Auftragsbedingungen kann sich negativ auf unsere Cashflows auswirken und uns zwingen, Finanzmittel in größerem Umfang aus anderen Quellen zu beziehen und einzusetzen, z. B. im Rahmen von Factoring-Vereinbarungen, was sich nachteilig auf unsere Eigenkapitalrendite sowie unsere Finanz- und Ertragslage auswirken kann. Zudem besteht keine Sicherheit dahingehend, dass wir für den Fall, dass sich die Zahlungs- und Anzahlungsbedingungen für Kunden weiterhin in einer für die Produzenten nachteiligen Weise verändern werden, Zugang zu Ersatz-Working-Capital in ausreichender Höhe haben werden, um die Ausführung von Projekten zu annehmbaren Bedingungen oder überhaupt zu finanzieren.

Handelspolitik

Als weltweit tätiges Unternehmen unterliegen unsere Geschäftstätigkeiten 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 Prioritätssetzung 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 sowie Preis- und Devisenkontrollen könnten sich in mehreren nationalen Märkten auf

unsere Geschäftstätigkeit, 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

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.

Auf dem Schienenverkehrsmarkt sind wir 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. 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 jüngste Rückgang des Ölpreises, 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 und erhebliche Auswirkungen auf unsere Geschäftstätigkeiten, unsere Vermögens-, Finanz- und Ertragslage sowie unsere Zahlungsströme zur Folge haben können.

Ereignisse höherer Gewalt oder Naturkatastrophen

Ereignisse höherer Gewalt und Naturkatastrophen (darunter Erdbeben und schwere Unwetter wie Eisstürme, Hurrikans, Überflutungen, Tornados oder sonstige Katastrophen) 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).

Geschäftsrisiko

Entwicklung neuer Produkte und Dienstleistungen

Veränderungen infolge weltweiter Trends wie Klimawandel, schwankende Treibstoffpreise, Wachstum in den Schwellenländern, Verstädterung, Bevölkerungswachstum und demographische Faktoren beeinflussen die Ansprüche der Kunden in unseren Hauptmärkten Luftfahrt und Schienenverkehr. Um wettbewerbsfähig zu bleiben und den Bedürfnissen der Kunden gerecht zu werden, müssen wir diese Veränderungen vorhersehen und laufend neue Produkte entwickeln und konzipieren, die bestehenden

Produkte und Dienstleistungen verbessern, in neue Technologien investieren und neue Technologien entwickeln. Die Einführung neuer Produkte oder Technologien macht umfangreiche Investitionen in die Forschung und Entwicklung notwendig und bindet eine beträchtliche Anzahl hoch qualifizierter Mitarbeiter. Dabei besteht außerdem das Risiko, dass unsere Investitionen in neue Produkte oder Technologien nicht erfolgreich sind.

Wenn wir in Produkte investieren, die auf dem Markt nicht angenommen werden, wenn sich die Nachfrage oder die Präferenz der Kunden ändert oder wenn neue Produkte von den entsprechenden Behörden nicht genehmigt werden (oder wenn es uns nicht gelingt, neue Produkte oder Technologien zu entwickeln oder für diese die Homologation oder Zulassung zu erhalten) oder - insbesondere im Vergleich zu unseren Wettbewerbern - zu spät auf den Markt gebracht werden bzw. veraltet sind, kann sich dies auf unsere Ergebnisse auswirken. Bei der Entwicklung neuer Produkte besteht das Risiko, dass die Kosten überschritten werden oder dass unsere Produkte nicht die Anforderungen an die Leistungseigenschaften erfüllen, zu denen wir uns gegenüber unseren Kunden verpflichtet haben.

Wenn es uns nicht gelingt, neue Technologien und Plattformen termin- und budgetgerecht zu entwickeln oder die Zulassung für diese Technologien zu erhalten, könnte dies ebenfalls unsere Ergebnisse belasten. Unser langfristiges Wachstum, unsere Wettbewerbsfähigkeit und unsere anhaltende Rentabilität sind zudem von unserer Fähigkeit abhängig, Änderungen auf den Märkten zu antizipieren und entsprechend darauf zu reagieren, die Kosten für die Herstellung qualitativ hochwertiger, neuer und bestehender Produkte zu reduzieren, unseren Produktmix weiterzuentwickeln und unsere Präsenz an die weltweiten Marktchancen anzupassen.

In einem wettbewerbsintensiven Umfeld sind wir jetzt und in Zukunft dem Risiko ausgesetzt, dass unsere Wettbewerber innovativer oder wettbewerbsfähiger 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

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 negativ auf unsere Ergebnisse auswirken. Unser Book-to-Bill-Verhältnis, das wir als Verhältnis zwischen Neuaufrägen und Umsatzerlösen definieren, ist eine Kennzahl zur Ermittlung potenzieller künftiger Umsatzerlöse. Die Realisierung von Umsatzerlösen aus Neuaufrägen basiert jedoch auf bestimmten Annahmen, z. B. der Annahme, dass unsere Aufträge in völliger Übereinstimmung mit den jeweiligen Auftragsbedingungen erfüllt werden. Die Beendigung oder Modifizierung eines oder mehrerer Großaufträge kann wesentliche nachteilige Auswirkungen auf unseren künftigen Umsatz haben. Wir können nicht garantieren, dass wir alle anfänglich für unsere Neuaufräge prognostizierten Umsatzerlöse realisieren werden.

Ein etwaiger Fehlbetrag kann wesentlich ausfallen.

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.

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 Auftragssummen gegenüber unseren Schätzungen und Modellen und zur Zahlung erheblicher Vertragsstrafen oder Schadenersatzzahlungen, zur Außerbetriebnahme von Produkten oder in extremen Fällen bzw. bei länger anhaltenden Verzögerungen zur teilweisen oder vollständigen Stornierung des Auftrags führen. Es besteht keine Sicherheit, in welchem Zeitraum die Zulassung oder Homologation erreicht wird.

Festpreisverträge und Festaufträge sowie Produktion und Projektausführung

In der Vergangenheit haben wir einen großen Teil unserer Produkte im Rahmen von vorher vereinbarten Festpreisverträgen mit festgelegten Lieferterminen angeboten und gehen davon aus, dass wir dies auch in der Zukunft tun werden. Diese Aufträge unterscheiden sich von Aufträgen, bei denen der Preis ausschließlich auf Zeit- und Materialbasis ermittelt wird. Wir können Aufträge in der Regel nicht einseitig kündigen.

Aus diesen Festpreisverträgen ergeben sich für uns Risiken, unter anderem aufgrund unvorhergesehener technischer Probleme, Schwierigkeiten mit Geschäftspartnern, Unterauftragnehmern und Zulieferern, logistischer Hindernisse und anderer Probleme bei der Projektumsetzung, die zu Kostenüberschreitungen, Vertragsstrafen wegen verspäteter Lieferungen oder Verzögerungen beim Erhalt von Meilensteinzahlungen führen können. 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 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. 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.

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, z. B. Modifizierungen der Produktspezifikationen und vom Kunden verlangte Auftragsänderungen, steigende regulatorische Anforderungen in Bezug auf die Homologation, unerwartete technologische Probleme, logistische Schwierigkeiten und andere Probleme mit der Auftragsabwicklung, die Zeit- und Kostenüberschreitungen bei der Konstruktion, Überschreitungen der Produktionskosten, Vertragsstrafen wegen verspäteter Lieferungen und Entschädigungszahlungen sowie Verschiebungen oder Verzögerungen der Auftragsabwicklung nach sich ziehen können. Bei großen, komplexen und langfristigen Aufträgen können solche Überschreitungen und Probleme einen erheblichen Zusatzaufwand an Kosten und Zeit verursachen, 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. Außerdem können Vertragsstrafen wegen verspäteter Lieferung anfallen, wenn die Produktionsraten nicht schnell genug erhöht werden können, um Verpflichtungen aus solchen Großaufträgen zu erfüllen. 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.

Viele unserer langfristigen Verträge schließen wir mit Kunden ab, bei denen es sich um staatliche oder halbstaatliche Stellen handelt. Diese Kunden verlangen, dass wir die Verfahren für öffentliche Projektausschreibungen und die entsprechenden Spezifikationen einhalten, was unsere Fähigkeit, bestimmte Vertragsbedingungen zu verhandeln, einschränkt und wodurch wir uns unter Umständen gezwungen sehen, weniger vorteilhafte Bedingungen zu akzeptieren. Kunden können beispielsweise von Produzenten verlangen, einen höheren Anteil an den regulatorischen Risiken im Zusammenhang mit der Homologation zu tragen, auf Zahlungsfristen bestehen, durch die die Anzahlungen verringert oder gestrichen werden oder die zu einem negativen Cashflow während der Abwicklung eines Projekts führen, technische Leistungsniveaus vorgeben und die Ausstellung von Garantien und die Ausgabe von Anleihen durch die Muttergesellschaft verlangen. Unser Schienenverkehrsgeschäft ist größtenteils Gegenstand von Vergabeprotokollen, häufig in Form von Zwangsverträgen (adherence contracts), die nicht in wesentlichen Punkten geändert werden können und die zu einem Ausschluss führen können, wenn der Bieter versucht, Risiken oder sonstigen Erwägungen in seinem Angebot Rechnung zu tragen. Zudem enthalten Vergabeprotokolle häufig Spezifikationen, die zahlreichen Änderungsaufträgen unterliegen. Dies kann zu Rechtsstreitigkeiten hinsichtlich der Verteilung der Kosten für

solche Änderungsaufträge oder Spezifikationsänderungen führen. Hieraus könnten sich für unsere Geschäftstätigkeit zusätzliche Risiken oder Kosten in erheblichem Umfang ergeben, die die Rentabilität unserer Projekte negativ beeinflussen würden.

Die Verträge in unserer Schienenverkehrssparte stellen außerdem bei bestimmten Projekten Anforderungen an die Produktion oder den Einkauf in den Ländern, in denen das Projekt abgewickelt wird. Solche Verträge können uns dazu verpflichten, lokale Fertigungskapazitäten zu errichten, Partnerschaften mit lokalen Unternehmen einzugehen und/oder Einkäufe bei lokalen Zulieferern zu tätigen. Bedingungen dieser Art können den Druck auf die Kosten, die Zielmenge und die Projektabwicklung erhöhen.

Cashflows und Investitionen

Unsere Geschäftsaktivitäten sind aufgrund ihrer Beschaffenheit zyklisch und in hohem Maße kapitalintensiv. Im Rahmen unserer gewöhnlichen Geschäftstätigkeit müssen wir aufgrund der Struktur und Dauer unserer komplexen, langfristigen Projekte und Produktentwicklungsprogramme hohe Investitionen in die Konzeption, Entwicklung und Produktion tätigen, und dies viele Jahre bevor die Produkte ausgeliefert werden und einen Cashflow generieren. Darüber hinaus müssen wir regelmäßig Investitionen tätigen, um beispielsweise Anlagen instand zu halten, die betriebliche Effizienz zu erhöhen, neue Produkte zu entwickeln und zu konzipieren, bestehende Produkte und Dienstleistungen zu verbessern, in die Entwicklung neuer Produkte zu investieren und eine beträchtliche Anzahl hoch qualifizierter Mitarbeiter zu halten. Unsere Fähigkeit, mit Kunden Anzahlungen und Teilabrechnungen zu vereinbaren und diese einzuziehen, ist daher ein wichtiger Bestandteil unseres Cashflow- und Working-Capital-Managements. Der starke Wettbewerb in den Märkten, in denen wir vertreten sind, und die Anforderungen der Kunden angesichts der aktuell gegebenen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen haben jedoch dazu geführt, dass wir weniger und geringere Anzahlungen erhalten haben, was unser Ergebnis erheblich belasten könnte. Abweichungen zwischen unseren Auszahlungen und den für erteilte Aufträge erhaltenen Beträgen, eine Verringerung der Anzahl der erteilten Aufträge oder eine Verschlechterung der Zahlungsbedingungen für diese Aufträge haben zwangsläufig einen negativen Effekt auf die Entwicklung unseres Working-Capital-Bedarfs und unsere Ertragslage.

Saisonale Schwankungen

Unsere Cashflows unterliegen außerdem in einem bestimmten Umfang saisonalen Schwankungen, und wir gehen davon aus, dass wir einen unverhältnismäßig hohen Teil unserer Cashflows aus betrieblicher Geschäftstätigkeit im vierten Quartal erzielen oder einsetzen werden. Diese Entwicklung wird sich nach unserer Einschätzung fortsetzen. Die mit einigen unserer Lieferanten vereinbarten Zahlungsziele gehen über den Zeitraum hinaus, in dem wir die Zahlungen unserer Kunden einziehen. Es gibt jedoch keine Sicherheit, dass wir diese Bedingungen auch in Zukunft 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 Zwischenergebnisse können von diesen saisonalen Schwankungen beeinflusst werden.

Einführung und Umsetzung strategischer Maßnahmen zur Kostensenkung und Working-Capital-Verbesserung

2015 führten wir den mehrjährigen, zeitlich gestaffelten Transformationsplan von Bombardier ein, mit dem wir drei Ziele verfolgen: Verbesserung der Cashflow-Generierung, Senkung der Kosten und Steigerung der Leistung. Wie bei jeder größeren unternehmensweiten Transformation ist die Zeitplanung mit Risiken verbunden. Zudem gibt es keine Sicherheit dahingehend, dass die geplanten Zielwerte erreicht werden. Konkret bedeutet dies, dass Zeitpunkt und Umfang der einzelnen Maßnahmen und der daraus resultierenden Vorteile von einer Reihe externer und interner Faktoren beeinflusst werden könnten, z. B. von der Entwicklung der Bedürfnisse und Anforderungen in unseren Geschäftsbereichen, von Veränderungen der vorgegebenen Produktionsmengen und -pläne, vom Ergebnis der Verhandlungen mit Zulieferern und Gewerkschaften, von Gesetzesänderungen, Änderungen der sozio-ökonomischen Bedingungen in den Ländern, in denen wir geschäftstätig sind, Entwicklungen auf dem Arbeitsmarkt im Hinblick auf wichtige Mitarbeiter und Änderungen der Prioritäten des Unternehmens. Es gibt keine Sicherheit, dass diese oder andere Maßnahmen dazu führen werden, dass wir unsere Ziele erreichen werden, oder dass diese Maßnahmen erfolgreich oder innerhalb des vorgegebenen Zeitrahmens umgesetzt werden. Gelingt es uns nicht, unsere Strategie und Transformationsmaßnahmen erfolgreich umzusetzen, oder erweisen sich diese Maßnahmen als unzureichend, könnte sich dies 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 Joint Ventures 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.

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 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.

Die Gerichtsverfahren, in die wir im Rahmen unserer gewöhnlichen Geschäftstätigkeit involviert 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. 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. Ein Fehlverhalten von Mitarbeitern, Vertretern, Zulieferern oder Geschäftspartnern oder ein Verstoß gegen Anti-Korruptions-Gesetze und andere staatliche Rechts- und Verwaltungsvorschriften könnte unsere Reputation schädigen, zu einem Rückgang unserer Umsatzerlöse und

unserer Rentabilität führen sowie zivil- und strafrechtliche Klagen gegen uns nach sich ziehen. Gerichtsurteile und -entscheidungen zu unseren Lasten könnten zudem unseren Ruf schädigen und bei künftigen Auftragsvergaben einen Nachteil für uns bedeuten.

Nähere Informationen zu den derzeit durchgeführten Untersuchungen im Segment Transportation sowie zum Rechtsstreit mit Metrolinx und der von der Triumph Aerostructures LLC eingereichten Klage sind in Anhangsangabe 38 zu unserem Konzernabschluss "Sonstige finanzielle Verpflichtungen und Eventualverbindlichkeiten" zu finden.

Umwelt, Gesundheits- und Sicherheitsrisiken

Unsere Produkte sowie unsere Produktions- und Dienstleistungstätigkeiten unterliegen in jedem Rechtskreis, in dem wir tätig sind, Umweltgesetzen und -verordnungen, die unter anderem das Leistungsverhalten oder die Inhaltsstoffe der Produkte, den Energieverbrauch und die Treibhausgasemissionen, die Luft-, Wasser- und Lärmverschmutzung, die Verwendung, Lagerung, Kennzeichnung, den Transport und die Entsorgung oder Freisetzung von Gefahrenstoffen, Gesundheits- und Sicherheitsrisiken aus dem Kontakt mit Gefahren- oder Giftstoffen oder fehlerhaften Produkten und die Sanierung von Boden- und Grundwasserverunreinigungen auf oder unter unseren Grundstücken (unabhängig davon, ob sie von uns verursacht wurden oder nicht) oder auf oder unter anderen Grundstücken, sofern sie durch unsere derzeitige oder frühere Geschäftstätigkeit verursacht wurden (einschließlich der Entsorgung gefährlicher Abfälle auf Grundstücken Dritter durch uns) zum Gegenstand haben. Diese Gesetze und Verordnungen können bei uns Kosten verursachen, z. B. in Form von Bußgeldern, Schadenersatzzahlungen, straf- oder zivilrechtlichen Sanktionen und Sanierungskosten, oder Betriebsunterbrechungen verursachen. Außerdem könnten sich daraus negative Auswirkungen auf den Markt für unsere Produkte ergeben.

Umwelt-, Gesundheits- und Sicherheitsgesetze und die einschlägigen Umsetzungsbestimmungen könnten in der Zukunft verschärft werden und es könnten uns bei der Einhaltung dieser Gesetze und Bestimmungen zusätzliche Kosten entstehen. Darüber hinaus kann bei uns eine Vertrags- oder sonstige Haftung für Umweltangelegenheiten in Verbindung mit Unternehmen, Produkten oder Grundstücken bestehen, die wir in der Vergangenheit geschlossen, verkauft oder anderweitig veräußert haben oder die wir in der Zukunft schließen, verkaufen oder veräußern werden.

Abhängigkeit von Kunden

Trotz unseres vielfältigen Kundenstamms kann in einem bestimmten Zeitraum ein wesentlicher Teil unserer Umsätze 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 Kunden abhängen können. Der Verlust eines solchen Kunden oder Änderungen an dem von ihm erteilten Auftrag könnten entsprechend zu einem Umsatzrückgang und/oder einer Verringerung des Marktanteils führen. 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 Haushaltsslage und der Ausgabenpolitik der jeweiligen Länder ab.

Abhängigkeit von Zulieferern

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, Flugzeuggrümpfe 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.

Personal (einschließlich Tarifverträge)

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

Wir sind bestimmten Sicherheitsrisiken (darunter Risiken für die Computer- und Netz sicherheit) ausgesetzt, die die Vertraulichkeit, Verfügbarkeit und Integrität unserer Systeme betreffen. 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. Auch bei unseren Geschäftspartnern und Zulieferern bestehen Risiken in Form von unberechtigten Zugriffen auf deren Informationssysteme, die unsere vertraulichen Informationen enthalten können.

Das Management überwacht und pflegt Kontroll-, Überwachungs- und Durchsetzungssysteme zur Prävention, Aufdeckung und Eindämmung unberechtigter Zugriffe auf unsere Systeme. Wir vertrauen darauf, dass auch unsere Geschäftspartner und Zulieferer entsprechende Maßnahmen ergreifen. Angesichts der Komplexität und der sich ständig weiterentwickelnden Art der Bedrohungen 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. Ein Systemausfall, ein Cyberangriff oder eine Verletzung der Systeme könnte eine Unterbrechung unserer Aktivitäten und Betriebsverzögerungen, erhebliche Finanz- oder Informationsverluste, eine Verringerung unseres Wettbewerbsvorteils und/oder Ruf schädigungen nach sich ziehen.

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 über 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, verwertern, 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.

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. Für Geschäftsunterbrechungen oder entgangene Gewinne aufgrund von Unfällen in unseren Produktionsanlagen oder sonstigen Betriebsstörungen haben wir keine Versicherung abgeschlossen.

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.

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 liquide Mittel, unseren Cashflow aus betrieblicher Geschäftstätigkeit, Kapitalmarktmittel wie Anleihen und Aktien sowie sonstige Finanzierungsvereinbarungen wie revolvierende Kreditfazilitäten und Factoringgeschäfte. 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.

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.

Wir gehen zwar davon aus, 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, können jedoch nicht gewährleisten, dass dies tatsächlich der Fall sein wird.

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 unserer Ratings einer weiteren Überprüfung auf Herabstufung unterzogen werden, können dazu führen, dass sich unsere Finanzierungskosten erhöhen.

Unser Recht, bestimmte in Finanzierungsstrukturen gehaltene Einlagen oder Kapitalanlagen, mit denen wir unsere Verpflichtungen garantieren, in Zahlungsmittel umzuwandeln, kann bestimmten Einschränkungen unterworfen sein. In einigen Ländern können außerdem die Mittel aus betrieblicher Geschäftstätigkeit bestimmten Einschränkungen unterliegen, was das Recht zur Umwandlung und/oder Repatriierung von Geldern betrifft, und daher nicht unmittelbar zur Verwendung zur Verfügung stehen.

Risiken aus Altersversorgungsplänen

Wir müssen Einzahlungen in eine Reihe von Pensionsplänen leisten, von denen die meisten gegenwärtig eine Deckungslücke aufweisen. Die Höhe der zu leistenden Einzahlungen richtet sich nach den rechtlichen Vorschriften und den Bewertungen des Vermögens und der Verpflichtungen der Pläne. Bei den Bewertungen wird eine Reihe von Faktoren wie erwartete Renditen des Planvermögens, langfristige Zinssätze sowie anwendbare versicherungsmathematische Praktiken und verschiedene andere Annahmen herangezogen. Besteht aufgrund geänderter Vorschriften, versicherungsmathematischer Annahmen oder anderer Faktoren die Pflicht, zusätzliche Einzahlungen zu leisten, so könnte dies die für betriebliche Zwecke verfügbaren Finanzmittel reduzieren und somit unsere finanzielle Flexibilität einschränken und unsere Finanzlage beeinträchtigen.

Es ist nicht sichergestellt, dass das Planvermögen die erwarteten Renditen erzielen wird, da dies zu einem großen Teil von der Entwicklung der Kapitalmärkte abhängt. Die Marktbedingungen haben zudem Auswirkungen auf die Abzinsungssätze, die bei der Berechnung unserer Nettoverbindlichkeiten aus Altersversorgungsleistungen verwendet werden, sowie auf unsere Aufwendungen für Altersversorgungspläne, den Finanzierungsbedarf und unsere Liquiditätssituation.

Die Nettoverbindlichkeit aus Altersversorgungsleistungen reagiert äußerst sensibel auf Änderungen der zugrunde liegenden Abzinsungssätze, die den marktüblichen Zinsen auf erstrangige festverzinsliche Unternehmensanlagen zum Ende des Berichtszeitraums entsprechen, die mit der Währung und der erwarteten Laufzeit der Verpflichtungen aus Altersversorgungsleistungen übereinstimmen. Abzinsungssätze hängen demnach von Marktbedingungen ab.

Ausfallrisiko

Ausfallrisiken bestehen im Rahmen unserer gewöhnlichen Treasury-Tätigkeit in Verbindung mit unseren derivativen Finanzinstrumenten und sonstigen Kapitalanlagen, im Hinblick auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, die aus unserer gewöhnlichen Geschäftstätigkeit sowie aus unserer Finanzierungstätigkeit resultieren. Letztere bezieht sich insbesondere auf Darlehen und Leasingforderungen gegenüber Aerospace-Kunden. Sollten Kunden oder sonstige Vertragspartner nicht in der Lage sein, ausstehende Beträge an uns zu entrichten, oder Zahlungen verspätet leisten, könnte sich hierdurch der Liquiditätsbestand verringern und aus der Wertberichtigung dieser Vermögenswerte könnten Verluste entstehen. Sollte sich die Bonität unserer Kunden verschlechtern, so könnten wir zudem zu folgenden Maßnahmen gezwungen sein:

Gewährung zusätzlicher direkter oder indirekter Finanzierungserleichterungen zur Sicherung des Umsatzniveaus, wodurch sich unser Ausfallrisiko erhöht, oder Reduzierung der Kreditlimits unserer Kunden, was sich negativ auf unsere Ertragslage auswirken könnte.

Im Rahmen unserer regelmäßig getätigten Einlagen und unserer Kreditengagements sind wir außerdem Bankenrisiken ausgesetzt. Sollten Banken, mit denen wir Transaktionen tätigen, nicht in der Lage sein, dem Regulierungs- oder Liquiditätsdruck stand zu halten, 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 folgende gravierende 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.

Weitere Informationen zu unseren langfristigen Finanzverbindlichkeiten sind in Anhangsangabe 27 "Langfristige Finanzverbindlichkeiten" zu finden.

Kreditaufgaben

Die Auflagen aus den Verträgen, welche einigen unserer Kredite, revolvierenden Kreditfazilitäten und Akkreditivfazilitäten zugrunde liegen, beschränken unter anderem unsere Möglichkeit und in einigen Fällen die Möglichkeit unserer Tochtergesellschaften:

- zusätzliche Kredite aufzunehmen und Garantien zu leisten;
- nachrangige Darlehen zurückzuzahlen;
- bestimmte Pfandrechte zu begründen oder zuzulassen;
- die Erlöse aus der Veräußerung von Vermögenswerten und Anteilen am gezeichneten Kapital von Tochtergesellschaften zu verwenden;
- Ausschüttungen und bestimmte andere Auszahlungen vorzunehmen;
- unseren Tochtergesellschaften zu gestatten, Ausschüttungen oder andere Zahlungen vorzunehmen;

- bestimmte Transaktionen mit verbundenen Unternehmen durchzuführen; und
- bestimmte Konsolidierungen, Verschmelzungen oder Übertragungen aller oder eines Teils der Vermögenswerte durchzuführen.

Diese Auflagen könnten sich auf unsere Fähigkeit, unseren künftigen Geschäftsbetrieb zu finanzieren oder unseren Kapitalbedarf zu decken, nachteilig auswirken oder der Verfolgung anderer Aktivitäten, die für uns vorteilhaft wären, entgegenstehen.

Im Rahmen unserer Akkreditivfazilitäten sowie unserer unbesicherten revolvierenden Kreditfazilitäten sind wir durch Kreditaufslagen zur Einhaltung einer Reihe von Finanzkennzahlen verpflichtet, welche vierteljährlich überprüft werden. Die Kreditaufslagen für die Akkreditivfazilität in Höhe von USD 400 Mio.⁽¹⁾ und die unbesicherte revolvierende Kreditfazilität in Höhe von USD 400 Mio.⁽¹⁾ schreiben einen Mindestwert für das Verhältnis des EBITDA zu den Festkosten, einen Höchstwert für die Bruttoverschuldung, einen Mindestwert für das EBITDA und eine Liquiditätsuntergrenze in Höhe von USD 750 Mio. vor, wobei alle Kennzahlen auf bereinigter Konzernebene (d. h. ohne Transportation) ermittelt werden. Die Akkreditivfazilität in Höhe von EUR 3,31 Mrd. und die unbesicherte revolvierende Kreditfazilität in Höhe von EUR 658 Mio. des Segments Transportation schreiben eine Liquiditätsuntergrenze von EUR 600 Mio. sowie einen Mindestbestand an Eigenkapital und einen Höchstwert für das Verhältnis des Fremdkapitals zum EBITDA vor, wobei diese Kennzahlen allein auf Grundlage von Daten des Segments Transportation ermittelt werden.⁽²⁾

⁽¹⁾ Für andere Konzernsegmente als Transportation verfügbar.

⁽²⁾ Diese Bestimmungen und Kennzahlen sind in den entsprechenden Verträgen vorgegeben und stimmen nicht mit unseren globalen Kennzahlen oder den im MD&A verwendeten Begriffen überein. Die Liquiditätsuntergrenze basiert per Definition nicht nur auf den in der Konzernbilanz ausgewiesenen Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten.

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.

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 Peso. 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.

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. Durch unsere zum Fair Value angesetzten Finanzinstrumente, zu denen bestimmte Darlehen und Leasingforderungen in Verbindung mit Flugzeugen, der Wertpapierbestand und bestimmte Derivate gehören, können außerdem Gewinne und Verluste entstehen, die sich aus Änderungen der Zinssätze ergeben. Dies umfasst auch das Marktgängigkeitsrisiko.

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 Wiederkaufswert 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

Künftige Änderungen der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Finanzinstrumente

Im Juli 2014 schloss das IASB das aus drei Teilen bestehende Projekt zur Ersetzung von IAS 39 "Finanzinstrumente: Ansatz und Bewertung" mit der Veröffentlichung von IFRS 9 "Finanzinstrumente" ab. IFRS 9 "Finanzinstrumente" enthält neue Vorschriften für die Klassifizierung und Bewertung finanzieller Vermögenswerte und finanzieller Verbindlichkeiten, ein zukunftsbezogenes Modell der erwarteten Kreditausfälle und einen grundlegend reformierten Ansatz für die Bilanzierung von Sicherungsgeschäften. Nach IFRS 9 ist bei der Bestimmung, ob ein finanzieller Vermögenswert mit den fortgeführten Anschaffungskosten oder zum Fair Value zu bewerten ist, ein neuer Ansatz anzuwenden, der die vielen unterschiedlichen Regelungen in IAS 39 ersetzt. Die Zuordnung zu einer der beiden Bewertungskategorien hängt gemäß IFRS 9 davon ab, wie ein Unternehmen seine Finanzinstrumente steuert und welche Eigenschaften die vertraglichen Cashflows der finanziellen Vermögenswerte aufweisen. Die meisten der in IAS 39 enthaltenen Vorschriften für die Klassifizierung und Bewertung finanzieller Verbindlichkeiten wurden in IFRS 9 übernommen. Bei der erfolgswirksamen Bewertung einer finanziellen Verbindlichkeit zum Fair Value ist jedoch der Teil der Änderungen des Fair Value, der sich auf das eigene Ausfallrisiko des Unternehmens bezieht, nicht länger erfolgswirksam auszuweisen, sondern stattdessen erfolgsneutral im sonstigen Ergebnis zu erfassen.

Mit IFRS 9 wird außerdem ein neues Modell der erwarteten Kreditausfälle eingeführt, das eine zeitgerechtere Erfassung von erwarteten Kreditausfällen vorsieht. Gemäß dem neuen Standard müssen Unternehmen erwartete Kreditausfälle ab dem Zeitpunkt des erstmaligen Ansatzes von Finanzinstrumenten bilanzieren und Schätzungen hinsichtlich der Höhe der über die Gesamtlaufzeit erwarteten Kreditausfälle zeitgerechter erfassen.

Schließlich führt IFRS 9 ein neues Modell zur Bilanzierung von Sicherungsbeziehungen ein und schreibt erläuternde Angaben zu Risikomanagementaktivitäten vor. Das neue Modell zur Bilanzierung von Sicherungsbeziehungen stellt eine grundlegende Änderung gegenüber dem alten Ansatz dar und wird es Unternehmen ermöglichen, ihre Risikomanagementaktivitäten in ihrem Abschluss besser widerzuspiegeln.

IFRS 9 ist erstmals für unser am 1. Januar 2018 beginnendes Geschäftsjahr anzuwenden. Wir prüfen derzeit, wie sich die Erstanwendung dieses Standards auf unseren Konzernabschluss auswirken wird. Wir gehen nicht davon aus, dass sich aus dem neuen Bilanzierungsmodell für Sicherungsbeziehungen in den Aerospace-Segmenten wesentliche Differenzen ergeben werden. Die Anwendung des Bilanzierungsmodells nach dem neuen Standard wird von uns im Hinblick auf langfristige Fertigungsaufträge in unserem Segment Transportation weiterhin analysiert. Unsere vorläufige Analyse hat keine wesentlichen Bilanzierungs- oder Bewertungsunterschiede im Hinblick auf die Klassifizierung und Bewertung ergeben.

Umsatzrealisierung

Im Mai 2014 hat das IASB IFRS 15 "Revenue from Contracts with Customers" veröffentlicht, der IAS 11 "Fertigungsaufträge", IAS 18 "Umsatzerlöse" und weitere dazugehörige Interpretationen ersetzt. Das Kernprinzip von IFRS 15 für die Erfassung von Umsatzerlösen besteht in der Abbildung der Lieferung bzw. Erbringung zugesagter Güter oder Dienstleistungen an den Kunden mit einem Betrag, welcher der Gegenleistung entspricht, auf die das Unternehmen im Tausch für diese Güter oder Dienstleistungen voraussichtlich Anspruch haben wird. Umsatzerlöse werden erfasst, wenn oder sobald der Kunde die Verfügungsgewalt über das Gut oder die Dienstleistung erlangt hat.

Der Standard tritt für unser am 1. Januar 2018 beginnendes Geschäftsjahr in Kraft und ist somit im ersten Quartal 2018 erstmals anzuwenden. Zu diesem Zeitpunkt werden wir unsere Ergebnisse für 2017 anpassen und eine Anpassung des Anfangssaldos des Eigenkapitals zum 1. Januar 2017 vornehmen.

Wir prüfen weiterhin, wie sich die Erstanwendung dieses Standards auf unseren Konzernabschluss auswirken wird.

Die Mehrzahl der langfristigen Fertigungs- und Dienstleistungsaufträge im Segment Transportation, die derzeit unter Anwendung der Percentage-of-Completion-Methode bilanziert werden, dürften die Voraussetzungen zur Erfassung von Umsatzerlösen über einen bestimmten Zeitraum erfüllen. Wir gehen davon aus, dass sich unsere Bilanzierung von Kundenoptionen - insbesondere im Hinblick auf die Berücksichtigung der Optionen in der Schätzung der Umsatzerlöse bei Fertigstellung - ändern wird. Diese Änderung wird die Abgrenzung von Umsatzerlösen und Margen sowie eine Verringerung des Eigenkapitals zum Übergangszeitpunkt nach sich ziehen. Wir prüfen derzeit, ob der neue Standard außerdem zu einer zeitlichen Verschiebung der Erfassung bestimmter variabler Vergütungsbestandteile (z. B. geschätzte Preiserhöhungen und Bußgelder) führen wird.

Umsatzerlöse aus dem Verkauf neuer Flugzeuge werden weiterhin erfasst, wenn die Flugzeuge ausgeliefert worden sind.

Wir prüfen zurzeit, ob bei Aufträgen eine signifikante Finanzierungskomponente vorliegt, bei der der Zeitpunkt des Zahlungseingangs und der Zeitpunkt der Umsatzrealisierung erheblich voneinander abweichen.

Gemäß IFRS 15 ist IAS 37 "Rückstellungen, Eventualverbindlichkeiten und Eventualforderungen" auf belastende Verträge anzuwenden. IFRS 15 enthält jedoch keine weiteren Vorschriften zu deren Bewertung. Bei Anwendung des neuen Umsatzstandards müssen auf alle Verlustrückstellungen für Verträge mit Kunden dieselben Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden angewendet werden. Wir prüfen derzeit, ob die Bewertung von Verlustrückstellungen für Verträge mit Kunden auf der Grundlage aller Kosten, die dem betreffenden Vertrag zugeordnet werden, d. h. in Einklang mit dem aktuellen Ansatz für langfristige Aufträge, sachgerecht ist. Diese Änderung der Bilanzierungsmethode würde, sofern sie angewendet würde, zu einer Erhöhung des Rückstellungsbetrags für belastende Verträge und zu einer Verringerung der Eigenkapitals zum Übergangszeitpunkt führen.

Diese Änderungen werden sich zwar auf den Zeitpunkt der Realisierung der Umsätze und Margen auswirken und zu einer Eigenkapitalverringerung zum Übergangszeitpunkt führen. Die Behandlung der Cashflows wird sich jedoch nicht ändern, und die Vereinnahmung der Cashflows wird weiterhin in Übereinstimmung mit den vertraglichen Bedingungen erfolgen.

Im Verlauf des Geschäftsjahres 2017 werden wir im Zuge unserer weiteren Prüfung aktualisierte Informationen zu diesem Sachverhalt bereitstellen.

Leasingverhältnisse

Im Januar 2016 veröffentlichte das IASB IFRS 16 "Leasingverhältnisse", der den früheren Leasingstandard IAS 17 "Leasingverhältnisse" und die zugehörigen Interpretationen ersetzt. IFRS 16 enthält die Grundsätze für die Erfassung, Bewertung, Darstellung und Offenlegung von Leasingverhältnissen für beide Vertragsparteien, den Kunden (Leasingnehmer) und den Lieferanten (Leasinggeber). Er hebt die Klassifizierung von Leasingverhältnissen als Operating-Leasingverhältnis bzw. Finanzierungsleasingverhältnis auf und führt auf Leasingnehmerseite ein einheitliches Bilanzierungsmodell ein. Auf Leasinggeberseite übernimmt er im Wesentlichen die Anforderungen an die Bilanzierung. Entsprechend stuft der Leasinggeber seine Verträge weiterhin als Operating-Leasingverhältnis oder Finanzierungsleasingverhältnis ein und bilanziert diese beiden Arten von Leasingverträgen unterschiedlich.

IFRS 16 ist erstmals für unser am 1. Januar 2019 beginnendes Geschäftsjahr anzuwenden. Wir prüfen derzeit, wie sich die Erstanwendung dieses Standards auf unseren Konzernabschluss auswirken wird. Wir gehen davon aus, dass wir die meisten Leasingverhältnisse, bei denen wir Leasingnehmer sind und die nach IAS 17 als Operating-Leasingverhältnisse eingestuft sind, bilanziell erfassen müssen. Die Erfassung eines Nutzungsrechts am Leasinggegenstand und einer Verbindlichkeit in Höhe des Barwerts der künftigen Leasingzahlungen dürfte eine Aufblähung der Bilanz zur Folge haben. Der Abschreibungsaufwand für das Nutzungsrecht am Leasinggegenstand und der Zinsaufwand für die Leasingverbindlichkeit ersetzen die Aufwendungen für Operating-Leasing.

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, Anteilen an Finanzierungsarrangements, Forderungen aus langfristigen Aufträgen, gebundenen Zahlungsmitteln und derivativen Finanzinstrumenten mit einem positiven Fair Value. Zu unseren finanziellen Verbindlichkeiten zählen Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten, langfristige Finanzverbindlichkeiten, kurzfristige Finanzverbindlichkeiten, subventionierte Leasinggebühren, rückzahlbare staatliche Finanzhilfen,

einmalige Kosten der Zulieferer, Sale-and-leaseback-Verpflichtungen und derivative Finanzinstrumente mit einem negativen Fair Value. Derivative Finanzinstrumente werden hauptsächlich zur Steuerung der Wechselkurs- und Zinsänderungsrisiken verwendet. Der Konzern verwendet hierzu vor allem Devisenterminkontrakte und Zinsswaps.

Durch den Einsatz der Finanzinstrumente sind wir Ausfall-, Liquiditäts- und Markttrisiken (einschließlich Wechselkurs- und Zinsänderungsrisiken) ausgesetzt. Wie wir diese Risiken im Einzelnen steuern, ist dem Abschnitt "Risikomanagement" im Berichtsteil "Überblick" und Anhangsangabe 33 "Finanzrisikomanagement" zu entnehmen.

Fair Value der Finanzinstrumente

Alle Finanzinstrumente müssen bei erstmaligem Ansatz mit ihrem Fair Value bilanziert werden, im Falle nicht erfolgswirksam zum Fair Value bewerteter Finanzinstrumente zuzüglich Transaktionskosten. Die Folgebewertung zum Fair Value oder zu fortgeführten Anschaffungskosten hängt von der Klassifizierung der Finanzinstrumente ab. Finanzinstrumente, die als erfolgswirksam zum Fair Value bewertet (fair value through profit or loss - FVTPL) oder als zur Veräußerung verfügbar (available for sale - AFS) eingestuft worden sind, werden mit dem Fair Value angesetzt. Alle anderen Finanzinstrumente werden zu fortgeführten Anschaffungskosten ausgewiesen. Nähere Erläuterungen zur Klassifizierung der Finanzinstrumente sowie zu Erträgen, Aufwendungen, Gewinnen und Verlusten in Verbindung mit diesen Instrumenten sind in Anhangsangabe 2 "Zusammenfassung wesentlicher Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden" und in Anhangsangabe 14 "Finanzinstrumente" zu finden.

Eine detaillierte Beschreibung der Verfahren und Annahmen, die bei der Ermittlung des Fair Value von Finanzinstrumenten Verwendung finden, ist in Anhangsangabe 34 "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 34 "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 (Level 1) und nicht beobachtbare Inputdaten niedrigste Priorität (Level 3). Werden bei der Ermittlung des Fair Value Inputdaten herangezogen, die verschiedenen Hierarchiestufen zugeordnet werden, so bestimmt sich die Fair-Value-Bewertung nach der niedrigsten Stufe, deren Input für die Bewertung als Ganzes maßgeblich ist. Um die Maßgeblichkeit eines bestimmten Inputfaktors für die Bewertung als Ganzes beurteilen zu können, müssen Ermessensentscheidungen getroffen werden, die den für den Vermögenswert oder die Verbindlichkeit charakteristischen Faktoren Rechnung tragen. Die Fair-Value-Hierarchie soll nicht über die Liquiditätsmerkmale eines bestimmten Vermögenswerts oder die Sensitivität eines Vermögenswerts oder einer Verbindlichkeit gegenüber anderen Marktdaten oder -faktoren Aufschluss geben.

Wir betrachten Gewinne und Verluste, die aus bestimmten Änderungen des Fair Value von Finanzinstrumenten (z. B. Änderungen der Markttrenditen) entstehen, als irrelevant für unseren Ertrag aus dem Kerngeschäft, da wir die Absicht haben, diese Instrumente auch in absehbarer Zukunft weiter zu halten. Diese Gewinne und Verluste werden bei den Berechnungen des angepassten Jahresüberschusses und des angepassten Ergebnisses je Aktie nicht berücksichtigt, um den Adressaten des Abschlusses ein besseres Verständnis der wesentlichen Ergebnisse unseres Unternehmens zu vermitteln und eine bessere Vergleichbarkeit der Ergebnisse zwischen den Perioden sowie mit anderen Unternehmen zu ermöglichen.

Im Zusammenhang mit dem Verkauf von Verkehrsflugzeugen halten wir finanzielle Vermögenswerte und sind wir zum Fair Value bewertete finanzielle Verbindlichkeiten eingegangen, von denen einige als Finanzinstrumente der Stufe 3 ausgewiesen werden. Dazu zählen bestimmte Darlehen und Leasingforderungen in Verbindung mit Flugzeugen, bestimmte Anteile an Finanzierungsarrangements und subventionierte Leasinggebühren. 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. Der Fair Value der Darlehen und Leasingforderungen in Verbindung mit Flugzeugen wurde außerdem geringfügig durch Ratingänderungen in den vergangenen Jahren beeinflusst.

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 33 "Finanzrisikomanagement" und Anhangsangabe 34 "Fair Value der Finanzinstrumente" enthalten Sensitivitätsanalysen, die unter Zugrundelegung verschiedener Annahmen zu variierenden Wechselkursen und Zinssätzen erstellt wurden.

TRANSAKTIONEN MIT NAHE STEHENDEN UNTERNEHMEN UND PERSONEN

Zu den uns nahe stehenden Unternehmen und Personen gehören laut Definition in IFRS unsere Gemeinschaftsunternehmen, assoziierten Unternehmen und Personen in Schlüsselpositionen des Managements. Eine Beschreibung unserer Transaktionen mit diesen nahe stehenden Unternehmen und Personen ist in Anhangsangabe 36 "Transaktionen mit nahe stehenden Unternehmen und Personen" zu finden.

KRITISCHE SCHÄTZUNGEN UND ANNAHMEN

Unsere wesentlichen Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden und die Verwendung von Schätzungen und Beurteilungen werden in Anhangsangabe 2 "Zusammenfassung wesentlicher Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden" und in Anhangsangabe 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. Die Luftfahrt-Segmente verfügen über einige langfristige Wartungsverträge sowie Design- und Entwicklungsaufträge für Dritte. Umsatzerlöse und Margen aus langfristigen Aufträgen zur Entwicklung, Konstruktion oder Herstellung von speziell entwickelten Produkten (einschließlich Aufträge für Schienenfahrzeuge, Überholung von Fahrzeugen sowie Signaltechnik) und aus Dienstleistungsaufträgen werden unter Anwendung der Percentage-of-Completion-Methode erfasst. Aufgrund der langfristigen Natur dieser Aufträge müssen zur Ermittlung der Auftragsgesamtkosten und der Umsatzerlöse bei Fertigstellung Schätzungen verwendet werden.

Die geschätzten Umsatzerlöse bei Fertigstellung werden um Auftragsänderungen, voraussichtliche Optionen auf zusätzliche Vermögenswerte, geltend gemachte Ansprüche, Leistungsanreize, Preisgleitklauseln und andere Auftragsbedingungen, die Preisanpassungen vorsehen, bereinigt. Erwartete Änderungen der Umsatzerlöse, deren Ausmaß verlässlich bestimmbar ist, werden in der Schätzung der Umsatzerlöse bei Fertigstellung berücksichtigt.

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, müssen wir Ermessensentscheidungen treffen. Wenn solche Mehrkosten als wahrscheinlich eingeschätzt werden, fließen sie in die Schätzung der Auftragskosten bei Fertigstellung mit ein.

Die realisierten Umsatzerlöse und Margen können je nach Leistungsfortschritt angepasst werden. Wir führen 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 Vertrag 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 2016 zu einem Rückgang des Bruttogewinns um rund USD 86 Mio. geführt.

Im Rahmen von Flugzeugprogrammen verwendete Werkzeuge

Unsere Aerospace-Segmente aktivieren Entwicklungskosten und erfassen sie im Bilanzposten "Im Rahmen von Flugzeugprogrammen verwendete Werkzeuge", wenn bestimmte Abgrenzungskriterien erfüllt sind. Die im Rahmen von Flugzeugprogrammen verwendeten Werkzeuge werden über die erwartete Anzahl der zu produzierenden Flugzeuge, beginnend ab dem Fertigstellungsdatum des ersten Flugzeugs eines Programms, abgeschrieben. In der Entwicklung befindliche Flugzeugprogramme werden mindestens einmal jährlich einer Werthaltigkeitsprüfung unterzogen. Alle Flugzeugprogramme werden getestet, wenn ein Hinweis auf eine Wertminderung vorliegt. Liegt der erzielbare Betrag einer Gruppe von Vermögenswerten, die unabhängige Zahlungsmittelzuflüsse erzeugen und somit eine zahlungsmittelgenerierende Einheit darstellen, unter dem Buchwert dieser Vermögenswerte, so wird ein Wertminderungsaufwand erfasst. Die erzielbaren Beträge der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten im Aerospace-Segment basieren auf dem Fair Value abzüglich Veräußerungskosten. Dabei erfolgt die Berechnung in der Regel auf Grundlage eines Discounted-Cashflow-Verfahrens.

Signifikante Änderungen wesentlicher Schätzungen können zur Folge haben, dass der Abschreibungsaufwand zu niedrig angesetzt wurde, die aktivierte Kosten nicht einbringbar sind und eine Überbewertung der im Rahmen von Flugzeugprogrammen verwendeten Werkzeuge vorliegt.

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 unserem erwarteten Anteil an dem jeweiligen Markt. Diese Schätzungen werden im Rahmen des Erstellungsprozesses der Finanz- und Strategiepläne detailliert überprüft. Zur Überprüfung der Werthaltigkeit treffen wir

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.

Der Abzinsungssatz basiert auf gewichteten durchschnittlichen Kapitalkosten unter Verwendung von marktisierten Inputdaten, die direkt von den Finanzmärkten erhältlich sind, oder unter Heranziehung von Vergleichsdaten ausgewählter repräsentativer börsennotierter Unternehmen aus der Luftfahrtbranche. Die erzielbaren Beträge wurden im vierten Quartal des Geschäftsjahres 2016 unter Anwendung eines Abzinsungssatzes nach Steuern von 10,0 % ermittelt.

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. Prognostizierte künftige Cashflows basieren auf der bestmöglichen Schätzung des Managements im Hinblick auf künftige Umsätze aus bestehenden Festaufträgen, erwartete künftige Aufträge, den Zahlungszeitpunkt auf Basis des erwarteten Lieferplans, Umsätze aus damit verbundenen Dienstleistungen, Beschaffungskosten auf Grundlage bestehender Verträge mit Zulieferern, Personalkosten, allgemeine Marktbedingungen, Devisenkurse und anwendbare Ertragsteuersätze.

Da in der Entwicklung befindliche Flugzeugprogramme einmal jährlich einer Werthaltigkeitsprüfung unterzogen werden müssen, wurde für die Global 7000- und Global 8000-Flugzeugprogramme eine solche Prüfung durchgeführt. Dabei wurde festgestellt, dass keine Wertminderung vorlag.

Zudem wurde das C Series-Flugzeugprogramm in diesem Jahr erneut einer Werthaltigkeitsprüfung unterzogen, da dieses vor kurzem in Betrieb genommen und 2015 ein signifikanter Wertminderungsaufwand erfasst wurde. Hierbei wurde ebenfalls keine Wertminderung festgestellt.

2015 erfassten wir für mehrere Flugzeugprogramme Wertminderungsaufwendungen in signifikanter Höhe. Auf Grundlage unserer jährlichen Werthaltigkeitsprüfung im Geschäftsjahr 2016 liegen keine Anhaltspunkte dafür vor, dass ein zuvor erfasster Wertminderungsaufwand nicht mehr länger besteht oder sich verringert hat.

Sensitivitätsanalyse

Die nachfolgenden Analysen nehmen aufeinander keinen Bezug, d. h., alle übrigen Schätzungen bleiben unberührt.

Eine Verminderung der erwarteten künftigen Mittelzuflüsse aus den Global 7000- und Global 8000-Flugzeugprogrammen und dem C Series-Flugzeugprogramm um 10 % (gleichmäßig verteilt über künftige Perioden) hätte im Geschäftsjahr 2016 nicht zu einem Wertminderungsaufwand geführt.

Eine Anhebung des in der Werthaltigkeitsprüfung verwendeten Abzinsungssatzes um 100 Basispunkte hätte im Geschäftsjahr 2016 nicht zu einem Wertminderungsaufwand für die Global 7000- und Global 8000-Flugzeugprogramme und das C Series-Flugzeugprogramm geführt.

Goodwill

Der ausgewiesene Goodwill bezieht sich auf die im Mai 2001 erfolgte Akquisition der DaimlerChrysler Rail Systems GmbH ("Adtranz"). Dieser 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 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.

Im vierten Quartal des Geschäftsjahrs 2016 wurde eine Werthaltigkeitsprüfung durchgeführt. Der erzielbare Betrag des Geschäftssegments Transportation wurde unter Anwendung eines Discounted-Cashflow-Modells basierend auf dem Fair Value abzüglich Veräußerungskosten ermittelt. Dabei wurden keine Wertminderungen festgestellt. 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 2016 verwendete Abzinsungssatz nach Steuern betrug 8,5 %.

Sensitivitätsanalyse

Eine Änderung des Abzinsungssatzes nach Steuern um 100 Basispunkte hätte im Geschäftsjahr 2016 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

In der Regel werden an Fluggesellschaften oder an die Teilnehmer der Finanzierungsprogramme, die im Zusammenhang mit dem Verkauf von Verkehrsflugzeugen aufgelegt werden, Kredit- und/oder Restwertgarantien abgegeben. Hierfür wird mithilfe eines internen Bewertungsmodells auf der Grundlage stochastischer Simulationen eine entsprechende Rückstellung gebildet, deren Höhe sich nach den Beträgen bemisst, die voraussichtlich im Rahmen der Garantien ausgezahlt werden. 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 2016 wäre das EBIT des Segments Commercial Aircraft im Geschäftsjahr 2016 um USD 28 Mio. niedriger ausgefallen.

Unter der Annahme einer Erhöhung der Wahrscheinlichkeit um 10 %, dass Restwertgarantien bei Ablauf der Finanzierungsprogramme zum 31. Dezember 2016 in Anspruch genommen werden, wäre das EBIT des Segments Commercial Aircraft im Geschäftsjahr 2016 um USD 57 Mio. niedriger ausgefallen.

Bei einer Minderung der Zinssätze um 100 Basispunkte zum 31. Dezember 2016 wäre das Ergebnis vor Ertragsteuern des Segments Commercial Aircraft im Geschäftsjahr 2016 um USD 12 Mio. niedriger ausgefallen. Bei einer Erhöhung der Zinssätze um 100 Basispunkte zum 31. Dezember 2016 wäre das Ergebnis vor Ertragsteuern des Segments Commercial Aircraft im Geschäftsjahr 2016 um USD 12 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 Vorruststandsleistungen, 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 Bewertungstichtag 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, legen wir die Abzinsungssätze für die von uns in Kanada aufgelegten Pensionspläne und sonstigen Pläne für Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses durch Berechnung einer Renditekurve unter Verwendung von drei Laufzeitbändern fest. 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 werden 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.

Wir ermitteln die erwartete langfristige Gehaltssteigerung anhand der derzeitigen Gehaltsstruktur sowie der in der Vergangenheit eingetretenen und für die Zukunft erwarteten Lohnerhöhungen, 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 22 "Altersversorgungsleistungen" zum Konzernabschluss zu finden.

Konsolidierung

Wir konsolidieren Unternehmen, wenn die wirtschaftliche Betrachtung unserer Beziehung zeigt, dass wir das Unternehmen beherrschen. Eine solche Beherrschung liegt vor, wenn wir aufgrund unserer Beteiligung an dem Beteiligungsunternehmen variable Rückflüsse erhalten oder über diese verfügen können und die Möglichkeit haben, diese Rückflüsse zu beeinflussen, indem wir die Aktivitäten des Beteiligungsunternehmens steuern. Diese wirtschaftliche Betrachtung erfordert Ermessensentscheidungen, 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 BT und Rechte von Investissement Québec in Bezug auf CSALP), eher um Schutzrechte als um materielle Rechte handelt. 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 (mit Ausnahme von langfristigen Aufträgen zur Entwicklung, Konstruktion oder Herstellung von speziell entwickelten Produkten und Dienstleistungsaufträgen, bei denen die Umsatzerlöse unter Anwendung der Percentage-of-Completion-Methode erfasst werden) höher sind als der erwartete wirtschaftliche Nutzen. Die Bestimmung, welche Kosten als unvermeidbare Kosten einzustufen sind, erfordert Ermessensentscheidungen. Zur Berechnung der unvermeidbaren Kosten müssen die erwarteten künftigen Kosten (einschließlich prognostizierter künftiger Kostensenkungen aufgrund von Leistungsverbesserungen und Transformationsinitiativen) geschätzt werden. Unvermeidbare Kosten umfassen nicht die Zurechnung bestimmter indirekter Gemeinkosten, die in den Kosten der Vorräte enthalten sind, wie beispielsweise Abschreibungen. Da die ersten Produktionseinheiten bei einem neuen Flugzeugprogramm höhere Kosten verursachen als spätere Produktionseinheiten, basieren die Kostenschätzungen auch auf den erwarteten Lieferplänen. Diese Schätzungen werden vierteljährlich überprüft.

Eigenkapitalkomponente und derivative Verbindlichkeitenkomponente in Verbindung mit der CDPQ-Beteiligung

Die an CDPQ ausgegebenen wandelbaren Aktien enthalten keine Verpflichtung für Bombardier, der CDPQ Barmittel oder andere finanzielle Vermögenswerte bereitzustellen. Die Anlage der CDPQ in wandelbare Aktien der BT Holdco wurde nicht als Verbindlichkeit klassifiziert, sondern als ein zusammengesetztes Finanzinstrument, das aus einer Eigenkapitalkomponente in Form von freiwilligen Dividenden und einem Liquidationsvorzug sowie einer Verbindlichkeitenkomponente in Form eines derivativen Finanzinstruments, das die Lieferung einer variablen Anzahl von Stammaktien der BT Holdco bei Beendigung des Instruments vorsieht, besteht. Diese Klassifizierung erfolgte mittels Ermessensentscheidungen. Die wandelbaren Aktien weisen wir 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 das Management neu bewertet. Das Management greift hierbei auf ein internes Bewertungsmodell zurück, das auf stochastischen Simulationen zur Schätzung des Fair Value der Wandlungsoption, die in die wandelbaren Aktien der BT Holdco eingebettet ist, basiert. Der Fair Value der eingebetteten Wandlungsoption entspricht der Wertdifferenz zwischen dem aufgelaufenen Liquidationsvorzug der wandelbaren Aktien auf Basis des Mindestrenditeanspruchs und dem Fair Value der Stammaktien auf Konvertierungsbasis. Dieser Wert ist abhängig von der Erfüllung der mit der CDPQ vereinbarten Leistungsanreize, dem Zeitpunkt der Ausübung der Umwandlungsrechte durch Transportation und dem jeweiligen Umwandlungssatz. Das Simulationsmodell generiert mehrere Leistungsszenarien für Transportation über die erwartete Laufzeit der Option. Dies geschieht unter Verwendung der bestmöglichen Schätzung der erwarteten Ergebnisse von Transportation über die restliche Laufzeit des Instruments und einer aus den historischen Ergebnissen abgeleiteten Standardabweichung. Der Fair Value der Aktien auf Konvertierungsbasis wird mittels eines auf Marktdaten basierenden EBIT-Multiplikators zur Bestimmung des Unternehmenswertes berechnet. Der verwendete Abzinsungssatz wird ebenfalls mittels Marktdaten berechnet. Zur Bestimmung der Laufzeit des Instruments und der künftigen Leistung von Transportation greift das Management 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 34 "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 Kontrollsysteins 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 Kontrollsysteim

Darüber hinaus wurde ein rechnungslegungsbezogenes internes Kontrollsysteim 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 Kontrollsysteims durchgeführt. Auf der Grundlage dieser Überprüfung kamen der CEO und der CFO zu dem Ergebnis, dass das rechnungslegungsbezogene interne Kontrollsysteim 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 Kontrollsysteims

In dem zum 31. Dezember 2016 endenden Quartal und Geschäftsjahr sind keine Änderungen an unserem rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsysteim vorgenommen worden, die eine wesentliche Auswirkung auf unser rechnungslegungsbezogenes internes Kontrollsysteim hatten oder voraussichtlich haben werden.

WECHSELKURSE

Wir unterliegen Wechselkursschwankungen aufgrund der Umrechnung von Umsatzerlösen und Aufwendungen sowie Vermögenswerten und Verbindlichkeiten unserer ausländischen Geschäftsbetriebe, die eine andere funktionale Währung verwenden als den US-Dollar (hauptsächlich Euro, Pfund Sterling und andere europäische Währungen), und aufgrund von Transaktionen in anderen Währungen, hauptsächlich dem kanadischen Dollar und dem Pfund Sterling.

Die folgende Übersicht zeigt die für die Umrechnung von Vermögenswerten und Verbindlichkeiten in US-Dollar angewandten Stichtagskurse zum:

	31. Dezember 2016	31. Dezember 2015	Erhöhung/(Verminderung)
Euro	1,0541	1,0887	(3%)
Kanadischer Dollar	0,7430	0,7202	3%
Pfund Sterling	1,2312	1,4833	(17%)

Die folgende Übersicht zeigt die Durchschnittskurse, die für die Umrechnung von Umsatzerlösen und Aufwendungen in US-Dollar in den vierten Quartalen zum 31. Dezember 2016 bzw. 31. Dezember 2015 angewandt wurden:

	31. Dezember 2016	31. Dezember 2015	Verminderung
Euro	1,0812	1,0954	(1%)
Kanadischer Dollar	0,7497	0,7501	0%
Pfund Sterling	1,2416	1,5176	(18%)

Die folgende Übersicht zeigt die Durchschnittskurse, die für die Umrechnung von Umsatzerlösen und Aufwendungen in US-Dollar in den Geschäftsjahren zum 31. Dezember 2016 bzw. 31. Dezember 2015 angewandt wurden:

	31. Dezember 2016	31. Dezember 2015	Verminderung
Euro	1,1072	1,1092	0%
CAD	0,7549	0,7838	(4%)
Pfund Sterling	1,3561	1,5280	(11%)

INFORMATIONEN FÜR AKTIONÄRE

Informationen zu den genehmigten, ausgegebenen und im Umlauf befindlichen Aktien per 14. Februar 2017

	Genehmigt	Ausgegeben und im Umlauf
Class-A-Aktien (Mehrstimmrechtsaktien) ⁽¹⁾	3.592.000.000	313.900.550
Class-B-Aktien (nachrangiges Stimmrecht) ⁽²⁾	3.592.000.000	1.879.142.745 ⁽³⁾
Kumulative rückkaufbare Vorzugsaktien der Serie 2	12.000.000	9.692.521
Kumulative rückkaufbare Vorzugsaktien der Serie 3	12.000.000	2.307.479
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 53.533.118 Class-B-Aktien mit nachrangigem Stimmrecht, die im Zusammenhang mit den PSU- und RSU-Plänen erworben wurden und treuhänderisch verwahrt werden.

Informationen zu Optionsscheinen, Aktienoptionen, PSUs, DSUs und RSUs zum 31. Dezember 2016

Ausgegebene und im Umlauf befindliche Optionsscheine	205.851.872
Im Rahmen der Aktienoptionspläne ausgegebene und im Umlauf befindliche Optionen	97.039.186
Im Rahmen der PSU-, DSU- und RSU-Pläne ausgegebene und im Umlauf befindliche PSUs, DSUs und RSUs	64.061.479
Treuhänderisch verwahrte Class-B-Aktien mit nachrangigem Stimmrecht, die der Erfüllung von PSU- und RSU-Verpflichtungen dienen	53.533.118

Kontakt

Bombardier Inc.
Investor Relations
800 Rene-Levesque Blvd. West
Montréal, Québec, Kanada H3B 1Y8
Tel.: +1 514 861 9481, DW 13273
Fax: +1 514 861 2420

E-Mail: investors@bombardier.com

Weitere Informationen zum Konzern sowie die Annual Information Form sind auf der Website von SEDAR unter der Adresse sedar.com oder auf der Investor-Relations-Website von Bombardier unter der Adresse ir.bombardier.com zu finden.

Die Flugzeugprogramme Global 7000 und Global 8000 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 605, Challenger 650, Challenger 850, CITYFLO, CRJ, CRJ200, CRJ700, CRJ900, CRJ1000, CRJ Series, C Series, CS100, CS300, EBI, ELECTROSTAR, FlexCare, FLEXITY, FLEXX, Global, Global 5000, Global 6000, Global 7000, Global 8000, INNOVIA, INTERFLO, Learjet, Learjet 70, Learjet 75, Learjet 85, MITRAC, MOVIA, OMNEO, OPTIFLO, Parts Express, Q400, Q Series, REGINA, Smart Parts, Smart Parts Plus, Smart Parts Maintenance Plus, Smart Parts Preferred, Smart Services, SPACIUM, 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 58 ausgewachsene Bäume, 2.574 kg Abfall, 23.577 kg CO₂-Emissionen (dies entspricht dem Jahresausstoß von 8 Fahrzeugen) und 210.008 Liter Wasser eingespart.

Bombardier Inc., 800 René-Lévesque Blvd. West, Montréal, Québec, Kanada H3B 1Y8

Tel.: +1 514 861 9481; Fax: +1 514 861 2420; Website: bombardier.com

Un exemplaire en français est disponible sur demande adressée auprès du service des Relations avec les investisseurs ou sur le site Internet de la Société dédié aux relations avec les investisseurs, à l'adresse ri.bombardier.com.

AUSGEWÄHLTE FINANZINFORMATIONEN

Die folgenden ausgewählten Finanzinformationen wurden den Konzernabschlüssen für die Geschäftsjahre zum 31. Dezember 2016, 2015 und 2014 entnommen und sind im Zusammenhang mit diesen zu lesen. Die folgende Übersicht zeigt ausgewählte Finanzinformationen für die letzten drei Geschäftsjahre.

Geschäftsjahre zum 31. Dezember	2016	2015	2014
Umsatzerlöse	\$ 16.339	\$ 18.172	\$ 20.111
Auf die Anteilseigner der Bombardier Inc. entfallendes Periodenergebnis	\$ (1.022)	\$ (5.347)	\$ (1.260)
Ergebnis je Aktie (in USD)			
Unverwässert und verwässert	\$ (0,48)	\$ (2,58)	\$ (0,74)
Beschlossene Bardividenden je Aktie (in kanadischen Dollar):			
Class-A-Aktien (Mehrstimmrechtsaktien)	\$ -	\$ -	\$ 0,10
Class-B-Aktien (Aktien mit nachrangigem Stimmrecht)	\$ -	\$ -	\$ 0,10
Vorzugsaktien, Serie 2	\$ 0,68	\$ 0,70	\$ 0,75
Vorzugsaktien, Serie 3	\$ 0,78	\$ 0,78	\$ 0,78
Vorzugsaktien, Serie 4	\$ 1,56	\$ 1,56	\$ 1,56
Zum 31. Dezember	2016	2015	2014
Bilanzsumme	\$ 22.826	\$ 22.903	\$ 27.614
Langfristige finanzielle Verbindlichkeiten	\$ 9.737	\$ 9.527	\$ 8.229

Im Anschluss folgt eine Darstellung der Quartalsinformationen.

15. Februar 2017

QUARTALSDATEN (UNGEPRÜFT) (die Quartalsdaten wurden mit Ausnahme der Kursspannen gemäß IAS 34 "Zwischenberichterstattung" erstellt) (in Mio. USD, ausgenommen Angaben je Aktie)

Geschäftsjahre	2016						2015
	Gesamt	Viertes Quartal	Drittes Quartal	Zweites Quartal	Erstes Quartal	Gesamt	
Umsatzerlöse							
Business Aircraft	\$ 5.741	\$ 1.651	\$ 1.314	\$ 1.473	\$ 1.303	\$ 6.996	
Commercial Aircraft	2.617	699	538	764	616	2.395	
Aerostructures and Engineering Services	1.549	319	337	425	468	1.797	
Transportation	7.574	1.948	1.782	1.964	1.880	8.281	
Konzernaufwendungen und Eliminierungen	(1.142)	(237)	(235)	(317)	(353)	(1.297)	
	\$ 16.339	\$ 4.380	\$ 3.736	\$ 4.309	\$ 3.914	\$ 18.172	
EBIT							
Business Aircraft	\$ 477	\$ 99	\$ 84	\$ 212	\$ 82	\$ (1.252)	
Commercial Aircraft	(903)	(144)	(107)	(586)	(66)	(3.970)	
Aerostructures and Engineering Services	128	24	20	69	15	105	
Transportation	396	161	125	87	23	465	
Konzernaufwendungen und Eliminierungen	(156)	(66)	(59)	(33)	2	(186)	
	(58)	74	63	(251)	56	(4,838)	
Finanzierungsaufwand ⁽¹⁾	819	281	195	187	170	418	
Finanzertrag ⁽¹⁾	(70)	(49)	(14)	(11)	(10)	(70)	
EBT	(807)	(158)	(118)	(427)	(104)	(5,186)	
Ertragsteuern	174	101	(24)	63	34	154	
Periodenergebnis	\$ (981)	\$ (259)	\$ (94)	\$ (490)	\$ (138)	\$ (5.340)	
Davon entfallen auf:							
Anteilseigner der Bombardier Inc.	\$ (1,022)	\$ (251)	\$ (79)	\$ (531)	\$ (161)	\$ (5.347)	
Nicht beherrschende Anteile	41	(8)	(15)	41	23	7	
	\$ (981)	\$ (259)	\$ (94)	\$ (490)	\$ (138)	\$ (5.340)	
Ergebnis je Aktie (In USD)							
Unverwässert und verwässert	\$ (0.48)	\$ (0.12)	\$ (0.04)	\$ (0.24)	\$ (0.07)	\$ (2,58)	
Börsenkursentwicklung der Class-B-Aktien mit nachrangigem Stimmrecht (In CAD)							
Höchststand	\$ 2,28	\$ 2,20	\$ 2,19	\$ 2,28	\$ 1,43	\$ 4,24	
Tiefststand	\$ 0,72	\$ 1,70	\$ 1,56	\$ 1,21	\$ 0,72	\$ 1,03	
Geschäftsjahre					2015		
	Viertes Quartal	Drittes Quartal	Zweites Quartal	Erstes Quartal			
Umsatzerlöse							
Business Aircraft	\$ 2.086	\$ 1.558	\$ 1.815	\$ 1.537			
Commercial Aircraft	644	480	598	673			
Aerostructures and Engineering Services	443	411	472	471			
Transportation	2.164	1.985	2.091	2.041			
Konzernaufwendungen und Eliminierungen	(320)	(296)	(356)	(325)			
	\$ 5.017	\$ 4.138	\$ 4.620	\$ 4.397			
EBIT							
Business Aircraft	\$ (352)	\$ (1.115)	\$ 119	\$ 96			
Commercial Aircraft	(327)	(3.624)	(10)	(9)			

Geschäftsjahre	2015			
	Viertes Quartal	Drittes Quartal	Zweites Quartal	Erstes Quartal
Aerostructures and Engineering Services	(9)	30	42	42
Transportation	123	109	115	118
Konzernaufwendungen und Eliminierungen	(92)	(35)	(40)	(19)
	(657)	(4.635)	226	228
Finanzierungsaufwand ⁽¹⁾	95	129	92	108
Finanzertrag ⁽¹⁾	(21)	(12)	(20)	(23)
EBT	(731)	(4.752)	154	143
Ertragsteuern	(54)	136	29	43
Periodenergebnis	\$ (677)	\$ (4.888)	\$ 125	\$ 100
Davon entfallen auf:				
Anteilseigner der Bombardier Inc.	\$ (679)	\$ (4.891)	\$ 125	\$ 98
Nicht beherrschende Anteile	2	3	-	2
	\$ (677)	\$ (4.888)	\$ 125	\$ 100
Ergebnis je Aktie (In USD)				
Unverwässert und verwässert	\$ (0,31)	\$ (2,20)	\$ 0,06	\$ 0,05
Börsenkursentwicklung der Class-B-Aktien mit nachrangigem				
Stimmrecht (In CAD)				
Höchststand	\$ 1,82	\$ 2,35	\$ 2,79	\$ 4,24
Tiefststand	\$ 1,10	\$ 1,03	\$ 2,24	\$ 2,26

⁽¹⁾ 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, die Anzahl der Stammaktien und die Anzahl der im Aktienbuch eingetragenen)

Für die Geschäftsjahre zum 31. Dezember	2016	2015	2014	2013	2012
	\$	\$	\$	\$	\$
Umsatzerlöse		\$ 18.172	\$ 20.111	\$ 18.151	\$ 16.414
	16.339				
EBIT vor Sonderposten ⁽¹⁾	\$ 427	\$ 554	\$ 923	\$ 893	\$ 806
Sonderposten	485	5.392	1.489	(30)	140
EBIT	(58)	(4.838)	(566)	923	666
Finanzierungsaufwand	819	418	249	271	295
Finanzertrag	(70)	(70)	(75)	(119)	(165)
EBT	(807)	(5.186)	(740)	771	536
Ertragsteuern	174	154	506	199	66
Periodenergebnis	\$ (981)	\$ (5.340)	\$ (1.246)	\$ 572	\$ 470
Davon entfallen auf:					
Anteilseigner der Bombardier Inc.	\$	\$ (5.347)	\$ (1.260)	\$ 564	\$ 460
	(1.022)				
Nicht beherrschende Anteile	\$ 41	\$ 7	\$ 14	\$ 8	\$ 10

Suchergebnis - Bundesanzeiger

	2016	2015	2014	2013	2012
Für die Geschäftsjahre zum 31. Dezember					
Anangepasstes Periodenergebnis ⁽¹⁾	\$ (268)	\$ 326	\$ 648	\$ 608	\$ 671
Ergebnis je Aktie (in USD)					
Unverwässert und verwässert	\$ (0,48)	\$ (2,58)	\$ (0,74)	\$ 0,31	\$ 0,25
Angepasst ⁽¹⁾	\$ (0,15)	\$ 0,14	\$ 0,35	\$ 0,33	\$ 0,36
Allgemeine Informationen					
Exportumsatz aus Kanada	\$ 6.383	\$ 7.335	\$ 8.086	\$ 6.767	\$ 6.129
Nettozugänge zu den Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	\$ 1.201	\$ 1.862	\$ 1.964	\$ 2.287	\$ 2.074
Abschreibungen	\$ 371	\$ 438	\$ 417	\$ 391	\$ 364
Aufwendungen aus der Wertminderung von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	\$ 10	\$ 4.300	\$ 1.266	\$ -	\$ 9
Dividende je Stammaktie (in CAD)					
Class A	\$ 0,00	\$ 0,00	\$ 0,10	\$ 0,10	\$ 0,10
Class-B-Aktien mit nachrangigem Stimmrecht	\$ 0,00	\$ 0,00	\$ 0,10	\$ 0,10	\$ 0,10
Dividende je Vorzugsaktie (in CAD)					
Serie 2	\$ 0,68	\$ 0,70	\$ 0,75	\$ 0,75	\$ 0,75
Serie 3	\$ 0,78	\$ 0,78	\$ 0,78	\$ 0,78	\$ 1,05
Serie 4	\$ 1,56	\$ 1,56	\$ 1,56	\$ 1,56	\$ 1,56
Börsenkursentwicklung (in CAD) Class-A-Aktien					
Höchststand	\$ 3,35	\$ 4,24	\$ 4,68	\$ 5,42	\$ 5,00
Tiefststand	\$ 0,89	\$ 1,18	\$ 3,30	\$ 3,81	\$ 3,08
Schlusskurs	\$ 2,33	\$ 1,49	\$ 4,13	\$ 4,60	\$ 3,83
Class-B-Aktien mit nachrangigem					
Höchststand	\$ 2,28	\$ 4,24	\$ 4,68	\$ 5,43	\$ 4,93
Tiefststand	\$ 0,72	\$ 1,03	\$ 3,41	\$ 3,80	\$ 2,97
Schlusskurs	\$ 2,16	\$ 1,34	\$ 4,15	\$ 4,61	\$ 3,76
Zum 31. Dezember					
Anzahl Stammaktien (in Mio.)	2.193	2.220	1.740	1.739	1.730
Buchwert je Stammaktie (in USD)	\$ (2,58)	\$ (1,99)	\$ (0,18)	\$ 1,20	\$ 0,50
Anzahl der im Aktienbuch eingetragenen Aktionäre	14.781	14.491	14.166	13.503	13.544

⁽¹⁾ GAAP-fremde Finanzkennzahlen. Einzelheiten zu den Definitionen dieser Kennzahlen und zur Überleitung auf die jeweils am besten vergleichbaren Finanzkennzahlen nach IFRS in den Geschäftsjahren 2016 und 2015 sind im Abschnitt "GAAP-fremde Finanzkennzahlen" enthalten.

Konzernbilanz

Zum 31. Dezember	2016	2015	2014	2013	2012
Vermögenswerte					

	2016	2015	2014	2013	2012
	\$	\$	\$	\$	\$
Zum 31. Dezember					
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	3.384	2.720	2.489	3.397	2.557
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen	1.291	1.473	1.538	1.492	1.311
Vorräte	5.844	6.978	7.970	8.234	7.540
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	336	450	530	637	443
Sonstige Vermögenswerte	441	484	592	626	564
Kurzfristige Vermögenswerte	11.296	12.105	13.119	14.386	12.415
Sachanlagen	1.949	2.061	2.092	2.066	1.933
Im Rahmen von Flugzeugprogrammen verwendete Werkzeuge	5.174	3.975	6.823	6.606	4.770
Goodwill	1.855	1.978	2.127	2.381	2.316
Latente Ertragsteuern	705	761	875	1.231	1.421
Anteile an Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen	332	356	294	318	311
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	915	870	1.328	1.568	1.339
Sonstige Vermögenswerte	600	797	956	807	670
Langfristige Vermögenswerte	11.530	10.798	14.495	14.977	12.760
	\$	\$ 22.903	\$ 27.614	\$ 29.363	\$ 25.175
	22.826				
Verbindlichkeiten					
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten	3.239	\$ 4.040	\$ 4.216	\$ 4.089	\$ 3.310
Rückstellungen	822	1.108	990	881	1.000
Über die Vorräte für langfristige Aufträge hinausgehende Anzahlungen und Teilabrechnungen	1.539	1.408	1.698	2.352	1.763
Anzahlungen für Flugzeugprogramme	1.550	2.002	3.339	3.228	3.053
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	608	991	1.010	1.009	455
Sonstige Verbindlichkeiten	2.175	2.274	2.182	2.227	2.212
Kurzfristige Verbindlichkeiten	9.933	11.823	13.435	13.786	11.793
Rückstellungen	1.444	918	562	584	608
Anzahlungen für Flugzeugprogramme	1.535	1.534	1.608	1.688	1.600
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	8.738	8.908	7.627	6.988	5.360
Altersversorgungsleistungen	2.647	2.159	2.629	2.161	2.999
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	999	619	602	717	601
Sonstige Verbindlichkeiten	1.019	996	1.096	990	957
Langfristige Verbindlichkeiten	16.382	15.134	14.124	13.128	12.125
	26.315	26.957	27.559	26.914	23.918
Eigenkapital					
Auf die Anteilseigner der Bombardier Inc. entfallendes Eigenkapital	(5.243)	(4.067)	42	2.426	1.211

Zum 31. Dezember	2016	2015	2014	2013	2012
Auf nicht beherrschende Anteile entfallendes Eigenkapital	1.754	13	13	23	46
(3.489)	(4.054)		55	2.449	1.257
	\$	\$ 22.903	\$ 27.614	\$ 29.363	\$ 25.175
	22.826				
