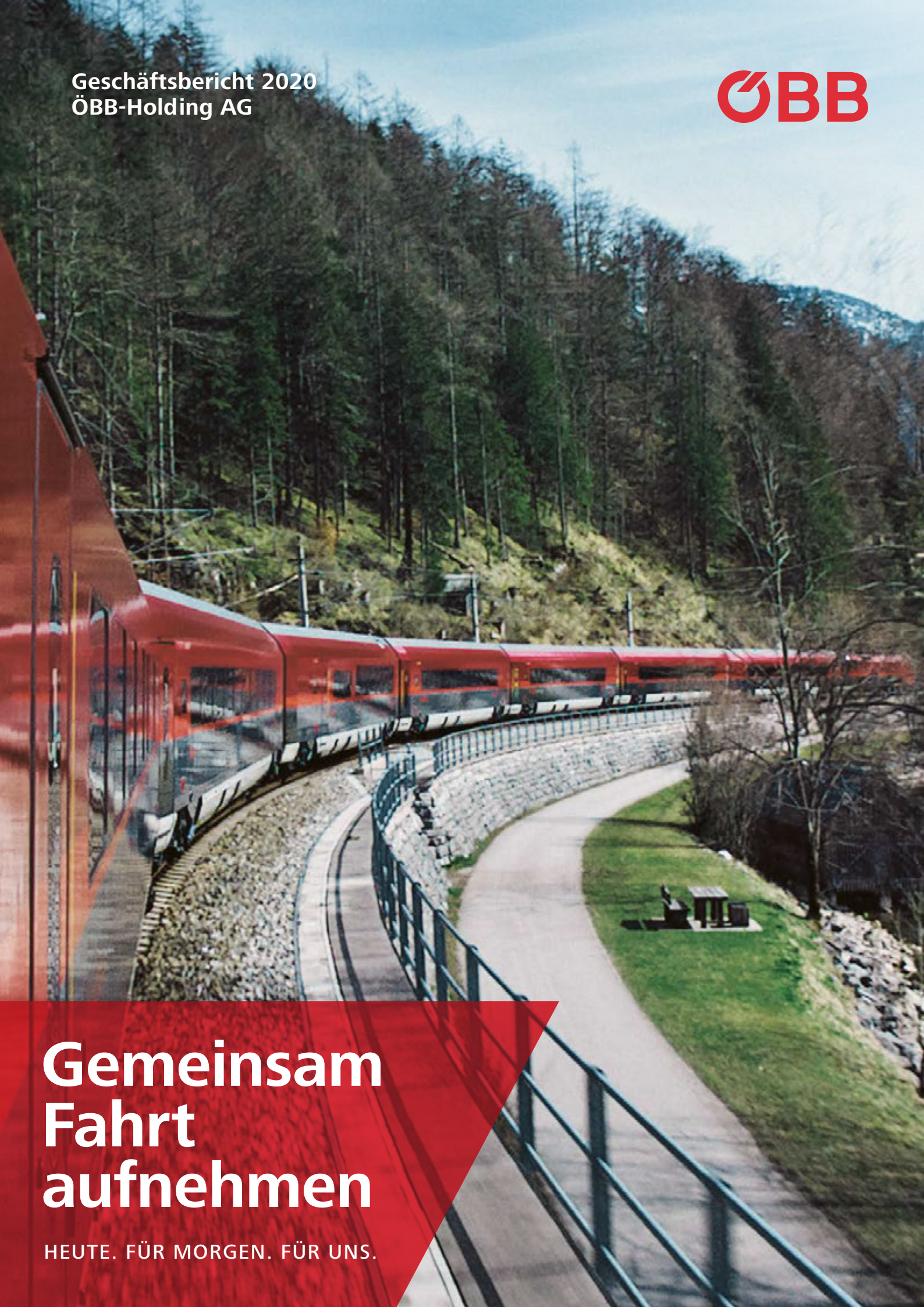


A high-speed train, primarily red with grey accents, is shown in motion, curving through a mountainous landscape. The train is on a track that follows the edge of a steep, forested hill. A paved path with a metal railing runs alongside the tracks, leading towards a small wooden structure on a grassy slope. The background features dense evergreen forests and distant snow-capped mountain peaks under a clear sky.

Gemeinsam Fahrt aufnehmen

HEUTE. FÜR MORGEN. FÜR UNS.



16/01

Doppelstock im Cityjet-Design

Im Nahverkehr erhalten rund 100 DOSTO – wie auch schon viele Züge vom Typ TALENT1 und DESIRO Classic – ein Upgrade auf Cityjet-Niveau. Im Umbau enthalten sind nicht nur eine Innen- und Außen-gestaltung im Cityjet-Look, sondern auch viele technische Verbesserungen wie WLAN oder einen Mehr-zweckbereich mit Platz für Räder, Gepäck und Kinderwagen.



19/01

Nightjet-Verbindung nach Brüssel

Seit Mitte Jänner 2020 ist Brüssel neu in das internationale Nacht-zugnetz der ÖBB aufgenommen. Zweimal wöchentlich geht es von Wien über Linz sowie von Innsbruck über München über Nacht in die EU-Hauptstadt. Die ÖBB sind Europas größter Anbieter von Nachtreise-zügen und bieten gemeinsam mit Partnern insgesamt 27 Linien in Eu-ropa an. „Mit unserer neuen Direktverbindung nach Brüssel setzen wir ein Zeichen, gerade in die EU-Hauptstadt muss man auch klimafreund-lich reisen können“, so Andreas Matthä, CEO der ÖBB-Holding AG.



23/01

RCG verstärkt Hamburg-Verkehre

Die Rail Cargo Group (RCG) bringt mit dem TransFER Enns – Hamburg eine zweimal wöchentlich verkehrende inter-modale Nonstop-Verbindung zwischen dem Containerterminal Enns und dem Nordseehafen Hamburg auf Schiene. Damit wird die direkte Anbindung an interkontinentale Warenströme ermöglicht.

30/01

Steigerung der ROLA-Kapazitäten

Die Ausweitung des sektoralen Fahrverbots in Tirol ist seit Jahreswechsel in Kraft. Für die vom Fahrverbot betroffenen Transit-Lkw steht damit auf der Route über den Brenner nur die Schiene zur Verfügung. Seither herrscht auf der ROLA am Brenner Hochbetrieb, die pünktliche und qualitätsvolle Abwicklung von bis zu 46 Zügen täglich funktioniert.



05/02

Koralmtunnel: „Innenausbau“ voll angelaufen

Während auf Kärntner Seite am letzten Kilometer des Koralmtunnels gegraben wird, läuft auf steirischer Seite der Innenausbau auf Hochtouren. Mehr als 40 Prozent der Innenschale des gesamten Koralmtunnels wurden bereits geschafft. Sie dient zur Abdichtung und hat auch statische Funktionen.

20/02

Dry Port Villach

Die 50-Prozent-Beteiligung der ÖBB-Infrastruktur AG an der LCA Süd GmbH ist ein wichtiger Meilenstein zur strategischen und operativen Weiterentwicklung des Terminals Villach-Fürnitz. Dieser Hinterlandhafen („Dry Port“) soll eine vollwertige Außenstelle des Hafens Triest werden.

Das war 2020

JAHRESRÜCKBLICK. Alternative Antriebe, Kraftwerksbau, eine neue Kampagne, die Wiederbestellung des CEO ...

09/04

Rail Cargo Group verstärkt Konsumgütertransporte

Um den internationalen Warenstrom am Laufen zu halten und aber auch die Versorgung von Bevölkerung und Handel sicherzustellen, konnte die Rail Cargo Group zusätzliche Transportkapazitäten bereitstellen. Innerhalb weniger Tage nach Anfrage konnten so auch grenzüberschreitende Transporte massiv erhöht werden.



29/04

Hälfte des Semmering-Basistunnels gegraben

Trotz geologischer Herausforderungen kann für den Semmering-Basistunnel eine positive Zwischenbilanz gezogen werden. Der Tunnel wird von fünf Stellen aus gleichzeitig errichtet. Nach acht Jahren Bauzeit ist nun die Halbzeit der Bauarbeiten erreicht – rund die Hälfte des Semmering-Basistunnels ist gebaut.



08/05

Regelbetrieb & Maskenpflicht

Mit dem schrittweisen Hochfahren des Handels, der Kindergärten und Schulen kehrten immer mehr Menschen in ihr gewohntes Leben zurück. Mit Montag, dem 11. Mai, war daher der österreichweite Nah- und Regionalverkehr wieder im Regelbetrieb unterwegs. Was sich allerdings geändert hat, ist das verpflichtende Tragen eines Mund-Nasen-Schutzes.



15/06

Postbus „elektrisch“ im Dauereinsatz

Der ÖBB Postbus ist in Kärnten erstmalig in Wolfsberg „elektrisch“ im Dauereinsatz und mit einem klimaschonenden Antrieb zu 100 Prozent emissionsfrei, geräuscharm, CO₂- und feinstaubfrei.

»Mit dem Nightjet bringen wir Europa den Nachtzug zurück! Wir sind aber auch mit Partnern in ganz Europa im Gespräch, um zukünftig noch mehr Nachtzüge anbieten zu können. Wir übernehmen hier aktiv Verantwortung für den Klimaschutz.«

ANDREAS MATTHÄ, CEO ÖBB-HOLDING AG

17/06

Durchschlag Koralmtunnel

Genau 11.208 Meter haben sich die Mineure mit dem Tunnelbohrer „Kora“ seit 2014 vom Kärntner Lavanttal aus durch den Berg gegraben. Nach dem ersten Durchschlag im Jahr 2018 und den Weltrekorden der steirischen Tunnelbohrer „Mauli 1“ und „Mauli 2“ erfolgte nun der Durchschlag des Nordtunnels. Damit sind beide Röhren des Koralmtunnels gegraben.



Finanzkennzahlen

Ertragskennzahlen nach IFRS (in Mio. EUR, gerundet)

	2020	2019*	2018*	2017	2016
Gesamterträge	6.724	6.945	6.726	6.755	6.416
Aufwand für Material und bezogene Leistungen	-1.694	-1.781	-1.803	-1.926	-1.730
Personalaufwand	-2.743	-2.742	-2.631	-2.543	-2.478
Sonstiger betrieblicher Aufwand	-439	-476	-417	-462	-428
EBITDA	1.849	1.946	1.875	1.823	1.779
Abschreibungen (inkl. Wertminderungen)	-1.224	-1.191	-1.071	-1.033	-968
EBIT	625	755	804	790	811
Finanzergebnis	-566	-587	-636	-614	-645
EBT	59	169	168	176	166
ROCE (in %)	2,2	2,8	3,1	3,2	3,4

Bilanzkennzahlen nach IFRS (in Mio. EUR, gerundet)

Bilanzsumme	33.103	31.254	29.710	28.351	27.344
Langfristige Vermögenswerte	31.656	29.967	28.386	27.083	25.877
<i>davon Sachanlagen</i>	29.847	28.246	26.809	25.576	24.386
Kurzfristige Vermögenswerte	1.448	1.287	1.324	1.268	1.467
Eigenkapital	2.768	2.645	2.529	2.306	2.093
Eigenkapitalquote (in %)	8,4	8,5	8,5	8,1	7,7
Finanzverbindlichkeiten	26.666	25.343	24.146	23.549	22.799
Net Debt	26.318	24.963	23.674	23.101	22.113
Investitionen brutto	3.353	2.700	2.591	2.503	2.400
Net Debt/EBITDA (Ratio)	14,2	12,8	12,6	12,7	12,4
Net Gearing (Ratio)	9,5	9,4	9,4	10,0	10,6

* Ohne abgehenden Geschäftsbereich.

Highlights 2020

95,3 Mio. t

Güter hat die ÖBB Rail Cargo Group im Jahr 2020 transportiert. Dafür ist die RCG **in 18 europäischen Ländern** präsent, in zwölf davon ist sie in Eigentraktion unterwegs.

17,5

Mrd. Euro investieren die ÖBB bis 2026 im Auftrag des Bundes in **modernste und leistungsfähige Bahninfrastruktur**.

41.872

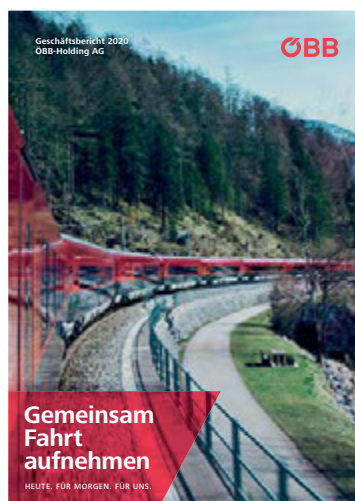
Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter waren 2020 bei den ÖBB beschäftigt (Stand 31.12. 2020). Zusätzlich waren **1.787 Lehrlinge in Ausbildung** sowie 227 weitere über die Allgemeine Privatstiftung für berufliche Bildung.

286,5 Mio.

Fahrgäste haben 2020 die Mobilitätsdienste der ÖBB genutzt, davon 142,2 Mio. in den Zügen des Nahverkehrs, 20,6 Mio. im Fernverkehr und 123,7 Mio. waren mit ÖBB-Postbus unterwegs.



Neue Konzernstrategie 30



COVER. Standbild aus der Schlusszene unseres aktuellen Werbespots

DIGITAL. Den Geschäftsbericht 2020 als PDF und Videos zum Thema finden Sie unter:
konzern.oebb.at/gb2020

Inhalt

Vorwort des Vorstands	2
Vorwort der Aufsichtsratsvorsitzenden	6
Gemeinsam Fahrt aufnehmen	12
Corporate Governance Bericht	46
Konzernlagebericht	54
A. Struktur und Beteiligungen	54
B. Rahmenbedingungen und Marktumfeld	56
C. Wirtschafts- und Prognosebericht	69
D. Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren	92
E. Chancen- und Risikobericht	107
F. Anmerkungen zum Lagebericht	114
Konzernabschluss	118
Konzern-Gewinn-und-Verlust-Rechnung 2020	118
Konzern-Gesamtergebnisrechnung 2020	119
Konzern-Bilanz per 31.12.2020	120
Konzern-Geldflussrechnung 2020	121
Aufstellung der Veränderung des Konzern-Eigenkapitals 2020	122
Erläuterungen zum Konzernabschluss per 31.12.2020	123
A. Grundlagen und Rechnungslegungsmethoden	123
B. Erläuterungen zur Konzern-Bilanz und Konzern-Gewinn-und-Verlust-Rechnung	149
C. Sonstige Angaben zum Konzernabschluss	179
Bestätigungsvermerk	214
Glossar	218



Mobilität im Coronajahr 12

AUPTBAHN



»Unser hochgestecktes Ziel war es von Anfang an, auch im Krisenjahr 2020 mit einer schwarzen Null zu bilanzieren.«

Ing. Mag. (FH) Andreas Matthä (CEO),
Mag. Arnold Schiefer (CFO)

ÖBB GESCHÄFTSBERICHT 2020

Vorwort des Vorstands

Liebe Leserin, lieber Leser. 2020 war ein in vielerlei Hinsicht bemerkenswertes Jahr. Um den gesamten Globus waren Menschen und Unternehmen von COVID-19 hart getroffen, einer Pandemie, die wir in dieser Form allesamt noch nicht gekannt oder erlebt haben. Das Ergebnis ist bekannt: Mehrfache Lockdowns in beinahe allen Staaten der Welt führten zu einem massiven Wirtschaftseinbruch, der die Arbeitslosigkeit – in vielen Ländern nur abgefedert durch Kurzarbeitsmodelle – in die Höhe schnellen ließ und viele Unternehmen in heftige Turbulenzen gebracht hat. Davon waren natürlich auch die ÖBB betroffen, dennoch haben wir unsere Aufgabe, Menschen und Güter sicher ans Ziel zu bringen, auch während der schwierigsten Phasen der Pandemie immer erfüllen können.

Handlungsanleitungen zur Bewältigung einer derartigen Krise hat es naturgemäß keine gegeben und ebenso wenig war im März 2020 der Zeithorizont absehbar, über den wir im Krisenmodus zu agieren haben werden. Für uns als Vorstand der ÖBB-Holding AG war jedoch sehr rasch klar, dass wir mit allen zur Verfügung stehenden Mitteln versuchen müssen, finanziell gegenzusteuern. Unser hochgestecktes Ziel war es demnach von Anfang an, auch im Krisenjahr 2020 mit einer „schwarzen Null“ zu bilanzieren. Ein Ziel, das wir mit einem enormen Kraftakt auch erreicht haben.

Glaubwürdigkeit und Liquidität

Letztendlich konnten im abgelaufenen Jahr alle Teilkonzerne ein leicht positives Ergebnis erwirtschaften. Die Infrastruktur trägt etwas über 10 Millionen Euro, der Personenverkehr 6,3 Millionen Euro und der Güterverkehr rund 7,6 Millionen Euro an EBT zum Gesamtergebnis des Konzerns bei. Zusammen mit dem Ergebnis der ÖBB-Holding AG und ihrer direkten operativen Tochtergesellschaften sowie Konsolidierungsbeziehungsweise Abgrenzungseffekten kann der Konzern damit für 2020 ein EBT von 58,6 Millionen Euro ausweisen. Angesichts der äußerst schwierigen Rahmenbedingungen ein nicht von allen erwartetes und gleichzeitig doch ein notwendiges Ergebnis, um unsere Glaubwürdigkeit am Kapitalmarkt sicherzustellen und auch für die dringend notwendige Liquidität des Unternehmens zu sorgen.

Denn die „schwarze Null“ ist nie ein Selbstzweck, sondern hat immer sehr handfeste Gründe: Neben der angesprochenen Glaubwürdigkeit und Liquidität des Unternehmens geht es dabei vor allem darum,

auch weiterhin als verlässlicher Arbeitgeber fungieren zu können. Es gilt, Kündigungen um jeden Fall zu vermeiden und den notwendigen Generationenwandel – mit rund 16.000 Neuaufnahmen bis 2026 – wie geplant fortzuführen, um die Einsatzfähigkeit des Unternehmens während und vor allem auch nach der Krise in gewohnter Qualität garantieren zu können. Hinzu kommt die Gewährleistung der Werthaltigkeit unserer Investitionen in Technik, Fuhrpark (und Infrastruktur), denn Abschreibungen kosten letztendlich Steuergeld und entsprechen nicht dem im Unternehmen gelebten verantwortungsvollen Umgang mit Volksvermögen.

»Im letzten Jahr haben wir alle gemeinsam eines gezeigt: Auf das System Bahn ist in der Krise Verlass, und die ÖBB funktionieren auch unter schwierigsten Bedingungen.«

Erfolgreiche Gegensteuerung und Sektorunterstützung durch Politik

Viele Bahnunternehmen rund um Österreich haben das Krisenjahr 2020 mit tiefroten Zahlen abgeschlossen. Dass im Gegensatz dazu die ÖBB ein positives Ergebnis erwirtschaften konnte, hat mannigfaltige Gründe. So hat einerseits die österreichische Bundesregierung für schnelle und EU-konforme Unterstützungsmaßnahmen zugunsten des gesamten heimischen Bahnsektors gesorgt: mit Notvergaben auf der Weststrecke für die Westbahn GmbH und die ÖBB-Personenverkehr AG sowie mit Zusatzbestellungen im Verkehrsdienstvertrag (VDV) zwischen ÖBB und Schieneninfrastrukturgesellschaft (SCHIG) in der Gesamthöhe von rund 110 Millionen Euro. Beide Unterstützungsmaßnahmen haben entscheidend dazu beigetragen, dass das Mobilitätsangebot in Österreich trotz mehrfacher Lockdowns durchgehend beibehalten werden konnte. Hinzu kommt als Kostenminimierung, dass das Infrastrukturbenutzungsentgelt für alle Eisenbahnunternehmen ausgesetzt wurde. Der Einnahmenentgang der ÖBB-Infrastruktur AG wurde vom Bund getragen. Die ÖBB Güterverkehrssparte (und der eigenwirtschaftliche Personenverkehr der ÖBB) ersparten sich unter diesem Titel im abgelaufenen Geschäftsjahr rund 60 Millionen Euro.

Die negativen Gesamtauswirkungen der Corona-Krise in der Höhe von knapp 700 Millionen Euro konnten durch diese Hilfestellungen der Bundesregierung und durch die öffentlichen Mittel aus der Kurzarbeit aber nur zu einem Teil kompensiert werden. Den zweiten Teil zur Schließung der krisenbedingten Finanzlücke hat der ÖBB-Konzern aus eigener Kraft mittels eines knapp 350 Millionen Euro schweren Sparpaketes beigetragen. Die unternehmensinternen Gegensteuerungsmaßnahmen zielten dabei vor allem auf die Bereiche Material- und Personalaufwand sowie die Reduktion in den Bereichen Marketing und Mieten ab. Ein wesentlicher Faktor war insbesondere das rasche Insourcing von ausgelagerten Leistungen.

Die Bahn hält, was sie verspricht!

Was wir im vergangenen Jahr alle gemeinsam als Bahnunternehmen zeigen konnten war, dass das System Bahn verlässlich ist, dass die ÖBB selbst unter schwierigsten Bedingungen funktionieren. Unsere Güterzüge waren auch am Höhepunkt der



MAG. ARNOLD SCHIEFER. Mitglied des Vorstands (CFO)

Krise ungehindert unterwegs und konnten so die Versorgung mit allen lebenswichtigen und auch mit den weniger lebenswichtigen Produkten in Österreich sichern. Ebenso waren unsere Personenzüge – wenngleich phasenweise in etwas reduzierter Frequenz – immer auf Schiene, um all jene, die auch während der Krise zu ihrem Arbeitsplatz mussten, sicher an ihr Ziel zu bringen. Die ÖBB-Postbus ist täglich in rund 1.800 Gemeinden unterwegs, in circa einem Drittel davon das einzige öffentliche Verkehrsmittel. Damit leisten die Busse der ÖBB einen wesentlichen Beitrag zur Mobilitätsversorgung in unserem Land – selbstverständlich auch in Krisenzeiten.

Eine ganz entscheidende Bedeutung hatte im vergangenen Jahr einmal mehr unsere Infrastruktur AG. So konnten die Arbeiten an unseren Baustellen in ganz Österreich trotz Pandemie größtenteils weitergeführt werden und damit den Wirtschaftseinbruch zumindest ein Stück weit abfedern. Wir haben dadurch aber nicht nur Tausende Arbeitsplätze gesichert, sondern wir haben damit auch 2020 wieder knapp zwei Milliarden Euro in das System Bahn investiert: in die Beschleunigung von Strecken, in moderne Bahnhöfe, in Park & Ride- und Bike & Ride-Anlagen. Kurzgefasst: in die Zukunft der Mobilität!



ING. MAG. (FH) ANDREAS MATTHÄ. Vorstandsvorsitzender (CEO)

Was bringt die Zukunft?

Vor uns liegen spannende Monate. Die mit der Pandemie verbundenen wirtschaftlichen Folgen werden sich auch im laufenden Geschäftsjahr weiter auswirken und uns erneut vor große Herausforderungen stellen. Wir werden 2021 daher wieder sehr genau darauf achten müssen, dass jeder einzelne Euro zu hundert Prozent zielgerichtet eingesetzt wird.

Die gesamten wirtschaftlichen Folgen der Pandemie wie der Zeitpunkt der vollständigen Erholung des Bahnverkehrs sind im Moment in keiner Weise abschließend abschätzbar. Wir sind aber davon überzeugt, dass es zu dieser vollständigen Erholung kommen wird. Mehr noch: Wir sind überzeugt davon, dass die Bahn danach noch stärker sein wird, als sie es vor der Krise gewesen ist. Weil die Bahn – wie in der Krise erneut bewiesen – eindeutige Systemvorteile hat, weil wir der Garant für erfolgreichen Klimaschutz sind und weil unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter alles dafür geben!

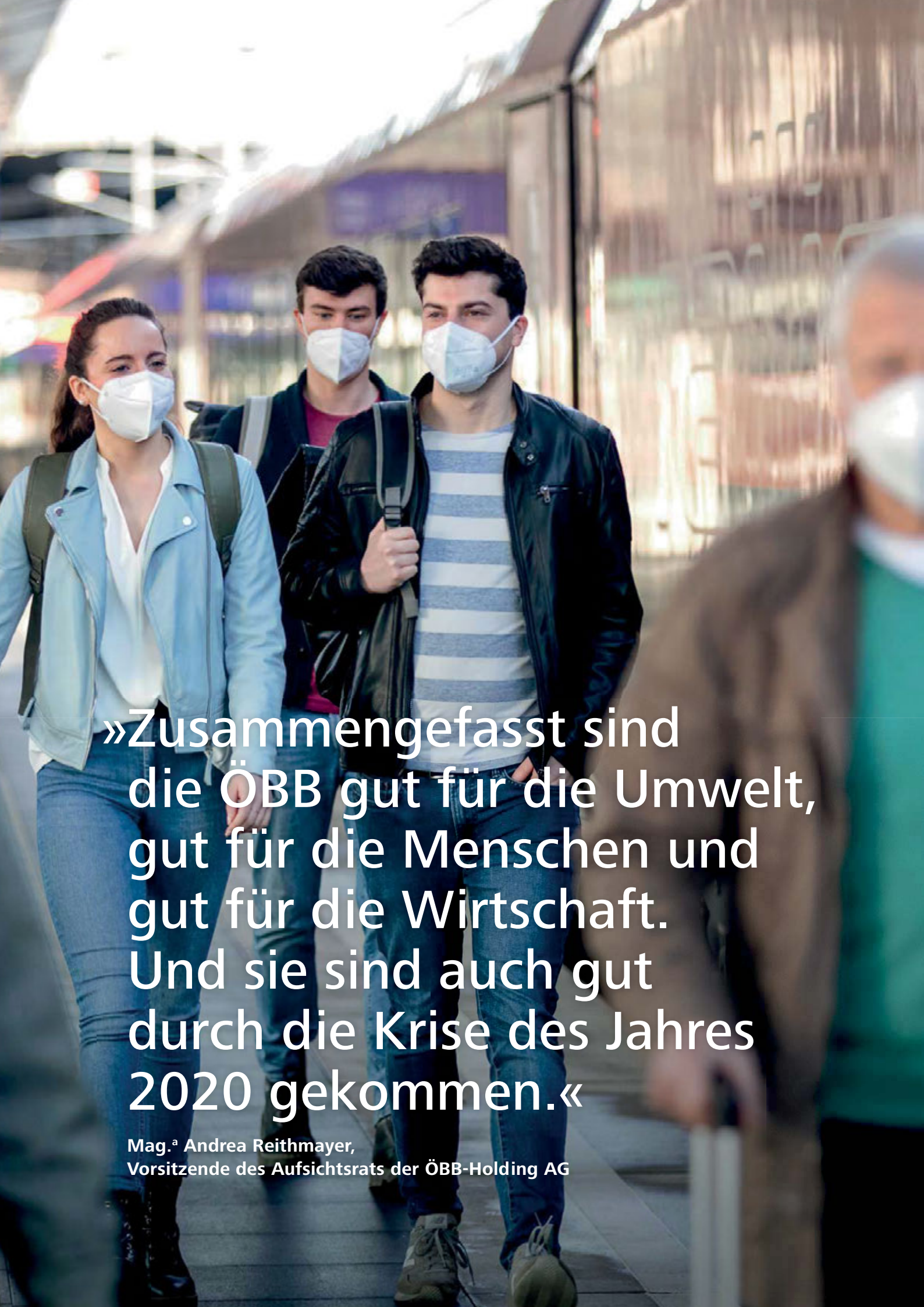
In diesem Sinne noch einmal ein herzliches „Danke“ an alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter für die im vergangenen Jahr erbrachte herausragende Leistung.

Ing. Mag. (FH) Andreas Matthä

Vorstandsvorsitzender
ÖBB-Holding AG

Mag. Arnold Schiefer

Mitglied des Vorstands
ÖBB-Holding AG

A photograph of three young people walking on a city street. They are all wearing white face masks. The person on the left is a woman with dark hair, wearing a light blue jacket over a white shirt and blue jeans. The person in the middle is a man wearing a dark jacket over a red shirt. The person on the right is a man wearing a black leather jacket over a blue and white striped shirt and blue jeans. They are walking towards the camera. In the background, there are blurred city buildings and a tram. On the right side, there is a blurred figure of an older person wearing a white face mask and a brown jacket.

»Zusammengefasst sind
die ÖBB gut für die Umwelt,
gut für die Menschen und
gut für die Wirtschaft.
Und sie sind auch gut
durch die Krise des Jahres
2020 gekommen.«

Mag.^a Andrea Reithmayer,
Vorsitzende des Aufsichtsrats der ÖBB-Holding AG

Vorwort der Aufsichtsratsvorsitzenden

Liebe Leserin, lieber Leser. Die ÖBB haben im letzten Jahr mehr als deutlich bewiesen, dass sie ein verlässlicher Partner für die Mobilität von Menschen und den Transport von Gütern sind. Ein gutes Fundament, um auch die anstehenden Herausforderungen erfolgreich zu bewältigen.

Der erste Eindruck zählt bekanntlich. Mit der Berufung in den Aufsichtsrat im Mai 2020 habe ich eine ÖBB inmitten der größten Krise, die Österreich seit dem Zweiten Weltkrieg erlebt, kennengelernt. Und ich war beeindruckt, mit welcher Ruhe und Professionalität agiert wurde, um das Mobilitätsangebot für unsere Bahnkundinnen und Bahnkunden weiterhin beizubehalten und die Transporte für systemrelevante Güter zu gewährleisten – dies einhergehend mit einem hohen Verantwortungsbewusstsein für die Gesundheit der Fahrgäste durch den Einsatz höchster Hygienemaßstäbe, der Obsorge für die erforderlichen Sicherheitsabstände und der Tragepflicht von FFP2-Masken. Die Mitarbeitenden der ÖBB haben damit einen enorm wichtigen Beitrag geleistet, um das Funktionieren unserer Gesellschaft zu garantieren, genauso wie viele andere Berufsgruppen, denen vielleicht öffentlichkeitswirksam mehr applaudiert wurde.



MAG.ª ANDREA REITHMAYER.
Vorsitzende des Aufsichtsrats der ÖBB-Holding AG

Effizientes Krisenmanagement

Jedenfalls hat das letzte Jahr eindrucksvoll bestätigt, dass die ÖBB als verlässlicher Mobilitätsgarant mit ihrem Angebot das Land am Laufen hielten und gleichzeitig mit einem effizienten Krisenmanagement die wirtschaftliche Stabilität des Konzerns aufrechterhalten konnten.

Stark rückläufige Fahrgastzahlen, Rückgänge im Transportvolumen des Güterverkehrs und eine Vielzahl an Pandemie-induzierten Herausforderungen zogen sich durch alle Geschäftsbereiche des Konzerns und ließen Umsatz und Ergebnis einbrechen. Dank zügigem und entschlossenem Aufsetzen von Gegensteuerungsmaßnahmen konnte das Management krisenbedingte Verluste hintanstellen, wozu ÖBB Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter maßgeblich beigetragen haben.

Corona-bedingte Erlöseinbrüche konnten durch die Sektorförderung aus dem Eisenbahnpaket des Bundes (darunter im Wesentlichen die Absenkung des Infrastrukturbenützungsentgelts, die für den gesamten EVU-Sektor eine wichtige Unterstützung darstellt) und durch Bestellungen des Bundes (Notvergaben) auf eigenwirtschaftlichen Strecken zur Aufrechterhaltung des Verkehrsangebots für die Fahrgäste sowie zu rund der Hälfte aus eigener Kraft, unter anderem durch ein umfassendes, internes Sparpaket kompensiert werden. Das Wirtschaftsjahr 2020 konnte demnach leicht positiv abgeschlossen werden, was insbesondere für die Wahrung der Liquidität und für die Maßgaben des Kapitalmarktes erforderlich ist.

Die im Geschäftsbericht ausgewiesenen Leistungskennzahlen und der positive Jahreserfolg stellen angesichts der Rahmenbedingungen – auch im Lichte der wirtschaftlichen Situation vergleichbarer EVUs im europäischen Umfeld – eine beachtliche Managementleistung dar. Die ÖBB konnten den Betrieb durch-

gehend aufrechterhalten, haben vergleichsweise wenig Staatshilfe in Anspruch genommen und konnten jeden einzelnen, wichtigen Arbeitsplatz sichern.

Und Managementqualitäten wird es auch künftig brauchen. Denn der Markt wird sich nicht nur durch die ökonomischen Folgen der Pandemie stark verändern. Die begrüßenswerte Einführung des 1-2-3-Tickets verstärkt die Kooperation aller Verkehrsanbieter und erfordert eine Anpassung des ÖBB Angebotsmodells. Die Liberalisierung im Personenverkehr wird neue Mitbewerber und damit verbunden einen härteren Preiskampf mit sich bringen. Mit dem Postbus und mit der Rail Cargo Group haben die ÖBB bewiesen, dass sie sich in einem wettbewerblichen Umfeld behaupten können, wofür jedenfalls und zwingend faire Rahmenbedingungen für alle Verkehrsanbieter erforderlich sind.

Wirtschaftliche Wettbewerbsfähigkeit

Neben regulatorischen Rahmenbedingungen ist der ÖBB-Konzern aber weiterhin gefordert, seinen dynamischen Weg zur strukturellen und wirtschaftlichen Wettbewerbsfähigkeit fortzusetzen, die Modernisierung der Flotte und den Ausbau des Schienennetzes voranzutreiben, um mit mehr Zugverbindungen und kürzeren Intervallen dem klimafreundlichen Mobilitätsbedarf der Bahnkundinnen und -kunden nachzukommen. Dazu zählt auch die im Jahr 2020 beschlossene Ausweitung der grenzüberschreitenden Nachtzugflotte oder die Vernetzung des 360°-Mobilitätsangebotes (Bahn, Bus, E-Auto, Carsharing und Fahrrad) in Kooperation mit Gemeinden und Firmen, um der bedarfsorientierten Nachfrage zur Bewältigung der ersten und letzten Meile zu entsprechen.

Umso erfreulicher ist das Bekenntnis der Politik zum Ausbau der Schiene und des öffentlichen Verkehrs als zentrale Antwort im Kampf gegen den Klimawandel. Auch wenn wir hoffentlich bald das Virus und seine Folgen im Griff haben werden, bleibt für uns als Gesellschaft die Erderwärmung eine der wichtigsten Herausforderungen des nächsten Jahrzehnts. Das Verkehrsaufkommen auf der Straße und in der Luft ist einer der wesentlichsten Treiber des Treibhausgasausstoßes und es gilt, attraktive, leistbare und klimaschonende Mobilitätsalternativen zu schaffen. Die ÖBB als größtes Klimaschutzunternehmen des Landes spielen bei der Erreichung der nationalen Klimaziele schon bisher eine ganz zentrale Rolle und werden auch weiterhin ihrer Verantwortung als verlässlicher Partner für eine klimaneutrale Verkehrswende nachkommen.

Rekordinvestitionen für klimafreundlichen Verkehr

Die fortgesetzte Elektrifizierung der Bahnstrecken, der Ausbau des Bahnangebots sowie die Modernisierung der Schienenfahrzeuge stellen gemeinsam mit dem Fotovoltaik-Schwerpunkt, aber auch mit der Umrüstung der Fahrzeugflotte auf E-Autos ausgewählte Beispiele für die Jahre 2021ff dar.

Mit dem im Oktober 2020 beschlossenen Rahmenverkehrsplan 2021 bis 2026 schafft die Politik dafür wichtige und richtige Anreize und bürgt mit einem Rekordinvestitionsvolumen für die notwendigen Grundlagen für eine klimafreundliche Verkehrspolitik als Motor für eine Nachhaltigkeitstransformation. Gleichzeitig ist aber die Umsetzung von lang diskutierten steuerlichen und ordnungspolitischen Rahmenbedingungen erforderlich, um die Attraktivität und Leistbarkeit von umweltfreundlicher Mobilität durch eine Verlagerung von Straße und Luft auf die Schiene zu steigern. Die Abschaffung der Energieabgabe auf Bahnstrom war

ein erfreulicher erster Schritt, um gleiche Voraussetzungen für alle Verkehrsträger herzustellen. Konzernübergreifend sind Innovation, die Digitalisierung und der Generationenwechsel die großen Themen der Zeit. Die Digitalisierung hält mittlerweile überall Einzug und beeinflusst nicht nur die Infrastruktur, Bahnsysteme und Prozessabläufe, sondern erhöht durch den kunden- und nachfrage-

»Umso erfreulicher ist das Bekenntnis der Politik zu einem Ausbau der Schiene und des öffentlichen Verkehrs als zentrale Antwort im Kampf gegen den Klimawandel.«

»Die ÖBB als größtes Klimaschutz-
unternehmen werden auch weiterhin
ihrer Verantwortung als verlässlicher
Partner für eine klimaneutrale
Verkehrswende nachkommen.«

orientierten Einsatz von smarten Technologien auch langfristig die Wettbewerbsfähigkeit. Viele klassische Berufsfelder verändern sich. Selbst überwiegend manuelle Tätigkeiten entwickeln sich immer mehr zu hoch spezialisierten Jobs. Das schafft neue, anspruchsvolle Berufsbilder und steigert die Arbeitgeberattraktivität der ÖBB. Dies

umso mehr, da die ÖBB für eine klimafreundliche und sinnstiftende Wachstumsbranche stehen. Erfreulich ist das starke Bekenntnis aller Managementebenen, den sehr geringen Frauenanteil nachhaltig zu steigern und dies als starke Säule der ÖBB Rekrutierungspolitik aufzunehmen. Auch nehmen die ÖBB im wahrsten Sinne des Wortes mit einem Bruttowertschöpfungsvolumen von etwa fünf Millionen Euro pro Jahr eine zentrale Rolle als Konjunkturmotor und Impulsgeber für die österreichische Wirtschaft ein und stehen damit einhergehend für die Sicherung und den Ausbau von Beschäftigung. Bereits mit einem Investitionsvolumen von einer Milliarde Euro können rund 15.000 Arbeitsplätze gesichert und geschaffen werden. Und auf die wird es auch jetzt, gerade jetzt wieder ankommen. Zusammengefasst sind die ÖBB gut für die Umwelt, gut für die Menschen und gut für die Wirtschaft. Und sie sind auch gut durch die Krise des Jahres 2020 gekommen.

Bestmöglich unterstützen

Daher freut es mich, dass mit der Wiederbestellung von Andreas Matthä zum Vorstandsvorsitzenden der erfolgreiche Kurs in der Steuerung und Weiterentwicklung der ÖBB bestätigt wurde. Gemeinsam mit Finanzvorstand Arnold Schiefer wird das Management den Konzern durch das nicht minder herausfordernde Jahr 2021 und in die Post-Corona-Zeit führen.

Die ÖBB – klug digitalisiert, klimaneutral ausgerichtet, hohe Kunden- und Servicequalität gewährleistend, Pandemie-gerecht gestaltet, wirtschaftlich effizient aufgestellt und Vielfalt und Chancengleichheit lebend – sind aufbauend auf zukunftsweisende Verkehrs- und Logistikstrategien und eine hohe Ausrichtung auf Innovation und technologische Entwicklung gut aufgestellt, unsere Bahn in die digitale Zukunft zu führen. Dabei bleibt noch sehr vieles zu tun und müssen noch einige Hürden überwunden werden.

Als Vorsitzende ist es mir im Namen des gesamten Aufsichtsrats ein Anliegen, den Vorstand auf dem Weg dorthin bestmöglich zu begleiten und zu unterstützen. In diesem Sinne bedanke ich mich noch einmal beim Vorstand, allen Führungskräften und bei allen Mitarbeitenden des Konzerns, dass sie die ÖBB im vergangenen, außergewöhnlichen Jahr mit solch großem Einsatz erfolgreich auf Schiene gehalten haben!

Die Pandemie hält uns wohl auch noch in den nächsten Monaten in Schach und wir hoffen alle, dass ehestmöglich ausreichender Impfstoff verfügbar sein wird. Bitte bleiben Sie gesund!

Mag.^a Andrea Reithmayer

Vorsitzende des Aufsichtsrats
der ÖBB-Holding AG

The image shows two men in orange high-visibility jackets and face masks standing on a train platform. They are looking towards a train that is blurred in the background. The man on the left is bald and wearing a red face mask, while the man on the right has short hair and is wearing a black face mask. They are both wearing orange jackets with reflective white stripes. The background shows a train platform with a train and some blurred lights.

»ÖBB 360° ist ein auf regionale Bedürfnisse maßgeschneidertes Rundum-Öffi-Service-Paket, das eine Mobilitätslösung von Tür zu Tür beinhaltet.«

Andreas Matthä, CEO



Gemeinsam Fahrt aufnehmen

Bahn trotz der Pandemie

EIN JAHR CORONA. Bis zu 70 Prozent weniger Fahrgäste in Spitzenzeiten, Güterverkehr trotz Pandemie und Bahnausbau mit FFP2-Maske. Auch die ÖBB mit ihren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern sind in Krisenzeiten systemrelevant.

Am Freitag, dem 13. März 2020, hatten die ÖBB Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in den Büros wie sonst auch ihren Computer abgedreht und sich ein schönes Wochenende gewünscht. „Bis Montag“ war dann aber nicht. Am 16. März 2020 wurde ganz Österreich „runtergefahren“ und in den ersten Lockdown geschickt.

Ganz Österreich? Nein, auch Tausende Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der ÖBB konnten nicht ins Homeoffice wechseln, sondern mussten in den Zügen, auf den Bahnsteigen und in den Stationen sein. Denn viele der systemrelevanten Arbeitskräfte wie Krankenpflege- und Supermarktpersonal waren auf öffentliche Verkehrsmittel angewiesen, um sicher zu ihren Arbeitsplätzen und wieder nach Hause zu kommen.

Sicher durch die Krise

Selbst an den schwächsten Tagen waren rund 3.000 Züge – in Nicht-Pandemie-Zeiten sind es 4.000 –, aber auch der Großteil der Postbusse unterwegs, um die Aufrechterhaltung des öffentlichen Verkehrs ebenso zu gewährleisten wie die Versorgung mit wichtigen Gütern.

Während Lkw an den Grenzen feststeckten, konnten die Züge der ÖBB fahren. Der Vorstandsvorsitzende der ÖBB-Holding AG, Andreas Matthä, erklärt, wie das trotz Ein- und Ausreiseverboten möglich war: „In der Vergangenheit wurde die Mannschaft eines Zuges an den Grenzen stets getauscht. Dieses Verfahren haben wir reaktiviert, um sicherzustellen, dass Güter und Waren nicht an der Grenze hängen bleiben.“ Und das trotzdem die ÖBB Mitarbeitenden in den Zügen, an den Bahnsteigen und in den Verladestationen wussten, dass sie >



MOBILITÄT SICHERSTELLEN. Selbst an den schwächsten Tagen waren trotz der Pandemie 3.000 Züge und ein Großteil der Postbusse unterwegs, um den öffentlichen Verkehr aufrechtzuerhalten





VERSORGUNGS-AUFTRAG. Während Lkw an den Grenzen steckten, konnten die ÖBB den Transport wichtiger Güter und Waren sicherstellen

sich dem Risiko einer Infektion mit dem Coronavirus aussetzen. Matthä: „Schon rein statistisch war klar, dass ein gewisser Prozentsatz der Reisenden infiziert sein muss und damit das Risiko einer Ansteckung besteht.“

Schutz als allererste Priorität

Umso wichtiger war es im März 2020, Schutzmaßnahmen so rasch wie möglich „auf Schiene zu bringen.“ Dabei kam den ÖBB das vor drei Jahren wieder ganz stark in den Fokus gerückte Thema „Sicherheit“ zugute, ist Matthä überzeugt: „Sicherheit ist ein wichtiger Teil des Wertegerüsts der ÖBB. Da macht es keinen Unterschied, ob es um die öffentliche, die betriebliche oder um die persönliche Sicherheit und Gesundheit geht.“ Das bestätigt auch die Zahl der an COVID-19 Erkrankten, die in den ÖBB stets unter dem Niveau der Gesamtbevölkerung gehalten werden konnte. Um den Schutz der Reisenden und der Mitarbeitenden bestmöglich zu gewährleisten, wurden zahlreiche Schritte gesetzt. Einer der im wahrsten Sinne des

Wortes zentralen war, dass im Krisenmanagement der ÖBB umgehend eine „Taskforce Unterstützung COVID-19 Krisenstab“ sowie ein „Konzernkoordinator COVID-19“ eingerichtet wurden.

Taskforce und Konzernkoordinator

Deren Aufgaben erklärt der Finanzvorstand der ÖBB-Holding, Arnold Schiefer: „Es waren von Beginn an eine Vielzahl an rechtlichen und organisatorischen Fragen zu lösen. Aufgabe der Taskforce war es, zu garantieren, dass die Schutzmaßnahmen konzernweit im Gleichklang umgesetzt werden. Daher waren in der Corona-Taskforce Vertreter aller Bereiche und Teilgesellschaften ebenso eingebunden wie ein eigener Corona-Beauftragter für die gesamte ÖBB.“

Derart konnte gewährleistet werden, dass die Maßnahmen zur Aufrechterhaltung des Betriebs und der Sicherheit gemeinsam mit den Sicherheitsfachkräften, den Abteilungen Personal, Kommunikation, Recht, Gesundheitsmanagement sowie den Teilgesellschaften gesetzt werden. Schiefer: „Die Taskforce hat sich gut eingespielt und absolut bewährt. Vor allem auch in der Abstimmung mit dem Krisenstab der ÖBB.“

Der „Konzernkoordinator COVID-19“ in Person von Stefan Kammerhofer wiederum hatte die Aufgabe, „Maßnahmenableitung aus Entscheidungen des Krisenstabes zu koordinieren, die Steuerung der wichtigsten Fragen zum Thema COVID-19 und die Abstimmung mit Nicht-Betrieb-Dienststellen, um eine einheitliche Vorgangsweise sicherzustellen“. Zudem war Kammerhofer die zentrale Anlaufstelle zu allen Fragen und Themen rund um die notwendigen Schutzmaßnahmen.

Sicherheit ist Teil des Wertegerüsts der ÖBB. Da macht es keinen Unterschied, ob es um die öffentliche, die betriebliche oder um die persönliche Sicherheit und Gesundheit geht.



ALLE MITARBEITERINNEN und Mitarbeiter werden laufend getestet

Kammerhofer: „Mein Ziel war es, allen im Konzern eine unbürokratische, niederschwellige Möglichkeit zu bieten, Informationen zu erhalten und auszutauschen.“ Darüber hinaus gibt es regelmäßige Updates für alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter über verschiedene interne Kanäle wie Newsletter, Intranet, und / oder Aushänge.

Sichere und kontaktlose Reisekette

Die wichtigste Schutzmaßnahme im Kampf gegen eine Verbreitung des Virus war und ist eine sichere und weitgehend kontaktlose Reisekette. Eine solche beginnt damit, dass Ticketkauf und Sitzplatzreservierung online erfolgen. Die Reservierung über das Internet ermöglicht es zudem, die Sitzplätze in einem Schachbrettmuster zu vergeben, um den Abstand zwischen den Reisenden zu vergrößern. **Kontaktlose Ticketkontrollen und automatische Türen sind weitere Maßnahmen, Körperkontakte zu reduzieren, und auf den Freiluft-Bahnsteigen ist Abstand halten ohnedies gut möglich.** Dazu besteht in den Zügen der ÖBB eine FFP2-Maskenpflicht, in vielen Fernzügen sind Handdesinfektionsspender installiert.

Als weitere Maßnahmen haben die ÖBB seit Beginn der COVID-19-Pandemie die Reinigungsleistungen deutlich erhöht. Täglich sind mehr als 1.000 Reinigungskräfte auf den Bahnhöfen und in den Zügen im Einsatz und führen pro Monat mehr als 100.000 Reinigungen durch. Alleine für die Reinigung und Desinfizierung der Bahnhöfe sind es 400 Mitarbeitende, die zwei Millionen Quadratmeter Boden, 220.000 Quadratmeter Glasflächen, 12.800 Laufmeter Sitzbänke und 59.000 Laufmeter Hand-

400

Mitarbeitende reinigen und desinfizieren laufend **zwei Millionen Quadratmeter Boden**, 220.000 Quadratmeter Glasflächen, 12.800 Laufmeter Sitzbänke und 59.000 Laufmeter Handläufe. Dazu kommen 712 Lifte, 192 Rolltreppen und circa 5.500 Abfallbehälter.

So sicher ist Bahnfahren

Eine große Zahl an Studien bestätigt, dass das Ansteckungsrisiko in öffentlichen Verkehrsmitteln nicht größer ist als in anderen Bereichen des öffentlichen Lebens. Dafür sorgen insbesondere vertikale Luftströme, das heißt, die Belüftung erfolgt von der Decke zum Boden oder umgekehrt sowie ein hoher Frischluftanteil.

Der **Railjet** der ÖBB erreicht im Kühl- und Heizbetrieb eine Frischluft-rate von circa 1.700 Kubikmetern pro Stunde (m³/h) so wird ein **Luftwechsel von 11-mal pro Stunde** ermöglicht.

Der **Cityjet** der ÖBB verfügt über eine besetzungsabhängige Frischluftregelung. Je mehr Personen im Fahrzeug sind, umso größer ist der Frischluftanteil. Der Wert liegt zwischen 1.000 und 1.500 m³/h, was einen **Luftwechsel von durchschnittlich 10-mal pro Stunde** gestattet.

Darin nicht eingerechnet ist die Frischluftzufuhr aufgrund der oftmaligen Türöffnungen im Nahverkehr. Je länger eine Reise dauert, desto wichtiger werden weitere Schutzmaßnahmen wie FFP2-Maske und Abstand halten.

läufe reinigen. Dazu kommen 712 Lifte, 192 Rolltreppen und circa 5.500 Abfallbehälter. Doch damit nicht genug: Auch die kurzen Wendezeiten der Züge werden genutzt, um täglich rund 3.200 Reinigungen mit Desinfektionsmitteln durchzuführen.

Versorgung mit Gütern und Waren

Neben einer sicheren Mobilität für die Menschen organisierten die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der ÖBB in kürzester Zeit zusätzliche Transportkapazitäten. Die Rail Cargo Group war mit ihren Leistungen in den schwierigsten Phasen der Pandemie das Rückgrat für die Versorgung mit wichtigen Gütern des täglichen Bedarfs und für die heimische Wirtschaft.

Einen entscheidenden Beitrag dabei leistete auch beim Güterverkehr die Digitalisierungsoffensive der letzten Jahre, die Unternehmen egal welcher Größe einen reibungslosen (und nahezu kontaktlosen) Einstieg in die Bahnlogistik und Multimodalität ermöglicht. Arnold Schiefer: „Aktuell sehen wir, dass der Bedarf nach kleinen Sendungsgrößen steigt. Hier ist unser Einzelwagennetzwerk, das wir in Österreich als einziges Bahnunternehmen betreiben, aber auch unser transeuropäisches Netzwerk an TransFER-Verbindungen unverzichtbar. Dieses ermöglicht es, dass auch kurzfristig kleine Mengen von der Straße auf die Schiene verladen werden können.“

Sichere Jobs extern und intern

Schließlich waren und sind die ÖBB in der Coronakrise ebenso eine wichtige Konjunkturlokomotive. Beispielsweise wurde bei den 200 Baustellen die Arbeit in Absprache mit den beteiligten Firmen so rasch wie möglich wieder aufgenommen. Und auch intern wurde alles getan, um Corona-bedingte Kündigungen zu vermeiden. Mit Erfolg! Kurzarbeit, der Abbau von Überstunden und ein rasch umgesetztes Sparprogramm sorgten dafür, dass keine Mitarbeiterin und kein Mitarbeiter der ÖBB wegen COVID-19 ihren oder seinen Job verloren hat. <

Der Krise davonfahren

PERSONENVERKEHR. Das Pandemiejahr 2020 hat die ÖBB massiv gefordert. Die ÖBB steuern mit raschen und zielgerichteten wirtschaftlichen Maßnahmen sowie einem COVID-19-Schutzpaket dagegen und treiben die notwendige Erneuerung des Fuhrparks weiter voran.

Corona hat unsere Mobilität massiv eingeschränkt. Lockdowns, Homeoffice und Reisebeschränkungen brachten mit sich, dass deutlich weniger Menschen die Bahn nutzen konnten. Als Folge mussten die ÖBB im nationalen und internationalen Zugverkehr Verbindungen reduzieren. So wurde der jahrelange klare Aufwärtstrend bei den Fahrgastzahlen vorerst unterbrochen. Insgesamt waren 2020 162,8 Millionen Menschen mit den Nah- und Fernverkehrszügen der ÖBB unterwegs. Das sind mehr als 100 Millionen Fahrgäste weniger als 2019.

Doch anstatt in Schockstarre zu verfallen, haben die ÖBB rasch reagiert: In kürzester Zeit erarbeitete das Team eine umfassende Palette an Schutzmaßnahmen, die sicheres Bahnfahren in Pandemiezeiten möglich machen. So werden die Kundinnen und Kunden wie auch die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter laufend mit Informationen zu allen Sicherheitsvorkehrungen rund um Corona versorgt – in Mailings, auf oebb.at, mit Plakaten und Durchsagen, auf Infoscreens,

Onboard-Portalen, Social-Media-Kanälen etc. In den Zügen und Bahnhöfen wurden die Hygiene- und Reinigungsmaßnahmen noch deutlich verstärkt – vor allem Oberflächen, mit denen Fahrgäste in Kontakt kommen, wie Ticketautomaten, Handläufe und Türgriffe, werden laufend desinfiziert.

Zudem kontrolliert das ÖBB Team ständig die Einhaltung der MNS- beziehungsweise FFP2-Maskenpflicht – und das sowohl an den Bahnhöfen als auch in den Zügen. Die ÖBB Lounges wurden aus Sicherheitsgründen geschlossen. Für mehr Abstand bei der Sitzplatzbuchung sorgt ein Schachbrett-Reservierungsmuster.

In Rail- und Nightjet-Garnituren sind nun 1.500 Desinfektionsmittelspenden verfügbar, Handdesinfektionsmittel und Schutzmasken können die Fahrgäste direkt in den Zügen kaufen. Für das ÖBB Team stehen seit Anfang 2021 auch COVID-19-Teststraßen zur Verfügung.

Investitionen in die Zukunft

Das umfassende Maßnahmenpaket zeigt: Die ÖBB stellen sich gerade in Krisenzeiten rasch und flexibel neuen Herausforderungen. Und das Unternehmen denkt an die Zeit danach: Denn an der Qualitätsoffensive, mit der noch mehr Menschen für die umweltfreundliche Bahn begeistert werden sollen, halten die ÖBB unvermindert fest.

Im Nah- und Regionalverkehr wurde weiter in das Wagenmaterial investiert. Die letzten elf von insgesamt 200 neuen Siemens Cityjet-Desiro-ML-Zügen sind bestellt, sie werden ab 2022 auf den heimischen Strecken unterwegs sein. Für die zuletzt rund 142,2 Millionen

Fahrgäste im Nah- und Regionalverkehr bringen die hochmodernen Züge deutlich mehr Komfort. Zudem wird das Modernisierungsprogramm für den

Nahverkehr fortgesetzt. Inzwischen sind 109 upgegradete Cityjet-Talent-1-Züge in ganz Österreich unterwegs. Die neuesten Züge hat aktuell Oberösterreich geliefert bekommen, auch auf der Franz-Josefs-Bahn werden die bestehenden Züge laufend mit verbesserten Cityjet-Doppelstockzügen ersetzt.

Großinvestition für Europas größten Nachtreisezuganbieter

Im Fernverkehr sind täglich 166 internationale Züge unterwegs, rund 20,6 Millionen Fahrgäste nutzten 2020 das Angebot – und auch hier investieren die ÖBB weiterhin kräftig. Im Zeitraum 2020 bis 2025 fließen mehr als drei Milliarden Euro vor allem in Rail- und Nightjets der neuen Generation. Dazu haben die ÖBB eine Rahmenvereinbarung abgeschlossen, die in Summe bis zu 700 Einzelwagen

Mobil

Knapp **sieben Milliarden Personenkilometer** legten ÖBB Züge 2020 im Personenverkehr zurück, mehr als die Hälfte im Fernverkehr.

Die ÖBB Nachtzüge fahren nun auch Brüssel an – eine Verbindung nach Paris ist in Planung.



**LEIDENSCHAFT FÜR
DIE BAHN.** Im Zeitraum
2020 bis 2025 fließen
mehr als drei Milliarden
Euro vor allem in Rail-
und Nightjets der neuen
Generation. 163 Wagen
sind bereits bestellt,
darunter acht Railjets
zu je neun Wagen und
33 Nightjets zu je sieben
Wagen



RASCH REAGIERT. Umfassende Schutzmaßnahmen machen sicheres Bahnfahren auch in Pandemiezeiten möglich

umfasst. 163 Wagen sind bereits bestellt, darunter acht Railjets zu je neun Wagen und 33 Nightjets zu je sieben Wagen.

Ein Highlight im Fernverkehr sind die 28 Nachtzugverbindungen der ÖBB, 19 davon sind Nightjet-Linien, neun werden mit Partnern betrieben. Neu ins Angebot genommen wurde die Verbindung in die belgische Hauptstadt: Am 20. Januar 2020 traf der erste Nightjet der ÖBB aus Österreich in Brüssel ein. Genauso umweltfreundlich und komfor-

tabil kann man aber auch Städte wie Zürich, Basel, Hamburg, Berlin, München, Florenz, Rom, Venedig oder Amsterdam erreichen. Damit sind die ÖBB nun Europas größter Anbieter von Nachtreisezügen und bieten eine klimafreundliche und bequeme Alternative zu Flugreisen.

Als nächste Destination ist Paris in Planung. Und auch die Nightjet-Verbindungen ab der Schweiz sollen von sechs auf zehn Linien ausgeweitet werden – unter anderem nach Amsterdam, Rom und Barcelona.

Damit noch mehr Menschen für ihre Citytrips auf den Nachtzug umsteigen, werden die bestehenden Züge deutlich aufgewertet: Die Innenausstattung von 22 Wagen der Nightjet-Flotte wird modernisiert, für Familien und Reisende mit eingeschränkter Mobilität werden künftig Liegewagen der neuesten Generation zur Verfügung stehen.

Erster Wasserstoffzug im Testbetrieb

Auch das Thema Nachhaltigkeit dominiert den Personenverkehr weiter. Als Pioniere in Sachen umweltfreundliche

Weiter auf Schiene

Im Jahr 2020 waren knapp **163 Millionen Fahrgäste** mit den Zügen der ÖBB unterwegs. Rund 142 Millionen im Nahverkehr und 21 Millionen im Fernverkehr. Ein Corona-bedingter Rückgang gegenüber 2019.

Antriebe testeten die ÖBB 2020 zum ersten Mal in Österreich einen Wasserstoffzug des Herstellers Alstom. Er könnte als umweltfreund-

liche Dieseltriebzug-Alternative zum Einsatz kommen – vor allem auf nicht elektrifizierten Strecken. Im Rahmen der rund zehnwöchigen Testphase war der Zug „Coradia iLint“ mit Fahrgästen auf Strecken in Niederösterreich und der Steiermark unterwegs. Das Pilotprojekt brachte wesentliche Erkenntnisse, um bis 2030 im Mobilitätssektor CO₂-neutral unterwegs zu sein.

Damit das eigene Auto bald ganz überflüssig wird und auch die erste und letzte Meile bequem und zeitsparend zurückgelegt werden kann, startete 2020 „ÖBB 360°“, ein neues Konzept für noch mehr flexible Mobilität. Wer mit dem Zug am Bahnhof ankommt, kann für den innerstädtischen Verkehr problemlos nachhaltige Verkehrsmittel nutzen und einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz leisten. <

Als Pioniere in Sachen umweltfreundliche Antriebe testeten die ÖBB 2020 zum ersten Mal in Österreich einen Wasserstoffzug des Herstellers Alstom.



JEDER E-BUS spart rund 90 Prozent des CO₂-Ausstoßes im Vergleich zu einem Dieselbus

Rückgrat der Mobilität

ÖBB-POSTBUS. Für die Mobilität im ländlichen Raum ist der Postbus unverzichtbar. Und er bleibt klar auf Spur in Richtung alternative Antriebe.

Der Postbus ist täglich in rund 1.800 Gemeinden unterwegs und damit ein wesentlicher Nerv für das Leben im ländlichen Raum. Wo es sonst keine öffentliche Anbindung gibt, sorgt das größte Busunternehmen Österreichs für die Daseinsvorsorge am Land.

Jährlich sind hierzulande über 200 Millionen Fahrgäste – vor allem Schülerinnen und Schüler sowie Pendlerinnen und Pendler – in den rund 2.400 Bussen des Unternehmens unterwegs. Corona-bedingt sank die Zahl der Fahrgäste 2020 auf 119 Millionen. Diese Delle bei den Fahrgastzahlen brems den Innovationstreiber am heimischen Busmarkt aber keinesfalls ein. Denn mit neuen, umweltschonenden Technologien will man die Zukunft des Busverkehrs weiter aktiv mitgestalten.

E-Busse im Vormarsch

Ziel ist es, die Busverkehre langfristig ganz auf alternative Antriebe umzustellen und damit einen wesentlichen Beitrag zum Klimaschutz zu leisten. So konnten 2020 die ersten batteriebetriebenen Elektrobusse in den Regel-

betrieb gehen und die dieselbetriebenen Vorgänger ersetzen.

In Judenburg (Steiermark) ist bereits seit 2019 ein E-Citybus emissionslos unterwegs, in Wolfsberg (Kärnten) seit Juni 2020. Seit Februar 2020 werden weitere vier E-Busse in Vorarlberg im Regelbetrieb eingesetzt und erweisen sich ebenfalls als wahre Klimahelden. Denn jeder der Busse spart dabei über seine Lebenszeit circa 90 Prozent des CO₂-Ausstoßes im Vergleich zu einem Dieselbus.

100 Prozent emissionsfrei

Eine neue Ära des öffentlichen Verkehrs bahnt sich im Weinviertel an, wo ÖBB-Postbus gemeinsam mit dem Verkehrsverbund Ost-Region (VOR) Niederösterreichs erste E-Bus-Linie im Regionalverkehr umsetzt. Zwei neue E-Bus-Linien gehen für die nächsten acht Jahre in der Region Schweinbarther Kreuz (Bezirk Gänserndorf) in Betrieb. Elf E-Busse bedienen ab Sommer 2022 die insgesamt 1,3 Millionen Angebotski-

lometer. Ein zwölf Meter langer Niederflur-Elektrobus mit Pantograf – also Stromabnehmer – hat eine Reichweite von bis zu 290 Kilometern.

Wasserstoffpionier auf der Überholspur

Aber auch bei der Entwicklung von Wasserstoff als grüne Antriebstechnologie ist ÖBB-Postbus in Österreich Pionier in der Branche. Bei der Umsetzung der innovativen Projekte und der Einführung in den Regelbetrieb arbeitet ÖBB-Postbus eng mit den Verkehrsverbünden zusammen. Nach erfolgreichen Tests 2018 in Wien und 2019 in Graz und Klagenfurt erfolgte im Juli 2020 der Startschuss für ein europaweit einzigartiges Projekt, das eine neue Ära für einen klimaneutralen Busverkehr im gesamten Kärntner Zentralraum eingeleitet hat. Politik, füh-

Klimahelden am Weg

Jeder E-Bus spart über seine Lebenszeit circa 90 Prozent des CO₂-Ausstoßes im Vergleich zum herkömmlichen Dieselbus.

Knapp 4.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind für die Österreichische Postbus AG im Einsatz.

ÖBB-Postbus bleibt konsequent auf Spur in Richtung emissionsfreie Antriebstechnologie im Busbetrieb.

Pro eingesetztem 12-Meter-E-Bus können – verglichen mit einem Dieselbus – mehr als 110 Tonnen CO₂ pro Jahr eingespart werden.

genutzt werden – unter anderem für die Betankung von Bussen. Der Postbus ist damit auf dem besten Weg, den gesamten Busverkehr in Kärnten CO₂-neutral zu machen. Ein wichtiger Schritt in Richtung Klimaneutralität. <

Verlässlicher Partner auch in Krisenzeiten

ÖBB RAIL CARGO GROUP. Die COVID-19-Pandemie zeigt, welche Rolle der Schienengüterverkehr bei der Versorgungssicherheit spielt. 2020 war aber auch ein Jahr voller Innovationen, neuer Produkte und vor allem ein wichtiger Meilenstein auf dem Weg zu einer digitalen RCG.

Bei allen Herausforderungen, die die COVID-19-Pandemie mit sich bringt, hat sie auch eines deutlich gezeigt: Der Schienengüterverkehr ist nicht nur klima-, sondern auch versorgungs- und systemrelevant. Das flächendeckende Produktionsnetzwerk der ÖBB Rail Cargo Group (RCG) – zwölf eigene Güterbahnen und die starke Teamarbeit über Ländergrenzen hinweg – sowie die Bahnspeditionsaktivitäten in 18 Ländern hielten den Warenfluss in allen Phasen der Coronapandemie aufrecht.

Auch in den Spitzenzeiten zu Beginn der Coronakrise wurde von der RCG zuverlässig jede Tonne geliefert.

Um eine Unterbrechung der Lieferketten zu vermeiden, wurden Straßenvolumina kurzfristig verlagert.

Geklappt hat die kurzfristige Anpassung des Produktionsnetzwerkes dank der Maßnahmen in den Bereichen Digitalisierung und Kundenzentrierung.

Als Drehscheibe im Zentrum Europas, ausgehend von den Heimatmärkten Österreich und Ungarn, verbindet die RCG die wichtigsten Häfen, Wirtschafts- und Industriezentren von Europa bis nach Asien. Sie transportiert Güter aller Art, vom Auto bis zur Zuckerrübe. Die ÖBB Rail Cargo Group versorgt die produzierenden Betriebe mit Rohstoffen, transportiert Zwischen- und Fertigprodukte und hält den Warenstrom am eurasischen Kontinent aufrecht – im Alltag ebenso wie in Krisenzeiten.

Systemrelevante Transporte auf Schiene

Während Lkw an den Grenzen im Stau standen, verlagerte die RCG im Frühjahr 2020 teilweise Straßenvolumina auf die Schiene. So wurden zum Beispiel Transporte für Salinen Austria nach Ungarn, Italien und Kroatien temporär massiv aufgestockt – ein wichtiger Beitrag, um die Versorgung der Lebensmittel-, Pharma- und Reinigungsindustrie auch international zu sichern. Aber auch aus Italien wurden vermehrt Transporte nach Österreich auf der Schiene abgewickelt, wie Kaffee für Julius Meinl oder Tomaten für Landena, um die Konservenproduktion ohne Unterbrechung fortführen zu können. Mit steigenden Infektionszahlen stieg naturgemäß auch die Nachfrage nach Desinfektionsmitteln – die RCG transportierte ab April das dafür

nötige Bioethanol der AGRANA zu den Produktionsstandorten der Hersteller. Und schließlich gelangte wegen internationaler Einfuhrbeschränkungen im Straßengüterverkehr auch das begehrte Toilettenpapier, etwa vom österreichischen Hygieneartikelproduzent Essity

Austria, vermehrt auf der Schiene nach Deutschland, Kroatien und Serbien.

Versorgung für Konsumenten und Wirtschaft

Um den internationalen Warenstrom am Laufen zu halten, wurden im Frühjahr 2020 vermehrt Konsumgüter, insbesondere Lebensmittel und Toilettenpapier, aber auch Bioethanol zur Herstellung von Desinfektionsmitteln auf der Schiene transportiert.

Umfangreiche Gegensteuerungsmaßnahmen

Beginnend mit der Akquise von Neukunden und

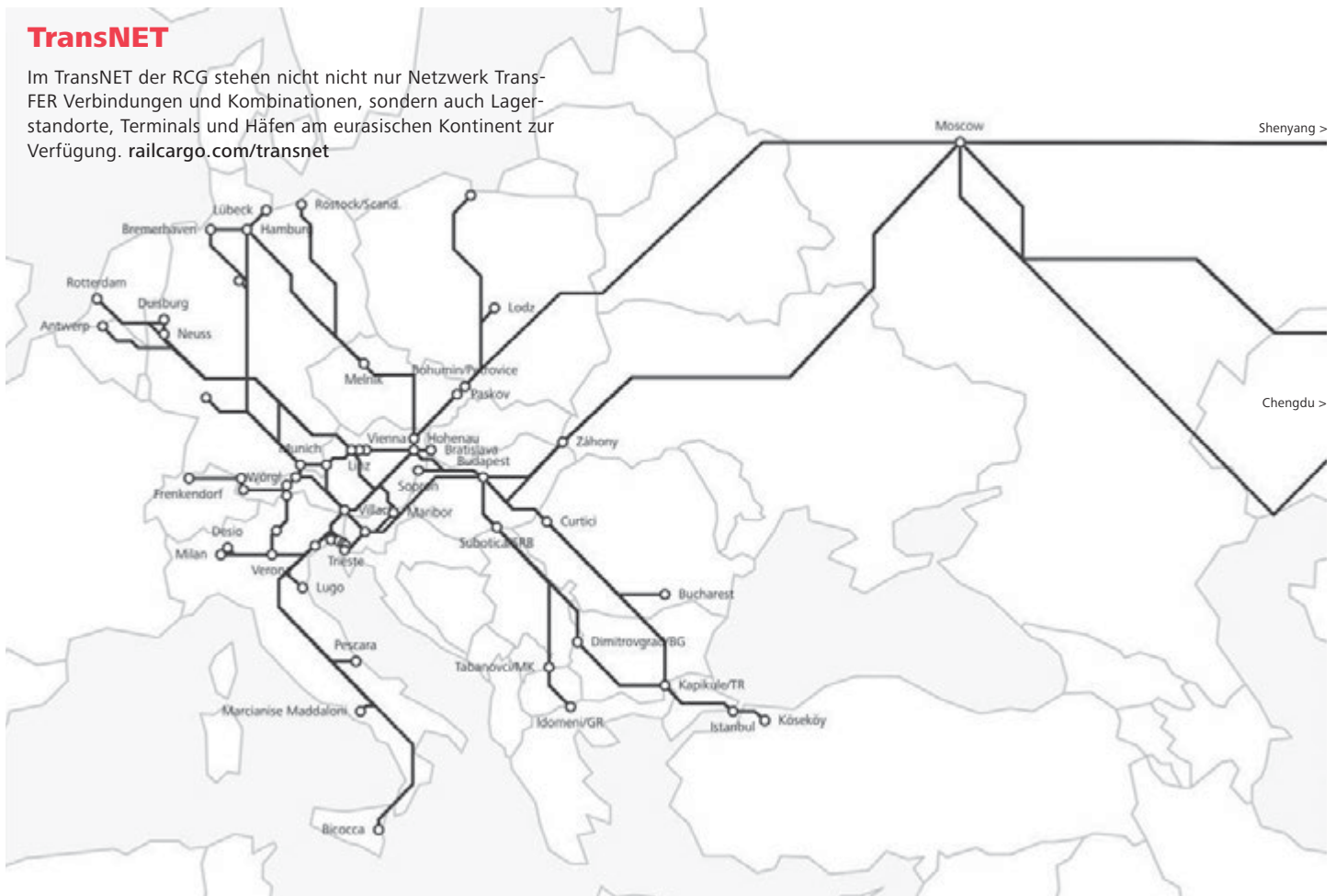
Straßenvolumina über die laufende Abstimmung mit Bestandskunden bezüglich deren Geschäftsentwicklung bis hin zur täglichen Aussteuerung auf Basis von Mengenschwankungen konnte erfolgreich gegengesteuert werden. Angesichts der Reisebeschränkungen, die auch das Bahnpersonal betroffen haben, war die Koordination des internationalen Verkehrs eine besondere Herausforderung. Besonders hervorzuheben ist, dass trotz dieser signifikanten Mehrbelastung im Rahmen der Gegensteuerung Kurzarbeit umfangreich in Anspruch genommen wurde und Überstunden massiv abgebaut wurden. Der Beitrag jeder und jedes Einzelnen sowie die Unterstützung >



GRÜNE SCHIENE. Die Verkehrsverlagerung vom Lkw auf die Schiene erspart der Umwelt rund vier Millionen Transit-Lkw und österreichweit 1,1 Millionen Tonnen CO₂ jährlich

TransNET

Im TransNET der RCG stehen nicht nur Netzwerk TransFER Verbindungen und Kombinationen, sondern auch Lagerstandorte, Terminals und Häfen am eurasischen Kontinent zur Verfügung. railcargo.com/transnet



STARKES TRANSNET. Das Netzwerk der RCG – mit TransFER Verbindungen und individuellen Kombinationen – von Europa bis nach Asien

des Schienengüterverkehrssektors durch die Verkehrspolitik war entscheidend für das positive Ergebnis vor Steuern.

Schienengüterverkehr wird immer flexibler

Geklappt hat die kurzfristige Anpassung des Produktionsnetzwerkes insbesondere dank der Maßnahmen, die die ÖBB Rail Cargo Group bereits in den Bereichen Digitalisierung und Kundenzentrierung gesetzt hat, aber auch durch die integrierten Mobilitätslösungen von der ersten

bis zur letzten Meile. Wichtige Bausteine dafür sind vor allem **das flächendeckende Einzelwagennetzwerk, das die RCG in Österreich als Einzige betreibt, aber auch ihr transeuropäisches Netzwerk TransNET mit über 50 Netzwerk-TransFER-Verbindungen** und vielen Kombinationsmöglichkeiten. Im TransNET ist die RCG mit unterschiedlichen Transporteinheiten unterwegs – von ganzen Wagenladungen über intermodale Transporte bis zu einzelnen Containern. Damit können auch kurzfristig kleine Sendungsgrößen von der Straße auf die Schiene verladen werden. Und es stellt sicher, dass die Industrie weiter produzieren und der Handel die Menschen versorgen kann.

Digitalisierungsoffensive macht sich bezahlt

Die Digitalisierungsoffensive machte einen zunehmenden reibungslosen Einstieg in die Bahnlogistik und Multimodalität möglich. Gerade im Bereich der Digitalisierung und Innovation arbeitet die ÖBB Rail Cargo Group verstärkt daran, das System Schiene einfach zugänglich und den Schienengüterverkehr zukunftsfit zu machen. Mit SmartLINK, dem di-

gitalen Leistungsspektrum, wurde 2020 der Link für die digitale RCG geschaffen. MIKE, der digitale Assistent, unterstützt bereits viele Kundinnen und Kunden mit ersten digitalen Services wie Tracking, Ordering und Capacity-Planning; weitere Kundenlösungen werden laufend hinzugefügt. Ziel ist es, mit MIKE die gesamte Wertschöpfungskette und damit die komplette RCG zu digitalisieren.

Innovationen:

DAK, TransANT, SmartCargo

Die ÖBB Rail Cargo Group investiert laufend in Innovationen im Schienengüterverkehr: Mit der Ausstattung der Güterwagenflotte mit modernster Telematik und Sensorik (SmartCargo) und dem Vorantreiben der digitalen automatischen Kupplung (DAK) **in ganz Europa, macht die RCG große Schritte in Richtung Automatisierung und Digitalisierung der Branche.** Die DAK hat das Potenzial, den europäischen Schienengüterverkehr zu revolutionieren: Im Rahmen eines europäischen Pilotversuches werden vier Prototypen der DAK bereits intensiv getestet. Langfristig sollen alle Güterwagen mit der DAK und so mit

Flexibel durch die Pandemie: Im TransNET der RCG können auch kurzfristig kleine Sendungsgrößen von der Straße auf die Schiene verladen werden.



DAK. Die digitale automatische Kupplung soll den Schienengüterverkehr revolutionieren

einer integrierten Strom- und Datenversorgung ausgestattet werden. Das schafft die Grundlagen für deutliche Produktivitätssteigerungen im Verschub sowie für den flächendeckenden Einsatz von Sensorik bis hin zum intelligenten Güterzug.

Und auch die Umsetzung der gemeinsam mit der voestalpine entwickelten modularen Waggoninnovation TransANT wurde besiegelt. Mit der offiziellen Firmengründung der TransANT GmbH wurde Ende 2020 ein wichtiger Meilenstein erreicht, nun startet die Planung von Werksaufbau und Produktion.

Ausbau des Schienengüterverkehrs für Klimaziele

All diese Innovationen und Investitionen sind nicht nur für die Zukunft der RCG entscheidend – sondern auch die Basis für einen nachhaltigen Landtransport in Europa. Auf dem Weg zu einer multi-modalen, nachhaltigen Mobilität der Zukunft spielt der Schienengüterverkehr eine Schlüsselrolle: Die Verkehrsverlagerung vom Lkw auf die Schiene erspart der Umwelt rund vier Millionen Transit-

Nachhaltiges Rückgrat der Wirtschaft

Die RCG wird auch in Zukunft weiter intensiv daran arbeiten, **schneller, moderner und kundenorientierter** zu werden – und ihren Beitrag leisten, die europäischen Klimaziele auf Schiene zu bringen.

strom aus erneuerbaren Energiequellen und trägt damit wesentlich zum Umweltschutz bei. In Österreich bedeutet das im Vergleich zu Transporten auf der Straße 40-mal weniger CO₂. Die weitere Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene ist also ein entscheidender Hebel zur Erreichung der europäischen Klimaziele. <

Lkw und österreichweit 1,1 Millionen Tonnen CO₂ jährlich. Die ÖBB Rail Cargo Group fährt in Österreich und Deutschland mit 100 Prozent grünem Bahn-

#30by2030

Die RCG ist Gründungsmitglied der Initiative „Rail Freight Forward“ (RFF), einem Zusammenschluss europäischer Güterbahnen. Das gemeinsame Ziel ist es, die negativen Auswirkungen des Güterverkehrs auf den Planeten und die Mobilität durch Innovation und einen intelligenteren Verkehrsmix drastisch zu reduzieren. Der Anteil des Schienengüterverkehrs am Modal Split soll bis 2030 auf 30 Prozent erhöht werden. RFF will dabei Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVUs), Infrastrukturbetreiber und politische Entscheidungsträger in ganz Europa in die Maßnahmen zur Verwirklichung dieser Verkehrsverlagerung einbeziehen. Dazu braucht es primär drei Voraussetzungen:

Infrastruktur: einheitliche Schieneninfrastruktur für Europa

Um die ambitionierten Ziele erreichen zu können, wird eine leistungsfähige, europaweit einheitliche Schieneninfrastruktur (Stichwort Interoperabilität) mit genügend Kapazität für den Schienengüterverkehr benötigt. Das heißt: keine unterschiedlichen Stromsysteme, Zugkontrollsysteme oder lokale Vorschriften und Besonderheiten. Einen Zug durch Europa zu fahren muss so einfach sein wie einen Lkw.

Politik: faire Wettbewerbsbedingungen gegenüber der Straße

Die zweite Voraussetzung sind gerechte ökonomische Rahmenbedingungen, damit die Güterbahnen ihre Leistungen zu wettbewerbsfähigen Preisen anbieten können. Denn der europäische Schienengüterverkehr hat aufgrund ungleicher Wettbewerbsbedingungen hohe Systemkostennachteile gegenüber der Straße. In konkreten Zahlen ausgedrückt belaufen sich diese Nachteile gegenüber dem Lkw-Transport auf über 300 Millionen Euro pro Jahr. Das liegt an Faktoren wie der vollen Bemaßung der Schiene, während nur auf hochrangigen Straßen Maut zu entrichten ist. Oder auch an dem höchsten Steuersatz in der EU auf Bahnstrom, während Diesel subventioniert wird. Es braucht also dringend faire wirtschaftliche Rahmenbedingungen und mehr Kostenwahrheit zwischen Straße und Schiene. Dabei sollten auch die externen Kosten wie CO₂-Emissionen, Verkehrssicherheit und Staukosten berücksichtigt werden.

Die Auswirkungen der COVID-19-Krise haben diese Wettbewerbsnachteile der Schiene weiter verschärft. Der Straßentransport profitiert – neben niedrigen Sozialstandards – von niedrigen Treibstoffpreisen und EU-Green-Lane-Korridoren. Eine verstärkte Rückverlagerung von Transporten auf die Straße droht. Viele Verkehre, die wegen der Reisebeschränkungen im März und April 2020 auf die Schiene verlagert wurden, fahren aus Kostengründen mittlerweile wieder auf der Straße.

EVUs: Hausaufgaben machen

Und schließlich müssen die Schienengüterbahnen ihr Angebot und ihre Leistungen weiter verbessern und noch kundenorientierter sowie produktiver werden. Es ist schon viel passiert – aber es gibt noch genug zu tun.

Die Bahn von morgen: besser, dichter, schneller

INFRASTRUKTUR. 17,5 Milliarden Euro fließen in den nächsten Jahren in den Ausbau der Bahninfrastruktur. Das schafft nicht nur mehr Bahn für Österreich, sondern auch Arbeitsplätze – und es schützt unser Klima.

Ohne Bahn sind die Klimaziele in Österreich nicht erreichbar. Die Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene ist für die Infrastruktur mit großen Herausforderungen verbunden. Nur absolut verlässliche, effizient genutzte Anlagen mit modernster Technik schaffen die notwendigen Voraussetzungen, um die Verkehrsströme der Zukunft optimal zu bewältigen. Der neue, von der Regierung beschlossene Rahmenplan 2021 bis 2026 setzt neue Schwerpunkte und entwickelt die Infrastruktur der Bahn, um all diese Ziele zu erreichen. Er ist das größte Investitionspaket für den Ausbau der Bahninfrastruktur in Österreich, das jemals auf Schiene gebracht wurde.

17,5 Milliarden Euro sind in den nächsten sechs Jahren für den Ausbau im ganzen Land vorgesehen. Neue

Projekte im Gesamtvolumen von acht Milliarden Euro sind enthalten und sollen für bessere Verbindungen, dichtere Fahrpläne und noch mehr Tempo im heimischen Schienennetz sorgen. „Wir freuen uns sehr über das starke Bekenntnis zur Bahn. Es sind Investitionen für einen nachhaltigen Klimaschutz und damit eine Investition für Generationen,“ erklärt dazu die Finanzvorständin der ÖBB-Infrastruktur AG Silvia Angelo. „Dazu werden auch Arbeitsplätze geschaffen oder gesichert und viele Klein- und Mittelbetriebe profitieren von unseren Aufträgen.“

Kapazitäten zur Verfügung zu stellen

Nicht von ungefähr sind die Österreicherinnen und Österreicher die fleißigsten Bahnfahrerinnen und -fahrer der EU und die drittfleißigsten der Welt. Denn schon jetzt verfügt unser Land über ein besonders dichtes und qualitativ hochwertiges Bahnnetz. Doch mit der Attraktivität des Angebotes wächst auch die Nachfrage. Um auf die Fahrgastkapazitäten von morgen vorbereitet zu sein, muss das Angebot frühzeitig weiter verdichtet und verbessert werden.

Das gilt aber nicht nur für den Personenverkehr. Im Güterverkehr soll die Bahn große Transportmengen von der Straße übernehmen. So hat das Umweltbundesamt errechnet, dass Österreich seinen Verbrauch von Benzin

und Diesel in den nächsten neun Jahren um ein Drittel senken muss, will es seine für 2030 definierten Klimaziele auch tatsächlich erreichen. Das geht nur mit einer leistungsstarken, raschen, günstigen und bequemen Bahn. Finanzvorständin Silvia Angelo: „Unsere Aufgabe ist es, die Kapazitäten zur Verfügung zu stellen, die es möglich machen, mehr Menschen und Güter in kürzeren Ab-

ständen bequem, rasch, günstig, pünktlich und verlässlich an ihr Ziel zu bringen.“

Konjunkturlokomotive

Etwa **15.000 Arbeitsplätze** in Österreich werden bereits mit **einer Milliarde Euro an Bahninvestitionen** geschaffen oder gesichert. Außerdem ermöglichen und sichern zwei Arbeitsplätze bei den ÖBB einen weiteren Job außerhalb der Bahn.

Drei Milliarden Euro pro Jahr
Knapp drei Milliarden Euro jährlich

werden die ÖBB bis 2026 im Auftrag des Bundesministeriums für Klimaschutz in modernste und leistungsfähige Bahninfrastruktur investieren. Damit werden Strecken, Tunnel, Bahnhöfe, Sicherungstechnik und Verkehrsleitsysteme, Kundeninformation und Energieversorgung fit für die Zukunft gemacht. Folgende vier Schwerpunkte werden gesetzt:

Ausbau des Nahverkehrs in den Ballungsräumen. Alleine in der Ostregion Österreichs nahm die Anzahl der Fahrgäste in den vergangenen Jahren um ein Drittel auf 150 Millionen pro Jahr zu. Damit war – zumindest vor Corona –

Der Rahmenplan 2021 bis 2026 ist das größte Investitionspaket für den Ausbau der Bahninfrastruktur in Österreich, das jemals auf Schiene gebracht wurde.

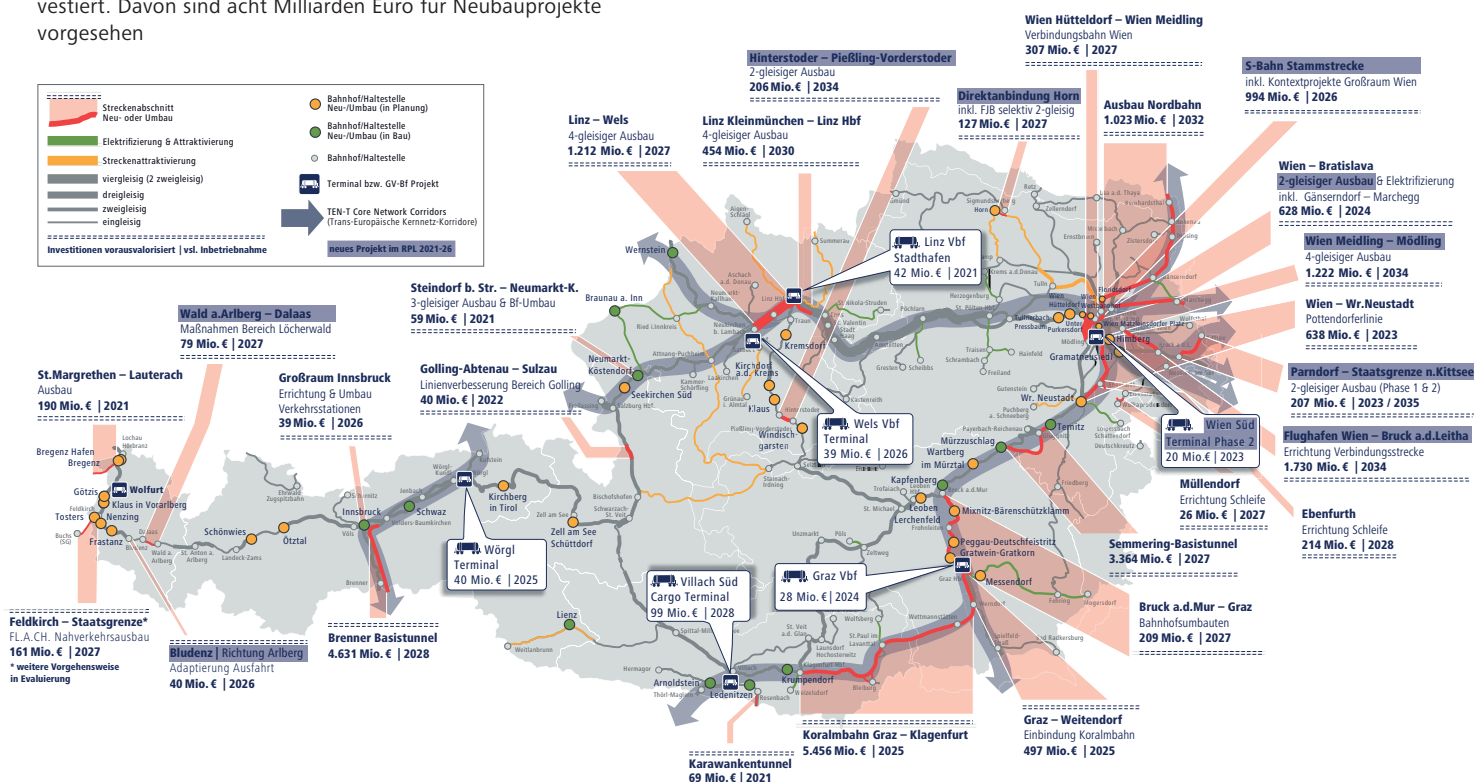
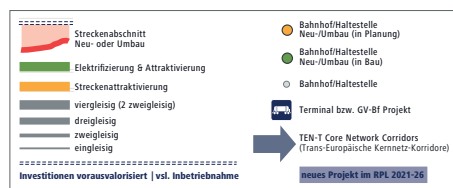


**INNENAUSBAU IM
KORALMTUNNEL.**

Während auf Kärntner
Seite am letzten Kilo-
meter des Koralmtunnels
gegraben wird, läuft
auf steirischer Seite der
Innenausbau auf Hoch-
touren

ÖBB Rahmenplan 2021–2026

17,5 Milliarden Euro werden bis 2026 im ganzen Land investiert. Davon sind acht Milliarden Euro für Neubauprojekte vorgesehen



ÖBB RAHMENPLAN 2021 BIS 2026 sorgt für bessere Verbindungen, dichtere Fahrpläne und noch mehr Tempo im heimischen Schienennetz

insbesondere zu Spitzenzeiten die Kapazität an neuralgischen Punkten bereits ausgelastet. Da jedoch nicht davon auszugehen ist, dass die Pandemie zu langfristigen Veränderungen der Nachfrage führt, braucht es gerade im Nahverkehr und hauptsächlich zu Hochzeiten für die Pendlerinnen und Pendler mehr Angebot.

Hier setzt der Rahmenplan massiv und zusätzlich an. Beispielsweise wird die Wiener „Stammstrecke“ zwischen Meidling und Floridsdorf mit modernster, satellitengesteuerter Verkehrs- und Sicherheitstechnik ausgestattet. Die Streckenkapazität steigt dadurch von bisher 700 auf 900 Züge pro Tag. Längere

Bahnsteige von 220 Metern erlauben den Einsatz längerer Züge.

Insgesamt werden unter dem Titel „Qualitätssicherung Nahverkehr“ allein in Wien in den kommenden sechs Jahren knapp 900 Millionen Euro investiert. Dazu werden flankierend auch die Zulaufstrecken aufgewertet: zum Beispiel der viergleisige Ausbau von Meidling bis Liesing und danach bis Mödling. Ähnliche Programme werden ebenso in allen anderen Landeshauptstädten realisiert.

Neben all dem folgt auch in den kommenden Jahren die Fertigstellung der drei großen Tunnelbauprojekte an Brenner, Semmering und Koralm. „Mit diesen drei Jahrhundertprojekten, die wir parallel abwickeln, beginnt für die ÖBB ein neues Zeitalter. Es kommt zu massiven Fahrzeitverkürzungen und Vorteilen für den Güterverkehr“, freut sich Franz Bauer, Vorstand der ÖBB-Infrastruktur AG.

„Der neue Rahmenplan 2021 bis 2026 bringt deutlich höhere Investitionen in die Bahninfrastruktur. Das Volumen steigt pro Jahr im Schnitt um 50 Prozent auf drei Milliarden Euro, das bedeutet auch eine Vielzahl an neuen und ausgeweiteten Projekten“, so Franz Bauer.

Attraktivierung von Regionalbahnen und ein ehrgeiziges Elektrifizierungsprogramm.

Etwa 1,1 Milliarden Euro fließen in die Modernisierung und Elektrifizierung der Regionalbahnen. Diese übernehmen im Streckenkonzept der Zukunft nicht nur die wichtige Zubringerfunktion, sie versorgen die ländlicheren Regionen Österreichs außerdem mit umweltfreundlicher Mobilität und werten den Wirtschaftsstandort auf. Die Investitionen kommen zudem vor allem lokalen und regionalen Klein- und Mittelbetrieben zugute, was zusätzliche überregionale wie auch lokale Wertschöpfung und Arbeitsplätze schafft.

„Und gerade in der Coronakrise haben wir gezeigt, dass auf uns Verlass ist. Wir haben unter Berücksichtigung höchster Sicherheitsstandards weiterbauen können und so der österreichischen Wirtschaft dringend notwendige Impulse gegeben“, sagt Vorstand Franz Bauer.

Weiterer Ausbau der Infrastrukturanlagen für den Güterverkehr.

Für den Güterverkehr ist eine weitere Verbesserung der Infrastrukturanlagen vorgesehen. So tritt das Güterzentrum Wien

Digitalisierung führt die Bahn in ein neues Zeitalter. Sie macht vieles möglich, was vor einigen Jahren noch undenkbar schien.



BAHNHOF HENNERSDORF gewinnt BigSee-Award 2020 für sein innovatives Konzept und Umsetzung

Süd, das dank seiner guten Lage ein wichtiger Umschlagplatz für den europäischen Schienenverkehr ist, in die Ausbauphase 2. Der Terminal ist seit 2016 der Hauptbahnhof des Güterverkehrs in der Ostregion. Pro Jahr können derzeit 210.000 intermodale Transporteinheiten (ITE) als Container, Sattelaufleger oder Wechselbehälter umgeschlagen werden. Durch den Ausbau wird die Umschlagskapazität auf 315.000 ITE gesteigert.

Ein zentrales Anliegen dabei ist auch der Schallschutz der Anrainer. Neben dem weiteren Ausbau von Schallschutzwänden und anderen Maßnahmen werden Güterwaggons durch die Rail Cargo Group auf Flüsterbremsen umgerüstet, was eine Halbierung der Schallemissionen bringen kann.

Was ist der Rahmenplan?

Gemäß § 42 des Bundesbahngesetzes ist der Rahmenplan der ÖBB das Planungs- und Finanzierungsinstrument des Bundes für Investitionen in das Netz der ÖBB-Infrastruktur AG. Entsprechend beinhaltet dieser eine **Darstellung der Projekte und deren Investitionssummen sowie der geplanten Aufwände für die Instandhaltung des Schienennetzes**. Das wiederum bildet die Grundlage für die Zuschüsse des Bundesministeriums für Klimaschutz an die ÖBB-Infrastruktur AG. Der Rahmenplan umfasst einen Zeitraum von sechs Jahren und wird jährlich rollierend um ein Jahr ergänzt und angepasst.

Digitalisierung und Effizienzsteigerung. Ein wesentlicher Faktor bei der Attraktivierung und Modernisierung der ÖBB Infrastruktur ist die Digitalisierung. Johann Pluy, Vorstand der ÖBB-Infrastruktur AG: „Die Digitalisierung führt die Bahn in ein neues Zeitalter. Sie macht vieles möglich, was vor einigen Jahren noch undenkbar schien. Der digitale Bahnbetrieb ermöglicht etwa Zugfolgezeiten deutlich zu reduzieren. Damit leistet die Digitalisierung beispielsweise einen wichtigen Beitrag zur Kapazitätserweiterung an der Wiener Schnellbahn.“ Tatsächlich profitiert der gesamte

Bahnbetrieb von der Digitalisierung – von einem integrierten „Traffic Management System“ bis zur Erstellung eines „digitalen Zwillings“ des kompletten Streckennetzes. „Wir ermöglichen dadurch eine noch intelligentere und effizientere Zugsteuerung. Damit werden Kapazitäten geschaffen und Kosten reduziert. Im Sinne der Fahrgäste erhöhen wir Sicherheit, Pünkt-

lichkeit und die Transparenz des Verkehrsgeschehens,“ betont Pluy.

Bahn von morgen, Konjunktur von heute

Mit dem Rahmenplan wird aber nicht nur die Bahn von morgen gestaltet, die heimische Wirtschaft profitiert schon heute von den Investitionen. Gerade in wirtschaftlich schwierigen Zeiten wie den aktuellen sind die ÖBB eine ganz wichtige Konjunkturlokomotive, die für Wertschöpfung und Arbeitsplätze sorgt.

Etwa 15.000 Arbeitsplätze in Österreich werden bereits mit einer Milliarde Euro an Bahninvestitionen geschaffen oder gesichert. Außerdem bewirken und sichern zwei Arbeitsplätze bei den ÖBB einen weiteren Job außerhalb der Bahn.

Pro Jahr bringen die ÖBB dem Land etwa fünf Milliarden Euro an Wertschöpfung. Dazu bedeutet eine bessere Erschließung von Regionen für diese mehr Wachstum und Wohlstand sowie eine Aufwertung des Wirtschaftsstandortes. Apropos: Österreichs Bahnindustrie zählt international zur absoluten Spitze und feiert große Erfolge im Export. Auch das ist eine Folge des Bekenntnisses zur Bahn in Österreich und den damit verbundenen Investitionen. Auf diese Weise sind die Steuermittel, die den ÖBB für den Ausbau der Bahn in Österreich zur Verfügung gestellt werden, bestens angelegt. Denn sichere Aufträge für die Wirtschaft bedeuten sichere Arbeitsplätze und bringen enorme Entlastungen für die Umwelt. Oder, so Finanzvorständin Silvia Angelo: „Die österreichischen Steuerzahlerinnen und Steuerzahler bekommen durch die Investitionen in die Bahninfrastruktur damit eine dreifache Rendite: eine moderne, leistungsstarke Bahninfrastruktur, wichtige Schritte zu einem klimaneutralen Österreich und Impulse für Arbeitsplätze und Wertschöpfung.“ <

Sicherheit weiter auf Vorfahrt

ZENTRALER WERT. Die ÖBB verzeichnen beim Thema „Sicherheit“ eine positive Entwicklung – die Sicherheit hat sich in vielen Teilbereichen deutlich verbessert.

Sicherheit bildet das Fundament aller Aktivitäten im ÖBB-Konzern und ist tägliches Versprechen an alle KundInnen, an alle MitarbeiterInnen und deren Familien sowie auch gegenüber Dienstleistern und Dritten.

Im November 2019 waren im Rahmen des ersten konzernweiten Sicherheitstages daher die drei bestehenden Unternehmenswerte der ÖBB – „Wir vor Ich“, „Überzeugende Leistungen für unsere KundInnen“ und „Initiative ergreifen“ – um den neuen Wert „Sicherheit leben“ ergänzt worden. Ziel ist es, das fundamentale Thema „Sicherheit“ in sämtliche Kommunikationskanäle und Führungskräfte-Werkzeuge einzubinden und so alle ÖBB MitarbeiterInnen bei ihrer täglichen Arbeit zu erreichen.

Um Führungskräften wie Mitarbeitenden eine einfache Handhabe für die Praxis zu geben, sind zum neuen Wert

Die Etablierung von „Sicherheit leben“ als Unternehmenswert leistet auch im Umgang mit der COVID-19-Pandemie einen wichtigen Beitrag.

drei Verhaltensstandards definiert:

- Ich arbeite aufmerksam und verhalte mich regelkonform. Ich gehe stets mit gutem Beispiel voran und bin für andere ein Vorbild.
- Ich achte auf mich selbst und auf meine KollegInnen. Unsichere Handlungen oder Situationen spreche ich offen an.
- Ich leiste aktiv meinen Beitrag, um aus Fehlern zu lernen. Das heißt: Ursachen erkennen und beheben, damit wir besser werden.

Mit Erfolg. Der Sicherheitsindex der ÖBB hat sich weiter verbessert. Die Verhaltensstandards und die daraus abgeleiteten Schlüsselemente (siehe Infokasten) waren aber auch eine wichtige Orientierungshilfe im Umgang mit dem Coronavirus, berichtet Bernd Fößleitner aus der betrieblichen Sicherheit: „Es hat sich gezeigt, dass Vorbild sein, Schutzausrüstung tragen, unsichere Handlungen ansprechen sowie Aufeinander achten perfekt passen, um sich auch in einer Pandemie bestmöglich zu verhalten.“

Sicherheit als Einstellungssache

Im Sinne der fokussierten Sicherheitssteuerung setzt sich die Sicherheit im ÖBB-Konzern aus vier definierten „Sicherheitsbereichen“ zusammen: betriebliche Sicherheit, Arbeitssicherheit,



WARN-APP. Die Einführung der Warn-App ist ein Vor-

öffentliches Sicherheit und Informationssicherheit. Dazu kommt die Sicherheitskultur als Querschnittsthema. Deren

Sicherheits-schlüssel um „Sicherheit zu leben“

Neun Schlüsselemente sorgen bei den ÖBB für die Weiterentwicklung der Sicherheitskultur:

- Vorbild sein
- Aufmerksam sein
- Regelkonform arbeiten
- Schutzausrüstung tragen
- Ordnung halten
- Aufeinander achten
- Unsichere Handlungen ansprechen
- Ursachen erkennen und beheben
- Aus Fehlern lernen

Weiterentwicklung ist zentrales Anliegen der in der Holding angesiedelten strategischen Sicherheit. Fößleitner: „Sicherheit ist Einstellungssache. Unsere Vision ist, dass ÖBB MitarbeiterInnen immer Vorbilder in der Sicherheit sind, das heißt, wir leben Sicherheit – auch im privaten Umfeld.“

Um eine Sicherheitskultur nachhaltig zu etablieren, braucht es Orientierung und Kontinuität. Seit 2020 ist „Sicherheit leben“ daher in vielen Prozessen verankert – in den Team-Ziel-Dialogen (TZD), in den MitarbeiterInnengesprächen, aber auch im proaktiven Dialog über Sicherheit.



Zeigebeispiel für die konzernübergreifenden Anstrengungen in puncto noch mehr Sicherheit im technischen Bereich

Zu den weiteren Maßnahmen zählen „Safety Briefings“, jedoch auch sogenannte „Safety Walks“ von Führungskräften bei den MitarbeiterInnen vor Ort. Zur Fehler- und Ursachenanalyse stehen spezielle Methoden zur Verfügung. Konzernweit sollen außerdem eine entsprechende Sicherheitskampagne sowie ein Award für das „Sicherheitsvorbild des Jahres“ die Maßnahmen unterstützen.

Vorzeigeprojekt Warn-App

Im technischen Bereich ist die Einführung der Warn-App zur Unterstützung des Triebfahrzeugführers oder der Triebfahrzeugführerin bei der Signalbeachtung ein Vorzeigebispiel für die konzernübergreifenden Anstrengungen. 2019 wurde die App entwickelt, 2020 wurde sie flächendeckend ausgerollt. „An der Entwicklung und Implementierung der Warn-App sind gleich mehrere Konzernbereiche beteiligt“, so Fößleitner. Aufgrund der Erfolgsgeschichte soll die neue technische Errungenschaft nun weiterentwickelt und somit der Anwendungsbereich stufenweise erweitert werden.

Topbahn in Europa

Im kommenden Jahr liegt der Fokus zudem auf der Vereinfachung der Meldung von unsicheren Handlungen und Situationen sowie in der tiefergehenden Analyse der hintergründigen Ursachen von (Beinahe-)Unfällen. Fößleitner: „Um aus Fehlern und unsicheren Handlungen systematisch zu lernen und proaktiv gegensteuern zu können, ist es wichtig, nicht nur festzustellen, dass ein Fehler passiert ist und wer beispielsweise der Verursacher war. Hier wollen wir unbedingt das ‚Warum‘ verstehen und jene Faktoren identifizieren, welche das Ereignis begünstigt haben.“

Mit der Schärfung der Sicherheitsstrategie, der Stärkung der konzernübergreifenden Zusammenarbeit sowie den Anstrengungen, die Sicherheitskultur positiv weiterzuentwickeln, wurden die Weichen zur Erreichung der Sicherheitsziele 2024 gestellt. Konkret sollen wesentliche Kennzahlen wie beispielsweise Zugunfälle, Verschubunfälle, Arbeitsunfälle etc. noch weiter verbessert werden und es soll gewährleistet sein, dass die ÖBB nachhaltig zu den sichersten Topbahnen in Europa gehören. <

Was ist Sicherheit bei den ÖBB?

Rund um die gemeinsame Sicherheitskultur setzt sich die Sicherheit bei den ÖBB aus vier definierten Sicherheitsbereichen zusammen:

Betriebliche Sicherheit: Die betriebliche Sicherheit bezieht sich auf den sicheren Eisenbahnbetrieb. Die Anlagensicherheit sowie betriebstechnische Sicherheit sind hier ein wesentlicher Bestandteil.

Arbeitssicherheit: Die Arbeitssicherheit bezieht sich auf den anzustrebenden gefahrenfreien Zustand bei der Berufsausübung für alle ÖBB Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

Öffentliche Sicherheit: Die öffentliche Sicherheit bezieht sich auf den Schutz vor kriminellen Aktivitäten, die Kundinnen und Kunden, Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter oder das Unternehmen oder den Unternehmensbetrieb ganzheitlich betreffen, aber auch auf den Schutz vor kriminellen Aktivitäten, die auf Objekte, Anlagen und Assets sowie transportierte Güter gerichtet sind.

Informationssicherheit: Die Informationssicherheit hat das Ziel, Informationen und die für deren Bearbeitung notwendigen Informations- und Kommunikationstechnologien im Interesse der ÖBB Konzerngesellschaften, der Bediensteten, Geschäftspartner und Kunden in angemessener Art und Weise zu schützen.

Wir verbinden Zukunft

KONZERNSTRATEGIE. Das Tempo, mit dem sich der Markt und die Anforderungen der Kundinnen und Kunden verändert, ist enorm. Dadurch haben sich so manche Prioritäten verschoben und es war an der Zeit, die bestehende Strategie der ÖBB weiterzuentwickeln.

Die Ausgangslage ist gut: Die ÖBB sind Marktführer bei Personen- und Güterverkehr in Österreich, sie sind die pünktlichste Bahn der EU und eine der stärksten Güterbahnen Europas mit modernster Infrastruktur. Doch die Geschwindigkeit, mit welcher sich der Markt und die Anforderungen der Kundinnen und Kunden verändert, ist enorm. Der Mobilitäts- und Logistikmarkt wird in den nächsten Jahren von einem stark steigenden Wettbewerbs- und Preisdruck ebenso geprägt sein wie vom Technologiewandel. Das ermöglicht wiederum neue Mobilitäts- und Logistikangebote. Die Ansprüche der Reisenden sowie der Unternehmen an Preis, Qualität und Service befinden sich im Wandel. Im Unternehmen steht außerdem ein großer Generationenwechsel bevor, der Strukturen, Prozesse und Arbeitsmodelle bei den ÖBB nachhaltig verändern wird.

Die Kunden sind gewissermaßen Teil des ÖBB Services, denn dieses ergibt sich aus ihren individuellen Wünschen und ihrem Bedarf.

Und schließlich verlangen die Auswirkungen des Klimawandels nach ökologischen Mobilitätslösungen und führen zu einer steigenden Nachfrage nach „grünen“ Produkten.

Eine Antwort auf die Zukunft

Die Antwort auf all diese Chancen und Herausforderungen lautet: **Wir verbinden die Zukunft. Mit dieser Unternehmensstrategie werden die ÖBB weiterhin die Mobilität für Menschen und Güter von morgen gestalten – zuverlässig, nachhaltig und vorausschauend.** Sie bietet Orientierung, definiert konkrete Ziele und Handlungsfelder.

Drei Grundelemente leiten die Strategie: Kundenzentrierung, Mobilitätsdienstleistung, Netzwerke. Dass sich die ÖBB an ihren Kundinnen und Kunden orientiert, ist nicht neu – die Kundenzentrierung geht aber darüber hinaus. Egal, ob Privat-, Geschäfts- oder Logistikkunde – ihre Bedürfnisse stehen ganz klar im Zentrum. **Die Kundinnen und Kunden sind gewissermaßen Teil des ÖBB Services, denn dieses ergibt sich aus ihren individuellen Wünschen und ihrem Bedarf.** Dazu müssen die ÖBB ihre Klientel noch besser kennenlernen und verstehen, was ihnen wichtig ist. Die Ansprüche an eine Geschäfts- Urlaubs- oder Pendlerreise unterscheiden sich stark. Legt der Kunde besonderen Wert darauf, nicht umsteigen zu müssen oder geht es ihm

um eine möglichst kurze Reisedauer? Wie relevant sind in den unterschiedlichen Kundensegmenten Informationen im Regel- und im Abweichungsfall? Sind Sauberkeit und Sicherheit am Bahnhof gerade in Pandemiezeiten wichtiger als Komfort im Wartebereich? Haben für den Logistikkunden die Verlässlichkeit und Sicherheit der Lieferung oberste Priorität oder ist eine kurze Zwischenlagerungsdauer wichtiger? Ist der Preis entscheidend oder doch das Vertrauen

und eine langjährige Kundenbeziehung? Dementsprechend können die ÖBB dann die passenden Zusatzservices anbieten. >

Chancen und Herausforderungen

Drei Grundelemente leiten die Strategie: **Kundenzentrierung, Mobilitätsdienstleistung und Netzwerke.**



DIE NEUE KAMPAGNE steht für die Vielfalt der Bedürfnisse der Kundinnen und Kunden



DIE STRATEGIE weist den Weg in die Zukunft: Sie bietet Orientierung, definiert konkrete Ziele und Handlungsfelder



MEHRWERT auf ganzer Strecke: Die ÖBB entwickeln sich vom reinen Transportdienstleister zum Mobilitäts- und Logistikdienstleister

Diese haben nicht immer das Ziel, große Umsätze einzubringen – vielmehr helfen sie dabei, Kundinnen und Kunden zu gewinnen, zu halten und so das Kerngeschäft weiterzuentwickeln.

Netzwerke und Kooperationen nutzen

Der Weg führt also weg von der reinen Transportdienstleistung hin zum Mobilitäts- und Logistikdienstleister, der seinen Kundinnen und Kunden den entsprechenden Mehrwert bietet. Die ÖBB sehen es als ihre Aufgabe, Mobilität

weitestgehend über nachhaltige, öffentlich zugängliche Verkehrsmittel möglich zu machen – ob dies nun die Bahn, der Postbus oder ein Kooperationspartner der ÖBB wie Scooterverleih oder Lkw ist. Bahn und Bus werden dabei als Rückgrat des öffentlichen Verkehrs in ein effizientes Mobilitäts- und Logistikökosystem eingebunden.

Damit diese Interessen erfüllt werden können, ist ein vielfältiges Netzwerk notwendig. Die ÖBB wollen sich künftig weiter öffnen und Kooperationen nutzen, um passende Angebote des Marktes besser in ihre Dienste zu integrieren – und damit den Kundinnen und Kunden die Entscheidung für die Bahn zu erleichtern. Zum Beispiel durch Abholstationen am Bahnhof, Car- und Bikesharingdienste, aber auch durch den digitalen Vertrieb und Zugang zum ÖBB Service für Endkunden (z. B. Wegfinder), Unternehmen (digitale Spedition und Kundenplattformen), Infrastruktur (digital und analog vernetzte multimodale Infrastruktur) und Instandhaltung (Plattform as a Service, digitales Störungsmanagement). Frei nach

dem Motto: Wenn die ÖBB mehr wollen, müssen sie auch ein bisschen etwas von sich teilen.

Ein starkes Zeichen

„Wir verbinden Zukunft“ ergibt sich aus ihren wichtigsten Elementen: Menschen,

Kernbotschaften der Strategie

Die ÖBB hat es sich zum Ziel gesetzt, **ein kundenzentriertes Mobilitätsnetzwerk für Österreich zu schaffen. Damit bietet sie Mehrwert für ihre Kundinnen und Kunden und verbindet Menschen, Märkte und Technik.**

die sich miteinander verbinden und ein Netzwerk bilden, das Mehrwert schafft (+). Die vier (Himmels-) Richtungen stehen für das Wegweisende der Strategie und

schaffen die Verbindung zum Strategieumsetzungsprogramm „Nordstern“. <

Die ÖBB wollen sich künftig weiter öffnen und Kooperationen nutzen, um passende Angebote des Marktes besser in ihre Dienste zu integrieren.

Ein wegweisendes Symbol für Netzwerk und Mehrwert

IN DEN VIER DIMENSIONEN „Neue Services“, „Wettbewerbsfähigkeit“, „Operative Exzellenz“ und „Starkes Team“ finden sich konkrete Handlungsanweisungen und Ziele zur konzernweiten Umsetzung der Strategie.

Neue Services

Wachstum durch Innovation und Digitalisierung

Die ÖBB wollen den öffentlichen Verkehr weiter stärken und mehr Fahrgäste für den öffentlichen Verkehr begeistern. Dazu muss der Zugang zum Mobilitäts- und Logistikservice für die Kundinnen und Kunden erleichtert werden. Und auch für die technische Betreuung muss der Zugang zu Instandhaltungsservices wie Wartungs- und Reparaturarbeiten vereinfacht werden. Gelingen soll das durch die kontinuierliche Beseitigung von Zugangsbarrieren und die laufende Entwicklung von kundenorientierten Dienstleistungen – vor allem über digitale Möglichkeiten und Netzwerke sowie entlang der gesamten Wertschöpfungskette. Multimodale Mobilitäts- und Logistikhubs für barrierefreie und kundenorientierte Schnittstellen zur Bahn werden forciert. Konkret bedeutet das zum Beispiel, dass die Lücke der ersten und letzten Meile, die An- und Ablieferung zu Logistikhubs weiter geschlossen wird.

Operative Exzellenz

Sicherheit, Zuverlässigkeit und Nachhaltigkeit

Im Zentrum dieses Strategie-Eckpfeilers steht die Einhaltung des Leistungsversprechens der ÖBB: Die Bahn ist sicher, pünktlich, zuverlässig – und nachhaltig. Denn als größter Mobilitätsdienstleister Österreichs tragen die ÖBB auch eine besondere gesellschaftliche Verantwortung. Der effiziente Umgang mit Ressourcen, die Reduktion von Emissionen und die Arbeit an der CO₂-Neutralität sind zentrale Aufgaben im Konzern – und kein Zusatznutzen, sondern eine Selbstverständlichkeit. Konkrete Maßnahmen, um die Folgen des Klimawandels besser bewältigen und ihnen entgegenwirken zu können, wurden bereits in der Klimaschutzstrategie erarbeitet und veröffentlicht. Sicherheit für die Kundinnen und Kunden ebenso wie für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ist ein zentrales Anliegen der ÖBB – egal, ob im Zug, am Bahnhof, auf der Strecke in den Betriebsstätten, Baustellen oder Werkstätten.

Wettbewerbsfähigkeit

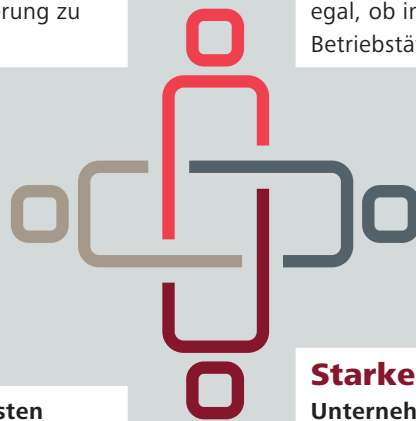
Fokussierung auf wettbewerbsfähige Kosten

Um im liberalisierten Personenverkehr und im internationalen Güterverkehrsmarkt nachhaltig bestehen zu können, müssen die ÖBB in allen Gesellschaften und Wertschöpfungsstufen ihre Kostenstrukturen optimieren. Durch Automatisierung und Digitalisierung sollen Prozesse vereinfacht werden, die Wertschöpfungstiefe soll auf systemrelevante Schlüsselaktivitäten ausgerichtet und die Auslastung durch effizientes Auslastungsmanagement erhöht werden. Damit lässt sich das Angebot aller Gesellschaften der ÖBB besser vernetzen, erweitern und es schafft Freiraum für laufende Verbesserungen der kundenzentrierten Services. Konkrete Ziele sind es, den Aufwand pro Gleiskilometer und die Stückkosten je Angebotskilometer im Personenverkehr zu reduzieren und die Rohmarge im Güterverkehr zu steigern.

Starkes Team

Unternehmenskultur und Organisation

Die Art und Weise, wie das Unternehmen ÖBB als Team zusammenarbeitet, wie schnell es gelingt, auf Herausforderungen zu reagieren und Produkte und Angebote für Kundinnen und Kunden umzusetzen, wird in Zukunft ein entscheidender Wettbewerbsvorteil sein. Daher liegt ein weiterer Fokus auf der Weiterentwicklung der bereichsübergreifenden Zusammenarbeit im Team ÖBB, der Förderung von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern und der Entwicklung der Führungsqualität. Die aktive Förderung der Diversität bringt außerdem vielfältige Kompetenzen in die Teams ein und macht die ÖBB zu einem attraktiven Arbeitgeber. Dem Generationenwandel wird mit einem geordneten Wissenstransfer begegnet, in dem Kolleginnen und Kollegen ihre langjährige Erfahrung und das Know-how an die nächste Generation weitergeben.



Nachhaltig in die Zukunft

NACHHALTIGKEITSSTRATEGIE. Die ÖBB sehen Nachhaltigkeit als Schlüssel für einen langfristigen Erfolg und haben 17 Bausteine zur strategischen Ausrichtung definiert.

Nachhaltigkeit reicht bei den ÖBB weit über die zentralen Themen des Klimaschutzes und der Schonung von Ressourcen hinaus. Mitte 2020 wurde die Struktur der neuen Nachhaltigkeitsstrategie vorgestellt: Sie besteht aus 17 Bausteinen, in denen Ambitionen, Ziele und Stoßrichtungen für eine gesamthaft nachhaltigere ÖBB und auch für eine nachhaltige Mobilität in Österreich definiert werden – die Ausformulierung der ökologischen Bausteine wurde 2020 bereits abgeschlossen.

Die Zeiten haben sich gewandelt. Das Thema „Nachhaltigkeit“ wird für Unternehmen immer wichtiger. Dank europäischem Green Deal und den Ansprüchen der Kundinnen und Kunden ist es in der Mitte der Gesellschaft angekommen. Und auch das Finanzwesen stellt sich in Europa massiv auf die Nachhaltigkeitsentwicklung ein. Die ÖBB sehen Nachhaltigkeit als Schlüssel für einen langfristigen Erfolg. Nachhaltiges Handeln im eigentlichen Sinn bedingt das Nutzen von Chancen, aber auch eine Mitigation von Risiken im Mittel- und Langfristhorizont.

Der ÖBB-Konzern richtet seine Agenden klar an den Prinzipien der Nachhaltigkeit aus.

Hier entstehen aus unternehmerischer Sicht insbesondere zwischen Ökonomie und Ökologie intensive Wechselwirkungen, die mit der neuen ÖBB Nachhaltigkeitsstrategie adressiert werden sollen. Nicht zuletzt wegen der zu erwartenden Zunahme der Monetarisierung von ökologischen Effekten ist die „grüne Nachhaltigkeit“ sehr eng mit einer nachhaltigen Absicherung des Unternehmenserfolgs der ÖBB verbunden. Eine am Puls der Zeit und in die Zukunft gerichtete Nachhaltigkeitsstrategie ist dabei wesentlich.

Herausfinden, was wirklich wichtig ist

Die Strukturierung und der Aufbau der ÖBB Nachhaltigkeitsschwerpunkte erfolgte auf Basis der Ziele für nachhaltige Entwicklung (Sustainable Development Goals) der Vereinten Nationen sowie unter Berücksichtigung der Ergebnisse einer Stakeholder-Konsultation. Im Zuge einer sogenannten Wesentlichkeitsanalyse wurden Stakeholdergruppen der ÖBB, wie beispielsweise Kundinnen und Kunden des Personen- und Güterverkehrs, Industrie- und Wirtschaftsbetriebe, Politik und Behörden, Forschungs- und Innovationsinstitutionen sowie diverse Interessensvertretungen befragt, welche Themen im Zusammenhang mit dem System Bahn als besonders relevant eingestuft werden. Die Nachhaltigkeitsexperten des ÖBB-Konzerns formten aus den externen Rückmeldungen sowie einer internen Chancen- und



DER CITYJET ECO ist die CO₂-neutrale Lösung für den

Risikobetrachtung die 17 Bausteine der integrierten ÖBB Nachhaltigkeitsstrategie in den klassischen Säulen Ökologie, Ökonomie und Soziales. <

Eine klare Struktur für die ÖBB Nachhaltigkeit

Die Themenschwerpunkte entlang der 17 Bausteine im Überblick



Klimaschutz. CO₂-neutraler ÖBB Mobilitätssektor bis 2030; CO₂-Neutralität im Konzern 2040 bis 2050; weitere Verkehrsverlagerung durch Attraktivierung des Systems und Kapazitätsausbau (konventioneller Ausbau und Einsatz neuer Technologien)



Anpassung an den Klimawandel. Vorbereitung auf die Folgen des Klimawandels; möglichst geringe Beeinträchtigungen für Kundinnen und Kunden sowie Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter



Emissionen inkl. Lärm (exkl. CO₂). Lärmschutz: weitere Reduktion von Bahnlärm und Belastungen durch Erschütterungen / Vibrationen; Luftschadstoffe: Verringerung von Luftschadstoffen im Verkehr und aus stationären Quellen sowie Minimierung von Staub- bzw. Feinstaubbelastungen; Minimierung von Lichtverschmutzungen unter Berücksichtigung des sicheren Bahnbetriebs, Reduktion der Einwirkung elektromagnetischer Felder



Einsatz auf nicht-elektrifizierten Strecken



Ressourcenmanagement, Abfall, Fläche / Boden, Wasser. Rohstoffe / Materialien bzw. Produkte effizient und nachhaltig einsetzen; chemische Stoffe / auch Schadstoffe so weit wie möglich verringern; Abfall weitgehend vermeiden, verursachte Abfallstoffe wiederverwenden beziehungsweise gesetzeskonform behandeln / entsorgen; effiziente Nutzung von Flächen / Boden / Wasser; Kreislaufwirtschaft fördern



Biodiversität und Artenvielfalt. Schutz von Artenvielfalt und Biodiversität, Maßnahmen zur Erhaltung der biologischen Vielfalt, Gestaltung neuer Lebensräume



Nachhaltige Beschaffung / Green Procurement. Verstärkter Fokus auf ökologische Nachhaltigkeit beim Einkauf; ÖBB Vorreiterrolle bei der öffentlichen Beschaffung in Österreich



Innovation und Technologie. Emissionsreduktion und Ressourceneffizienz durch Innovation mit dem Ziel der Steigerung von Produktivität und Qualität der Produkte; Kapazitätserhöhung durch Nutzung neuer Technologien zur Ermöglichung weiterer Verkehrsverlagerungen



Green Finance. Weitgehend auf die immer stärker wachsenden Herausforderungen des Finanzmarktes vorbereitet sein; ESG-Ratings für die am Markt finanzierenden ÖBB Gesellschaften proaktiv aufsetzen (ESG = Environment, Sustainability, Governance)



Leistbare und zugängliche Mobilität. Gestaltung von leistbaren und einfach zugänglichen Mobilitätsdienstleistungen; öffentliche Daseinsvorsorge durch sichere, pünktliche und zuverlässige Mobilitätsleistungen; Investition in „barrierefreie Angebote und Services“; Entwicklung und Ausweitung integrierter Mobilitätsangebote



Gesundheit, Safety, Security. Gesundheit und Sicherheit als Fundament aller Aktivitäten im Konzern (Teil der ÖBB Identität); Ausbau Technologie; Weiterentwicklung Organisation / Prozesse / Verfahren; Stärkung der Sicherheitskultur; ÖBB Sicherheitsstrategie (Safety und Security); Gesundheitsmanagement und ArbeitnehmerInnenschutz



Vielfalt und Chancengleichheit. Förderung der Vielfalt im Gesamt-Personalportfolio; Etablierung einer inklusiven Unternehmenskultur; Ausweitung der Frauenförderungsprogramme; Erhöhung des Frauenanteils, Programme zur Vereinbarkeit von Beruf und Familie



Compliance. Optimierung Verhalten und Regelkonformität; Compliance als Bestandteil der ÖBB Unternehmenskultur



Soziale Verantwortung und Kooperationen. Vielfältiges gesellschaftliches Engagement mit Fokus auf Umweltschutz, Bildungs- und Integrationsprojekte sowie humanitäre Hilfe; nationale und internationale Kooperationen

und Mitgliedschaften mit langjährigen Partnerschaften und vertrauensvollen Partnern



Verlässlicher und attraktiver Arbeitgeber. Langfristige Unternehmensziele und zuverlässige Ausrichtung; neue Arbeitswelten (Digitalisierung / Flexibilisierung), mannigfaltiges, nachhaltiges Job- und breites Aus- und Weiterbildungsangebot; ÖBB als größter Lehrlingsausbilder Österreichs (inkl. Trainees)



Generationenwandel. Wissenstransfer als zentrales Thema des Generationenwechsels; Management der Weitergabe und Sicherung von erfolgskritischem Wissen; Optimierung der Nachbesetzung; Arbeit und Alter: altersgerechte Arbeitszeitmodelle



Wirtschaftsmotor ÖBB. Absicherung der Investitionen in das System Bahn; Nutzung des Klimas als strategische Wachstumschance; Berücksichtigung von „Green Finance“; Bahninvestitionen sichern Wirtschaftsstandorte und Arbeitsplätze



Personalentwicklung / Aus- und Weiterbildung. Bedarfsorientierte Aus- und Weiterbildung; Implementierung der Digitalisierung in neue Arbeitswelten („New Work“); ÖBB akademie; Bildungszentrum Eisenbahn und Lehrlingswesen; Ausbau der Kooperationen mit FHs / Universitäten

Gerade jetzt: #gemeinsamdurchstarten

EMPLOYER-BRANDING. Trotz Krise und nie dagewesener Herausforderungen: Die ÖBB bleiben sicherer und sinnstiftender Arbeitgeber und nehmen Tausende neue MitarbeiterInnen auf.

Als Wirtschaftsmotor, internationaler Konzern, Innovationstreiber und Umweltschützer haben die ÖBB einiges zu bieten. Auch was die Palette der Jobmöglichkeiten betrifft: vom Fahrzeugtechniker oder der Fahrzeugtechnikerin bis zum Bauingenieur beziehungsweise zur Bauingenieurin, von der Logistik bis zur IT, von der Lokführerin oder dem Lokführer bis hin zur Fahrdienstleiterin oder dem Fahrdienstleiter. Lehrlingsausbildungen, Praktika und ein eigenes Traineeprogramm ergänzen das Angebot. Ihre künftigen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter suchen und finden die ÖBB unter anderem auf Karriere-Plattformen, auf Jobmessen, an berufsbildenden Schulen und mit zielgerichteten Kampagnen.

Und: Die ÖBB haben die Krise genutzt, um sich fit zu machen für die wirtschaftlich weiterhin herausfordernde Zeit. Die „neue Normalität“ im Konzern bedeutet: noch effizienter, intelligenter und kostensparender zu arbeiten und gleichzeitig die Basis der Sicherheit und Qualität zu bewahren. Da greift

das Versprechen, das die ÖBB in dieser fordernden Zeit abgeben: So sicher, wie sie ihre Fahrgäste durch die Coronakrise navigieren, so sicher bringen sie auch ihre Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter durch die schwierige Zeit der Pandemie.

ÖBB. Heute. Für morgen. Für uns.

Mehr als 41.800 engagierte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie rund 1.800 Lehrlinge sorgen täglich dafür, dass die Züge und Busse der ÖBB ihr Ziel erreichen. Und auch wenn massive Einbrüche der Fahrgastzahlen und des Umsatzes – ausgelöst durch die Coronakrise – den ÖBB 2020 zugesetzt haben: Sie bleiben ein Toparbeitgeber, der sowohl der Wirtschafts- als auch der Klimakrise die Stirn bietet.

Denn die ÖBB bieten die Sicherheit eines der führenden Leitbetriebe des Landes. Sie lernen aus der Krise und investieren gleichzeitig weiter in die Mobilität von morgen. Sie bieten Jobs mit Sinn – für jede Mitarbeiterin, jeden Mitarbeiter und für die ganze Gesellschaft. Und sie fördern eine Arbeitskultur, die von Respekt und Vertrauen geprägt ist und die Zusammenarbeit auf Augenhöhe möglich macht.

Ohne ÖBB keine Mobilitätswende

Die Stärke des Unternehmens ist leicht erklärt: Wenn es um das Mobilsein der Zukunft geht, führt kein Weg an den



SICHERER ARBEITGEBER. Die ÖBB bilden derzeit rund

ÖBB vorbei, weil Klimaschutz ohne die Bahn nicht denkbar ist. Die Flotte, die Infrastruktur und alle Services der Bahn werden seit Jahren auf dieses Ziel hin ausgerichtet. Und das wiederum macht die ÖBB auch als Arbeitgeber echt sinnvoll – für das Team und die Umwelt.

Green Jobs sind bei den ÖBB daher auch ein großes Thema: Im Sommer 2018 stellten die ÖBB ihren Betrieb auf 100 Prozent grünen Bahnstrom um. Der Strombedarf wird dafür teils in den eigenen Wasserkraftwerken erzeugt, die über das ganze Land verteilt sind. Mit dem Ausbau dieser Kraftwerke wird stetig daran gearbeitet, die Eigenproduktion von grünem Strom weiter zu steigern. Green Jobs finden sich bei den ÖBB aber längst nicht nur bei Wasser- oder Solarkraftwerken. Als Unternehmen, das Bahninfrastruktur plant, baut und betreibt, reicht der grüne Gedanke deutlich weiter: So sind zum Beispiel zur nachhaltigen Umsetzung des Hochbaus Spezialistinnen und Spezialisten am Werk, die bei der Materialauswahl, der Energietechnik, den Gebäudezertifizierungen oder der Standortwahl gezielt auf die Aspekte der nachhaltigen Be-

**„Wir vor Ich“ –
einer der zentralen
Werte, der bei
den ÖBB mit Leben
erfüllt wird.**



1.800 Lehrlinge aus und benötigen über 10.000 neue Arbeitskräfte, um ihre Ziele zu erreichen

schaffung und des nachhaltigen Bauens achten. Aber die ÖBB benötigen auch Naturgefahren-Manager, die sich unter anderem um die Schutzwälder kümmern, oder etwa Greening-Beauftragte für den Aus- und Weiterbildungsbereich. Umwelttechnik und Abfallwirtschaft sind weitere Bereiche, in denen Green Jobs entstehen. Nachhaltigkeit und Wirtschaftlichkeit lassen sich so hervorragend vereinbaren.

Jobs mit guten Zukunftsaussichten

Gleichzeitig bleiben die ÖBB ein sicherer Arbeitgeber. Denn die Zukunftsaussichten sind gut: Die von der Regierung genehmigten Finanzmittel für den Ausbau der Bahninfrastruktur sichern den Kurs der ÖBB hin zum größten Klimaschutzunternehmen des Landes. Und weil zahlreiche Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in der nächsten Zeit in Pension gehen, brauchen die ÖBB bis zu 10.000 neue Arbeitskräfte, um ihre wirtschaftlichen und ihre Klimaziele zu erreichen. Allein 2020 starteten 3.500 neue Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

ihre Laufbahn beim größten Mobilitätsdienstleister des Landes.

Vielfalt ist entscheidend

Die ÖBB treten dabei als modernes Unternehmen auf, das Vielfalt fördert und Chancengleichheit für alle als selbstverständlich erachtet. Seit 2011 gibt es eine Gleichstellungspolicy, die gleiche

Dominierendes Thema Corona

In knapp **3.800 Medienbeiträgen** über die ÖBB ging es 2020 um Corona und die Folgen. 52.590 Interaktionen für Facebook-Postings im Zusammenhang mit Corona wurden generiert. Das Stimmungsbild wurde deutlich verbessert und stieg auf über 75 Prozent positive oder neutrale Userbeiträge.

Chancen für alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sicherstellt. Antidiskriminierung – ganz gleich, ob es um Nationalität, Geschlecht, Religion oder anderes geht – ist Teil der Unternehmenskultur. Ein wesentlicher Teil der ÖBB Strategie ist auch die Diversity-Charta, die unter anderem die Erhöhung des Frauenanteils im Gesamtunternehmen forciert. Denn mehr Frauen für die unterschiedlichsten Bereiche des Unternehmens zu begeistern, hat im Unternehmen einen sehr hohen Stellenwert.

Info-Offensive

Dass die ÖBB ein moderner, attraktiver Arbeitgeber sind, zeigen sie auch in ihrem Markenauftritt. Prägendes Thema der Kommunikation war 2020 aber – wenig überraschend – die Coronakrise. Sie hat die Arbeitswelt nachhaltig verändert und die Digitalisierung vorangetrieben, auch bei den ÖBB. Seit März 2020 dominierte sie die Berichterstattung auf allen Kanälen. Knapp 3.800 Medienbeiträge mit Coronabezug sind 2020 über die ÖBB erschienen. 38 Medienbeiträge gab es über die Coronaheldinnen und -helden im Frühjahr 2020. Auch in den sozialen Medien war viel los: 52.590 Interaktionen für Facebook-Postings im Zusammenhang mit Corona wurden generiert. Das Stimmungsbild wurde deutlich verbessert und stieg auf über 75 Prozent positive oder neutrale Userbeiträge. In der internen Kommunikation ging es vor allem um die schnelle und transparente Information der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter rund um Corona und die Sicherheitsmaßnahmen der ÖBB. 32-mal wurden ÖBB News an jeweils knapp 30.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter verschickt, im Intranet wurde eine eigene Landingpage mit durchschnittlich 5.000 Seitenaufrufen pro Monat lanciert. <

»Ein bisschen stolz sein auf die ÖBB«

INTERVIEW. CEO Andreas Matthä und CFO Arnold Schiefer über positive und negative Erfahrungen im Geschäftsjahr 2020 und welche Learnings sie aus der Coronakrise ziehen.



ANDREAS MATTHÄ UND ARNOLD SCHIEFER. Die Vorstände der ÖBB-Holding

Ein Rekordergebnis dürfen wir für 2020 nicht erwarten ... Wie schlimm haben sich die COVID-19-Pandemie und bis dato drei Lockdowns auf die Bilanz der ÖBB ausgewirkt?

ANDREAS MATTHÄ: Wir sind von Corona durchaus gebeutelt, denn jeder Lockdown hat zur Folge, dass die Fahrgastzahlen einbrechen. Im Frühjahr 2020, während des ersten Lockdowns, mussten wir bei den Reisenden ein Minus von 90 Prozent verzeichnen. Und selbst nach den Lockerungen im Sommer waren es 30 Prozent weniger als im Jahr zuvor. So etwas kann an uns nicht spurlos vorübergehen. Trotzdem waren wir zu jeder Zeit in der Lage, die Menschen, die nicht im Homeoffice waren, gut zu ihrer Arbeitsstätte und wieder nach Hause zu bringen. Dasselbe gilt für den Güterverkehr, wo wir die Versorgung der Industrie, aber auch der Bevölkerung aufrechterhalten haben. Ich denke, dass Österreich da ein bisschen stolz sein darf auf die ÖBB.

Geklatscht wurde aber an den Gleisen und in den Stationen nicht, oder?

MATTHÄ: Offensichtlich ist es mittlerweile selbstverständlich,

dass die Bahnen immer funktionieren. Mehr als 75 Prozent unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter konnten nicht ins Homeoffice gehen, sondern waren draußen, vor Ort. Das zu einer Zeit, wo man nicht genau wusste, ob sich erkrankte Personen in den Zügen und Bussen sein werden. Das macht mich schon stolz auf unser Team, das in dieser Krise eine großartige Leistung vollbringt.

Herr Schiefer, die schwarze Null ist sich ausgegangen. Wie war das trotz der massiven Einbrüche möglich?

ARNOLD SCHIEFER: So etwas geht nur, wenn wirklich alle an einem Strang ziehen, und das in die gleiche Richtung. Unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, das Management, aber auch unsere Besteller leisteten dazu ihren Beitrag, dass uns das gelungen ist. Wichtig war, dass wir sehr rasch und umfassend reagiert haben. So ist es uns gelungen, mehr als 350 Millionen Euro aus eigener Kraft einzusparen. Das heißt, von einem Umsatzeinbruch von 700 Millionen Euro konnten wir knapp die Hälfte selbst kompensieren.

Wo und wie konnte eine Einsparung in dieser Höhe erzielt werden?

SCHIEFER: Da war natürlich ein ganzes Bündel an Maßnahmen erforderlich. Ein Teil der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter war in Kurzarbeit, Überstunden wurden abgebaut, Neuaufnahmen verschoben. Außerdem haben wir Leistungen, die sonst out-sourced werden, wieder intern abgewickelt. Damit hatten wir Arbeit für die eigenen Leute und haben gleichzeitig Kosteneinsparungen erzielt.

»Mehr als 75 Prozent unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter konnten nicht ins Homeoffice gehen, sondern waren draußen.« ANDREAS MATTHÄ



AG im Gespräch mit Wagenmeister Roman Lauermann am ÖBB Produktionsstandort Matzleinsdorf

Gibt es „positive“ Erfahrungen aus der Pandemie oder Learnings, die man mitnehmen kann?

SCHIEFER: Prinzipiell kann man sagen: ÖBB können Krise – nämlich bewältigen. Das haben wir schon öfter bewiesen. Wenn es darauf ankommt, ist auf die ÖBB Verlass. Dass die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bereit sind, nicht nur einen Beitrag zu leisten, sondern das auch unter schwierigen Rahmenbedingungen, war schon eine sehr positive Erfahrung; auch die Flexibilität und der Zusammenhalt unter den Kolleginnen und Kollegen. Darüber hinaus hat die Digitalisierung einen massiven Schub erhalten. Ich glaube, dass wir auch in Zukunft weniger persönliche Meetings und weniger Dienstreisen haben werden. Ebenso, dass vielleicht nicht jeder Zettel unterschrieben werden muss und Dinge trotzdem funktionieren. Als Finanzvorstand hoffe ich schon, dass uns das bei der Prozessoptimierung hilft.

Kommen wir zu den Details. Um wie viel weniger Menschen waren das letzte Jahr mit der Bahn unterwegs?

MATTHÄ: Wie gesagt, zu Beginn der Pandemie im März 2020 hatten wir einen Rückgang von 90 Prozent. Das heißt, wir hat-

ten nur noch 10 Prozent der Fahrgäste von 2019. Mit den Lockerungen ist diese Zahl bis zum Sommer im Fernverkehr auf 60 Prozent und im Nahverkehr auf 70 Prozent gestiegen, um dann erneut einzubrechen. Im Dezember 2020 hatten wir gegenüber 2019 im Fernverkehr nur 30 Prozent und im Nahverkehr nur 40 Prozent der Fahrgäste. Interessant war, dass wir im Sommer beim Nightjet eine sehr gute Auslastung hatten, die fast das Niveau 2019 erreichte.

Das heißt, die Erfolgsgeschichte Nightjet konnte auch in der Pandemie fortgeschrieben werden?

MATTHÄ: Das Risiko, sich mit COVID

anzustecken, ist in einem Zug grundsätzlich nicht höher als im öffentlichen Raum. Der Nightjet bietet die Möglichkeit, allein im Schlafwagen oder nur mit der Familie in einem Abteil unterwegs zu sein. Dieses Angebot ist besonders sicher und wurde letztes Jahr vor allem im Sommer stark genutzt. Daher haben wir trotz der signifikanten Sparmaßnahmen im ganzen Konzern das Ausbauprogramm beim Nightjet fortgesetzt. Und wir haben mit der Schweizer Bahn, der Deutschen Bahn sowie mit der französischen SNCF eine Zusammenarbeit fixiert, die es ermöglicht, unser Nachtzugnetz massiv auszubauen.

Das passiert alles unter der Marke Nightjet?

MATTHÄ: Ja, wenn Sie so wollen, bringen wir österreichische Gastlichkeit nach ganz Europa und machen unsere Marke Nightjet zu einer europäischen. Die Zusammenarbeit mit SBB, DB und SNCF ist für alle sinnvoll. Wir sehen den Ausbau der Nachtzüge als Alternative zum Kurzstreckenflug als wichtige Chance. Und indem wir gemeinsam das Netz erweitern, schaffen wir mit dem Nightjet eine Star Alliance auf der Schiene.

Und wann rechnen Sie insgesamt wieder mit steigenden Zahlen im Personenverkehr?

MATTHÄ: Die COVID-Pandemie wird wohl auch in Zukunft die Arbeitsformen und Arbeitszeiten ein Stück weit entzerren. Wenn man damit die Früh- oder Spätspitzen glätten kann, ist das per se noch kein Schaden. Ich glaube, dass wir durch andere Maßnahmen, wie etwa mit dem 1-2-3-Klimaticket, trotzdem mehr Passagiere bekommen werden. Nicht 2021, aber in den kommenden Jahren. Viel wird aber davon abhängen,

»Von einem Umsatzeinbruch von 700 Millionen Euro konnten wir knapp die Hälfte selbst kompensieren.« ARNOLD SCHIEFER



ANDREAS MATTHÄ erkundigt sich bei ÖBB Reisezentrummitarbeiter Stefan Buchmayer über die Wünsche und Bedürfnisse der Reisenden

wie schnell der europäische und außereuropäische Tourismusverkehr zurückkommt. Zudem verschafft uns die allgemeine Situation Rückenwind – gegen die Pandemie gibt es eine Impfung, gegen den Klimawandel nicht.

Bleiben wir beim Nahverkehr. Wie haben sich Corona und Lockdown beim Postbus ausgewirkt?

SCHIEFER: Der Postbus hat gerade im Bereich der Schülerfahrten während des Lockdowns einen massiven Rückgang an Fahrgastzahlen erlebt. Trotzdem waren wir die ganze Zeit über verfügbar und sind gefahren, während einige Private ihre Busse abgemeldet haben. Wie weit es durch verstärktes Homeoffice zu einer längerfristigen Reduktion der Pendlerströme kommt, muss man sich in den nächsten Monaten genau ansehen. Wir gehen aber Mitte 2021 von einer Erholung aus – vorausgesetzt, die Schulen haben dann wieder Präsenzunterricht.

Im Güterverkehr gab es zu Beginn der Pandemie eine deutliche Aufwertung der Schiene. Wie hat sich die Rail Cargo 2020 geschlagen?

MATTHÄ: Man hat schon gesehen, dass der Schienengüterverkehr nicht nur klima-, sondern vor allem auch versorgungs- und systemrelevant ist. Die Rail Cargo Group hat in den Corona-Spitzenzeiten im Frühjahr 2020 jede Tonne Fracht ausgeliefert und den Warenstrom am Laufen gehalten. Wir haben aber auch gesehen, dass wir nach wie vor kein „Level Playing Field“ haben. Sobald es nach dem ersten Lockdown für Lkw sogenannte „Green Lanes“ auf den Autobahnen gab, wurden viele Transporte wieder rückverlagert, weil zwischen Schiene und Straße eben keine Kostengleichheit herrscht.

Wie sieht das unterm Strich aus? Und geht es der Rail Cargo da wie den anderen Bahnen in Europa?

SCHIEFER: Im Jahresschnitt mussten wir 2020 gegenüber 2019 mengenmäßig ein Minus von rund zehn Prozent hinnehmen. Zu Jahresbeginn 2021 lagen wir in etwa auf dem Vorjahresniveau. Im europäischen Vergleich ist die Rail Cargo damit gut unterwegs und nach wie vor die Nummer zwei. Grundsätzlich ist die Struktur der ÖBB in einer Krise von Vorteil. Wir sind groß, aber nicht zu groß. Und: Vieles funktioniert auf Zuruf. Damit ist man flexibler und wir kennen unsere Kundinnen sowie Kunden und deren Bedürfnisse. Aber auch die Republik hat hier ihren Beitrag geleistet, indem sie das Schienenbenützungsentgelt gesenkt und das Fördersystem erhöht hat.

Wären das Maßnahmen, die die Schiene auch nach der Krise konkurrenzfähig machen würden?

SCHIEFER: Generell steht der Güterverkehr in Europa an einem Scheideweg. Die europäischen Institutionen müssen ent-

»So etwas geht nur, wenn wirklich alle an einem Strang ziehen, und das in die gleiche Richtung.« **ARNOLD SCHIEFER**



ARNOLD SCHIEFER. „Der Rahmenplan schafft nicht nur ein besseres Bahnangebot, sondern auch wichtige Arbeitsplätze. Jede einzelne Milliarde sichert 15.000 Jobs“

scheiden, ob sie den ökologischen Güterverkehr stärken wollen, und zwar langfristig und nachhaltig und nicht nur in Krisen, oder ob man wieder in den alten Verdrängungswettbewerb zurückrutscht, wo einfach der Billigste fährt.

MATTHÄ: In Wahrheit ist es ein Wettbewerb zu ungleichen Bedingungen. Ein Drittel der Kosten beim Transit-Lkw zahlt die Allgemeinheit in Form von externen Kosten. Und das Sozialdumping führt dazu, dass Lkw-Fahrerinnen und -Fahrer schon lange keine Cowboys, vielmehr eher Sklaven der Landstraße sind. In einer gesamtwirtschaftlichen Rechnung ist der Transit-Lkw teurer als der Zug. Das heißt: Ohne faire CO₂-Bepreisung wird es langfristig nicht gehen! Die Ökosteuerreform der Bundesregierung war da ein erster wichtiger Schritt.

Was wäre denn ein fairer CO₂-Preis?

MATTHÄ: Wenn man sich die nordischen Länder ansieht, schreiben diese Preise von derzeit 100 Euro pro Tonne vor. Das wäre für mich eine Untergrenze, die für mehr Fairness im Wettbewerb sorgen würde. Abgesehen davon, dass der Verkehr derzeit nicht einmal in den Emissionshandel einbezogen ist, liegt der Preis bei uns aktuell bei etwas über 20 Euro. Daran sieht man, was für ein weiter Weg da noch vor uns liegt.

Kann die Bahn selbst nichts tun, um der Straße mehr Paroli zu bieten?

MATTHÄ: Natürlich. Wir brauchen – wie im Flugsektor – endlich eine „Single European Rail Area“. Einen Zug durch Europa zu fahren, muss so einfach werden wie einen Sattelschlepper. Dass dem nicht so ist, hat historische, teils sogar militärische Hintergründe. Mit der „digitalen automatischen Kupplung“ haben wir aber ein Zukunftsprojekt, das ein ganz wichtiger Hebel sein kann

und an dem sechs europäische Güterverkehrsunternehmen beteiligt sind.

Was kann die digitale automatische Kupplung?

MATTHÄ: Die digitale automatische Kupplung wird die manuelle Schraubkupplung ersetzen und damit den

Schienengüterverkehr in Europa revolutionieren. Längere und schwerere Züge können dann Güter schneller von A nach B bringen. Außerdem ist die digitale automatische Kupplung die Voraussetzung für die weitere Automatisierung des europäischen Bahnsystems.

Wie sehr ist darüber hinaus die Digitalisierung im Güterverkehr gediehen?

MATTHÄ: Unser Ziel heißt Ende-zu-Ende-Logistik. Es gibt Branchen, in denen wir Kunden bereits solche Lösungen anbieten können. Das wollen wir weiter ausbauen und damit letztendlich auch den Kundenstock erweitern – hin zur mittelständischen Wirtschaft, die über Containerlösungen an das Eisenbahnnetz herangeführt werden soll. Dazu haben wir 2020 SmartLINK ins Netz gestellt, das unser Eingangsportal in die Welt der Bahnlogistik ist. Dort zeigen wir, welche Verbindungen wir teilweise mehrmals wöchentlich anfahren, sowohl im Containerverkehr wie auch im konventionellen Güterverkehr. Ein Teilprodukt davon ist MIKE, ein digitaler Assistent mit laufend neuen Funktionalitäten, die die Abwicklung von Verkehren einfacher, effizienter und transparenter machen – von der Transportanfrage bis zur Abrechnung. Der nächste Schritt ist hier die Zuglaufverfolgung als ergänzende Ansicht zur Kundensendung.

Wann rechnen Sie mit einem „Normalbetrieb“ in der Wirtschaft und im Schienengüterverkehr?

MATTHÄ: Schon im September haben wir gesehen, dass trotz neuerlichem Lockdown die Lieferketten funktioniert haben. Im Spätherbst waren dann die Transportmengen auf dem Niveau von 2019, wenngleich man sagen muss, dass die Industrieproduktion bereits 2019 Krisensymptome hatte, vor allem in der Automotive Industrie. Die Entwicklung der COVID-Pandemie hat uns aber gelehrt, dass Prognosen schwierig sind. Wir fahren alle noch im Nebel und hoffen, dass er sich bis zum Sommer langsam lichten wird. Dann können wir wieder Vollgas geben. Wir erleben zwar einen enormen Rückschlag, es wurde aber nichts zerstört und der Wachstumspfad ist nicht weg. Daher bin ich überzeugt: Wir werden stark aus der Krise kommen!

»In einer gesamtwirtschaftlichen Rechnung ist der Transit-Lkw teurer als der Zug.« **ANDREAS MATTHÄ**



ANDREAS MATTHÄ. „Das Sozialdumping führt dazu, dass Lkw-Fahrerinnen und -Fahrer schon lange keine Cowboys, vielmehr eher Sklaven der Landstraße sind“

Viel Licht verspricht der neue Rahmenplan. Gemeinsam mit Bundesministerin Leonore Gewessler haben Sie das größte Investitionsprojekt aller Zeiten „auf Schiene gebracht“. Wofür werden die 17,5 Milliarden Euro eingesetzt?

SCHIEFER: Korrekt ist es das größte Investitionsvolumen, weil es nicht ein Vorhaben, sondern viele Projekte sind, die in den nächsten sechs Jahren realisiert werden. Die Schwerpunkte sind der Ausbau des Nahverkehrs in Ballungsräumen, die Attraktivierung der Regionalbahnen, ein ehrgeiziges Elektrifizierungsprogramm, der weitere Ausbau der Infrastrukturanlagen für den Güterverkehr sowie Digitalisierung und Effizienzsteigerung. Ein großer Teil davon, acht Milliarden Euro, fließt in komplett neue Projekte. Diese Investitionen schaffen aber nicht nur ein besseres Bahnangebot, sondern auch wichtige Arbeitsplätze. Jede einzelne Milliarde des Rahmenplans sichert 15.000 Jobs. Investieren in die Bahn wirkt also gleichzeitig gegen die Wirtschafts- und die Klimakrise.

Uns wie sehr sind die ÖBB im Plan was die Fertigstellung des Zielnetzes 2025+ betrifft?

SCHIEFER: Corona und der Semmering-Basistunnel zeigen uns, dass einem auch die sorgsamste Planung nichts nützt, wenn dir die Geologie einen Strich durch die Rechnung macht. Insgesamt sind wir aber in der Umsetzung gut unterwegs und auch unsere Auftragnehmer sind froh, dass die Baustellen weiterlaufen.

Apropos Klima. Die ÖBB sind schon das größte Klimaschutzunternehmen Österreichs, haben sich aber trotzdem ehrgeizige Klimaziele gesetzt. Wie geht das?

MATTHÄ: Tatsächlich sparen unsere Schienenverkehrsleistungen aktuell pro Jahr rund 4,2 Millionen Tonnen CO₂. Unser Ziel geht aber darüber hinaus. Bis 2030 streben wir einen klimaneutralen ÖBB Mobilitätssektor und bis 2040 eine konzernweite Klimaneutralität an. Mit dieser Klimaschutzstrategie wollen

wir die Erreichung von Österreichs Klimazielen #mission2030 maßgeblich unterstützen und signifikante Verkehrsverlagerungen von Straße und Luftfahrt auf die Schiene erreichen, denn darin steckt das größte Potenzial, um die CO₂-Emissionen zu verringern. Dazu braucht es aber auch auf europäischer Ebene weitere Schritte.

Was wünschen sie sich da konkret?

MATTHÄ: Derzeit muss für Bahntickets in sieben Mitgliedsstaaten Mehrwertsteuer bezahlt werden, grenzüberschreitende Flugticketpreise sind hingegen von der Mehrwertsteuer befreit. Auch im grenzüberschreitenden Personenverkehr brauchen wir ein „Level Playing Field“. Eine Mehrwertsteuerbefreiung für Bahntickets wäre ein wichtiger Schritt, außerdem schaffen die unterschiedlichen Mehrwertsteuersätze für die Bahnunternehmen unnötige Komplexität in der Ticketabrechnung.

Was uns noch einmal zum Thema Digitalisierung bringt. Was sind die Inhalte der ÖBB Digitalisierungsstrategie?

MATTHÄ: Auf der Kundenseite muss es unser Ziel sein, einen möglichst einfachen Einstieg in das System Bahn zu ermöglichen. Wir nennen das „Connected Traveller“ und „Connected Logistics“ und meinen damit die Optimierung der kompletten Wegekette des Reisenden von Haustür zu Haustür sowie der gesamten Lieferkette der Güter des Kunden von Laderampe zu Laderampe. Darüber hinaus geht es bei der Digitalisierung auch um die Anbindung unserer Anlagen und des rollenden Materials mittels Sensoren, um mit den gewonnenen Daten unsere Kernprozesse zu optimieren. Und schließlich haben wir den „Connected Employee“ als Ziel unserer Digitalisierungsstrategie – eine große Herausforderung, denn 17.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der ÖBB sind noch nicht digital erreichbar. Wichtig ist aber, dass Digitalisierung kein Selbstzweck ist. Letztendlich geht es immer um die Stärkung unserer Wettbewerbsfähigkeit und der Kundenzufriedenheit.

Einen wichtigen Beitrag zur Kundenzufriedenheit soll auch „ÖBB 360°“ leisten. Um was geht es dabei?

»Investieren in die Bahn wirkt gleichzeitig gegen die Wirtschafts- und die Klimakrise.«

ARNOLD SCHIEFER



ARNOLD SCHIEFER auf dem Weg durch die große Halle des Wiener Hauptbahnhofes im Gespräch mit zwei ÖBB Security-Mitarbeitenden

MATTHÄ: In erster Linie ist „ÖBB 360°“ ein auf regionale Bedürfnisse maßgeschneidertes Rundum-Öffi-Service-Paket, das eine Mobilitätslösung von Tür zu Tür beinhaltet. Den Kundinnen und Kunden nutzt es nichts, wenn sie am Bahnsteig stehen und kein Angebot für ihre erste und ihre letzte Meile vorfinden. Daher organisieren wir auch diese Wege und verpacken das in ein Gesamtprodukt, dass sich „ÖBB 360°“ nennt. Mit der Wegfinder-App und den entsprechenden Transportmitteln – vom Elektroauto über den Bus bis zu E-Bike oder E-Scooter. Korneuburg war unsere Pilotgemeinde, mittlerweile gibt es weitere Gemeinden, Tourismusregionen und auch größere Betriebe, die sich interessieren.

Welche Auswirkungen hatte Corona auf den Personalstand? Gab es Kündigungen, Kurzarbeit?

SCHIEFER: Aufgrund der Krise waren wir gezwungen, auf Sicht zu fahren, wir wollten aber auch keine Vollbremsung hinlegen, um unsere Zukunft nicht zu verspielen. Das hat vor allem den Bereich Personal und Neuaufnahmen betroffen. Wir haben zwar Einstellungen verschoben, weil sehr viele Jobprofile wie Lokführer oder Fahrdienstleiter auch von innerbetrieblichen

Ausbildungen abhängen, die wir aufgrund von Corona nicht durchführen konnten. Am Ende des Tages haben wir aber doch, wie 2019, fast 3.000 neue Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter aufgenommen.

Haben die ÖBB durch Corona als Arbeitgeber an Attraktivität gewonnen oder verloren?

SCHIEFER: Die Coronakrise hat uns als Arbeitgeber bestimmt geholfen, weil die Leute sehen, dass ein Job bei den ÖBB sicher ist. Das spiegelt sich in einem sehr positiven Zulauf bei neuen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter wider. Und den brauchen wir auch, da wir in den nächsten fünf Jahren 10.000 Neueinstellungen planen.

MATTHÄ: Die ÖBB sind und bleiben ein extrem attraktiver Arbeitgeber sowie Ausbilder. Bei uns gibt es die Jobs, die in anderen Sektoren fehlen, mit 27 Lehrberufen und rund 600 Lehrlingen, die jährlich neu aufgenommen werden. Also, warum nicht von der Seilbahn auf die Eisenbahn umsteigen?

Das macht Hoffnung auf baldige Normalität. Haben Sie schon eine private Reise geplant?

MATTHÄ: Sobald es wieder geht, fahre ich wieder mit dem Nightjet nach Venedig und genieße einen Espresso. Sollte was dazwischenkommen, kann ich immer noch umbuchen.

Und Sie, Herr Schiefer. Wieder Attersee?

SCHIEFER: Ja, ich bin Kurzpendler nach Kammer-Schörfling. Aber Amsterdam und Hamburg interessieren mich schon. Das sind meine favorisierten Städte mit dem Nightjet. <

»Es geht immer um die Stärkung unserer Wettbewerbsfähigkeit und der Kundenzufriedenheit.«

ANDREAS MATTHÄ

A man with a beard and glasses, wearing a red face mask and a dark suit, is leaning over a 3D printer. He is holding a blue filament spool. The printer is a Prusa model, with the brand name visible on the frame. The background is a blurred industrial or office setting.

»Unser Team vollbringt
großartige Leistungen
in der Krise. Das macht
mich schon stolz.«

Andreas Matthä, CEO



Corporate Governance

Corporate Governance Bericht*

Der ÖBB-Konzern will das Vertrauen seiner KundInnen und MitarbeiterInnen wie auch jenes der breiten Öffentlichkeit durch eine transparente, zeitnahe und detaillierte Informationspolitik stärken. Als kapitalmarkt-orientiertes Unternehmen und aufgrund des hohen öffentlichen Interesses orientiert sich der ÖBB-Konzern in der Ausgestaltung und Kommunikation seiner Unternehmensführung an internationalen Standards und Best-Practice-Methoden sowie seit 11. April 2014 am Public-Corporate-Governance-Kodex des Bundes (davor am Österreichischen Corporate-Governance-Kodex).

Der Vorstand der ÖBB-Holding AG verfolgt eine Unternehmensstrategie, die auf die Interessen des Eigentümers, der Republik Österreich, der KundInnen und der ArbeitnehmerInnen ausgerichtet ist. Er berichtet dem Aufsichtsrat regelmäßig über die Geschäftsentwicklung und legt ihm – dem Gesetz, der Satzung und der Geschäftsordnung entsprechend – bestimmte Geschäftsfälle der ÖBB-Holding AG oder ihrer Konzernunternehmen zur Genehmigung vor. Die strategische Ausrichtung des ÖBB-Konzerns erfolgt in enger Abstimmung mit dem Aufsichtsrat.

Bundes-Public-Corporate-Governance-Kodex (B-PCGK)

Gemäß dem Punkt 15 des Public-Corporate-Governance-Kodex des Bundes (B-PCGK) 2017 sollen alle dem Kodex unterliegenden Unternehmen einen eigenen Corporate-Governance-Bericht erstellen und im Internet veröffentlichen, wobei das Mutterunternehmen des Konzerns für alle Konzernunternehmen einen Gesamtkonzernbericht erstellen kann. Der ÖBB-Konzern erstellt einen solchen Gesamtkonzernbericht entsprechend der Organisationsstruktur des Konzerns in vier Kapiteln.

1. ÖBB-Holding AG einschließlich folgender Tochterunternehmen
 - a. ÖBB-Finanzierungsservice GmbH
 - b. ÖBB-Werbung GmbH
 - c. ÖBB-Business Competence Center GmbH
 - d. OmegaTelos GmbH
 - e. European Contract Logistics – Serbia d.o.o.
2. ÖBB-Infrastruktur AG einschließlich folgender Tochterunternehmen
 - a. ÖBB-Immobilienmanagement GmbH
 - b. Rail Equipment GmbH und Rail Equipment GmbH & Co KG
 - c. Mungos Sicher & Sauber GmbH und Mungos Sicher & Sauber GmbH & Co KG
 - d. Güterterminal Werndorf Projekt GmbH
 - e. ÖBB-Projektentwicklung GmbH
 - f. Gauer mann gasse 2–4 Projektentwicklung GmbH & Co KG
3. ÖBB-Personenverkehr AG einschließlich folgender Tochterunternehmen
 - a. Österreichische Postbus AG
 - b. Rail Tours Touristik GmbH
 - c. FZB Fahrzeugbetrieb GmbH
 - d. ČSAD AUTOBUSY České Budějovice a.s.
 - e. iMobility GmbH
4. Rail Cargo Austria AG einschließlich folgender Tochterunternehmen
 - a. Rail Cargo Logistics – Austria GmbH
 - b. Rail Cargo Logistics – Environmental Services GmbH
 - c. Rail Cargo Logistics GmbH
 - d. Rail Cargo Operator – Austria GmbH
 - e. ÖBB-Technische Services-GmbH
 - f. ÖBB-Produktion GmbH
 - g. Rail Cargo Logistics – Czech Republic s.r.o.
 - h. Rail Cargo Logistics s.r.o.
 - i. Rail Cargo Operator – ČSKD s.r.o.
 - j. Rail Cargo Terminal – Praha s.r.o.
 - k. Rail Cargo Carrier – Czech Republic s.r.o.
 - l. Rail Cargo Carrier – Germany GmbH
 - m. Rail Cargo Hungaria Zrt.
 - n. Rail Cargo Logistics – Poland Sp. z o.o.
 - o. Rail Cargo Logistics – Germany GmbH
 - p. Rail Cargo Logistics – Bulgaria EOOD
 - q. Rail Cargo Terminal – Sindos S.A.
 - r. Rail Cargo Logistics – Romania Solutions SRL
 - s. Rail Cargo Logistics Uluslararası Taşımacılık Lojistik ve Ticaret Limited Şirketi
 - t. Rail Cargo Logistics – Croatia d.o.o.
 - u. Rail Cargo Logistics – Italy S.r.l.
 - v. Rail Cargo Terminal – S. Stino S.r.l.
 - w. Rail Cargo Terminal – Desio S.r.l.
 - x. Rail Cargo Operator – Port/Rail Services GmbH
 - y. Rail Cargo Operator – Hungaria Kft.
 - z. Rail Cargo Carrier d.o.o.
 - aa. Rail Cargo Carrier – Croatia d.o.o.
 - bb. Rail Cargo Carrier – Italy S.r.l.
 - cc. Rail Cargo Carrier – Bulgaria EOOD
 - dd. Rail Cargo Carrier – Slovakia s.r.o.
 - ee. Rail Cargo Carrier – Romania SRL
 - ff. Rail Cargo Carrier – Poland Sp. z o.o.
 - gg. Technical Services Hungaria Jár m ű javító Kft.
 - hh. Rail Cargo Logistics – Hungaria Kft.
 - ii. Rail Cargo Terminal – Bilk Zrt.
 - jj. Ooo Rail Cargo Logistics – RUS
 - kk. Rail Cargo Carrier Kft.
 - ll. TS-MÁV Gépészeti Services Kft.
 - mm. ÖBB Stadler Services GmbH
 - nn. Rail Cargo Logistics Železniška Špedicija d.o.o.
 - oo. Technical Services Slovakia s.r.o.
 - pp. TransAnt GmbH

Auf den Internetseiten der ÖBB-Holding AG und ÖBB-Infrastruktur AG werden die jeweiligen Konzernabschlüsse veröffentlicht.

* Die nachfolgenden Seiten enthalten einen Auszug aus dem Corporate Governance Bericht. Der vollständige Bericht ist auf unserer Internetseite unter konzern.oebb.at/cg2020 verfügbar.

Entsprechenserklärung / Abweichungen

Der B-PCGK wird im ÖBB-Konzern angewandt und nach Maßgabe der Ausführungen in diesem Bericht eingehalten.

Die Anwendung des B-PCGK bildet für den ÖBB-Konzern einen wesentlichen Baustein hinsichtlich der Stärkung des Vertrauens des Eigentümers, der GeschäftspartnerInnen, der KundInnen und MitarbeiterInnen sowie der Öffentlichkeit in das Unternehmen.

Im Bereich der ÖBB-Infrastruktur AG hat die WS Service GmbH den B-PCGK nicht implementiert. Dies insbesondere deshalb, da bei der WS Service GmbH die analoge Anwendung der „Governance-Struktur“ des Minderheitsgesellschafters vereinbart wurde.

Die OBB ITALIA S.R.L. sowie einzelne Gesellschaften im Bereich der Rail Cargo Austria AG mit Sitz im Ausland haben derzeit den B-PCGK noch nicht implementiert beziehungsweise kann die Implementierung aufgrund nicht gegebener Anteilmehrheit (keine Zustimmung des/der Miteigentümer/s) derzeit nicht umgesetzt werden.

Sofern Abweichungen zu den Kodexregeln angeführt sind, ergeben sich diese primär aus der Organisationsstruktur des ÖBB-Konzerns und werden entsprechend erklärt.

Für alle Konzerngesellschaften besteht eine Haftpflichtversicherung für Geschäftsleitung und – sofern eingerichtet – Überwachungsorgane. Die Two-Tier-Trigger-Policy wird nicht angewendet (C-Regel 8.3.3.1), da sie in Österreich beziehungsweise im deutschsprachigen Raum aufgrund der Risikobewertung kaum existent ist und daher aufgrund von wenigen Anbietern schwer umsetzbar wäre und zu einer starken Verteuerung der Prämienausgaben führen würde.

Die in den MbO-Zielvereinbarungen der Geschäftsleitungsorgane festgelegten Ziele zur Haltung/Verbesserung der KundInnen- und MitarbeiterInnenzufriedenheit konnten im Corona-Krisenjahr 2020 nicht in der gewohnten Form (externe Befragung) beibehalten werden, sodass in diesem Bereich eine Änderung der Zielvereinbarungen (K-Regel 9.3.6.6) erfolgte.

Um seitens des ÖBB-Managements einen solidari-schen Beitrag zur Bewältigung der Auswirkungen der Corona-Krise zu leisten, hat das Top-Management des ÖBB-Konzerns je auf einen Teil des variablen Entgeltbestands für das Geschäftsjahr 2019 verzichtet. Dieser Verzicht wurde im Geschäftsjahr 2020 auszahlungswirksam.

Bei der ÖBB-Business Competence Center GmbH, ÖBB-Technische Services-GmbH, ÖBB-Produktion GmbH, Rail Cargo Logistics Austria GmbH und ČSAD AUTOBUSY České Budějovice a.s. sowie einigen ausländischen Gesellschaften des Teilkonzerns Rail Cargo Austria ist der Aufsichtsrat nicht paritätisch mit Männern und Frauen im Sinne der C-Regel 11.2.1.2 besetzt.

Die C-Regel 11.6.6, wonach ein Mitglied des Überwachungsorgans nicht gleichzeitig Mitglied der Anteilseignerversammlung sein soll, wird außer in der ÖBB-Holding AG nicht erfüllt, da eine solche Personalunion aktienrechtlich zulässig ist und ein für Konzerne anerkanntes und übliches Steuerungsinstrument darstellt. In diesem Sinne sind die Vorstandsmitglieder der ÖBB-Holding AG gleichzeitig Aufsichtsratsmitglieder in den Tochtergesellschaften und deren Vorstandsmitglieder sind wiederum Aufsichtsratsmitglieder in deren Tochtergesellschaften. Damit sind die Mitglieder der Aufsichtsräte auch gleichzeitig Mitglieder der jeweiligen Gesellschafterversammlung. Die Entlastungen erfolgen durch die jeweils anderen zwei Vorstands-/Geschäftsführungsmitglieder beziehungsweise Prokuristen, sodass es zu keiner Selbstentlastung kommt.

Vorstand und Aufsichtsrat der ÖBB-Holding AG e.h.

Förderung der Gleichstellung und Vielfalt in Führungsfunktionen, im Management und in den Aufsichtsorganen des ÖBB-Konzerns

Die ÖBB verfolgen eine aktive Gleichstellung von Frauen und Männern und haben seit 2011 sowohl eine Gleichstellungspolicy als auch eine Diversity-Beauftragte. Zehn regionale Gleichstellungsbeauftragte begleiten und unterstützen KollegInnen, wenn diese sich zum Beispiel aufgrund des Geschlechts, der ethnischen Zugehörigkeit, der sexuellen Orientierung oder des Alters überteuert oder ungerecht behandelt fühlen. Ein Gleichstellungsgremium unterstützt die Arbeit der regionalen Gleichstellungsbeauftragten und sorgt für deren kontinuierliche Qualifizierung.

Das strategische Ziel, den Frauenanteil bis 2023 auf 16,3 Prozent zu erhöhen, wird durch zahlreiche Maßnahmen unterstützt: Frauennetzwerktreffen, Coachingangebote, gezielte Personalentwicklung, Wiedereingliederungsprogramme nach der Karenz, flexible Arbeitszeitmodelle wie Gleitzeitmodelle, Telearbeit, Elternteilzeit oder Väterkarenz, Workshops für Führungskräfte und MitarbeiterInnen sowie Mentoringprogramme fördern die Entfaltungsmöglichkeiten.

42,6 Prozent der Aufsichtsratsmandate der inländischen Aktiengesellschaften des ÖBB-Konzerns wurden zum Bilanzstichtag von Frauen gehalten (weibliche Aufsichtsratsmitglieder inkl. Belegschaftsvertreterinnen = 42,6 Prozent; weibliche Aufsichtsratsmitglieder ohne Belegschaftsvertreterinnen = 58,1 Prozent). Zum Bilanzstichtag des Vorjahres betrug dieser Wert 44,8 Prozent.

13,8 Prozent (0,9 Prozent Steigerung zum Vj.) beträgt der Frauenanteil bei den Führungskräften. Als erfolgreiche Maßnahme zur Anhebung des Frauenanteils bei Führungskräften erweist sich das Cross-Mentoring-Programm, an dem High Potentials und Teamleiterinnen der Wiener Stadtwerke, der Asfinag und der ÖBB in einem strukturierten Mentoringprozess ein Jahr lang teilnehmen. Der allgemeine Frauenanteil (HC) beträgt 13,5 Prozent (0,4 Prozent Steigerung zum Vj.).

Externe Überprüfung des Berichtes

Gemäß Regel 15.5 wurde von der BDO Austria GmbH Wirtschaftsprüfungs- und Steuerberatungsgesellschaft im Jahr 2019 eine externe Überprüfung der Einhaltung der Regelungen des Kodex durchgeführt. Die BDO Austria GmbH Wirtschaftsprüfungs- und Steuerberatungsgesellschaft bestätigte durch die im Rahmen der durchgeführten Tätigkeiten gewonnenen Erkenntnisse, dass der Corporate-Governance-Bericht 2018 mit den Bestimmungen des Bundes-Public-Corporate-Governance-Kodex übereinstimmt.

ÖBB-Holding AG

Vorstand

Name	Geburtsjahr	Erstbestellung	Ende Funktionsperiode
Ing. Mag. (FH) Andreas Matthä	1962	24.05.2016	30.06.2026*
Mag. Arnold Schiefer	1966	01.04.2019	31.03.2024

* Möglichkeit der vorzeitigen Beendigung der Organfunktion am 30.11.2024

Externe Aufsichtsratsmandate oder vergleichbare Funktionen:

Ing. Mag. (FH) Andreas Matthä:

- Präsident der Österreichischen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft (ÖVG)
- Vorsitzender des CER Management Committee

Arbeitsweise und Geschäftsverteilung

In der Geschäftsordnung für den Vorstand sind die Geschäftsverteilung und die Zusammenarbeit des Vorstands geregelt. Darüber hinaus enthält die Geschäftsordnung für den Vorstand Berichts- und Informationspflichten.

Die Geschäftsordnung für den Aufsichtsrat enthält eine Auflistung jener Maßnahmen, die der Zustimmung durch den Aufsichtsrat oder seiner Ausschüsse bedürfen. Dazu zählen auch wichtige Geschäftsfälle der Tochter- und Enkelgesellschaften.

Die Aufgabenbereiche des Vorstands wurden vom Aufsichtsrat unbeschadet der Gesamtverantwortung der Geschäftsführung wie folgt festgelegt:

Ing. Mag. (FH) Andreas Matthä	Mag. Arnold Schiefer
Konzernstrategie, Unternehmensentwicklung und -organisation, Konzernkommunikation, Konzernrecht und Vorstandssekretariat, Systemtechnik und Konzernproduktion, Corporate Affairs, Strategisches HR-Management	Konzernrechnungswesen, -bilanzierung und Steuern, Konzerncontrolling, Konzernfinanzen, Strategisches Konzern-IT-Management, Strategischer Konzerneinkauf
Compliance, Konzernrevision	

Ing. Mag. (FH) Andreas Matthä ist Vorsitzender des Vorstands.

Vergütung der Unternehmensleitung (in TEUR)

Das Vergütungssystem beinhaltet fixe und variable Gehaltsbestandteile. Die Auszahlung der variablen Bezüge erfolgt im Folgejahr, da die Zielerreichung erst mit Jahresabschluss festgestellt werden kann. Dargestellt sind daher die an die Unternehmensleitung im Jahr 2020 gewährten variablen Bezüge für das Geschäftsjahr 2019.

	Fixe Bezüge	Variable Bezüge	Gesamtbezüge
Ing. Mag. (FH) Andreas Matthä	444	153	597
Mag. Arnold Schiefer	486	87	573

Aufsichtsrat

Die Grundlage für die Tätigkeit des Aufsichtsrats bilden in erster Linie das Aktiengesetz, die Satzung der Gesellschaft, die Geschäftsordnung für den Aufsichtsrat sowie der Public-Corporate-Governance-Kodex des Bundes (B-PCGK).

Mitglieder des Aufsichtsrats

Name und Funktion	Geburtsjahr	Erstbestellung	Ende Funktionsperiode
Mag. ^a Andrea Reithmayer Vorsitzende seit 04.06.2020	1966	28.05.2020	ordentliche Hauptversammlung 2025
Dr. Kurt Weinberger Erster Stellvertreter der Vorsitzenden	1961	29.06.2015	ordentliche Hauptversammlung 2025
DI Herbert Kasser Zweiter Stellvertreter der Vorsitzenden seit 20.03.2020	1964	16.03.2020	ordentliche Hauptversammlung 2025
Mag. ^a Elfriede Baumann	1955	28.05.2020	ordentliche Hauptversammlung 2025
Mag. ^a Brigitte Ederer	1956	28.05.2020	ordentliche Hauptversammlung 2025
Mag. Markus Himmelbauer	1972	28.05.2020	ordentliche Hauptversammlung 2025
Dr. ⁱⁿ Angela Köppl	1960	28.05.2020	ordentliche Hauptversammlung 2025
Dr. ⁱⁿ Cattina Leitner	1962	09.02.2018	ordentliche Hauptversammlung 2025
Mag. Gilbert Trattner Vorsitzender	1949	06.04.2018	28.05.2020
Mag. Christian Weissenburger Zweiter Stellvertreter des Vorsitzenden	1959	24.06.2019	16.03.2020
Mag. Wolf Dieter Hofer	1968	01.04.2019	28.05.2020
DI ⁱⁿ Dr. ⁱⁿ Monika Forstinger	1963	09.02.2018	28.05.2020
Dr. ⁱⁿ Barbara Kolm	1964	09.02.2018	28.05.2020
Karl Ochsner	1974	09.02.2018	28.05.2020
Roman Hebenstreit Belegschaftsvertreter Dritter Stellvertreter der Vorsitzenden	1971		Entsendung auf unbestimmte Zeit
Mag. Andreas Martinsich Belegschaftsvertreter	1964		Entsendung auf unbestimmte Zeit
Günter Blumthaler Belegschaftsvertreter	1968		Entsendung auf unbestimmte Zeit
Mag. ^a Olivia Janisch Belegschaftsvertreterin	1976		Entsendung auf unbestimmte Zeit

Prüfungsausschuss:

Mag.^a Elfriede Baumann (Vorsitzende seit 04.06.2020)
 Dr. Kurt Weinberger (Vorsitzender bis 28.05.2020,
 seit 04.06.2020 Stellvertreter der Vorsitzenden)
 DI Herbert Kasser (seit 04.06.2020)
 Mag.^a Andrea Reithmayer (seit 04.06.2020)
 Mag. Gilbert Trattner (Stellvertreter des Vorsitzenden
 bis 28.05.2020)
 Dr.ⁱⁿ Barbara Kolm (bis 28.05.2020)
 Roman Hebenstreit (Belegschaftsvertreter)
 Mag. Andreas Martinsich (Belegschaftsvertreter)

Aufsichtsratsvergütung

Den KapitalvertreterInnen in Aufsichtsräten inländischer ÖBB Konzernunternehmen, ausgenommen Mitgliedern der Geschäftsleitung und DienstnehmerInnen von ÖBB Konzernunternehmen, gebührt gemäß Beschluss der ordentlichen Hauptversammlungen eine Vergütung im Ausmaß und Umfang der nachstehenden Ausführungen. Soweit Mitglieder des Aufsichtsrats BundesbeamtInnen sind, werden deren Vergütungen auf das Konto des Bundesministeriums für Finanzen überwiesen. Die BelegschaftsvertreterInnen erhalten keine Aufsichtsratsvergütung.

Vergütung	Sitzungsgeld
• 14.000 EUR jährliche Basisquote je Aufsichtsratsmitglied • Vorsitzender: Zuschlag 100 % • Vorsitzender-Stellvertreter: Zuschlag 50 % (nur in ÖBB-Holding AG)	• 800 EUR je Aufsichtsratsmitglied für jede Sitzung des Aufsichtsrats, Präsidiums oder eines Ausschusses

Darüber hinaus erhalten Mitglieder eines Aufsichtsrats die ihnen im Zusammenhang mit der Ausübung ihrer Funktion entstehenden tatsächlichen Aufwendungen gegen entsprechenden Nachweis ersetzt.

Anzahl Sitzungen 2020

Aufsichtsrat (Sitzungen und Klausuren): 10
 Präsidium: 9
 Prüfungsausschuss: 3



»Wir haben durch
die COVID-Krise einen
Rückschlag erlebt.
Aber unsere Basis ist
sehr solide und wir
werden stark aus
der Krise kommen.«

Andreas Matthä, CEO



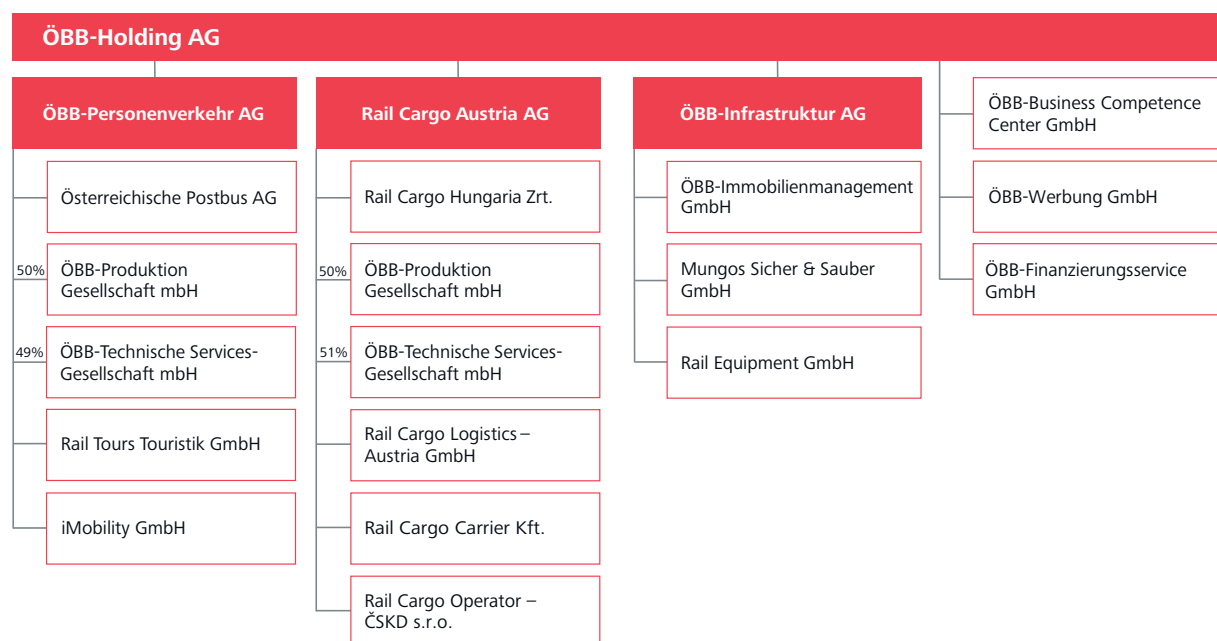
Konzernlagebericht

Konzernlagebericht

Dieser Lagebericht ergänzt den gemäß § 244 UGB verpflichtend aufzustellenden Konzernabschluss der Österreichischen Bundesbahnen-Holding Aktiengesellschaft, Wien (fortan „ÖBB-Konzern“), der unter FN 247642 f zum Firmenbuch beim Handelsgericht Wien eingereicht wird. Der Konzernabschluss zum 31.12.2020 wurde gemäß § 245a (2) UGB in Übereinstimmung mit den vom International Accounting Standards Board („IASB“) verabschiedeten International Financial Reporting Standards („IFRS/IAS“), den Interpretationen des International Financial Reporting Interpretation Committee („IFRIC“) sowie den Interpretationen des Standards Interpretation Committee („SIC“) erstellt, die zum 31.12.2020 in Geltung und von der Europäischen Union übernommen waren. Darüber hinaus ist ein Tochterunternehmen der Österreichischen Bundesbahnen-Holding Aktiengesellschaft (fortan „ÖBB-Holding AG“), die ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft (fortan „ÖBB-Infrastruktur AG“) gemäß § 245 (3) UGB verpflichtet, einen Teilkonzernabschluss zu erstellen, da sie Anleihen ausgegeben hat, die an einem geregelten Markt zum Handel zugelassen sind. Der Teilkonzernabschluss der ÖBB-Infrastruktur AG wird zum Firmenbuch unter FN 71396 w beim Handelsgericht Wien eingereicht.

A. Struktur und Beteiligungen

ÖBB-Konzernstruktur



Stand: 31.12.2020

Dieses Organigramm beinhaltet eine Auswahl wichtiger Gesellschaften des ÖBB-Konzerns.

Die Österreichischen Bundesbahnen sind nach dem Bundesbahnstrukturgesetz organisiert. An der Spitze der Holdingstruktur steht seit 2005 die ÖBB-Holding Aktiengesellschaft, die als Muttergesellschaft für die strategische Ausrichtung des Konzerns verantwortlich ist.

Die Anteile am Unternehmen werden zu 100% von der Republik Österreich gehalten. Die Anteilsrechte werden von der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) ausgeübt.

Die ÖBB-Holding AG hält alle Anteile an den drei Tochtergesellschaften ÖBB-Personenverkehr AG, Rail Cargo Austria AG und ÖBB-Infrastruktur AG. Diese drei Aktiengesellschaften mit ihren Tochterunternehmen werden in weiterer Folge Teilkonzern ÖBB-Personenverkehr, Teilkonzern Rail Cargo Austria und Teilkonzern ÖBB-Infrastruktur genannt. Die ÖBB-Business Competence Center GmbH erbringt konzerninterne Dienstleistungen (Shared Services), insbesondere auf den Gebieten Personalwesen, Informations- und Kommunikationstechnologie, Einkauf und Beschaffungswesen sowie Rechnungswesen. Die ÖBB-Werbung GmbH ist interner Dienstleister für Marketingaktivitäten und extern für die Vermarktung aller ÖBB-Werbeflächen verantwortlich. Die OmegaTelos GmbH (vormals Q Logistics GmbH) trat bis 31.12.2019 als direktes Tochterunternehmen der ÖBB-Holding AG mit dem Angebot für Stückgut-, Teil- und Komplettladungsverkehr sowie Lagerlogistiklösungen am Markt auf. Am 31.12.2019 wurde das operative Geschäft verkauft, womit die OmegaTelos GmbH seit 31.12.2019 ein Tochterunternehmen ohne operatives Geschäft darstellt. Die ÖBB-Finanzierungsservice GmbH führt die Liquiditätssteuerung zwischen der ÖBB-Holding AG und den Gesellschaften, an denen die ÖBB-Holding AG mittelbar oder unmittelbar beteiligt ist, durch und erbringt Finanzierungsserviceleistungen im ÖBB-Konzern.

Die Hauptaufgaben der **ÖBB-Holding AG** sind die Ausübung der Anteilsrechte und die einheitliche strategische Ausrichtung des ÖBB-Konzerns. Das beinhaltet die Gesamtkoordination der Erstellung und Umsetzung der Unternehmensstrategien der Gesellschaften sowie die Sicherstellung der Transparenz der eingesetzten öffentlichen Mittel. Darüber hinaus ist die ÖBB-Holding AG für die Sicherstellung aller Maßnahmen für den konzerninternen Personalausgleich verantwortlich.

Der Teilkonzern **ÖBB-Personenverkehr** ist Österreichs führender Mobilitätsdienstleister auf der Schiene und am Busmarkt. Er ist für die Konzeption und Umsetzung des Angebots, die Koordination des Leistungserstellungsprozesses, die Vermarktung sowie den Vertrieb und auch die Finanzierung der Personenverkehrsleistungen zuständig. Gemeinsam mit der Tochter Österreichische Postbus Aktiengesellschaft (Verschmelzung mit ÖBB-Postbus GmbH rückwirkend per 01.01.2020 im Juli 2020) koordiniert die ÖBB-Personenverkehr AG ein optimal abgestimmtes Angebot im Bahn- und Busverkehr.

Die **Rail Cargo Austria AG** ist die international agierende Güterverkehrstochter. Sie tritt am Markt gemeinsam mit ihren Tochterunternehmen und Beteiligungen unter der Dachmarke Rail Cargo Group (RCG) auf. Die Heimmärkte sind Österreich und Ungarn. Darüber hinaus ist die RCG in 18 europäischen Ländern präsent, in zwölf davon mit Eigentraktion unterwegs. Ziel ist es, in Österreich Marktführer zu bleiben und im europäischen Schienengüterverkehr die starke Marktposition als Nr. 2 weiter auszubauen. Die Rail Cargo Austria AG ist Spezialist für Bahntransporte mit expeditionellen Zusatzleistungen und bietet als solcher ein umweltverträgliches, zuverlässiges sowie kosteneffizientes Transport- und Logistiksystem in Verbindung mit professionellen und maßgeschneiderten Dienstleistungen an.

Die ÖBB-Produktion Gesellschaft mbH und die ÖBB-Technische Services-Gesellschaft mbH sind gemeinsame Tochtergesellschaften von ÖBB-Personenverkehr AG und Rail Cargo Austria AG und bieten Leistungen in den Bereichen Traktion und Instandhaltung von Schienenfahrzeugen an.

Der Teilkonzern **ÖBB-Infrastruktur** betreibt in Österreich 1.046 Bahnhöfe und Haltestellen sowie die Schieneninfrastruktur, die sowohl von Unternehmen der Teilkonzerne ÖBB-Personenverkehr und Rail Cargo Austria als auch von konzernfremden Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) genützt werden.

In weiteren Abschnitten dieses Lageberichtes wird auf die Entwicklung der Teilkonzerne und ihres Marktumfeldes noch gesondert eingegangen.

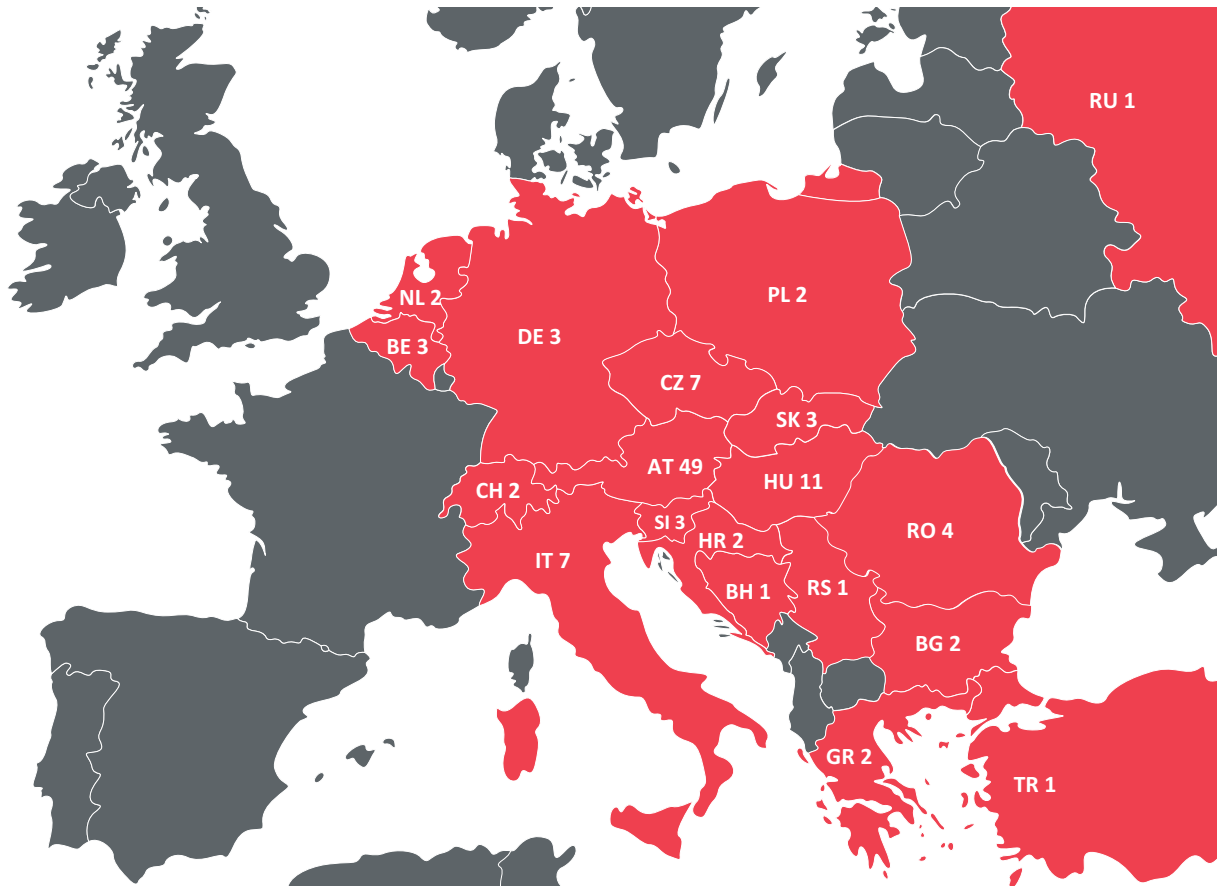
Anzahl der Beteiligungen nach Teilkonzernen

	ÖBB- Personenverkehr	Teilkonzern Rail Cargo Austria	ÖBB- Infrastruktur	ÖBB-Konzern inkl. sonstige *)
Beteiligungen >50%	7	44	20	80
<i>davon im Ausland</i>	2	37	0	42
Beteiligungen 20-50%	3	13	4	20
<i>davon im Ausland</i>	0	7	1	9
Beteiligungen <20%	2	3	1	6
<i>davon im Ausland</i>	2	3	1	6
Summe	12	60	25	106
<i>davon im Ausland</i>	<i>4</i>	<i>47</i>	<i>2</i>	<i>57</i>

*) Nur Gesellschaften, auf die ein direkter Einfluss ausgeübt werden kann.

In der **Beteiligungsübersicht in den Erläuterungen zum Konzernabschluss** (siehe Erläuterung 34) werden alle Beteiligungen des ÖBB-Konzerns angeführt. In obiger Tabelle wird lediglich eine Darstellung nach Teilkonzernen und Ländern vorgenommen.

Außerhalb Österreichs hält der ÖBB-Konzern Beteiligungen an 57 Gesellschaften in 18 Ländern, die ihren Sitz in folgenden Staaten haben:



B. Rahmenbedingungen und Marktumfeld

B.1. Konjunkturelle Rahmenbedingungen

Globale Wirtschaftsentwicklung

Das Jahr 2020 war geprägt durch die Auswirkungen der weltweiten Coronapandemie. Die unmittelbaren gesundheitlichen Folgen des COVID-19-Virus und die in Folge getroffenen gesundheitspolitischen Maßnahmen zur Eindämmung der Pandemie haben zu einem massiven weltweiten Konjunkturerinbruch geführt. Für das Jahr 2020 wird mit einem Einbruch von 3,5% des weltweiten BIP gerechnet. Das wäre die stärkste Rezession seit dem Zweiten Weltkrieg.¹

Ausgehend von China, wo bereits zum Jahreswechsel 2019/20 erste Berichte über ein neuartiges SARS-COVID-Virus bekannt wurden, hat die Pandemie sukzessive bis zum Ende des ersten Quartals die ganze Welt erfasst. Die gesundheitspolitischen Reaktionen waren dabei sehr heterogen. Die Dauer und die Schwere der Einschränkungen des öffentlichen Lebens zur Bekämpfung der Pandemie sowie das Ausmaß der begleitenden fiskalischen Maßnahmen waren die bestimmenden Faktoren für die Auswirkungen in Bezug auf die konjunkturelle Entwicklung der einzelnen Länder.

¹ IMF.

So befand sich China nach einem vergleichsweise drastischen Lockdown bereits ab dem zweiten Quartal wieder auf Erholungskurs.² Für das Gesamtjahr 2020 ergab sich sogar ein Wachstum des BIP von 2,3%. In Europa bzw. den US-amerikanischen Bundesstaaten waren die Maßnahmen unterschiedlich ausgeprägt. Insbesondere Letztere verzichteten im Vergleich zu asiatischen und europäischen Staaten zunächst weitestgehend auf gesellschaftliche oder wirtschaftliche Einschränkungen. Dementsprechend fiel auch der Wirtschaftseinbruch mit einem Rückgang von 3,4% des BIP in den USA deutlich geringer aus, während die gesamte Eurozone einen Konjunkturerinbruch von 7,2% verbuchen musste.³

Wirtschaftsentwicklung weltweit (Änderungen gegenüber dem Vorjahr in %)

Kennzahlen und Prognosen zur globalen Wirtschaftslage		2019	2020	2021
Bruttoinlandsprodukt, real	Eurozone	1,3	-7,2	4,2
	USA	2,2	-3,4	5,1
	China	6,0	2,3	8,2
	Welt	2,8	-4,4	5,5
Welthandel (Güter und Dienstleistungen), real		1,0	-9,6	8,1
Wertschöpfung Industrieproduktion (Herstellung von Waren), real *)		2,3	-8,7	-
Rohölpreis (in USD)		-10,2	-32,7	21,2
Rohstoffpreis (in USD)		0,8	6,7	12,8

*) Zeitreihe nur ohne Prognose verfügbar.

Quelle: IWF, UNIDO.

Die einsetzende Erholung in China war auch wesentlich dafür verantwortlich, dass der Welthandel zur Jahresmitte wieder Fahrt aufnahm.⁴ Insgesamt ist das weltweite Handelsvolumen im Jahr 2020 dennoch um 9,6% zurückgegangen. Das Kappen globaler Wertschöpfungsketten als Folge der Handelsbeschränkungen führte auch zu einem Einbruch der weltweiten Industrieproduktion. Davon waren insbesondere die Luftfahrt- sowie die Automobilindustrie und -zulieferer nachhaltig betroffen.⁵ Zwar hat ab dem zweiten Quartal eine leichte Erholung in der Industrie eingesetzt, für das Gesamtjahr 2020 war jedoch ein Minus von 8,7% im Vergleich zum Vorjahr zu verbuchen.⁶ Mit dem Abschwung der Industrie sind auch die Preise für Kupfer und Stahl auf Rekordtiefststände gefallen. Sie haben ihre Talfahrt jedoch zu Jahresmitte beendet und lagen zum Ende des Jahres über dem Vorkrisenniveau. Der Ölpreis konnte nach einem Rekordtief von rd. 26 USD im April nur durch massive Angebotskürzungen der OPEC stabilisiert werden.⁷

Weltweit haben Staaten umfangreiche fiskalische Maßnahmen zur Überwindung des COVID-bedingten Konjunkturerinbruchs gesetzt. Deren Gesamtausmaß wird auf etwa 12% des weltweiten BIP geschätzt. Diese Maßnahmen werden zum Großteil von den westlichen Industrienationen und großen Schwellenländern getragen. Knapp die Hälfte entfiel dabei auf direkte Liquiditätsbereitstellung bzw. Steuererleichterungen, der Rest auf staatliche Garantien und Haftungen.⁸ Zudem haben auch die Zentralbanken Maßnahmen zur Stützung der Liquidität gesetzt. So bleiben die Leitzinsen in den USA, dem Euroraum und Japan bis auf Weiteres auf Null-Niveau. Die Maßnahmen haben dazu beigetragen, dass sich die Lage auch auf den Finanzmärkten vorerst stabilisiert hat. So haben sowohl der Dow Jones als auch der DAX zu Jahresende das Vorkrisenniveau übertroffen und notieren auf Rekordniveau.⁹

Dennoch bergen auch die Vorgehensweisen zur Stützung der Wirtschaft Risiken in sich. Die günstige Liquidität und flankierenden fiskalischen Hilfestellungen führen dazu, dass Unternehmensinsolvenzen gerade im KMU-Bereich verschleppt werden. Das wiederum könnte letzten Endes auch den Bankensektor in Mitleidenschaft ziehen. Zudem kämpfen insbesondere ärmere Schwellen- und Entwicklungsländer zunehmend mit Finanzierungsproblemen. Gleichzeitig besteht das Risiko einer Überhitzung an den Finanzmärkten.¹⁰ Zu Jahresende ist es in vielen Staaten zu einem Wiederaufflammen der Pandemie gekommen. Die dadurch notwendigen Maßnahmen und unterschiedliche Erholungszyklen in den einzelnen Ländern könnten eine nachhaltige Verschiebung der weltweiten Wirtschaftsstruktur bewirken – insbesondere hin zu einer weiteren Stärkung der asiatischen Schwellenländer.¹¹

² IMF.

³ IMF.

⁴ RWI/ISL und Baltic Exchange, Harper Petersen & Co.

⁵ Oxford Economics.

⁶ IMF und UNIDO.

⁷ Finanz.net.

⁸ IMF.

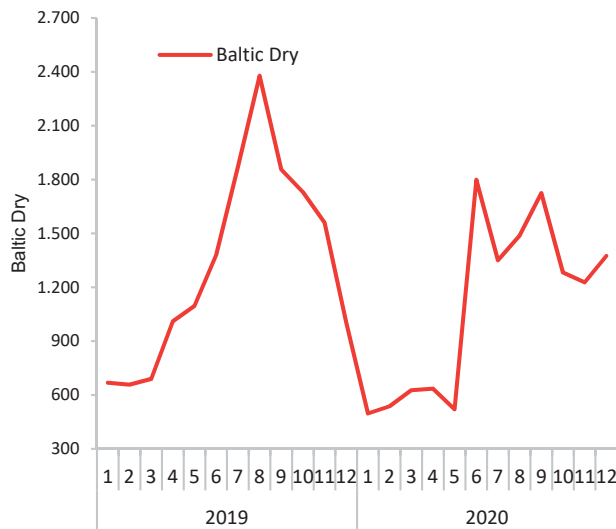
⁹ Finanz.net.

¹⁰ IMF.

¹¹ Economist.

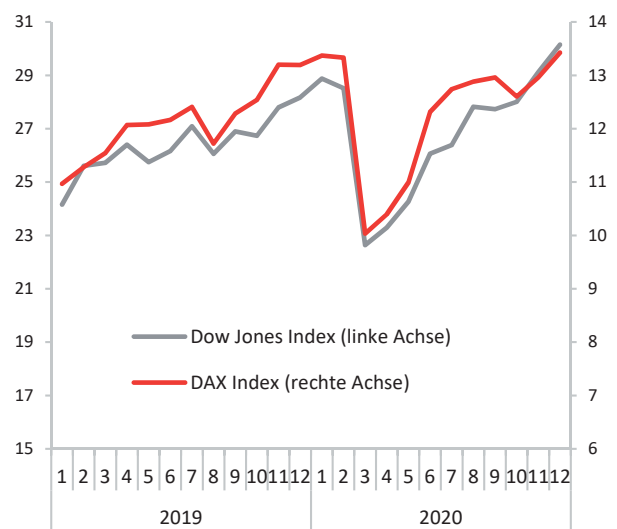
Entwicklung von Transportpreisen und Börsenindizes

Baltic Dry Index für Rohstofftransportpreise (Indexpunkte)



Quelle: Baltic Exchange.

DAX und Dow Jones (Indexpunkte in Tsd.)



Quelle: Finanz.net

Europäische Wirtschaftsentwicklung

Bereits im ersten Quartal war die europäische Wirtschaft – vorerst noch indirekt – vom Ausbruch der COVID-Pandemie in China und dem damit einhergehenden Lockdown betroffen. Die europäische Industrieentwicklung war nach einem schwachen Verlauf im Jahr 2019 gerade erst wieder im Aufschwung begriffen. Jedoch ist durch die einsetzende Pandemie die chinesische Binnennachfrage zurückgegangen. Daraus resultierte ein Rückgang des Welthandels sowie eine Kontraktion internationaler Wertschöpfungsketten, was dem beginnenden Aufschwung einen Dämpfer versetzt hat.¹²

Im Februar war dann Italien als erstes Land in Europa vom Auftreten des Virus betroffen. Ausgehend von dort hat die Gesundheitskrise in den meisten europäischen Ländern zu weitreichenden Einschränkungen der Wirtschaft sowie des öffentlichen Lebens geführt – wenngleich in unterschiedlicher Ausprägung und Geschwindigkeit. Allein in der ersten Phase der Pandemie, im zweiten Quartal des Jahres 2020, ist die Wirtschaft innerhalb der EU im Vergleich zum Vorjahresquartal um 13,9% eingebrochen. Am stärksten betroffen war dabei mit Abstand der Dienstleistungssektor. Tourismus, Gastronomie und Transportwesen mussten im gesamteuropäischen Raum einen Rückgang von rd. 25% im Vergleich zum Vorjahreszeitraum hinnehmen, gefolgt von der Industrie mit einem Minus von rd. 20%. Die Beschäftigung in Gesamteuropa ist in diesem Zeitraum um rd. 3% zurückgegangen.¹³ Nach den Lockerungen der Maßnahmen und dem Wiedererstarben des Welthandels kam es in vielen europäischen Staaten über den Sommer zu einem Aufholprozess, wovon insbesondere die Industrie profitierte. Diese Dynamik wurde jedoch im vierten Quartal durch ein erneutes Aufflammen der Pandemie, und der in Folge wieder verschärften Einschränkungen des gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Lebens, in vielen europäischen Staaten zunichtegemacht.

¹² Europäische Kommission.

¹³ Eurostat.

Die weltweite Absatzkrise hat insbesondere die schon 2019 schwächelnde europäische Fahrzeug-, Stahl- und Luftfahrtindustrie merklich getroffen. Trotz umfangreicher Stützungsmaßnahmen ist hier mit nachhaltigen Strukturveränderungen zu rechnen. In der Automobilindustrie ist eine Tendenz zur Verlagerung von Produktionsstandorten weiter in den Osten zu beobachten. Gleichzeitig bauen wichtige Zulieferbetriebe wie ThyssenKrupp oder voestalpine ihre Automobilsparten ab.¹⁴

Die meisten EU-Staaten haben auf nationaler Basis umfangreiche Hilfspakete zur Stützung der Konjunktur sowie der Beschäftigung unternommen. Eine staatlich gestützte Kurzarbeit, Steuererleichterungen auf unterschiedlichen Ebenen, das Moratorium von Abgaben und Gebühren sowie für Insolvenzen und die Übernahme von Kreditgarantien durch die öffentliche Hand zählen hier zu den häufigsten Maßnahmen. Direkte Förderungen in Form von Geld- und Sachleistungen fließen insbesondere im Zusammenhang mit der (Teil-)Übernahme von laufenden Fixkosten an Unternehmen. Voraussetzung dafür ist, dass durch die Einschränkungen des öffentlichen Lebens die Geschäftstätigkeit zum Erliegen kommt.¹⁵ Auf EU-Ebene wurden mit dem Budget für die Jahre 2021 bis 2027 insgesamt rd. 750,0 Mrd. EUR an Coronahilfen vorgesehen. Diese werden durch die Aufnahme gemeinsamer Mittel auf den Finanzmärkten finanziert. Die EZB hat zudem ihr Anleihenkaufprogramm auf rd. 1.350,0 Mrd. EUR massiv ausgeweitet.¹⁶

Wirtschaftsentwicklung in Kernmärkten der RCG 2019 bis 2021 (Änderungen gegenüber dem Vorjahr in % real)

	Bruttoinlandsprodukt			Industrieproduktion		
	2019	2020	2021	2019	2020	2021
Österreich	1,6	-7,5	3,1	0,5	-6,9	4,0
Ungarn	4,6	-5,7	3,2	5,5	-7,8	10,8
Deutschland	0,6	-5,6	3,7	-4,3	-11,5	7,6
Italien	0,3	-8,6	4,9	-1,1	-10,9	10,1
Rumänien	4,1	-5,1	3,5	-3,6	-10,2	6,9
Tschechien	2,3	-6,9	3,8	-0,4	-8,8	8,3
Slowenien	2,4	-7,6	6,4	3,1	-6,1	7,1
Bulgarien	3,6	-4,3	3,6	0,6	-4,9	4,9
Kroatien	2,9	-7,6	5,5	0,6	-3,3	6,0
Slowakei	2,3	-6,9	3,8	0,5	-9,2	9,3
Polen	4,6	-3,0	3,8	4,4	-3,5	5,7
Griechenland	1,9	-8,2	4,5	-0,8	-3,2	5,5

Quelle: Oxford Economics, IHS.

Die einzelnen Staaten waren und sind vom Coronavirus unterschiedlich betroffen und haben unterschiedliche Schwerpunkte gesetzt. Dementsprechend sind die wirtschaftlichen Folgen sehr heterogen. Die wirtschaftlichen Auswirkungen aufgrund der Pandemie und der in Folge gesetzten gesundheitspolitischen Maßnahmen ließen sich im vierten Quartal – zum Zeitpunkt der Berichtslegung – noch nicht abschließend bewerten. Insgesamt sind die erwarteten Wachstumsraten für das Jahr 2020 aber durchwegs negativ. Aktuell ist in einigen osteuropäischen Staaten wie Polen, Slowenien oder Rumänien 2021 mit einer deutlich rascheren Erholung im Vergleich zu Deutschland oder Österreich zu rechnen.

Gleichwohl stehen all diese Prognosen unter dem Vorbehalt der weiteren Entwicklung der Pandemie im Jahr 2021. Die Einkommenseinbußen durch Kurzarbeit und die hohe Arbeitslosigkeit sind ein nachhaltiger Unsicherheitsfaktor. Denn gerade der Privatkonsum war in den vergangenen Jahren ein zentraler Konjunkturtreiber in Europa.¹⁷ Ein weiterer Unsicherheitsfaktor für die europäische Wirtschaft ist der Brexit. Zwar konnte zum Jahresende 2020 das Austrittsabkommen inkl. Übergangsfristen zur Schaffung endgültiger Lösungen in den unterschiedlichen Bereichen des Abkommens fixiert werden, jedoch bestehen auch hier weiterhin Bedenken hinsichtlich der weiteren Ausgestaltung der Beziehungen sowie der Folgen der praktischen Umsetzung des Austrittsabkommens.

¹⁴ Handelsblatt.

¹⁵ Europäische Kommission.

¹⁶ Europäische Kommission.

¹⁷ Europäische Kommission.

Österreichische Wirtschaftsentwicklung

Als kleine offene Volkswirtschaft war Österreich im Jahr 2020 vom Einbruch der Weltwirtschaft und des weltweiten Handelsvolumens als Folge der Coronapandemie besonders betroffen. Die Warenexporte und -importe sind im Jahr 2020 um 7,8% bzw. 7,3% eingebrochen. Anders als vorangegangene Krisen, die mehrheitlich durch externe Effekte getrieben waren, ging der ökonomische Schock diesmal auch von der Inlandsentwicklung aus. Die Maßnahmen zur Eindämmung der Pandemie haben im zweiten und vierten Quartal zu mehrmonatigen Shutdowns des gesellschaftlichen Lebens geführt. Das hat weite Teile der wirtschaftlichen Aktivitäten, insbesondere des Dienstleistungsbereichs, gebremst. Der Schock schien zunächst rein angebotsseitiger Natur zu sein. Das Minus des Privatkonsums um 8,3% im Jahr 2020 weist allerdings darauf hin, dass diese Rezession, anders als die Krise 2008/09, nunmehr nachhaltig den Charakter einer Nachfragekrise angenommen hat.¹⁸

Der Sommer brachte zwar eine deutliche wirtschaftliche Erholung im Vergleich zum drastischen Einbruch im zweiten Quartal. Insbesondere der Privatkonsum sowie der Inlandstourismus entwickelten sich positiver als erwartet. Der erneute Lockdown im vierten Quartal hat diesen Trend jedoch zunichtegemacht. Allerdings, anders als noch im Frühjahr erwartet, war die industrielle Entwicklung aufgrund des insgesamt wieder erstarkten Welthandels weit weniger vom Abschwung betroffen.¹⁹ Für das Gesamtjahr 2020 lag der BIP-Rückgang bei 7,5%. Das prognostizierte Wachstum von 3,1% für 2021 reicht demnach nicht aus, um den nominellen BIP-Verlust im Vergleich zur Vorkrisenperiode zu kompensieren. Die österreichische Wirtschaftsleistung wird dementsprechend ihr Vorkrisenniveau frühestens 2022 wieder erreichen.

Kennzahlen und Prognosen zur Wirtschaftslage in Österreich

Größe	Einheit	2019	2020	2021
Bruttoinlandsprodukt, real		1,4	-7,5	3,1
Industrieproduktion (Index)		0,5	-6,9	4,0
Warenexporte		2,1	-7,8	4,5
Warenimporte	Veränderung in %	1,1	-7,3	6,3
Bruttoanlageinvestitionen, real		4,0	-4,9	4,1
Private Konsumausgaben, real		0,8	-8,3	5,5
Inflationsrate (Verbraucherpreise)		1,5	1,4	1,6
Maastricht-Defizit	in % des BIP	0,7	-10,7	-6,4
Arbeitslosenquote	in % der Erwerbspersonen	7,4	9,9	9,7

Quelle: Statistik Austria, IHS, Oxford Economics.

Privatkonsum und Bruttoanlageinvestitionen werden 2021 noch nicht auf ihr Vorkrisenniveau zurückkehren. Der wirtschaftliche Einbruch hat auch unmittelbare Auswirkungen auf den Arbeitsmarkt. Trotz Ausweitung der Kurzarbeitsregelungen bis ins Frühjahr 2021 hinein dürfte die Arbeitslosenquote im Jahr 2020 um mehr als 2 Prozentpunkte auf 9,9% steigen.

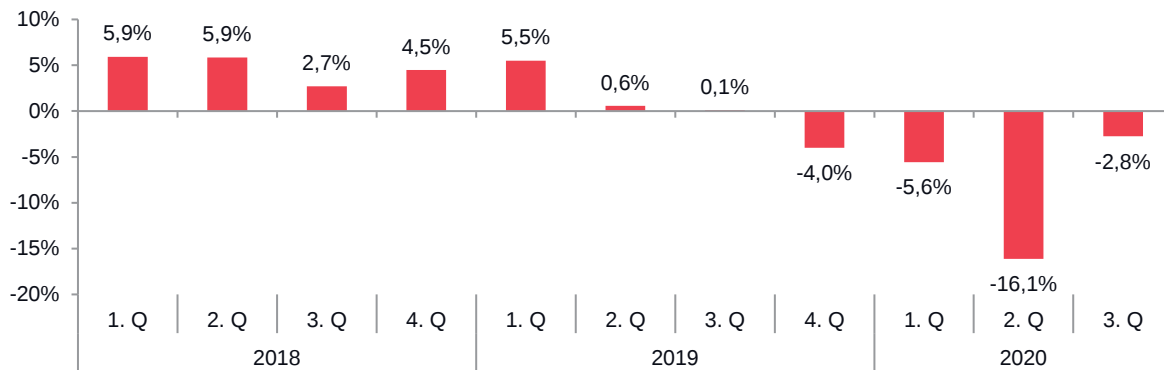
In der Sachgütererzeugung wird 2021 mit einem Abbau von Beschäftigung gerechnet. Nach einem Rückgang der unselbstständig Beschäftigten von 2,0% im Jahr 2020, wird das Beschäftigungsniveau auch 2021 unter dem Vorkrisenniveau liegen. Insbesondere die Autozuliefer- und Stahlindustrie ist massiv betroffen. Der Abbau von Beschäftigung bzw. die dauerhafte Schließung von Produktionsstandorten bei AVL, FAAC, voestalpine oder MAN – um nur einige prominente Beispiele zu nennen – weist darauf hin, dass sich die Industrie auf eine länger andauernde Krise einstellt.²⁰ Zudem wird die Erholung wohl sehr langsam verlaufen, insbesondere aufgrund der unsicheren Entwicklung wichtiger Handelspartner wie Frankreich oder Italien.

¹⁸ WIFO.

¹⁹ ÖNB.

²⁰ Orf.at, Trend.

Entwicklung der Industrieproduktion (ohne Bauwirtschaft) in Österreich (Produktionsindex, arbeitstätig bereinigt, Änderung gegenüber dem Vorjahresquartal in %)



Quelle: Statistik Austria.

Auch in Österreich wurden umfangreiche Maßnahmen zur Stützung der Konjunktur und des Arbeitsmarktes beschlossen. Zentrale Elemente sind auch hier die Kurzarbeit, steuerliche Erleichterungen und Stundungen sowie Zuschüsse zu Fixkosten.²¹ Diese haben gemeinsam mit einem Rückgang des Steueraufkommens im Jahr 2020 zu einem Budgetdefizit von 10,7% des BIP geführt. Im Jahr 2021 wird mit einem Finanzierungssaldo des Staates von -6,4% des BIP gerechnet.²²

Kapitalmärkte und Staatshaushalt

Seit 2017 nimmt unter anderem auch die Österreichische Bundesfinanzierungsagentur (OeBFA) die erforderlichen Finanzmittel für die Infrastrukturinvestitionen der ÖBB-Infrastruktur AG am Kapitalmarkt auf. Die Finanzierungskosten sind daher durch das Zinsniveau von Bundesanleihen bestimmt. Die Emissionsrenditen für Bundesanleihen erreichten im Periodendurchschnitt 2020 bei einer durchschnittlichen Laufzeit von rd. 17 Jahren einen historischen Tiefstand von -0,1%. Mit Ausnahme der Monate April und Juni lagen die durchschnittlichen Emissionsrenditen sogar unabhängig von der Laufzeit im gesamten Jahr 2020 im negativen Bereich. Auch der Durchschnitt der Renditen aller aktuell im Umlauf befindlichen österreichischen Bundesanleihen ist, wie schon 2019, mit -0,308% weiterhin im negativen Bereich.²³ Das bedeutet, dass die Anleger für eine sichere Anlageform bereit sind zu zahlen. Diese Entwicklung ist nicht nur in Österreich zu beobachten. In Deutschland werden bereits seit Mitte 2019 Bundesanleihen mit negativer Rendite emittiert. Die Gründe dieser Entwicklung liegen in der massiven Geldmengenausweitung der EZB in Verbindung mit den verhaltenen Inflations- und Konjunkturaussichten aufgrund der Coronakrise.²⁴ Die Bonität Österreichs bleibt weiterhin hoch, der Ausblick aller maßgeblichen Ratingagenturen steht auf stabil.²⁵

B.2. Politische und regulatorische Rahmenbedingungen

Die Interessen des ÖBB-Konzerns werden von der Abteilung Corporate Affairs der ÖBB-Holding AG nach außen vertreten. Die MitarbeiterInnen der Abteilung analysieren dafür laufend die politischen Rahmenbedingungen. Sie formulieren Positionspapiere sowie Änderungsanträge für ÖBB-relevante Gesetzgebungsinitiativen in Österreich und Brüssel und sie bereiten Informationen für EntscheidungsträgerInnen auf. Dazu stehen sie in kontinuierlichem Kontakt mit ÖBB ExpertInnen sowie mit externen Stakeholdern.

Die politische und mediale Debatte in Österreich und in Europa wurde im letzten Jahr mit COVID-19 von einem zentralen Thema dominiert. Die weltweite Pandemie bzw. deren sozialen und wirtschaftlichen Folgen für Staaten wie für Unternehmen stand demnach auch im Mittelpunkt der Arbeit der Abteilung Corporate Affairs. Zentrale Aspekte dabei waren die Abfederung der negativen Folgen für das Unternehmen im Personen- wie im Güterverkehr und im Bereich Infrastruktur.

Die ÖBB positionierten sich im Zuge dessen als verlässlicher Partner für Menschen und Wirtschaft. So wurde selbst am Höhepunkt der Pandemie ein beinahe uneingeschränktes Angebot an Personenverkehrszügen und Busverbindungen aufrechterhalten. All jenen, die auf den öffentlichen Verkehr angewiesen sind, stehen auch in einer Krisensituation diese Angebote als sichere Transportmittel und verlässliche Mobilität zur Verfügung.

²¹ BMF.

²² IHS.

²³ OeNB.

²⁴ Der Standard.

²⁵ OeBFA.

Ähnliches gilt für den Schienengüterverkehr. Phasenweise, insbesondere am Beginn des ersten Lockdowns kamen andere internationale Güterverkehrsverbindungen aufgrund von Grenzsicherungen zum Erliegen. Hier konnte durch den Transport auf der Schiene die Versorgung mit Gütern des täglichen Gebrauchs lückenlos aufrechterhalten werden. Die ÖBB konnten dabei als verlässlicher Partner positioniert werden, der nicht nur im Normalbetrieb, sondern auch in einer Krisensituation stabil und zuverlässig seine Aufgaben erfüllt.

Der zweite COVID-19-bedingte Schwerpunkt der Arbeit von Corporate Affairs galt der Darstellung der wirtschaftlichen Folgen der Pandemie für den Verkehrssektor sowie der Entwicklung geeigneter diesbezüglicher Gegensteuerungsmaßnahmen. Die seitens Corporate Affairs vorbereiteten und begleiteten Maßnahmen reichten dabei von

- der temporären Direktvergabe („Notvergabe“) der Personenfernverkehre zwischen Wien und Salzburg über die – auf Basis einer Initiative der EU-Kommission – befristeten Absenkung des Wegegelds für den Güter- und eigenwirtschaftlichen Personenverkehr,
- der befristeten Absenkung des Infrastrukturbenutzungsentgelts (IBE) für den Güter- und Personenverkehr – auf Basis einer kurzfristigen Verordnung der EU-Kommission,
- einer kurzfristigen deutlichen Anhebung der Fördersätze im Rahmen des geltenden Beihilfemodells für den Schienengüterverkehr bis hin zu
- einer Eigenkapitalaufstockung für die Rail Cargo Austria.

Mit den genannten Schritten und weiteren Maßnahmen wie der Inanspruchnahme der vom Gesetzgeber angebotenen

- Kurzarbeit für 6.156 MitarbeiterInnen im ÖBB-Konzern sowie mit
- internen Einsparungsschritten

konnte der enorme wirtschaftliche Schaden für das Unternehmen vorerst um mehrere hundert Millionen Euro minimiert werden.

Die Abfederung der wirtschaftlichen Auswirkungen der Fahrgasteinbrüche im Personenverkehr sowie der Mengenrückgänge im Güterverkehr im Krisenjahr 2020 war dabei aber nur ein erster Schritt. Es wird aus momentaner Sicht noch eines längeren Zeitraums bedürfen, um wieder zu den Fahrgastzahlen und transportierten Gütermengen der Vor-Corona-Zeit zurückzukehren. Die Folgen der Pandemie werden die Abteilung Corporate Affairs der ÖBB-Holding AG demnach auch noch 2021 und in den Folgejahren beschäftigen.

Themenmanagement in Österreich

Zweites zentrales Thema des Jahres 2020 war der Klimawandel und seine Folgen für Gesellschaft und Wirtschaft – wenngleich durch COVID-19 im Vergleich zu den Vorjahren etwas in den Hintergrund gedrängt. Die ÖBB konnten dabei verstärkt als eines der bedeutendsten Klimaschutzunternehmen Österreichs positioniert werden und ihre Anliegen für fairen Wettbewerb zwischen Schiene und Straße platzieren. Im Rahmen der Ende November präsentierten Ökosteuerelemente wurden zwei langjährige Forderungen der ÖBB umgesetzt. Sie werden eine deutliche Verbesserung der Wettbewerbsbedingungen zwischen Schiene und Straße bringen: Zum einen wird durch die Änderung des Elektrizitätsabgabengesetzes der 16,7-Hz-Bahnstrom, den Bahnunternehmen selbst produzieren, von der bisher gültigen Eigenstromsteuer befreit. Zum anderen wird die Elektrizitätsabgabe auf Bahnstrom von bisher 1,5 Cent/kWh auf den EU-Durchschnitt von 0,18 Cent/kWh reduziert. Beide Reformen treten mit Juli 2021 in Kraft und werden dem ÖBB-Konzern und dem gesamten Bahnsektor eine enorme Steuerersparnis bringen.

Darüber hinaus konnte mit der Verabschiedung des neuen ÖBB Rahmenplans für die Jahre 2021 bis 2026 mit einem Rekordinvestitionsvolumen von rd. 17,5 Mrd. EUR durch die österreichische Bundesregierung im Oktober 2020 ein erster wesentlicher Erfolg im Kampf gegen den Klimawandel verbucht werden.

Im Bereich der Busverkehre – Stichwort Postbus – setzte das Corporate-Affairs-Team der ÖBB im abgelaufenen Jahr auf den direkten Dialog mit Stakeholdern auf Bundes-, Länder- und Gemeindeebene. So will man verstärkt auf die Grundversorgungsfunktion des Busses für den ländlichen Raum und die Zubringerfunktion der Buslinien zu den Bahnknotenpunkten hinweisen.

Im Bereich des Schienengüterverkehrs lag einer der Schwerpunkte der Aktivitäten in Österreich und in Brüssel auf dem Projekt „Rail Freight Forward“ (RFF). Die aktuell 18 Mitglieder der Initiative verfolgen dabei das Ziel, den Modal-Share, also den Transportanteil der Schiene, von europaweit aktuell rd. 18% bis 2030 auf 30% anzuheben. Die prognostizierte weitere Zunahme der Transportmengen bis 2030 von 30% machen diese Initiative umso wichtiger.

Weiters engagierten sich die ÖBB im Güterverkehrsbereich 2020 gemeinsam mit den RFF-Partnern für die Einführungen der digitalen automatischen Kupplung (DAK) in ganz Europa. Die DAK gilt als entscheidendes Element für die Digitalisierung und Automatisierung des europäischen Bahnwesens. Sie ist die Voraussetzung, um die Kapazitäten der Schieneninfrastruktur optimal zu nutzen, dadurch mehr Verkehrsverlagerung auf die Schiene zu ermöglichen und damit die Grundlagen für Klimaschutz und Wirtschaftswachstum zu schaffen.

Themenmanagement in Brüssel

Im März 2020 übernahm ÖBB-Holding-CEO Andreas Matthä den Vorsitz im Management Committee des Europäischen Eisenbahnverbandes CER. Das Corporate-Affairs-Team setzt seither einen Arbeitsschwerpunkt auf die Steuerung der CER Arbeit und die Unterstützung des CER-Vorsitzenden bei der Repräsentation der europäischen Bahnen in Brüssel. Aufgrund der COVID-19 Krise war die Arbeit mit und innerhalb der CER geprägt durch Krisenmanagement und das gemeinsame Bemühen um EU-Unterstützung bezüglich Beihilfen für den Bahnsektor analog zu den Hilfsmaßnahmen für den Flugsektor.

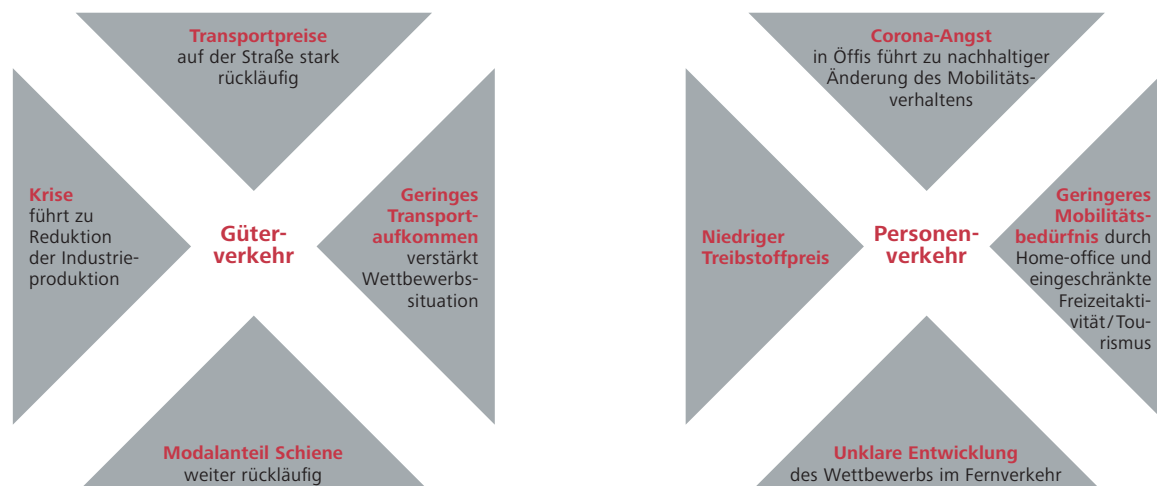
Der CER-Vorsitz erarbeitete im Zuge dessen gemeinsam mit anderen Vertretungen des Bahn(industrie)sektors 16 inhaltliche Positionspapiere für die EU-Institutionen. In diesen Papieren wurden die Forderungen zu den wichtigsten ökonomischen, rechtlichen und betrieblichen Aspekten der Pandemie eingehend dargestellt. Darüber hinaus tauschte sich der CER-Vorsitz in Telefonkonferenzen mit dem Vizepräsidenten der EU-Kommission Frans Timmermans und Verkehrskommissarin Adina Valean über mögliche Entlastungsmaßnahmen für den Eisenbahnsektor aus. Nicht zuletzt auf Grundlage dieses intensiven Lobbyings der CER wurde seitens der EU-Kommission schließlich eine Initiative zur Senkung des Infrastrukturbenutzungsentgelts (IBE) für die Eisenbahnverkehrsunternehmen im Güter- und Personenverkehr gesetzt. Erstmals wurde dabei die Senkung des IBE unter die direkten Infrastrukturkosten ermöglicht. Im Dezember 2020 verlängerte die EU-Kommission diese Maßnahme bis Juni 2021.

Die Corporate Affairs-Aktivitäten hinsichtlich EU-Gesetzgebung konzentrierten sich schwerpunktmäßig auf den Europäischen Green Deal, den Fahrplan für nachhaltiges und klimafreundliches Wirtschaftswachstum. Die Vision für Klimaschutz und Wirtschaftswachstum, die bis 2050 für ein klima- und umweltfreundliches Europa sorgen soll, umfasst insgesamt 50 Bereiche. In konzernweiten Arbeitsgruppen wurde eine Vielzahl an legislativen Initiativen mit ÖBB Relevanz bearbeitet, etwa die Strategie für Klimaschutz und CO₂-Reduktion, das Thema nachhaltige Mobilität, die Initiative für alternative Treibstoffe, der Infrastrukturausbau, die Westbalkan-Partnerschaft, das Emissionshandelssystem, die Erneuerbare-Energie-Richtlinie und die Energie-Effizienz-Richtlinie. Darüber hinaus beteiligte sich das Team von Corporate Affairs aktiv an den Konsultationen der Europäischen Kommission zu bahnrelevanten Green-Deal-Themen und erarbeitet Änderungsanträge im Europäischen Parlament sowie in den EU-Ratsarbeitsgruppen.

Zu folgenden Bereichen wurden von Corporate Affairs Positionspapiere und Argumentarien erarbeitet und bei Politik und Institutionen in Österreich und der EU präsentiert:

- Europäisches Klimaschutzgesetz (Teil des European Green Deal)
- Grüne Energie für die Bahn fördern (Teil des European Green Deal)
- Sektorintegration für das System Bahn
- Europäische Maßnahmen für eine verbesserte Anbindung des intermodalen Schienengüterverkehrs an die osteuropäischen Mittelmeerhäfen (Teil des European Green Deal)
- Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität (Teil des European Green Deal)
- Mehr Güter auf die Schiene verlagern
- Bestbieterkriterien im österreichischen Busmarkt etablieren
- Clean Vehicles Directive in Österreich nachhaltig umsetzen
- Erneuerbaren Bahnstrom in Österreich fördern
- Nachtzüge in Europa stärken

B.3. Marktumfeld



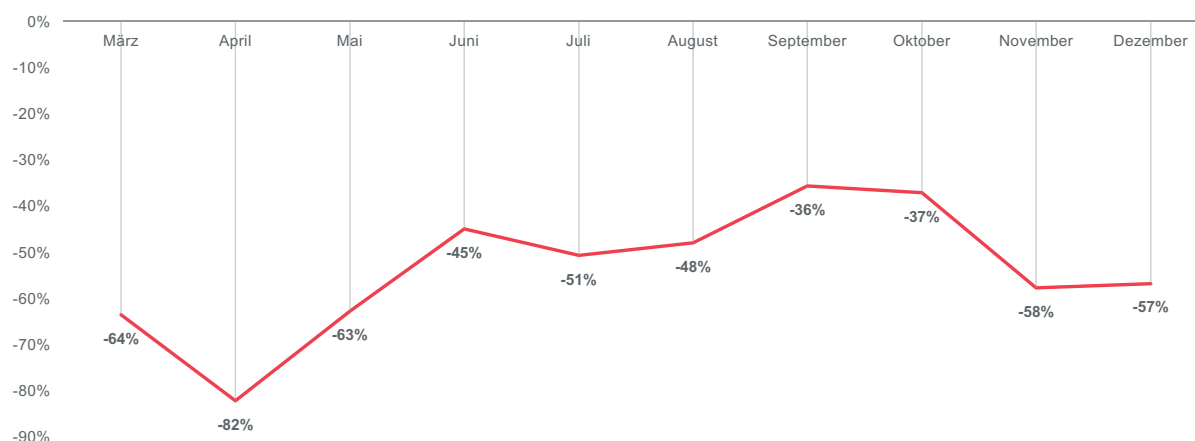
Marktumfeld Personenverkehr

Die Entwicklung des öffentlichen Personenverkehrs sowie des Individualverkehrs war im Jahr 2020 durch die Auswirkungen der Coronapandemie und den damit einhergehenden Einschränkungen der nationalen und grenzüberschreitenden Mobilität geprägt. Als Folge des ersten Lockdowns im Frühjahr ist allein im April die Zahl der Passagiere im ÖBB Netz um 82% im Vergleich zum Vorkrisenniveau gesunken. Die Transportleistung des ÖBB-Personenverkehrs ist im zweiten Quartal gegenüber dem Vorjahresquartal insgesamt um 64,5% eingebrochen. Im Vergleich dazu ist der Pkw-Verkehr nur um 37,2% zurückgegangen. Der öffentliche Nahverkehr in Wien ist während des ersten Lockdowns zwischenzeitlich auf unter 20% des Vorjahresniveaus gefallen.²⁶

Nach den Lockerungen der Einschränkungen über den Sommer kam es zu einer deutlichen Erholung der Verkehrsentwicklung. Der Pkw-Verkehr erreichte im dritten Quartal zwischenzeitlich beinahe wieder sein Vorkrisenniveau.²⁷ Im Personenverkehr auf der Schiene hingegen vollzog sich der Hochlauf im Nahverkehr bis zum Herbst deutlich langsamer als im Fernverkehr. Dies liegt wohl zum einen am erhöhten Sicherheitsbedürfnis in Zeiten der Pandemie. Eine Auswirkung, die zu gewissen Substitutionseffekten hin zum Pkw geführt haben dürfte, insbesondere bei Alltagsfahrten. Die niedrigen Treibstoffpreise haben diese Entwicklung unterstützt. So hat sich auch der Motorisierungsgrad in Österreich trotz Krise insgesamt leicht erhöht.²⁸ Im Vergleich dazu ist der Pendlerverkehr rückläufig. Gründe dafür sind die zeitweisen Schulschließungen sowie die deutlich gestiegene Homeoffice-Nutzung während und nach dem Lockdown.²⁹ Im Fernverkehr sind insbesondere der Einbruch des Tourismus sowie die erschwerten Bedingungen im grenzüberschreitenden Verkehr hemmende Faktoren. So wurden mit den erneut steigenden Infektionszahlen im Herbst auch die Nachtzugverbindungen wieder eingestellt.³⁰

Monatliche Entwicklung der Fahrgastzahlen in der COVID-Krise im ÖBB Netz

Entwicklung relativ zu Referenzpunkt Anfang März 2020 in %



Quelle: ÖBB Infrastruktur AG, Personenstromanalyse – Fahrgastfrequenz, Kooperation mit A1, Invenium.

Der erneute Lockdown zu Jahresende hat eine sichtbare Erholung zunichtegemacht. Abermals war der Schienenpersonenverkehr deutlich stärker betroffen als der motorisierte Individualverkehr, wenngleich in deutlich geringerem Ausmaß als noch im Frühjahr. Für das Gesamtjahr 2020 beträgt der Rückgang der Schienenpersonentransportleistung in Österreich rd. 46%, beim Pkw rd. 21%. Ob und inwieweit diese Entwicklungen nachhaltige Veränderungen des Modalsplits mit sich bringen werden, lässt sich gegenwärtig jedoch kaum beurteilen.

²⁶ Emberger.

²⁷ Asfinag.

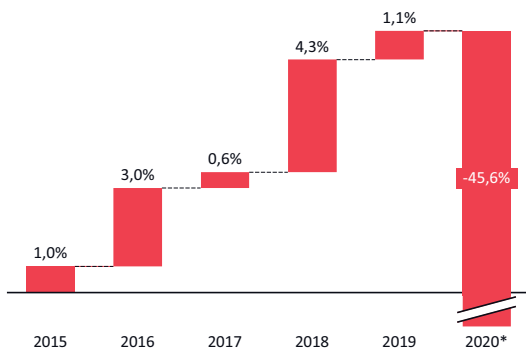
²⁸ Statistik Austria.

²⁹ Emberger.

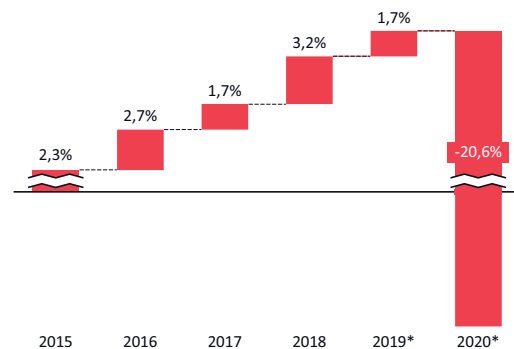
³⁰ Orf.at.

Entwicklung der Personen-Transportleistung auf Schiene und Straße in Österreich

Bahnpersonenverkehr (Änderung in %)



Motorisierter Individualverkehr (Änderung in %)



* Vorläufige Schätzung (Datenstand bis inkl. 11/2020).

Quelle: Europäische Kommission, Statistik Austria, UIC, ÖBB, ASFINAG, eigene Berechnungen.

Auch private Mitbewerber im Schienenpersonenverkehr waren von den massiven Rückgängen der Mobilität betroffen. Die öffentliche Hand hat mit einer Reihe von Maßnahmen zur Stützung des Schienenpersonenverkehrs in Österreich reagiert. So wurde der Verkehr auf der Weststrecke zwischen Wien und Salzburg für den Zeitraum April bis Anfang Oktober per Notvergabe geregelt. Mit dem erneuten Lockdown wurde diese Notvergabe von Mitte November 2020 bis zunächst Anfang Februar und dann April 2021 verlängert (Stand Berichtszeitpunkt).³¹ Im Gegenzug für die Beauftragung von entsprechenden Fernverkehrsleistungen verpflichteten sich die ÖBB sowie die WESTbahn zur wechselseitigen Ticketanerkennung und zur Einhaltung gewisser Stationen. Gleichzeitig wurde das Infrastrukturbenutzungsentgelt (IBE) für alle eigenwirtschaftlichen Verkehre im ÖBB Netz für das vierte Quartal 2020 erlassen.³² Trotz Krise hat RegioJet ein neues Angebot gestartet und bedient ab Juli 2020 zweimal täglich die Verbindung von Prag nach Budapest über Brünn und Wien.³³

Auch europaweit kämpfen Bahnunternehmen mit den Folgen der Krise. So sind die Transportleistungen im Personenverkehr bei DB und SBB allein im ersten Halbjahr um jeweils rd. 38% zurückgegangen. Dies wirkt sich auch auf die wirtschaftliche Entwicklung der Konzerne aus. Der Umsatz der DB ist im ersten Halbjahr um knapp 12%, jener der SBB um 8% eingebrochen. Die französische Staatsbahn SNCF rechnet für das Gesamtjahr 2020 mit einem Corona-bedingten Verlust von rd. 3,0 Mrd. Euro.³⁴ Der erneute Lockdown im vierten Quartal hat in Deutschland wiederum zu einem massiven Einbruch des Schienenpersonenverkehrs geführt. Zu Jahresende lag die durchschnittliche Auslastung der DB im Fernverkehr bei 25%, im Nahverkehr waren es 35 bis 40%.³⁵ Durch die Coronakrise geraten auch die Mitbewerber der DB im liberalisierten SPNV in Existenznöte. Bereits vor der Krise waren die Margen in diesem Bereich am Boden. Die Geschäftsmodelle konnten nur unter massivem Kostendruck aufrechterhalten werden.³⁶

Entsprechend haben die einzelnen Staaten Maßnahmen zur Stützung des Schienenpersonenverkehrs getroffen. Dazu zählen im Wesentlichen die Aufrechterhaltung von Bestellerverträgen sowie die Anhebung von Verschuldungsobergrenzen bzw. Haftungsübernahmen. Im Falle der Deutschen Bahn ist auch die Zuführung von Eigenkapital geplant. In Frankreich werden die Staatshilfen für die SNCF mit Maßnahmen zu einer nachhaltigen Verkehrsverlagerung auf die Schiene verknüpft. Dazu zählt auch die Wiederaufnahme von Nachtzugverkehren in und nach Frankreich.³⁷

Die Einschränkungen insbesondere in der grenzüberschreitenden Mobilität haben auch die Luftfahrt schwer getroffen. Die Zahl der von und nach Österreich reisenden Fluggäste ist um rd. 77% eingebrochen. Zwar hat der Flughafen Wien die Landegebühren für 2020 erlassen, dennoch kämpfen zahlreiche Fluglinien um das wirtschaftliche Überleben. Vom Einbruch der Luftfahrt ist auch der Schienenverkehr direkt betroffen, lag doch der Modalanteil der Bahn unter den Flughafenzubringern 2019 bereits bei 45,9%.³⁸

³¹ APA OTS.

³² Orf.at.

³³ International Railway Journal.

³⁴ IRJ.

³⁵ Handelsblatt.

³⁶ Handelsblatt.

³⁷ BAV, Handelsblatt, lok-report.

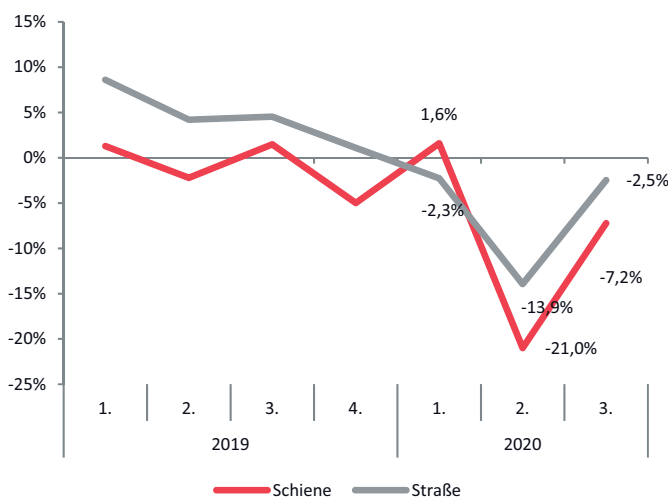
³⁸ Flughafen Wien.

Marktumfeld Güterverkehr

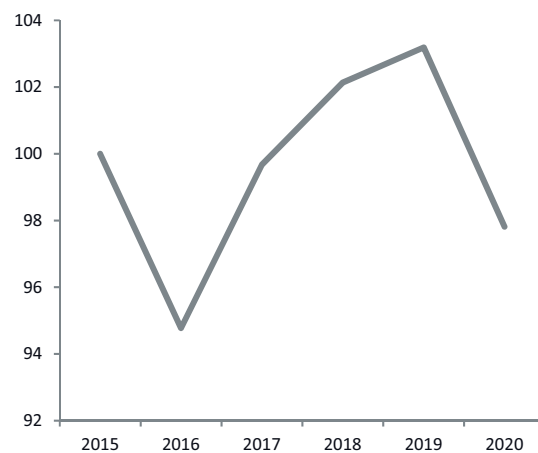
Wie den Personenverkehr hat die Coronakrise auch den Güterverkehr stark getroffen. Die Entwicklung der Bahnlogistik war bereits 2019 von einer Abkühlung der Konjunktur geprägt. In den ersten Monaten der Pandemie führten Grenz- und Fabrikschließungen zu einer Unterbrechung globaler Wertschöpfungsketten, was den Logistikbedarf abrupt reduzierte. Diese Entwicklung zeigte schnell auch im österreichischen Güterverkehr Auswirkungen. Auf dem bisherigen Höhepunkt der Krise im zweiten Quartal 2020 ging die Transportleistung auf der Schiene um 21% und auf der Straße um rund 14% zurück.³⁹

Entwicklung von Gütertransportleistung und -preisen

Transportleistung Schiene und Straße
(Netto-tkm, Änderung zum Vorjahresquartal in %)



Straßentransportpreise (Index 2015 = 100)



* Vorläufige Schätzung (Datenstand bis inkl. 11/2020).
Quelle: Eurostat, Statistik Austria, ASFINAG, Timconsult.

Das durch die Wirtschaftskrise insgesamt geringere Transportaufkommen verschärfte in der Folge den Wettbewerb im Güterverkehr. Im Straßengüterverkehr führte dies zu rasant fallenden Transportpreisen. Sie fielen 2020 beinahe so niedrig aus wie zuletzt 2016.⁴⁰ In diesem preislich kompetitiven Umfeld setzte sich auch 2020 das Absinken des Modalanteils der Güterbahnen in Österreich weiter fort. Nachdem der Modalanteil 2018 erstmals die 30%-Marke unterschritten hat, dürfte er aktuellen Schätzungen zufolge 2020 bei ca. 28% liegen.⁴¹

Trotz dieses Trends liegt Österreich beim Modalanteil nach wie vor im europäischen Spitzenfeld. Zum Vergleich: In der EU lag der durchschnittliche Modalanteil der Schiene den aktuellsten Zahlen nach 2018 bei 17,8%.⁴² Jedoch geben aktuelle politische Maßnahmen wie der Green Deal der Europäischen Kommission Anlass zur Hoffnung, dass der Modalanteil der Schiene im Güterverkehr als politische Kenngröße an Bedeutung gewinnen könnte.⁴³ Maßnahmen im Zusammenhang mit der Bekämpfung der aktuellen Wirtschaftskrise wie beispielsweise die Erstattung des Infrastrukturbenützungsentgelts in Österreich könnten hier ebenso einen Beitrag zu einer Trendwende leisten.⁴⁴

Ein Blick auf die Entwicklungen der vergangenen Jahre zeigt die unterschiedliche Ausgangssituation von Straßen- und Schienengüterverkehr in der Krise. Aktuelle Schätzungen zufolge wird die Gütertransportleistung auf der Straße 2020 um 4,7% einbrechen und so auf ihr Niveau von 2018 zurückfallen. Hingegen verliert der Schienengüterverkehr alle Zugewinne der letzten Jahre. Der aktuell geschätzte Einbruch der Transportleistung auf der Schiene von 6% bringt den Sektor unter sein Niveau von 2015 zurück.⁴⁵

³⁹ Statistik Austria, ASFINAG.

⁴⁰ Timconsult.

⁴¹ Statistik Austria, eigene Berechnungen.

⁴² Eurostat, eigene Berechnungen.

⁴³ Europäische Kommission.

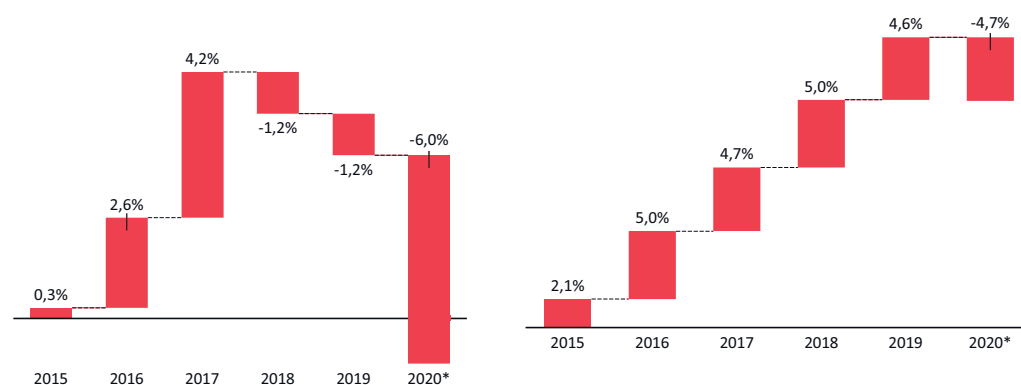
⁴⁴ Der Standard.

⁴⁵ Statistik Austria, ASFINAG.

Entwicklung der Gütertransportleistung auf Straße und Schiene in Österreich

Bahngüterverkehr (Änderung in %)

Straßengüterverkehr (Änderung in %)



* Vorläufige Schätzung (Datenbestand bis inkl. 11/2020).

Quelle: Statistik Austria, ASFINAG, ÖBB Infrastruktur, eigene Berechnungen.

Ein Blick auf andere europäische Länder, in denen die Rail Cargo Group tätig ist, zeigt allerdings, dass die Reduktion der Güterverkehrsleistung ungleich verteilt ist. So liegt Österreich mit einem Rückgang von -21% im zweiten Quartal im Spitzenfeld, gefolgt von -17,9% in Italien und -14,9% in Deutschland. In einigen osteuropäischen Ländern gab es im zweiten Quartal hingegen sogar Zuwächse, beispielsweise in Ungarn um 9,2%. Das ist darin begründet, dass das Vorjahresquartal, das hier zum Vergleich herangezogen wird, in Ungarn aufgrund der rückläufigen Industrieproduktion bereits sehr schwach ausgefallen war.⁴⁶

Ein Trend, der sich auch im Jahr 2019 fortgesetzt hat, ist die Zunahme der Marktanteile privater Güterbahnen im österreichischen Schienengüterverkehr. Durch den zunehmenden Wettbewerb im produktionsseitig leichter zu erbringenden Ganzzuggeschäft hat sich der Marktanteil der Rail Cargo Group auf 68,2% verringert.⁴⁷ Der gerade für mittelgroße Unternehmen relevante Einzelwagenverkehr wird hingegen fast ausschließlich von den ÖBB erbracht.⁴⁸

Marktumfeld Schieneninfrastruktur

Laut Bundesbahngesetz ist der sechsjährige Rahmenplan für die geplanten Investitionen in die Schieneninfrastruktur jährlich anzupassen. Entsprechend der Aktualisierung des Jahres 2020 ist von 2021 bis 2026 ein ausgabenwirksames Gesamtinvestitionsvolumen von rd. 17,5 Mrd. EUR vorgesehen – inklusive des österreichischen Anteils am Brenner Basistunnel.⁴⁹ Der Rahmenplan folgt der Leitstrategie für den Ausbau des ÖBB-Netzes. Eine zentrale Vorgabe ist es, die Voraussetzungen für die schrittweise Einführung eines Taktfahrplans im Personenverkehr zu schaffen. Überdies ist auf die Erfordernisse für das Eisenbahnsystem der Europäischen Union Bedacht zu nehmen, einschließlich der Zusammenarbeit mit benachbarten Drittstaaten.

Von internationaler Bedeutung ist in erster Linie das laufende Projekt des Brenner Basistunnels samt Zulaufstrecken. Beim Nordzulauf wurden auf österreichischer Seite 2020 letzte Anpassungen der Planung für den viergleisigen Ausbau im Raum Wörgl vereinbart. Auf deutscher Seite hat das Raumordnungsverfahren für die Trassenauswahl begonnen.⁵⁰ Im Osten Österreichs kommt neben der zentralen Donauachse der Baltisch-Adriatischen Achse mit ihren laufenden Bauprojekten, dem Semmering-Basistunnel und der Koralmbahn, die größte internationale Bedeutung zu.

⁴⁶ Eurostat.

⁴⁷ Schienen Control.

⁴⁸ Schienen Control.

⁴⁹ Parlament.

⁵⁰ Brennernordzulauf.eu.

Mehrere weitere Bahnverbindungen zu unseren Nachbarländern werden gemäß Rahmenplan in den kommenden Jahren ertüchtigt und ausgebaut.⁵¹

- Ausbau der Nordbahn zwischen Wien und der tschechischen Grenze
- Elektrifizierung der Strecke von Wiener Neustadt zur ungarischen Grenze bei Schattendorf und Elektrifizierung der Steirischen Ostbahn bis zur ungarischen Grenze bei Jennersdorf
- Aufwertung der Bahnverbindungen zwischen Wien und Preßburg/Bratislava durch Elektrifizierung und zweigleisigen Vollausbau der Strecke Wien – Marchegg sowie zweigleisigen Vollausbau zwischen Parndorf und der Staatsgrenze bei Kittsee
- Modernisierung des Karawankentunnels zwischen Kärnten und Slowenien
- Ausbau der Strecke Wels – Passau (u.a. Ausstattung mit dem europäischen Zugsicherungssystem ETCS L2)
- Zweigleisiger Ausbau der Strecke zwischen Lauterach und St. Margrethen (Schweiz)

Die zuletzt genannte Verbindung ist Teil der Hauptstrecke zwischen München und Zürich. Diese Strecke ist seit Dezember 2020 durchgehend elektrifiziert. Damit ist sie eine attraktive Schnellzugstrecke von München nach Vorarlberg und weiter in die Schweiz. Darüber hinaus könnte sie sich auch zu einer Güterzulaufstrecke für die neue Alpentransversale (NEAT) durch den Gotthard entwickeln. Die NEAT wurde im September 2020 mit Eröffnung des Ceneri-Basistunnels planmäßig fertiggestellt.⁵²

Auch im Osten und Südosten von Österreich werden Infrastrukturmaßnahmen gesetzt, die Einfluss auf den Schienenverkehr nach und durch Österreich haben. In Slowenien wird bis 2023 die Bahnstrecke zwischen Marburg/Maribor und der österreichischen Grenze für höhere Achslasten und Kapazitäten ertüchtigt. Damit wird die Erreichbarkeit des slowenischen Adria Hafens Koper auf der Schiene wesentlich verbessert. Zudem wird die Strecke zwischen Koper und Divača zweigleisig ausgebaut. Nach der 2020 erfolgten Ausschreibung werden hier im Frühjahr 2021 die Bauarbeiten vergeben.⁵³

Als Verlängerung der Donau-Achse in Richtung Türkei und Griechenland wird die Verbindung zwischen Budapest und Belgrad/Beograd bis 2025 zur Hochleistungsstrecke ausgebaut. In Serbien sind die Bauarbeiten seit 2019 im Gang. Ein erstes Teilstück wird von der russischen Gesellschaft RZD International Ende 2021 fertiggestellt. Mit dem Ausbau des ungarischen Streckenabschnitts wurde 2019 ein chinesisch-ungarisches Konsortium beauftragt. Im April 2020 wurde der zugehörige Kreditvertrag Ungarns mit chinesischen Kreditgebern unterzeichnet.⁵⁴

COVID-19 hat die laufenden Bauarbeiten im ÖBB Netz nur kurzzeitig beeinträchtigt. Hingegen wurde die Auslastung des Netzes im Jahr 2020 spürbar reduziert. Gemessen in Brutto-Tonnenkilometer ist der Reisezugverkehr im Vergleich zum Vorjahr um 9% und der Güterzugverkehr um 6% gesunken. Die stärksten Einbrüche waren im April zu verzeichnen – mit 36% beim Personen- und 25% beim Güterzugverkehr. Im vierten Quartal 2020 hat der Güterzugverkehr trotz erneuten Lockdowns mit einem Wachstum von rd. 6% seinen Vorjahreswert sogar übertroffen. Der Reisezugverkehr lag hingegen etwa 5% unter dem Vorjahresniveau.⁵⁵

Bedingt durch die Herausforderungen der Pandemie wurden zahlreiche Maßnahmen umgesetzt, um die MitarbeiterInnen zu schützen und die Verbreitung des Virus zu einzudämmen. Dazu wurde eine konzerninterne „Corona-Ampel“ eingerichtet, die mit der staatlichen Ampel abgestimmt ist. Jede Ampelfarbe ist mit bestimmten Vorgaben in Bezug auf die Anwesenheitsquote, Reduktion von TeilnehmerInnen bei Präsenzmeetings, verstärkter Reinigung und Besucherbeschränkungen usw. verknüpft. Um direkte Kontakte bestmöglich zu vermeiden, wurde für jene Bereiche, in denen Telearbeit möglich ist, ohne die Aufrechterhaltung des Eisenbahnbetriebes zu gefährden, die „COVID-19-bedingte“ Telearbeitsregelung eingeführt. Um den MitarbeiterInnen in dieser außergewöhnlichen Situation Unterstützung anzubieten, wurden zu den Themen „Digitales, gesundes und soziales Arbeiten“ zahlreiche Informationen und Tipps im konzerninternen Intranet zur Verfügung gestellt. Regelmäßige Informationen gibt es im Intranet auch zu Verhaltensregeln, Hygieneempfehlungen und Neuigkeiten auf der Seite „INFRA.gegenCorona“.

⁵¹ BMK.

⁵² Schweizer Bundesamt für Verkehr.

⁵³ Railway Pro.

⁵⁴ Railway Pro.

⁵⁵ ÖBB Infrastruktur.

C. Wirtschafts- und Prognosebericht

Das Geschäftsjahr 2020 war geprägt durch den Einfluss der weltweiten COVID-19-Krise, die sich unter anderem in Form von geringeren Zugkilometerleistungen, beförderten Fahrgästen, transportierten Tonnen und den damit zusammenhängenden Ergebnisbeiträgen widerspiegelt. Konkrete Auskunft über die Bilanz- und GuV-Effekte werden in den Notes zum Konzernabschluss in Abschnitt 3 gegeben.

C.1. Umsatzentwicklung

Struktur der Umsatzerlöse nach Teilkonzernen				Veränderung
in Mio. EUR	2020	2019	Veränderung	in %
Teilkonzern ÖBB-Personenverkehr	2.136,9	2.278,4	-141,5	-6%
Teilkonzern Rail Cargo Austria	2.196,6	2.308,2	-111,6	-5%
Teilkonzern ÖBB-Infrastruktur	899,4	1.023,5	-124,1	-12%
ÖBB-Holding AG und sonstige Gesellschaften	1.266,1	1.289,9	-23,8	-2%
Abzüglich Konsolidierung Teilkonzerne	-2.415,9	-2.494,9	79,0	3%
Umsatzerlöse gem. Konzernabschluss	4.083,1	4.405,1	-322,0	-7%
Summe sonstiger Erträge (konsolidiert)	2.641,2	2.540,0	101,2	4%
Gesamterträge	6.724,3	6.945,1	-220,8	-3%
Gesamterträge je MitarbeiterIn in TEUR	154	162	-8	-5%

Bei einem Anstieg des durchschnittlichen Personalstands von 42.982 auf 43.564 MitarbeiterInnen sank die Kennzahl Gesamterträge pro MitarbeiterIn⁵⁶ auf rd. 154 TEUR (Vj: rd. 162 TEUR) an. Der Auslandsanteil an den konsolidierten Konzernumsatzerlösen beträgt mit rd. 1.090,7 Mio. EUR (Vj: rd. 1.249,3 Mio. EUR) etwa 27% (Vj: 28%).

Umsatzentwicklung des Teilkonzerns ÖBB-Personenverkehr

Überblick	2020	2019	Veränderung	Veränderung in %
Umsatzerlöse in Mio. EUR	2.136,9	2.278,4	-141,5	-6%
davon Verkehrsdienstbestellungen des Bundes	1.187,9	756,0	431,9	57%
davon Verkehrsdienstbestellungen der Länder und Gemeinden	256,7	388,3	-131,6	-34%
Sonstige Erträge in Mio. EUR	44,1	23,7	20,4	86%
Gesamterträge in Mio. EUR	2.181,0	2.302,1	-121,1	-5%

Die Umsatzerlöse für das Geschäftsjahr 2020 betrugen rd. 2.136,9 Mio. EUR (Vj: rd. 2.278,4 Mio. EUR). Das ist ein Rückgang von 6%. Der Auslandsanteil an den konsolidierten Umsatzerlösen betrug mit rd. 115,9 Mio. EUR (Vj: rd. 213,8 Mio. EUR) etwa 5% (Vj: 9%). Die im Ausland generierten Umsatzerlöse sanken damit um rd. 97,9 Mio. EUR oder 46%.

Rd. 1.187,9 Mio. EUR (Vj: rd. 756,0 Mio. EUR) der Umsatzerlöse resultieren aus Verkehrsdienstbestellungen des Bundes, rd. 256,7 Mio. EUR (Vj: rd. 388,3 Mio. EUR) aus Verkehrsdienstbestellungen von Ländern und Gemeinden.

Fahrgäste in Mio.	2020	2019	Veränderung	Veränderung in %
Fernverkehr Schiene	20,6	38,2	-17,6	-46%
Nahverkehr Schiene	142,2	228,4	-86,2	-38%
Summe Schiene	162,8	266,6	-103,8	-39%
Bus	123,7	210,2	-86,5	-41%
Summe	286,5	476,8	-190,3	-40%

Der Teilkonzern ÖBB-Personenverkehr musste aufgrund der Auswirkungen der COVID-19-Pandemie einen Rückgang der Fahrgastanzahl im Schienenverkehr auf rd. 162,8 Mio. Personen (Vj: rd. 266,6 Mio. Personen) verzeichnen, und die Gesamterträge sanken um 5%. Die Fahrgastzahlen im Unternehmensbereich Bus verzeichneten ebenfalls einen starken Rückgang auf rd. 123,7 Mio. Personen (Vj: rd. 210,2 Mio. Personen).

⁵⁶ Gesamterträge pro MitarbeiterIn: Gesamterträge/durchschnittliche Mitarbeiteranzahl (Köpfe).

Umsatzentwicklung des Teilkonzerns Rail Cargo Austria

Überblick	2020	2019	Veränderung	Veränderung in %
Beförderte Nettotonnen in Mio. Tonnen (konsolidiert)	95,3	105,3	-10,0	-9%
Umsatzerlöse in Mio. EUR	2.196,6	2.308,2	-111,6	-5%
<i>davon gemeinwirtschaftliche Leistungsaufträge des Bundes</i>	92,3	83,3	9,0	11%
Sonstige Erträge in Mio. EUR	68,2	64,5	3,7	6%
Gesamterträge in Mio. EUR	2.264,8	2.372,7	-107,9	-5%

Die Gesamterträge im Teilkonzern Rail Cargo Austria verzeichneten einen Rückgang auf rd. 2.264,8 Mio. EUR (Vj: rd. 2.372,7 Mio. EUR). Der Auslandsanteil an den konsolidierten Umsatzerlösen beträgt mit rd. 944,8 Mio. EUR (Vj: rd. 998,5 Mio. EUR) wie im Vorjahr etwa 43%. Die im Ausland generierten Umsatzerlöse gingen damit um rd. 53,7 Mio. EUR oder 5% zurück. Im Vorjahr sind sie um rd. 31,3 Mio. EUR oder 3% gestiegen.

In Summe verzeichneten die Umsatzerlöse des Teilkonzerns Rail Cargo Austria einen Rückgang auf rd. 2.196,6 Mio. EUR (Vj: rd. 2.308,2 Mio. EUR). Rd. 92,3 Mio. EUR oder 4% der Umsatzerlöse (Vj: rd. 83,3 Mio. EUR oder 4%) entfielen auf die Abgeltung des Bundes für die Erfüllung von gemeinwirtschaftlichen Leistungsaufträgen. Dem Bereich Technische Services sind rd. 468,9 Mio. EUR (Vj: rd. 437,5 Mio. EUR) zuzuschreiben.

Wesentliche Leistungsdaten für das Transportgeschäft innerhalb des Teilkonzerns Rail Cargo Austria sind die Aufkommensdaten in Tonnen.

Der Teilkonzern Rail Cargo Austria verzeichnete im Berichtsjahr einen Rückgang des konsolidierten Güterverkehrsaufkommens gegenüber dem Vorjahr von rd. 105,3 Mio. auf rd. 95,3 Mio. Tonnen.

Beförderte Nettotonnen in Mio.	Konventioneller Wagenladungsverkehr		Unbegleiteter kombinierter Verkehr		Rollende Landstraße		Summe	
	2020	2019	2020	2019	2020	2019	2020	2019
Rail Cargo Austria AG exkl. Ausland	49,1	54,8	13,9	14,1	5,3	5,4	68,3	74,3
Rail Cargo Austria AG im Ausland	13,2	17,0	5,7	5,4	0,1	0,4	19,0	22,8
Rail Cargo Hungaria Zrt.	24,8	27,7	2,5	2,5	0,0	0,0	27,3	30,2
Rail Cargo Carrier – Bulgaria EOOD	0,0	0,0	0,5	0,4	0,0	0,0	0,5	0,4
Rail Cargo Carrier – Croatia d.o.o.	2,2	1,8	0,1	0,0	0,0	0,0	2,3	1,8
Rail Cargo Carrier – Czech Republic s.r.o.	2,7	2,1	0,5	1,0	0,0	0,0	3,2	3,1
Rail Cargo Carrier – Germany GmbH	2,9	3,0	1,4	0,7	0,0	0,0	4,3	3,7
Rail Cargo Carrier – Italy s.r.l.	2,2	1,7	2,4	1,9	0,1	0,4	4,7	4,0
Rail Cargo Carrier – Romania s.r.l.	0,6	0,7	0,5	0,5	0,0	0,0	1,1	1,2
Rail Cargo Carrier – Slovakia s.r.o.	0,1	0,1	0,6	0,6	0,0	0,0	0,7	0,7
Rail Cargo Carrier – Slovenia d.o.o.	2,2	2,0	0,3	0,3	0,0	0,0	2,5	2,3
Rail Cargo Carrier – Poland Sp. z o.o.	0,0	0,0	0,3	0,0	0,0	0,0	0,3	0,0
Summe nicht konsolidiert	100,0	110,9	28,7	27,4	5,5	6,2	134,2	144,5
abzüglich konzerninterner Verkehre	-26,3	-27,3	-12,3	-11,1	-0,3	-0,8	-38,9	-39,2
Summe konsolidiert	73,7	83,6	16,4	16,3	5,2	5,4	95,3	105,3

Umsatzentwicklung des Teilkonzerns ÖBB-Infrastruktur

Überblick	2020	2019	Veränderung	Veränderung in %
Zugkilometerleistung in Mio.	146,9	156,4	-9,5	-6%
Gesamtbruttotonnenkilometer in Mio.	73.161,2	78.698,0	-5.536,8	-7%
Eigenerzeugung Bahnstrom in ÖBB Kraftwerken in GWh	699	722	-23	-3%
Bahnstrom ab Oberleitung in GWh	1.662	1.830	-168	-9%
Gebäudeflächen inkl. vermietbarer Außenflächen in Tausend m ²	2.633	2.672	-39	-1%
Umsatzerlöse in Mio. EUR	899,4	1.023,5	-124,1	-12%
Sonstige Erträge in Mio. EUR	2.429,6	2.356,7	72,9	3%
Gesamterträge in Mio. EUR	3.329,0	3.380,2	-51,2	-2%

Die Umsatzerlöse des Teilkonzerns betrugen rd. 899,4 Mio. EUR (Vj: rd. 1.023,5 Mio. EUR). Davon entfallen rd. 658,8 Mio. EUR (Vj: rd. 714,0 Mio. EUR) auf Gesellschaften anderer Teilkonzerne des ÖBB-Konzerns. Die Umsatzerlöse werden überwiegend in Österreich erzielt. Lediglich Umsätze in der Höhe von rd. 21,4 Mio. EUR (Vj: rd. 27,3 Mio. EUR) wurden mit Unternehmen aus dem Ausland erwirtschaftet. Diese betreffen im Wesentlichen Energielieferungen und das Infrastrukturbenutzungsentgelt.

Im Vergleich zum Vorjahr sank die Zugkilometerleistung auf rd. 146,9 Mio. Zkm (Vj: rd. 156,4 Mio. Zkm).

Entwicklung der Zugkilometer nach Verkehrsart in Mio.	2020	2019	Veränderung	Veränderung in %
Reiseverkehr	101,1	107,6	-6,5	-6%
davon ÖBB-Konzern	97,2	99,2	-2,0	-2%
Güterverkehr	38,6	41,5	-2,9	-7%
davon ÖBB-Konzern	27,1	30,4	-3,3	-11%
Dienst- und Lokzüge	7,2	7,3	-0,1	-1%
davon ÖBB-Konzern	5,3	5,5	-0,2	-4%
Gesamt	146,9	156,4	-9,5	-6%
davon ÖBB-Konzern	129,6	135,1	-5,5	-4%

Im Geschäftsjahr 2020 sind die Gesamtbruttotonnenkilometer (GBTkm) um rd. 5.536,8 Mio. GBTkm zurückgegangen. Während im Geschäftsjahr 2019 rd. 17,0 Mrd. GBTkm oder 22% der Gesamtmenge auf externe Eisenbahnverkehrsunternehmen entfielen, belief sich dieser Wert für 2020 auf rd. 16,2 Mrd. GBTkm, was 22% der Gesamtmenge entspricht.

Entwicklung der Bruttotonnenkilometer nach Verkehrsart in Mio.	2020	2019	Veränderung	Veränderung in %
Reiseverkehr	28.380,1	31.111,8	-2.731,7	-9%
davon ÖBB-Konzern	27.177,6	28.553,1	-1.375,5	-5%
Güterverkehr	43.709,3	46.499,7	-2.790,4	-6%
davon ÖBB-Konzern	28.992,5	32.292,1	-3.299,6	-10%
Dienst- und Lokzüge	1.071,8	1.086,5	-14,7	-1%
davon ÖBB-Konzern	840,2	855,0	-14,8	-2%
Gesamt	73.161,2	78.698,0	-5.536,8	-7%
davon ÖBB-Konzern	57.010,3	61.700,2	-4.689,9	-8%

Darüber hinaus werden Umsätze im Strom- und Immobilienbereich erzielt.

Der Strombereich entwickelte sich wie folgt:

Bahnstrom in GWh	2020	2019	Veränderung	Veränderung in %
Eigenerzeugung Bahnstrom in ÖBB Kraftwerken	699	722	-23	-3%
Bahnstromverbrauch ab Oberleitung	1.662	1.830	-168	-9%

In Kraftwerken, die im Besitz des Teilkonzerns ÖBB-Infrastruktur stehen, wurden im Geschäftsjahr 2020 rd. 699 GWh (Vj: rd. 722 GWh) Bahnstrom produziert.

Die vermietbaren Flächen entwickelten sich wie folgt:

Gebäudeflächen inkl. vermietbarer Außenflächen in Tausend m ²	2020	2019	Veränderung	Veränderung in %
Konzernexterne Nutzung	675	623	52	8%
Konzerninterne Nutzung	238	321	-83	-26%
Eigennutzung ÖBB-Infrastruktur AG	556	556	0	0%
Allgemeinflächen und Leerstand	1.146	1.153	-7	-1%
Gebäudeflächen	2.615	2.653	-38	-1%
Vermietete Außenflächen	18	19	-1	-5%
Gesamter Bestand	2.633	2.672	-39	-1%

Die Grundfläche von Gebäuden inklusive der vermietbaren Außenflächen betrug rd. 2,6 Mio. m² (Vj: rd. 2,7 Mio. m²). Rd. ein Viertel dieser Flächen ist extern vermietet. Der Rest wird vom Teilkonzern ÖBB-Infrastruktur selbst genutzt, konzernintern vermietet oder betrifft Allgemeinflächen und Leerstand.

Verkehrsdienstbestellungen/Beiträge des Bundes, der Länder und Gemeinden

Verkehrsdienstbestellungen/Beiträge des Bundes, der Länder und Gemeinden in Mio. EUR	ÖBB- Personenverkehr	Rail Cargo Austria	ÖBB- Infrastruktur
Verkehrsdienstbestellungen/Gemeinwirtschaftliche Leistungsverträge des Bundes	1.187,8	92,3	-
	(Vj: 756,0)	(Vj: 83,3)	-
Verkehrsdienstbestellungen der Länder und Gemeinden	256,7	-	-
	(Vj: 388,3)	-	-
Betrieb Infrastruktur	-	-	469,6
	-	-	(Vj: 530,4)
Instandhaltung und Investitionen	-	-	1.547,2
	-	-	(Vj: 1.461,5)
Gesamtsumme	1.444,5	92,3	2.016,8
	(Vj: 1.144,3)	(Vj: 83,3)	(Vj: 1.991,9)

Der Teilkonzern ÖBB-Personenverkehr hat Verkehrsdienstbestellungen für den Personennah- und -fernverkehr auf der Schiene mit dem Bund sowie mit Ländern und Gemeinden geschlossen. Dafür erhielt der Teilkonzern ÖBB-Personenverkehr 2020 vom Bund rd. 1.187,8 Mio. EUR (Vj: rd. 756,0 Mio. EUR) sowie von der Ländern und Gemeinden rd. 256,7 Mio. EUR (Vj: 388,3 Mio. EUR). Die gestiegene Leistungsabgeltung betrifft vor allem zusätzliche Leistungsbestellungen, die Fuhrparkänderungen sowie Valorisierungen.

Der Teilkonzern Rail Cargo Austria erhält Beiträge für die Erbringung von Schienengüterverkehrsleistungen in den Produktionsformen des Einzelwagenverkehrs, des unbegleiteten kombinierten Verkehrs sowie der Rollenden Landstraße. Basis für die Beiträge ist das durch die EU notifizierte „Beihilfenprogramm für die Erbringung von Schienengüterverkehrsleistungen in bestimmten Produktionsformen in Österreich“. Die Zahlungen betrugen im Berichtsjahr rd. 92,3 Mio. EUR (Vj: rd. 83,3 Mio. EUR).

Die Steigerung der Beiträge des Bundes an die ÖBB-Infrastruktur AG ist im Wesentlichen auf die Investitionstätigkeit zurückzuführen. Die ÖBB-Infrastruktur AG realisiert im Auftrag der Republik Österreich ein Bauprogramm von großer volkswirtschaftlicher Bedeutung.

Die Zuschüsse des Bundes sind im Zuschussvertrag 2018 bis 2023 und im korrespondierenden Rahmenplan festgelegt. Dementsprechend beträgt der Anteil der Zuschüsse des Bundes für Erweiterungsinvestitionen und Reinvestitionen (mit Ausnahme des Brenner Basistunnels) bis zum Jahr 2016 75% und für die Jahre 2017ff. 80% der jährlichen Investitionsausgaben in Form einer auf 30 Jahre umgelegten Annuität. Für das Projekt Brenner Basistunnel leistet der Bund einen Zuschuss in Höhe von 100% in Form einer auf 50 Jahre umgelegten Annuität. Als Zinssatz wird der jeweils aktuelle Satz für Langfristfinanzierungen der ÖBB-Infrastruktur AG herangezogen. Im Jahr 2020 beträgt dieser Beitrag des Bundes rd. 969,8 Mio. EUR (Vj: rd. 892,4 Mio. EUR). Für die Instandhaltung (Inspektion, Wartung, Entstörung und Instandsetzung) der Infrastruktur leistet der Bund einen Zuschuss in Höhe von rd. 577,3 Mio. EUR (Vj: rd. 569,1 Mio. EUR).

Darüber hinaus leistet der Bund für den Betrieb der Infrastruktur einen Zuschuss in Höhe von rd. 469,6 Mio. EUR (Vj: rd. 530,4 Mio. EUR). Dieser Beitrag wird insoweit und so lange gewährt, als die unter den jeweiligen Marktbedingungen zu erzielenden Erlöse (von Nutzern der Schieneninfrastruktur) die anfallenden Aufwendungen (bei sparsamer und wirtschaftlicher Geschäftsführung) nicht abdecken. Performanceverbesserungen sowie Abgrenzungen führen zu einem Rückgang gegenüber dem Vorjahr.

C.2. Ertragslage

Ertragslage des ÖBB-Konzerns

Der Teilkonzern ÖBB-Personenverkehr musste im Vergleich zum Vorjahr einen Ergebnismrückgang verzeichnen. Aufgrund der COVID-19-Pandemie und den damit verbundenen Rückgängen der Fahrgastzahlen sind die Tarifierlöse im In- und Ausland deutlich eingebrochen. Durch Ausgangsbeschränkungen und Grenzsicherungen war das Reiseverhalten der KundInnen spürbar eingeschränkt. Leistungsausweitungen sowohl auf der Schiene als auch auf der Straße, welche aus einem Anstieg der gewonnen Ausschreibungen beim Postbus resultieren, führen zu höheren Bestellerentgelten.

Auch der Geschäftsverlauf des Teilkonzerns Rail Cargo Austria stand unter dem Einfluss der Coronakrise, die ab dem Monat März zu signifikanten Umsatzrückgängen im In- und Ausland führte. Besonders die am Logistikmarkt agierenden Unternehmen der Bahnlogistik erlitten einen Volumens- und Umsatzeinbruch, während die primär für den ÖBB-Konzern leistenden Gesellschaften der technischen Services ihren Umsatz im Vergleich zum Vorjahr steigern konnten. Aufgrund umfassender Gegensteuerungsmaßnahmen blieb das Ergebnis des Teilkonzerns Rail Cargo Austria trotz insgesamt geringerer Umsätze auf Vorjahresniveau.

Der Teilkonzern ÖBB-Infrastruktur zeigt ebenfalls einen Ergebnismrückgang gegenüber dem Vorjahr. Dieser ist vor allem auf die Erlösmrückgänge durch Mengeneffekte im Zusammenhang mit der COVID-19-Pandemie zurückzuführen.

Überblick	2020	2019	Veränderung	Veränderung in %
EBIT ⁵⁷ in Mio. EUR	624,6	755,0	-130,4	-17%
EBIT-Marge ⁵⁸ in %	9,3%	10,9%	-1,6%	-15%
EBITDA ⁵⁹ in Mio. EUR	1.848,6	1.945,6	-97,0	-5%
EBT in Mio. EUR	58,6	168,5	-109,9	-65%
Eigenkapitalrentabilität ⁶⁰ in %	2,1%	6,4%	-4,3%	-67%
Gesamtkapitalrentabilität ⁶¹ in %	1,9%	2,4%	-0,5%	-21%

Mit rd. 6.724,3 Mio. EUR (Vj: rd. 6.945,1 Mio. EUR) musste bei den Gesamterträgen gegenüber dem Vorjahr ein leichter Rückgang verzeichnet werden. Das EBIT des ÖBB-Konzerns sank im Berichtsjahr auf rd. 624,6 Mio. EUR (Vj: rd. 755,0 Mio. EUR). Damit einhergehend verschlechterte sich die EBIT-Marge von 10,9% des Vorjahres auf 9,3%. Das EBITDA sank im Berichtsjahr um 5% auf rd. 1.848,6 Mio. EUR (Vj: rd. 1.945,6 Mio. EUR). Nach einem Ergebnis von rd. 168,5 Mio. EUR im Vorjahr wird ein EBT von rd. 58,6 Mio. EUR ausgewiesen. Dies entspricht einem Rückgang von rd. 227,1 Mio. EUR gegenüber dem Vorjahr. Die Eigenkapitalrentabilität betrug 2,1% (Vj: 6,4%), die Gesamtkapitalrentabilität 1,9% (Vj: 2,4%).

Struktur der Konzern-Gewinn- und-Verlust-Rechnung in Mio. EUR	2020	in % der Gesamterträge	2019	in % der Gesamterträge	Veränderung	Veränderung in %
Umsatzerlöse	4.083,1	61%	4.405,1	63%	-322,0	-7%
Andere aktivierte Eigenleistungen	444,3	7%	421,2	6%	23,1	5%
Sonstige betriebliche Erträge und Veränderung des Bestandes	2.196,9	33%	2.118,8	31%	78,1	4%
Gesamterträge	6.724,3	100%	6.945,1	100%	-220,8	-3%
Materialaufwand	379,8	6%	406,3	6%	-26,5	-7%
Aufwendungen für bezogene Leistungen	1.313,8	20%	1.375,1	20%	-61,3	-4%
Personalaufwand	2.742,9	41%	2.742,4	40%	0,5	0%
Abschreibungen (inkl. Wertminderungen)	1.224,0	18%	1.190,6	17%	33,4	3%
Sonstiger betrieblicher Aufwand	439,2	7%	475,7	7%	-36,5	-8%
Gesamtaufwand	6.099,7	91%	6.190,1	89%	-90,4	-1%
EBIT	624,6	9%	755,0	11%	-130,4	-17%
Finanzergebnis	-566,0	-8%	-586,5	-8%	20,5	3%
EBT	58,6	1%	168,5	2%	-109,9	-65%

⁵⁷ Das EBIT entspricht dem Betriebsergebnis (ohne Ergebnis aus nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmen) der Konzern-Gewinn-und-Verlust-Rechnung.

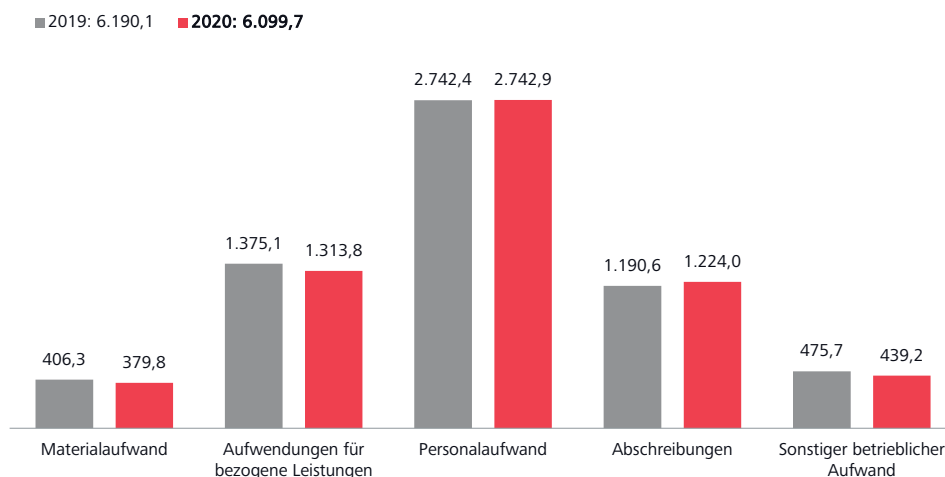
⁵⁸ EBIT-Marge: EBIT/Gesamterträge.

⁵⁹ EBITDA: EBIT + Abschreibungen.

⁶⁰ Eigenkapitalrentabilität: EBT/Eigenkapital.

⁶¹ Gesamtkapitalrentabilität: EBIT/Gesamtkapital.

Entwicklung der betrieblichen Aufwendungen in Mio. EUR



Die Gesamtaufwendungen sanken im Geschäftsjahr 2020 um rd. 90,4 Mio. EUR auf rd. 6.099,7 Mio. EUR (Vj: rd. 6.190,1 Mio. EUR).

Die Personalaufwendungen sind im Vergleich zum Vorjahr mit rd. 2.742,9 Mio. EUR (Vj: rd. 2.742,4 Mio. EUR) nahezu konstant geblieben und bilden unverändert die größte Aufwandskategorie. Der durchschnittliche Personalaufwand pro MitarbeiterIn beläuft sich auf rd. 63 TEUR (Vj: rd. 64 TEUR). Die Personalintensität⁶² – der Anteil der Personalaufwendungen an den Gesamterträgen – konnte mit 41% (Vj: 40%) ebenfalls nahezu konstant gehalten werden. Nähere Angaben zur Personalstruktur und Entwicklung der MitarbeiterInnenanzahl befinden sich im Kapitel D.2. Personalbericht.

Die Materialaufwendungen verzeichneten einen Rückgang auf rd. 379,8 Mio. EUR (Vj: rd. 406,3 Mio. EUR). Dieser Posten enthält Aufwendungen für extern bezogenen Traktionsstrom von rd. 92,1 Mio. EUR (Vj: rd. 101,1 Mio. EUR) sowie Aufwendungen für flüssige Treibstoffe in Höhe von rd. 63,7 Mio. EUR (Vj: rd. 80,9 Mio. EUR).

Mit rd. 1.313,8 Mio. EUR (Vj: rd. 1.375,1 Mio. EUR) bilden die Aufwendungen für bezogene Leistungen die zweitgrößte Aufwandskategorie. Dieser Posten enthält vorwiegend Entgeltzahlungen für Fahrzeugmieten, Transportleistungen und Infrastrukturbenützung an Drittbahnen. Er beinhaltet auch sonstige bezogene Leistungen, die sich vorwiegend aus nicht aktivierungsfähigen Lieferungen und Leistungen im Zusammenhang mit Reparaturen, Instandhaltungen, Reinigungen und sonstigen Leistungen im Speditionsbereich zusammensetzen. Der Anteil der Summe aus Aufwendungen für Material und für bezogene Leistungen an den Gesamterträgen lag wie im Vorjahr bei 26%. Die Abschreibungsaufwendungen stiegen um rd. 33,4 Mio. EUR auf rd. 1.224,0 Mio. EUR (Vj: rd. 1.190,6 Mio. EUR).

Ein Rückgang konnte bei den Provisionen (-56% auf rd. 6,3 Mio. EUR), bei den Aufwendungen für Informationstechnologie und Büroerfordernisse (-15% auf rd. 30,4 Mio. EUR), beim übrigen sonstigen Aufwand (-9% auf rd. 239,8 Mio. EUR) sowie bei den Steuern und Abgaben (-4% auf rd. 46,8 Mio. EUR) erzielt werden. Ein Anstieg musste hingegen beim Miet-, Pacht-, Lizenz- und Leasingaufwand (18% auf rd. 14,9 Mio. EUR) sowie bei den Betriebskosten (1% auf rd. 101,0 Mio. EUR) verzeichnet werden. In Summe sanken die sonstigen betrieblichen Aufwendungen um rd. 36,5 Mio. EUR oder 8% auf rd. 439,2 Mio. EUR (Vj: rd. 475,7 Mio. EUR).

Für das Geschäftsjahr 2020 weist der ÖBB-Konzern ein negatives Finanzergebnis in Höhe von rd. 566 Mio. EUR (Vj: rd. 586,5 Mio. EUR) aus. Der Zinsaufwand beträgt rd. 572,3 Mio. EUR (Vj: rd. 618,7 Mio. EUR).

⁶² Personalintensität: Personalaufwand/Gesamterträge.

Ertragslage des Teilkonzerns ÖBB-Personenverkehr

Überblick	2020	2019	Veränderung	Veränderung in %
Umsatzerlöse in Mio. EUR	2.136,9	2.278,4	-141,5	-6%
Gesamterträge in Mio. EUR	2.181,0	2.302,1	-121,1	-5%
Gesamtaufwand in Mio. EUR	-2.133,9	-2.162,6	28,7	1%
EBIT in Mio. EUR	47,1	139,6	-92,5	-66%
EBIT-Marge in %	2,2%	6,1%	-3,9%	-64%
EBITDA in Mio. EUR	230,0	327,0	-97,0	-30%
Finanzergebnis in Mio. EUR	-40,8	-39,5	-1,3	-3%
EBT in Mio. EUR	6,3	100,1	-93,8	94%
Eigenkapitalrentabilität in %	0,5%	8,5%	-8,0%	-94%
Gesamtkapitalrentabilität in %	1,0%	3,4%	-2,4%	-71%

Der Teilkonzern ÖBB-Personenverkehr verzeichnete im Berichtsjahr einen Rückgang der Umsatzerlöse um 6% auf rd. 2.136,9 Mio. EUR (Vj: rd. 2.278,4 Mio. EUR).

Der Personalaufwand des Teilkonzerns betrug im Geschäftsjahr 2020 rd. 410,3 Mio. EUR (Vj: rd. 415,9 Mio. EUR), das entspricht einem Rückgang von rd. 5,6 Mio. EUR. Der durchschnittliche Personalaufwand pro MitarbeiterIn beträgt rd. 57 TEUR (Vj: rd. 59 TEUR). Der Anteil des Personalaufwands an den Gesamterträgen beträgt 19% (Vj: 18%). Der Materialaufwand belief sich auf rd. 110,6 Mio. EUR (Vj: rd. 125,9 Mio. EUR). Er beinhaltet unter anderem Aufwendungen für Traktionsstrom in Höhe von rd. 43,4 Mio. EUR (Vj: rd. 43,7 Mio. EUR) sowie für flüssige Treibstoffe in Höhe von rd. 36,6 Mio. EUR (Vj: rd. 46,6 Mio. EUR). Die bezogenen Leistungen stiegen im Vorjahresvergleich um 4% auf rd. 1.252,0 Mio. EUR (Vj: rd. 1.207,7 Mio. EUR). In diesem Posten sind Entgelte für Fahrzeugmieten in Höhe von rd. 93,1 Mio. EUR (Vj: rd. 95,3 Mio. EUR), Transportleistungen mit rd. 511,0 Mio. EUR (Vj: rd. 495,4 Mio. EUR) und Infrastrukturbenützungsentgelte an Drittbahnen in der Höhe von rd. 331,5 Mio. EUR (Vj: rd. 292,0 Mio. EUR) erfasst. Der Anteil der Summe aus Aufwendungen für Material und für bezogene Leistungen an den Gesamterträgen machte 62% (Vj: 57%) aus.

Ertragslage des Teilkonzerns Rail Cargo Austria

Überblick	2020	2019	Veränderung	Veränderung in %
Umsatzerlöse in Mio. EUR	2.196,6	2.308,2	-111,6	-5%
Gesamterträge in Mio. EUR	2.264,8	2.372,7	-107,9	-5%
Gesamtaufwand in Mio. EUR	-2.230,2	-2.345,9	115,7	5%
EBIT in Mio. EUR	34,6	26,8	7,8	29%
EBIT-Marge in %	1,5%	1,1%	0,4%	36%
EBITDA in Mio. EUR	167,3	154,7	12,6	8%
Finanzergebnis in Mio. EUR	-27,0	-21,7	-5,3	-24%
EBT in Mio. EUR	7,6	5,1	2,5	49%
Eigenkapitalrentabilität in %	3,4%	3,0%	0,4%	13%
Gesamtkapitalrentabilität in %	1,5%	1,2%	0,3%	25%

Der Teilkonzern Rail Cargo Austria verzeichnete im Berichtsjahr einen Anstieg des EBIT auf rd. 34,6 Mio. EUR (Vj: rd. 26,8 Mio. EUR). Dies entspricht einer Verbesserung um rd. 7,8 Mio. EUR. Bei einem Rückgang der Gesamterträge auf rd. 2.264,8 Mio. EUR (Vj: rd. 2.372,7 Mio. EUR) errechnet sich eine EBIT-Marge von 1,5% nach 1,1% im Vorjahr. Das Finanzergebnis verzeichnete einen Rückgang von rd. -21,7 Mio. EUR des Vorjahres auf rd. -27,0 Mio. EUR. Damit einhergehend wird für 2020 ein EBT in Höhe von rd. 7,6 Mio. EUR (Vj: rd. 5,1 Mio. EUR) ausgewiesen. Die Gesamtkapitalrentabilität betrug 1,5% (Vj: 1,2%) und das EBITDA rd. 167,3 Mio. EUR (Vj: rd. 154,7 Mio. EUR).

Die Gesamtaufwendungen des Teilkonzerns Rail Cargo Austria waren mit rd. 2.230,2 Mio. EUR um 5% niedriger als im Vorjahr (Vj: rd. 2.345,9 Mio. EUR). Die größte Aufwandskategorie bilden die Aufwendungen für bezogene Leistungen. Diese sind im Berichtsjahr um 10% auf rd. 1.229,3 Mio. EUR (Vj: rd. 1.370,9 Mio. EUR) gesunken. In diesem Posten enthalten sind Aufwendungen für Transportleistungen, für Infrastrukturbenützung inkl. Gemeinschaftsdienst und Personalanmietung sowie Mieten für Schienen- und Straßenfahrzeuge sowie sonstige Leistungen. Der Personalaufwand sank im Berichtsjahr auf rd. 462,3 Mio. EUR (Vj: rd. 466,8 Mio. EUR), und der durchschnittliche Personalaufwand pro MitarbeiterIn von rd. 50 TEUR des Vorjahres auf rd. 49 TEUR. Der Anteil des Personalaufwands an den Gesamterträgen betrug wie im Vorjahr 20%. Die Summe der Aufwendungen für Material und bezogene Leistungen entspricht 63% (Vj: 66%) der Gesamterträge.

Ertragslage des Teilkonzerns ÖBB-Infrastruktur

Überblick	2020	2019	Veränderung	Veränderung in %
Umsatzerlöse in Mio. EUR	899,4	1 023,5	-124,1	-12%
Gesamterträge in Mio. EUR	3 329,0	3 380,2	-51,2	-2%
Gesamtaufwand in Mio. EUR	-2 838,2	-2 805,0	-33,2	-1%
EBIT in Mio. EUR	490,8	575,2	-84,4	-15%
EBIT-Marge in %	14,7%	17,0%	-2,3%	-14%
EBITDA in Mio. EUR	1 331,2	1 386,0	-54,8	-4%
Finanzergebnis in Mio. EUR	-480,6	-536,9	56,3	10%
EBT in Mio. EUR	10,2	38,3	-28,1	-73%
Eigenkapitalrentabilität in %	0,7%	2,7%	-2,0%	-74%

Die Gesamterträge des Teilkonzerns ÖBB-Infrastruktur beliefen sich im Berichtsjahr auf rd. 3.329,0 Mio. EUR (Vj: rd. 3.380,2 Mio. EUR). Bei einem durchschnittlichen Mitarbeiterstand von 18.529 MitarbeiterInnen (Vj: 18.359 MitarbeiterInnen) ist das ein Ertrag von rd. 180 TEUR (Vj: rd. 184 TEUR) je MitarbeiterIn. Daraus ergibt sich ein Rückgang der Gesamterträge um rd. 51,2 Mio. EUR oder 2% gegenüber dem Jahr 2019.

Der Teilkonzern ÖBB-Infrastruktur erzielte 2020 ein EBIT von rd. 490,8 Mio. EUR (Vj: rd. 575,2 Mio. EUR) mit einer EBIT-Marge von 14,7% (Vj: 17,0%).

Der Teilkonzern ÖBB-Infrastruktur erzielte im Berichtsjahr ein negatives Finanzergebnis von rd. 480,6 Mio. EUR (Vj: rd. 536,9 Mio. EUR). Das EBT 2020 betrug rd. 10,2 Mio. EUR (Vj: rd. 38,3 Mio. EUR).

Die Gesamtaufwendungen des Teilkonzerns verzeichneten 2020 einen Rückgang um 1% auf rd. 2.838,2 Mio. EUR (Vj: rd. 2.805,0 Mio. EUR).

Den größten Aufwandsposten bildet 2020 der Personalaufwand, der um 1% auf rd. 1.228,5 Mio. EUR (Vj: rd. 1.217,4 Mio. EUR) anstieg. Der durchschnittliche Personalaufwand pro MitarbeiterIn betrug wie im Vorjahr rd. 66 TEUR. Daraus errechnet sich ein Anteil von 37% (Vj: 36%) der Personalaufwendungen an den Gesamterträgen des Teilkonzerns.

Den zweitgrößten Aufwandsposten bilden aufgrund der operativen Zuständigkeit des Teilkonzerns die Abschreibungen. Aufgrund der verstärkten Investitionstätigkeit in den Vorjahren verzeichnete diese Position im Berichtsjahr einen Anstieg von 4% auf rd. 840,5 Mio. EUR (Vj: rd. 810,8 Mio. EUR).

Auf Materialaufwendungen und Aufwendungen für bezogene Leistungen entfielen 14% (Vj: 13%) der Gesamterträge.

C.3. Vermögens- und Finanzlage

Vermögens- und Finanzlage des ÖBB-Konzerns

Überblick	31.12.2020	31.12.2019	Veränderung	Veränderung in %
Bilanzsumme in Mio. EUR	33.103,2	31.254,4	1.848,8	6%
Sachanlagenintensität ⁶³ in %	90%	90%	0%	0%
Sachanlagendeckungsgrad ⁶⁴ in %	9%	9%	0%	0%
Sachanlagendeckungsgrad II ⁶⁵ in %	92%	92%	0%	0%
Working Capital ⁶⁶ in Mio. EUR	-108,6	-47,6	-61,0	<100%
Eigenkapitalquote ⁶⁷ in %	8,4%	8,5%	-0,1%	-1%
Zahlungswirksame Veränderung der Fondsmittel in Mio. EUR	-280,4	-158,5	-121,9	-77%

⁶³ Sachanlagenintensität: Sachanlagevermögen/Gesamtvermögen.

⁶⁴ Sachanlagendeckungsgrad: Eigenkapital/Sachanlagevermögen.

⁶⁵ Sachanlagendeckungsgrad II: (Eigenkapital + langfristiges Fremdkapital)/Sachanlagevermögen.

⁶⁶ Working Capital: Vorräte (exkl. Verwertungsobjekte und geleistete Anzahlungen auf Bestellungen) + Ford. aus Lieferungen u. Leistungen – Verb. aus Lieferungen u. Leistungen.

⁶⁷ Eigenkapitalquote: Eigenkapital/Gesamtkapital.

Struktur der Konzern-Bilanz in Mio. EUR	31.12.2018	31.12.2019	Struktur 2019	31.12.2020	Struktur 2020	Veränderung von 2019 auf 2020
Sachanlagen	26.808,7	28.245,8	90%	29.846,7	91%	1.600,9
Übrige langfristige Vermögenswerte	1.577,3	1.721,3	6%	1.808,9	5%	87,6
Kurzfristige Vermögenswerte	1.323,9	1.287,3	4%	1.447,6	4%	160,3
Bilanzsumme	29.709,9	31.254,4	100%	33.103,2	100%	1.848,8
Eigenkapital	2.528,7	2.644,8	9%	2.767,7	8%	122,9
Finanzschulden	24.146,3	25.342,7	81%	26.666,3	81%	1.323,6
Übrige Schulden	3.034,9	3.266,9	10%	3.669,2	11%	402,3

Aktiva

Vorwiegend bedingt durch die Investitionen in das Sachanlagevermögen erhöhte sich im Berichtsjahr die Bilanzsumme des ÖBB-Konzerns um 6% auf rd. 33.103,2 Mio. EUR (Vj: rd. 31.254,4 Mio. EUR).

Der Anteil des Sachanlagevermögens am Gesamtvermögen (Sachanlagenintensität) betrug zum Bilanzstichtag wie im Vorjahr 90%. Finanziert wurden diese Vermögenswerte vorwiegend durch die Aufnahme von Fremdkapital in Form von Darlehen und Anleihenemissionen.

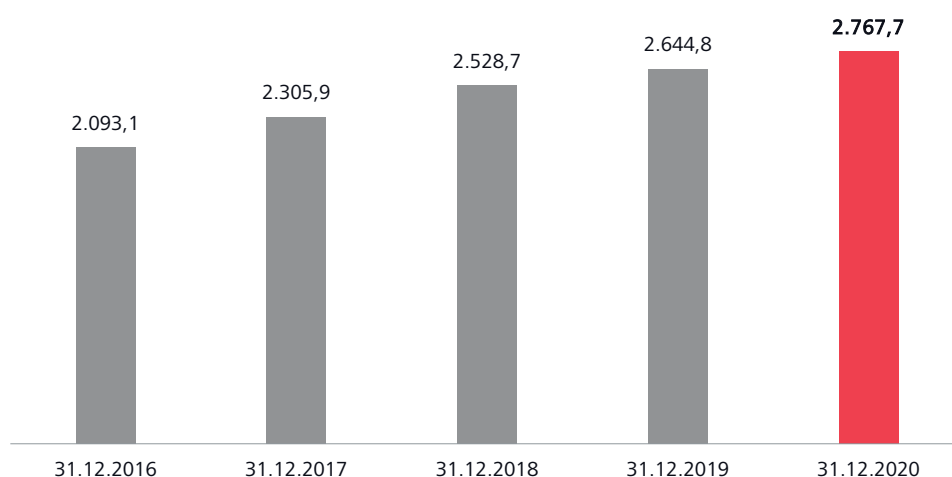
Der Sachanlagedeckungsgrad betrug per 31.12.2020 wie im Vorjahr 9%. Unter Berücksichtigung des langfristigen Fremdkapitals errechnet sich wie im Vorjahr ein Sachanlagedeckungsgrad II von 92%.

Das Working Capital beläuft sich auf rd. -108,6 Mio. EUR (Vj: rd. -47,6 Mio. EUR).

Passiva

Per 31.12.2020 weist der ÖBB-Konzern eine Eigenkapitalquote von 8,4% (Vj: 8,5%) aus. Auf der Passivseite ist der Anstieg der Bilanzsumme vorwiegend auf die gestiegenen Finanzschulden zurückzuführen.

Entwicklung des Eigenkapitals in Mio. EUR

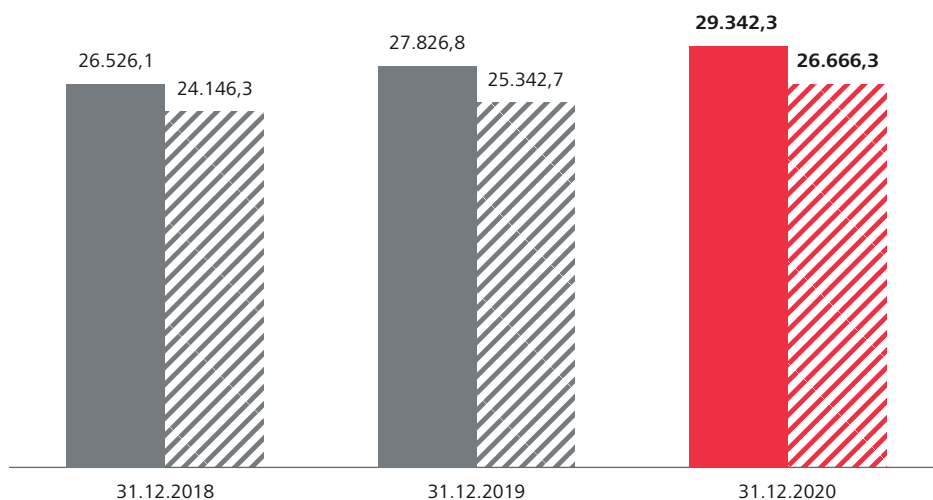


Die Verbindlichkeiten des ÖBB-Konzerns beliefen sich per 31.12.2020 auf rd. 29.342,3 Mio. EUR (Vj: rd. 27.826,8 Mio. EUR). Die Fremdfinanzierung des ÖBB-Konzerns erfolgte bis 2015 unter anderem über eigene Anleiheemissionen am Kapitalmarkt. Diese Anleihen werden von der ÖBB-Infrastruktur AG in Höhe von rd. 11.420,6 Mio. EUR bilanziert (Vj: rd. 12.722,8 Mio. EUR).

Der ÖBB-Konzern nimmt seit dem Jahr 2017 die notwendige Finanzierung vor allem über Darlehen der Republik Österreich auf, abgewickelt durch die Österreichische Bundesfinanzierungsagentur (OeBFA) anstatt über eigene Anleiheemissionen am Kapitalmarkt. Der ÖBB-Konzern AG zählt gemäß Eurostat-Kriterien zum Sektor Staat. Alle bestehenden Anleihen der ÖBB-Infrastruktur AG und deren Garantien durch die Republik Österreich bleiben von dieser Erweiterung der Finanzierungsinstrumente der ÖBB-Infrastruktur AG unberührt.

Unter den Finanzverbindlichkeiten des ÖBB-Konzerns werden alle Verbindlichkeiten aus Anleihen sowie Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten und der Eurofima Europäische Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmaterial AG summiert. In Summe stiegen die Finanzverbindlichkeiten im Berichtsjahr um 5% oder rd. 1.323,6 Mio. EUR auf rd. 26.666,3 Mio. EUR (Vj: rd. 25.342,7 Mio. EUR) an.

Verbindlichkeiten in Mio. EUR
davon **Finanzverbindlichkeiten** in Mio. EUR



Die Fälligkeiten der Verbindlichkeiten sind der folgenden Tabelle zu entnehmen:

Fälligkeitsstruktur der Verbindlichkeiten in Mio. EUR	Gesamt	davon kurzfristig	in %	davon langfristig	in %
Finanzverbindlichkeiten	26.666,3	2.664,8	10%	24.001,5	90%
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	994,0	994,0	100%	0,0	0%
Sonstige Verbindlichkeiten	1.682,0	1.647,5	98%	34,5	2%

Erläuterungen zu wesentlichen Rückstellungen werden in Erläuterung 26 zum Konzernabschluss gemacht.

Erläuterungen zur Konzern-Geldflussrechnung

Der Free Cashflow⁶⁸ ging im Berichtsjahr auf rd. -1.337,9 Mio. EUR (Vj: rd. -895,2 Mio. EUR) zurück. Die zahlungswirksame Veränderung der Fondsmittel entwickelte sich von rd. -158,5 Mio. EUR zu rd. 119,6 Mio. EUR.

Auszug aus der Konzern-Geldflussrechnung in Mio. EUR	31.12.2020	31.12.2019	Veränderung
Geldfluss aus der betrieblichen Tätigkeit	1.294,4	1.493,4	-199,0
Geldfluss aus der Investitionstätigkeit	-2.632,3	-2.388,6	-243,7
Free Cashflow	-1.337,9	-895,2	-442,7
Geldfluss aus der Finanzierungstätigkeit	1.457,5	736,7	720,8
Zahlungswirksame Veränderung der Fondsmittel	119,6	-158,5	278,1

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

⁶⁸ Cashflow aus der betrieblichen Tätigkeit + Cashflow aus der Investitionstätigkeit.

Vermögens- und Finanzlage des Teilkonzerns ÖBB-Personenverkehr

Überblick	31.12.2020	31.12.2019	Veränderung	Veränderung in %
Bilanzsumme in Mio. EUR	4.525,4	4.066,4	459,0	11%
Sachanlagenintensität in %	68%	70%	-2%	-3%
Sachanlagendeckungsgrad in %	38%	41%	-3%	-7%
Sachanlagendeckungsgrad II in %	120%	123%	-3%	-2%
Eigenkapitalquote in %	26%	29%	-3%	-10%

Struktur der Konzern-Bilanz in Mio. EUR	31.12.2018	31.12.2019	Struktur 2019	31.12.2020	Struktur 2020	Veränderung von 2019 auf 2020
Langfristige Vermögenswerte	3.241,6	3.437,3	85%	3.634,5	80%	197,2
Kurzfristige Vermögenswerte	533,2	629,1	15%	890,9	20%	261,8
Bilanzsumme	3.774,8	4.066,4	100%	4.525,4	100%	459,0
Eigenkapital	1.032,5	1.181,0	29%	1.175,9	26%	-5,1
Langfristiges Fremdkapital	2.153,7	2.334,7	57%	2.499,9	55%	165,2
Kurzfristiges Fremdkapital	588,6	550,7	14%	849,6	19%	298,9

Die Bilanzsumme des Teilkonzerns ÖBB-Personenverkehr stieg im Berichtsjahr um rd. 459,0 Mio. EUR auf rd. 4.525,4 Mio. EUR (Vj: rd. 4.066,4 Mio. EUR). Der Anteil des Sachanlagevermögens am Gesamtvermögen (Sachanlagenintensität) betrug zum Bilanzstichtag 68% (Vj: 70%). Der Sachanlagendeckungsgrad lag zu diesem Zeitpunkt bei 38% (Vj: 41%), der Sachanlagendeckungsgrad II bei 120% (Vj: 123%). Das Working Capital belief sich auf rd. 81,1 Mio. EUR (Vj: rd. -6,0 Mio. EUR). Nach einem Rückgang des Eigenkapitals um rd. 5,1 Mio. EUR auf rd. 1.175,9 Mio. EUR (Vj: rd. 1.181,0 Mio. EUR) errechnet sich eine Eigenkapitalquote von 26% (Vj: 29%).

Die Verbindlichkeiten des Teilkonzerns ÖBB-Personenverkehr verzeichneten in Summe einen Anstieg von 11% auf rd. 2.903,6 Mio. EUR (Vj: rd. 2.624,8 Mio. EUR). Die Finanzverbindlichkeiten stiegen im Berichtsjahr um rd. 320,7 Mio. EUR oder 14% auf rd. 2.589,0 Mio. EUR (Vj: rd. 2.268,3 Mio. EUR).

Vermögens- und Finanzlage des Teilkonzerns Rail Cargo Austria

Überblick	31.12.2020	31.12.2019	Veränderung	Veränderung in %
Bilanzsumme in Mio. EUR	2.337,9	2.172,9	165,0	8%
Sachanlagenintensität in %	26%	41%	-15%	-37%
Sachanlagendeckungsgrad in %	36%	19%	17%	89%
Eigenkapitalquote in %	9%	8%	1%	13%

Struktur der Konzern-Bilanz in Mio. EUR	31.12.2018	31.12.2019	Struktur 2019	31.12.2020	Struktur 2020	Veränderung von 2019 auf 2020
Langfristige Vermögenswerte	1.139,2	1.346,3	62%	1.056,3	45%	-290,0
Kurzfristige Vermögenswerte	787,9	826,6	38%	1.281,6	55%	455,0
Bilanzsumme	1.927,1	2.172,9	100%	2.337,9	100%	165,0
Eigenkapital	151,0	171,9	8%	220,8	9%	48,9
Langfristiges Fremdkapital	909,1	1.123,7	52%	929,8	40%	-193,9
Kurzfristiges Fremdkapital	867,0	877,3	40%	1.187,3	51%	310,0

Die Bilanzsumme des Teilkonzerns erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr um rd. 165,0 Mio. EUR respektive um 8% auf rd. 2.337,9 Mio. EUR (Vj: rd. 2.172,9 Mio. EUR). Der Anteil des Sachanlagevermögens am Gesamtvermögen (Sachanlagenintensität) lag zum Bilanzstichtag bei 26% (Vj: 41%). Der Sachanlagendeckungsgrad belief sich auf 36% (Vj: 19%). Das Working Capital betrug rd. 83,8 Mio. EUR (Vj: rd. 316,9 Mio. EUR). Nach einem Anstieg des Eigenkapitals um rd. 48,9 Mio. EUR auf rd. 220,8 Mio. EUR (Vj: rd. 171,9 Mio. EUR) errechnet sich eine Eigenkapitalquote per 31.12. von 9% (Vj: 8%).

Die Verbindlichkeiten des Teilkonzerns sanken in Summe um rd. 382,5 Mio. EUR oder 20% auf rd. 1.528,0 Mio. EUR (Vj: rd. 1.910,5 Mio. EUR). Die Finanzverbindlichkeiten gingen auf rd. 1.293,6 Mio. EUR (Vj: rd. 1.519,0 Mio. EUR) zurück.

Vermögens- und Finanzlage des Teilkonzerns ÖBB-Infrastruktur

Überblick	31.12.2020	31.12.2019	Veränderung	Veränderung in %
Bilanzsumme in Mio. EUR	26.816,9	25.296,7	1.520,2	6%
Sachanlagenintensität in %	93%	93%	0%	0%
Sachanlagendeckungsgrad in %	6%	6%	0%	0%
Sachanlagendeckungsgrad II in %	88%	89%	-1%	-1%
Eigenkapitalquote in %	5%	6%	-1%	-17%

Struktur der Konzern-Bilanz in Mio. EUR	31.12.2018	31.12.2019	Struktur 2019	31.12.2020	Struktur 2020	Veränderung von 2019 auf 2020
Langfristige Vermögenswerte	23.637,9	24.730,0	98%	26.170,2	98%	1.440,2
Kurzfristige Vermögenswerte	528,3	566,7	2%	646,7	2%	80,0
Bilanzsumme	24.166,2	25.296,7	100%	26.816,9	100%	1.520,2
Eigenkapital	1.427,0	1.420,4	6%	1.440,2	5%	19,8
Langfristiges Fremdkapital	18.809,7	19.564,7	77%	20.424,2	76%	859,5
Kurzfristiges Fremdkapital	3.929,5	4.311,6	17%	4.952,5	19%	640,9

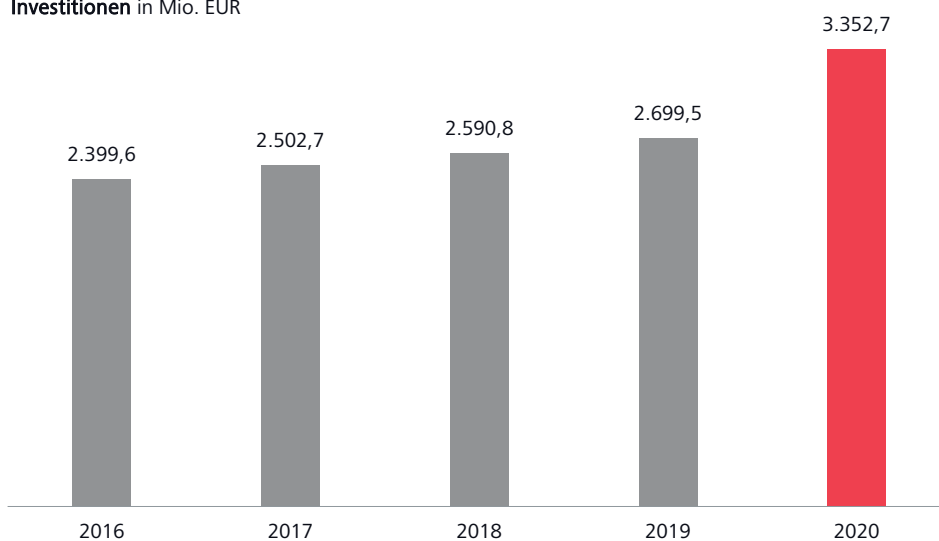
Die Bilanzsumme des Teilkonzerns ÖBB-Infrastruktur stieg per 31.12.2020 um 6% auf rd. 26.816,9 Mio. EUR (Vj: rd. 25.296,7 Mio. EUR) auf. Die Sachanlagenintensität beläuft sich wie im Vorjahr auf 93%. Der Sachanlagendeckungsgrad beträgt zum Bilanzstichtag wie im Vorjahr 6%. Unter Berücksichtigung des langfristigen Fremdkapitals errechnet sich ein Sachanlagendeckungsgrad II von 88% (Vj: 89%). Das Working Capital lag bei rd. -519,7 Mio. EUR (Vj: rd. -325,9 Mio. EUR). Nach einem Anstieg des Eigenkapitals um rd. 19,8 Mio. EUR auf rd. 1.440,2 Mio. EUR (Vj: rd. 1.420,4 Mio. EUR) errechnet sich eine Eigenkapitalquote von 5% (Vj: 6%).

Die Verbindlichkeiten des Teilkonzerns ÖBB-Infrastruktur erhöhten sich im Berichtsjahr in Summe um 6% auf rd. 24.963,9 Mio. EUR (Vj: rd. 23.454,4 Mio. EUR). Nach einem Anstieg der Finanzverbindlichkeiten um 6% auf rd. 22.787,3 Mio. EUR (Vj: rd. 21.556,8 Mio. EUR) entfallen 91% (Vj: 92%) aller Verbindlichkeiten auf diese Kategorie.

C.4. Investitionen und Finanzierungsmaßnahmen

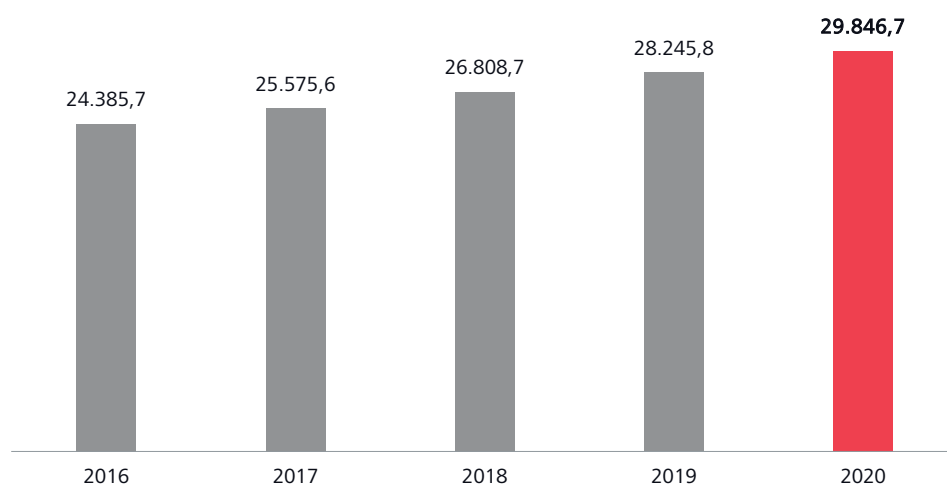
Überblick	2020	2019	Veränderung	Veränderung in %
Investitionen in Mio. EUR	3.352,7	2.699,5	653,2	24%
Sachanlageninvestitionsquote der Gesamterträge ⁶⁹ in %	46%	36%	10%	28%
Sachanlageninvestitionsquote der Buchwerte ⁷⁰ in %	11%	9%	2%	22%

Investitionen in Mio. EUR



Im Berichtsjahr tätigte der ÖBB-Konzern Investitionen in das Sachanlagevermögen und in das immaterielle Vermögen mit einem Gesamtvolumen von rd. 3.352,7 Mio. EUR (Vj: rd. 2.699,5 Mio. EUR). Sie werden als Zugänge zum Anlagevermögen zu Anschaffungskosten definiert. Der genannte Wert wurde unter Berücksichtigung der Investitionen im Rahmen von Unternehmenserwerben ermittelt und entspricht einer Sachanlageninvestitionsquote von 46% (Vj: 36%) der Gesamterträge bzw. 11% (Vj: 9%) gemessen an den Buchwerten zum 01.01. Die Berechnung erfolgt von den Bruttoinvestitionen vor Abzug der Kostenbeiträge.

Sachanlagevermögen in Mio. EUR

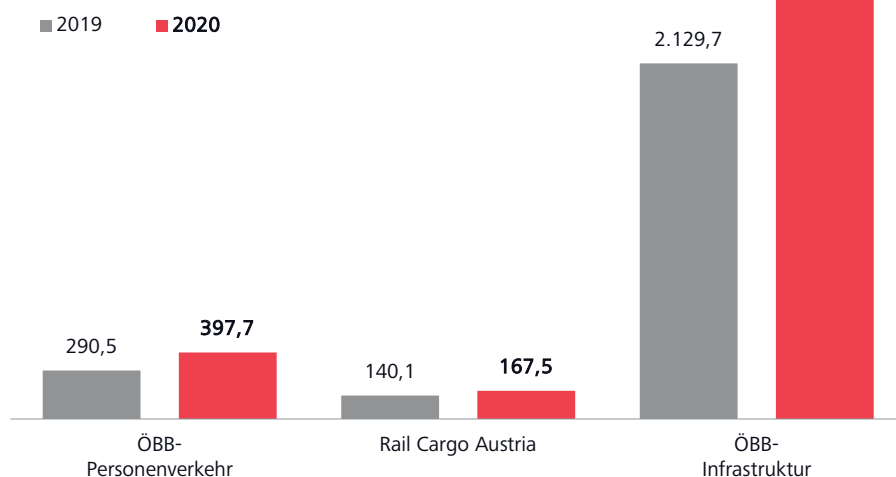


⁶⁹ Sachanlageninvestitionsquote der Gesamterträge: Investitionen in das Sachanlagevermögen/Gesamterträge.

⁷⁰ Sachanlageninvestitionsquote der Buchwerte: Investitionen in das Sachanlagevermögen/Buchwert Sachanlagevermögen zum 01.01.

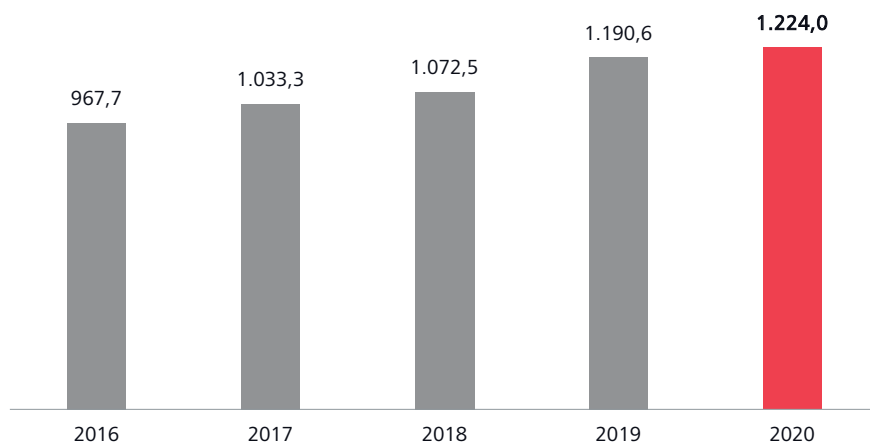
Von den Investitionen in Höhe von rd. 3.352,7 Mio. EUR (Vj: rd. 2.699,5 Mio. EUR) entfällt mit rd. 2.602,0 Mio. EUR (Vj: rd. 2.129,7 Mio. EUR) das Hauptvolumen der Investitions- und Finanzierungsmaßnahmen auf den Teilkonzern ÖBB-Infrastruktur. Das Sachanlagevermögen dieses Teilkonzerns mit seinen Buchwerten von rd. 24.893,1 Mio. EUR (Vj: rd. 23.575,5 Mio. EUR) beläuft sich wie im Vorjahr auf etwa 83% des gesamten Sachanlagevermögens des ÖBB-Konzerns. Das wiederum beträgt in Summe rd. 29.846,7 Mio. EUR (Vj: rd. 28.245,8 Mio. EUR).

Übersicht der Investitionen nach Teilkonzernen in Mio. EUR (vor Konsolidierung auf Konzernebene)



Die Abschreibungsaufwendungen stiegen um rd. 33,4 Mio. EUR auf rd. 1.224,0 Mio. EUR (Vj: rd. 1.190,6 Mio. EUR).

Entwicklung der Abschreibungen des ÖBB-Konzerns in Mio. EUR



Investitionen des Teilkonzerns ÖBB-Personenverkehr

Überblick	2020	2019	Veränderung	Veränderung in %
Investitionen in Mio. EUR	397,7	290,5	107,2	37%
Sachanlageninvestitionsquote der Gesamterträge in %	18%	13%	5%	38%
Sachanlageninvestitionsquote der Buchwerte in %	14%	11%	3%	27%

Im Berichtsjahr wurden im Teilkonzern ÖBB-Personenverkehr Investitionen in das immaterielle Vermögen und Sachanlagevermögen im Ausmaß von rd. 397,7 Mio. EUR (Vj: rd. 290,5 Mio. EUR) getätigt. Dies entspricht einer Sachanlageninvestitionsquote von 18% (Vj: 13%) der Gesamterträge oder 14% (Vj: 11%) gemessen an den Buchwerten zum 01.01.

Investitionen	Betrag in Mio. EUR
Nahverkehrsinvestitionen	243,6
Fernverkehrsinvestitionen	129,9
Sonstige Sachanlageninvestitionen	16,6
Immaterielles Anlagevermögen	7,6
Summe Investitionen	397,7

Investitionen des Teilkonzerns Rail Cargo Austria

Überblick	2020	2019	Veränderung	Veränderung in %
Investitionen in Mio. EUR	167,5	140,1	27,4	20%
Sachanlageninvestitionsquote der Gesamterträge in %	7%	6%	1%	17%
Sachanlageninvestitionsquote der Buchwerte in %	19%	20%	-1%	-5%

Im Berichtsjahr tätigte der Teilkonzern Rail Cargo Austria Investitionen in das immaterielle Vermögen und Sachanlagevermögen in Höhe von rd. 167,5 Mio. EUR (Vj: rd. 140,1 Mio. EUR). Dieses Volumen entspricht einer Sachanlageninvestitionsquote von 7% (Vj: 6%) der Gesamterträge oder 19% (Vj: 20%) gemessen an den Buchwerten zum 01.01.

Investitionen	Betrag in Mio. EUR
Sachanlagevermögen	167,4
Rollendes Material	87,7
Werkstätten	31,5
Sonstiges Sachanlagevermögen	48,2
Immaterielles Vermögen	0,1
Gesamt	167,5

Investitionen des Teilkonzerns ÖBB-Infrastruktur

Überblick	2020	2019	Veränderung	Veränderung in %
Investitionen in Mio. EUR	2.602,0	2.129,7	472,3	22%
Sachanlageninvestitionsquote der Gesamterträge in %	71%	57%	14%	25%
Sachanlageninvestitionsquote der Buchwerte in %	10%	9%	1%	17%

In Summe investierte der Teilkonzern ÖBB-Infrastruktur im Berichtsjahr rd. 2.602,0 Mio. EUR (Vj: rd. 2.129,7 Mio. EUR), woraus sich eine Sachanlageninvestitionsquote von 71% (Vj: 57%) der Gesamterträge und von 10% (Vj: 9%) der Buchwerte zum 01.01. errechnet.

Auf den Teilkonzern ÖBB-Infrastruktur entfallen mit einem Buchwert von rd. 24.893,1 Mio. EUR (Vj: rd. 23.575,5 Mio. EUR) wie im Vorjahr etwa 83% des gesamten Sachanlagevermögens des ÖBB-Konzerns.

Investitionsschwerpunkte 2020

Der Teilkonzern ÖBB-Infrastruktur setzte im Jahr 2020 folgende Investitionsschwerpunkte:

- Ausbau der Südstrecke (Semmering-Basistunnel und Koralmbahn)
- Viergleisiger Ausbau der Weststrecke
- Erweiterung von Güterterminals
- Zahlreiche Nahverkehrsvorhaben in Ballungsräumen
- Bahnhöfe
- Ausbau der Tunnelsicherheit auf Bestandsstrecken
- Lärmschutzmaßnahmen
- Eisenbahnkreuzungen; technische Sicherung, Auflassungen, Ersatzmaßnahmen wie z. B. Unter- oder Überführungen
- Errichtung von Park & Ride-Anlagen
- Umfassende Reinvestitionen wie z. B. Gleis- und Weichenneuanlagen
- E-Ladeinfrastruktur an Bahnhöfen
- Ausbau des Mobilfunks

Meilensteine Großprojekte

Die Südstrecke

Die 130 km lange Koralmbahn zwischen Graz und Klagenfurt befindet sich zu 100% in Bau. Weite Teile der Strecke sind bereits fertiggestellt und teilweise in Betrieb. Herzstück der neuen Hochleistungsstrecke ist der 33 km lange, zweiröhrige Koralmtunnel. 18 Jahre nach den ersten Probebohrungen fand im Juni 2020 der finale Tunneldurchschlag statt – einer der bedeutendsten Meilensteine dieses Jahrhundertprojekts, den man live im Internet mitverfolgen konnte. Aber auch außerhalb des Koralmtunnels nimmt die Koralmbahn immer konkretere Formen an. Im September wurde ein weiterer Teilbereich zwischen Pribelsdorf und Mittlern planmäßig in Betrieb genommen – inklusive neuer Haltestelle. Und auch der Rohbau des zweitlängsten Tunnelsystems der Koralmbahn, der Granitzaltunnel, wurde fertiggestellt. Mit den laufenden Bauarbeiten zwischen Graz und Weitendorf biegt die Koralmbahn gewissermaßen in die Zielkurve ein. Nach der Fertigstellung können Fahrgäste in nur 45 min von Graz nach Klagenfurt reisen. Die Weststeiermark und Südkärnten werden besser verbunden und besser erreichbar – ebenso wie unsere Nachbarländer.

Rechnet man alle Zugänge, Schächte und Verbindungstunnel zusammen, müssen für den 27 km langen Tunnel insgesamt rd. 62 Tunnelkilometer gegraben werden. Nach acht Jahren Bauzeit wurde 2020 Halbzeit der Bauarbeiten erreicht – mittlerweile sind rund zwei Drittel des Semmering-Basistunnels gebaut. Mit diesem Meilenstein ist ein weiteres Kapitel in der Erfolgsgeschichte der neuen Südstrecke geschrieben.

2012 fiel der Spatenstich für das Großprojekt „Semmering-Basistunnel neu“. Nach etlichen Vorarbeiten, wie dem Bau von Umfahrungsstraßen, Ersatzwasserversorgungsanlagen und einer Deponie, starteten 2014 dann die eigentlichen Grabungsarbeiten. Der Semmering-Basistunnel wird von fünf Stellen aus gleichzeitig errichtet. Auf den meisten Baustellen mussten vorab Zugangstunnel und -schächte gebaut werden, um die eigentlichen Tunnelröhren graben zu können. 2019 startete der Umbau des Bahnhofs Mürtzschlag. Die Fertigstellung ist für 2028 geplant.

Nach seiner Fertigstellung ermöglicht der Semmering-Basistunnel den Reisenden zwischen Wien und Graz eine Fahrzeitverkürzung von 30 min. Für den Güterverkehr bedeutet die zukünftige Strecke eine enorme Erleichterung.

Der Brenner Basistunnel

Das Jahr 2020 war durch intensive Bautätigkeit für den Brenner Basistunnel geprägt. Mehr als 136 km des gesamten Tunnelsystems von 230 km wurden bereits ausgebrochen (Stand 31.12.2020). Die Arbeiten des Bauloses „Hauptbahnhof Innsbruck“ wurden im ersten Halbjahr 2020 abgeschlossen. Somit ist die bauliche Anbindung des Bahnhofs Innsbruck an den Brenner Basistunnel bereits fertiggestellt.

Der Baubeginn im Bereich „Sillschlucht“ erfolgte Anfang August 2020. Für den Bauabschnitt „Sillschlucht-Pfons“ wurde im Jahr 2020 die Ausschreibungsplanung finalisiert, sodass die Ausschreibung der Arbeiten im Januar 2021 erfolgen konnte.

Im Baubereich zwischen Pfons und Brenner wurden am 27.10.2020 die Bauarbeiten in Folge der Auflösung des Bauvertrages aus wichtigem Grund eingestellt. In diesem Bereich steht seit August 2017 auch ein eigener Gleisanschluss zur Baustellenfläche bei Wolf (Gemeinde Steinach am Brenner) zur Verfügung. Im Zuge des zu überarbeitenden Bauprogramms werden die verbleibenden Abschnitte dieses Bauloses neu bewertet und optimiert. Damit die Arbeiten so schnell wie möglich wieder aufgenommen werden können, wird die Abwicklung der Arbeiten in zwei Baulosen erfolgen. Die entsprechenden Ausschreibungen erfolgen mit dem Ziel, die Bauarbeiten im Abschnitt Pfons-Brenner im Herbst 2021 wieder aufzunehmen.

Auf italienischem Staatsgebiet sind die Baulose Mauts 2–3 und Eisackunterquerung aktiv. Im Baulos Mauts wurde im Herbst 2020 mit dem bergmännischen Vortrieb die südliche Baulosgrenze erreicht. Im letzten Quartal 2020 konnte die erste Tunnelröhre unter dem Fluss Eisack unter Anwendung eines Bodenvereisungsverfahrens ausgebrochen werden. Auch die Arbeiten im Bahnhofsbereich Franzensfeste wurden im Jahr 2020 fortgeführt.

Großraum Wien

Der zweigleisige Ausbau der Pottendorfer Linie schreitet planmäßig voran. Bis 2023 entsteht eine durchgehend zweigleisige Verbindung zwischen Wien Meidling und Wiener Neustadt. Der Abschnitt Hennersdorf – Münchendorf, bei dem der zweigleisige Ausbau im Bestand erfolgte, konnte 2019 fertiggestellt werden.

Im Abschnitt Ebreichsdorf erfolgt der zweigleisige Ausbau auf einer neuen Trasse samt einem neuen Bahnhof und einer großzügigen Park & Ride-Anlage. Die Hauptbaumaßnahmen in diesem Bereich sind von 2020 bis zur Inbetriebnahme 2023 vorgesehen. Im Jahr 2024 soll dann die Bestandsstrecke rückgebaut und der Bahnhof Wampersdorf fertiggestellt werden. Im Raum Wien soll der derzeit eingleisige Abschnitt zwischen dem Bahnhof Meidling und der Abzweigung Altmannsdorf bis 2023 zweigleisig ausgebaut werden.

Im Jahr 2020 wurde auch mit Hochdruck weiter am Streckenausbau Wien – Bratislava gearbeitet. So soll ab 2023 zwischen den beiden Hauptstädten eine Fahrzeitverkürzung von bis zu 25 min möglich sein. Das Projekt umfasst den zweigleisigen Vollausbau sowie die Elektrifizierung der bestehenden ÖBB Strecke vom Bahnhof Wien Stadlau bis zur Staatsgrenze nahe Marchegg. Die Bahnhöfe und Haltestellen entlang der Strecke werden barrierefrei und kundenfreundlich gestaltet. Um die Kapazitäten zu erhöhen und den Fahrgästen bessere Verbindungen bieten zu können, wird die Strecke seit Oktober 2016 unter Aufrechterhaltung des regulären Zugbetriebs ausgebaut. Die offizielle Inbetriebnahme des Wiener Abschnitts erfolgte mit Fahrplanwechsel im Dezember 2018. Seit August 2018 wird nun der niederösterreichische Abschnitt (ca. 32 km) zweigleisig und elektrifiziert ausgebaut.

Die Weststrecke

Seit Mai 2019 wird der Verschiebebahnhof Stadthafen (Linz Vbf. Stadthafen) im Linzer Industriegebiet modernisiert. 2020 wurde intensiv an der Elektrifizierung des für das Linzer Industriegebiet wichtigen Güterumschlagplatzes gearbeitet. Zudem wurden bestehende Gleise auf Güterzuglängen verlängert. Des Weiteren wird ein zusätzliches Gleis als Verbindung zum Linzer Hauptbahnhof verlegt. Nach der Modernisierung des Bahnhofs gehören Umwege und aufwendiges Umkoppeln von Elektro- auf Dieselloks der Geschichte an. Zusätzlicher Pluspunkt: Weniger Verschubaufwand bedeutet auch weniger Lärm für die Menschen im Umfeld des Verschiebebahnhofs.

Seit September 2019 wird die Westseite des Linzer Hauptbahnhofs viergleisig ausgebaut. Damit sollen weitere Kapazitäten für den Personen- und Güterverkehr auf der Weststrecke geschaffen werden. Es handelt sich um den ersten von drei Abschnitten, neben Linz – Marchtrenk und Marchtrenk – Wels, zur Herstellung der Viergleisigkeit der Weststrecke zwischen Linz und Wels.

Darstellung der gesamten Rahmenplan- und sonstigen Investitionsprojekte

Projekt		Investitionen 2020 in Mio. EUR	Voraussichtliche bzw. erfolgte Fertigstellung
Bahnhofsum- und -neubauten	Haltestelle Abfaltersbach	2,1	2020
	Haltestelle Allerheiligen-Mürzhofen	2,4	2020
	Haltestelle Altsch	6,5	2021
	Bahnhof Arnoldstein	6,9	2025
	Bahnhöfe Bad Goisern und Goisern Jodschwefelbad	3,7	2021
	Bahnhöfe Bad Mitterndorf und Bad Mitterndorf-Heilbrunn	4,5	2020
	Bahnhof Böheimkirchen	2,0	2021
	Bahnhof Braunau am Inn	8,0	2020
	Bahnhof Fehring	2,5	2021
	Haltestelle Finkenstein	0,7	2020
	Bahnhof Gerasdorf	1,7	2020
	Haltestelle Grieswirt	1,6	2020
	Bahnhof Hilm-Kematen	6,5	2020
	Bahnhof Kapfenberg	8,3	2020
	Bahnhof Kirchberg am Wagram	6,7	2020
	Bahnhof Kirchberg in Tirol	2,8	2021
	Bahnhof Kirchstetten	16,7	2021
	Bahnhof Krumpendorf	4,1	2020
	Haltestelle Lanzendorf-Rannersdorf	0,7	2020
	Bahnhof Ledenitzen	4,9	2020
	Bahnhof Lienz	10,7	2021
	Haltestelle Mittewald an der Drau	1,8	2020
	Haltestelle Neulengbach Stadt	5,7	2020
	Bahnhof Schwaz	16,3	2021
	Bahnhof Sillian	1,8	2020
	Bahnhof St. Andrä-Wördern	8,6	2020
	Haltestelle St. Georgen an der Gusen	1,9	2020
	Bahnhof Ternitz	20,8	2021
	Haltestelle Trautmannsdorf an der Leitha	1,2	2020
	Bahnhof Unter Purkersdorf	7,2	2022
	Bahnhof Wien Praterstern; Erweiterung Vorhalle	2,2	2021
Parkdecks	Jenbach; Errichtung Parkdeck	5,5	2021
Großraum Wien	Güterzentrum Wien Süd ¹⁾	19,9	2016/2023
	Ausbau Marchegger Ast ²⁾	91,0	2018/2024
	Wien Meidling – Abzw. Altmanndorf; zweigleisiger Ausbau	2,2	2023
Weststrecke	Wien Hütteldorf – Wien Meidling; Verbindungsbahn	2,1	2027
	Salzburg Hbf; Erweiterung Abstellanlage (Phase 1); Bau	12,5	2020
	Linz Vbf-Stadthafen; Umbau und Errichtung ESTW	17,7	2021
	Attnang-Puchheim – Salzburg Hbf; Ausbau Bestandsstrecke ³⁾	38,6	2024
	Linz – Wels; 4-gleisiger Ausbau	52,9	2026
	Linz Kleinmünchen (a) – Linz Hbf; 4-gleisiger Ausbau	1,2	2017/2030
Südstrecke	Neumarkt-Köstendorf – Salzburg; Neubaustrecke	2,8	Planungen
	Gloggnitz – Mürzzuschlag; Erneuerung Bestandsstrecke	1,6	2020
	Wien Blumental – Wampersdorf; 2-gleisiger Ausbau Pottendorferlinie ⁴⁾	31,7	2023
	Graz – Weitendorf; bedarfsgerechter Ausbau	12,8	2023
	Graz – Klagenfurt; Koralmbahn	314,5	2025
	Feldkirchen – Weitendorf; Vollausbau Koralmbahn	15,4	2025
	Wampersdorf – Wiener Neustadt; Streckenattraktivierung	2,9	2027
	Gloggnitz – Mürzzuschlag; Neubaustrecke (Semmering-Basistunnel)	304,0	2028
	Bruck a.d. Mur – Graz; Bahnhofsumbauten	4,4	2027
	Süßenbrunn – Bernhardthal; Ausbau Bestandsstrecke	20,7	2032
Pyhrn-Schober-Achse	Wels – Passau; Ausbau Bestandsstrecke ⁵⁾	11,7	2020/2028
	Linz Hbf – Summerau; Attraktivierung ⁶⁾	8,4	2023
	Linz – Selzthal; selektiv 2-gleisiger Ausbau und Bahnhofsumbauten	1,8	2034

Brennerachse	Großraum Innsbruck; Neubau von Verkehrsstationen	4,4	2026
	Brenner Basistunnel	183,2	2028
	Staatsgrenze n. Kufstein – Knoten Radfeld; 4-gleisiger Ausbau Unterinntal	6,0	Planungen
Arlbergachse	St. Margrethen – Lauterach; nahverkehrsgerechter Ausbau und Attraktivierung	24,0	2021
	Bregenz – Bludenz; Nahverkehrsausbau (Rheintalkonzept)	0,5	2029
Programme	Lärmschutz	6,6	
	Park & Ride	17,5	
	Streckenelektrifizierungen	29,2	
	Regionalbahnkonzept Streckenattraktivierungen	15,6	
	Sicherheit und Betriebsführungssysteme	90,2	
	Maßnahmen zur Kundenzufriedenheit (Mobilfunk, Datennetze, WLAN)	10,6	
Reinvestitionen in das Schienennetz		575,9	
Sonstige (inkl. immaterieller Vermögenswerte)		490,5	
Gesamt Rahmenplan- und sonstige Investitionsprojekte		2.602,0	

¹⁾ Inbetriebnahme der Betriebsgleise, KLV- und WLV-Anlage erfolgte 2016. WLV2 sowie KLV2 Anlagen werden 2021 in Betrieb genommen. Die Umsetzung der Phase 2 erfolgt bis 2023.

²⁾ Inbetriebnahme des Wiener Abschnitts erfolgte 2018 (Erzherzog-Karl-Straße - Wien Aspern). Die Elektrifizierung und der zweigleisige Vollausbau im Bereich NÖ erfolgt bis 2024.

³⁾ Inbetriebnahme des Bahnhofumbaus Neumarkt am Wallersee im Jahr 2020 erfolgt.

⁴⁾ Inbetriebnahme des Abschnitts Hengersdorf – Münchendorf erfolgte 2019. Ausbau im Abschnitt Ebreichsdorf wird bis 2023 umgesetzt.

⁵⁾ Inbetriebnahme des Bahnhofumbaus Wernstein im Jahr 2020 erfolgt. Umsetzung „Fahren mit erhöhter Seitenbeschleunigung und ETCS L2“ folgt bis 2028.

⁶⁾ Inbetriebnahme des Bahnhofumbaus Gaisbach-Wartberg im Jahr 2020 erfolgt.

C.5. Unternehmensstrategie

Marktumfeld

Die ÖBB sind als integrierter Konzern und Marktführer bei Personen- und Güterverkehr in Österreich grundsätzlich solide aufgestellt. Die Fakten sprechen für sich: Die ÖBB zählen zu den pünktlichsten Bahnen der EU und sind eine der stärksten Güterbahnen Europas mit moderner Infrastruktur sowie einem starken Rückhalt durch den Eigentümer. Auch wenn viel Positives berichtet werden kann, zeichnen sich in den letzten Jahren neue große Herausforderungen ab, die in naher Zukunft noch größer werden:

- Aktuelle Auswirkungen der Rezession durch Pandemie (COVID-19) und sonstige makroökonomische Entwicklungen in Europa und im eurasischen Raum.
- Stark steigender Wettbewerbs- und Preisdruck werden den Mobilitäts- und Logistikmarkt in den nächsten Jahren ebenso prägen wie der Technologiewandel.
- Das wird neue Mobilitätsangebote ermöglichen und die Anforderungen der Kunden hinsichtlich Preis, Qualität und Service verändern.
- Der bevorstehende Generationenwechsel im Unternehmen ist mit einem Kulturwandel verbunden, der Strukturen, Prozesse und Arbeitsmodelle der ÖBB nachhaltig verändern wird.
- Inwieweit die Auswirkungen des Klimawandels einen gesellschaftlichen Druck auslösen, der die Nachfrage nach ökologischen Mobilitätslösungen und damit auch nach „grünen“ Produkten steigert, ist zu beobachten – Stichwort: Nachhaltigkeit als Kaufkriterium.

Aktuelle Auswirkungen der Pandemie (COVID-19)

Der Verkehrssektor ist von den Auswirkungen der Coronakrise in seiner gesamten Bandbreite betroffen. Pendlerverkehre haben sich infolge der vielfach geltenden Homeoffice-Regelungen drastisch reduziert. Urlaubs- und Geschäftsreiseverkehre sind nahezu vollständig zum Erliegen gekommen. Seit Beginn der Coronakrise zeigt sich ein verändertes Mobilitätsverhalten. Statt die öffentlichen Verkehrsmittel zu nutzen, wird vielfach auf das eigene Auto zurückgegriffen. Auch Carsharingdienste und neue Mobilitätsanbieter spüren die Folgen von Corona in Form von deutlich geringeren Nutzerzahlen. Die Pandemie zeigt auch, dass globale Lieferketten „verwundbar“ sind. Gerade bei strategisch wichtigen Grundstoffen für Produkte dürfte sich die Frage nach einer partiellen Rückverlagerung nach Europa stellen. Hieraus resultieren entsprechende Rückwirkungen auf globale Lieferketten. Aktuell profitieren im Güterverkehr insbesondere die Paketdienstleister von der Coronakrise, weil deutlich mehr Waren als sonst online bestellt werden.

Die ÖBB sind als Mobilitätsdienstleister von den Auswirkungen der Coronapandemie besonders stark betroffen. Der gesamte ÖBB-Konzern wurde von deren Folgen erfasst.

Personenverkehr: starke Rückgänge an Fahrgastzahlen im Personenverkehr

Im Fernverkehr wird der Rückgang durch die Pandemie wohl noch länger spürbar bleiben. Geschäftsreisende sowie TouristInnen fehlen, und viele PendlerInnen sind wieder auf das Auto umgestiegen oder arbeiten von zu Hause aus. Auch wird die Coronakrise voraussichtlich unsere Arbeitswelt nachhaltig verändern. Die ursprünglichen Vorbehalte gegenüber Homeoffice, Videokonferenzen etc. dürften sich durch Corona nach und nach auflösen. Das Büro zu Hause wird in vielen Bereichen auch nach der Krise bleiben. Das wiederum wirkt sich auf den Verkehrssektor aus. Die Mehrzahl der Prognosen geht davon aus, dass es zumindest vier bis fünf Jahre dauern wird, bis die Fahrgastzahlen wieder Vorkrisenniveau erreichen. Die Hoffnung auf eine rasche Erholung bei Auslastung und Umsatz hat sich weitgehend zerschlagen.

Der grenzüberschreitende Nah-, Fern- und Nightjet-Verkehr musste aus wirtschaftlichen Gründen und hinsichtlich der internationalen Bestimmungen immer wieder angepasst werden. Voraussichtlich wird sich der internationale Schienenpersonenfernverkehr nach dem ersten Quartal 2021 wieder stabilisieren und in Folge die Nachfrage auch anziehen. Die ÖBB haben während der Pandemie alle Voraussetzungen dafür geschaffen, den internationalen Verkehr bei einer entsprechenden Nachfrageentwicklung kurzfristig wieder erweitern zu können. Die Volatilität des Fahrgastaufkommens verdeutlicht jedoch die Unberechenbarkeit der Situation. Die ÖBB konnten sich in der Krise durchaus als verlässlicher Partner mit klarer Serviceorientierung positionieren. Besonderes Augenmerk legte man beispielsweise auf aktive Kundenkommunikation, diverse Anliegen sollten unbürokratisch bearbeitet werden und in Härtefällen Kulanzlösungen möglich sein. Mit deutlichen Gegensteuerungsmaßnahmen konnten dabei die wirtschaftlichen Auswirkungen im Personenverkehr abgeschwächt werden.

Die ÖBB haben unter den Bedingungen der Pandemie die Voraussetzungen für die Verkehrsverlagerung weiter forciert:

- Mehr Züge: Internationale Verkehre im Personenverkehr wurden in Abhängigkeit der Nachfrage wieder aufgenommen. Die Rückkehr zu einem vollständig planmäßigen Angebot im grenzüberschreitenden Zugverkehr ist kurzfristig sichergestellt. Sobald die Reiseerschwernisse wie etwa durch Quarantänevorschriften im In- und Ausland reduziert werden und somit die Nachfrage anzieht, kann hier umgehend gehandelt werden. Zusätzlich sind weitere neue Nah- und Fernverkehrsangebote sowie ein Ausbau des Nachtzugverkehrs in Planung.
- Mehr Sicherheit: Bahnfahren ist sicher! Zahlreiche Maßnahmen zur COVID-19-Prävention werden laufend gesetzt: Desinfektionsmittelspender in allen Railjets und Nightjets, Privatabteile im Nightjet, grafische Sitzplatzreservierung, „Sonderreinigungen“ in allen Zügen und Bussen sowie Bahnhöfen.
- Neue Mobilitätslösungen: Die ÖBB sind mit modernen, kundenzentrierten Mobilitätslösungen als Ergänzung zum öffentlichen Nahverkehr Vorreiter bei integrierten, nachhaltigen Mobilitätslösungen.

Mit der Entwicklung und Umsetzung von integrierten, nachhaltigen Mobilitätslösungen für Gemeinden unter dem Titel „ÖBB 360“ konnten bereits erste Erfolge als umfassender Mobilitätsdienstleister erzielt werden. Insbesondere der Lückenschluss bei „erster“ und „letzter“ Meile wurde so ermöglicht. Diese neuen Serviceleistungen erleichtern den Umstieg vom Auto auf klimafreundliche Verkehrsmittel und leisten somit einen wertvollen Beitrag zum Klimaschutz. Auch der Ausbau im Nachtzugnetz wurde fortgeführt. Dazu wurden die Kooperationen mit internationalen Partnerbahnen gestärkt.

Neben den aktuellen Herausforderungen aus den Auswirkungen der Rezession durch die Pandemie (COVID-19) haben Megatrends wesentlichen Einfluss auf das Zukunftsbild Mobilität und damit auf die Ausrichtung und Positionierung der ÖBB im Mobilitätsmarkt. Abzuwarten bleibt, ob und welche nachhaltigen Effekte die COVID-19-Pandemie auf diese Megatrends haben wird.

Güterverkehr: starke Rückgänge an Transportvolumina im Güterverkehr

Im Güterverkehr hat die Pandemie zu einem deutlichen und längerfristigen Mengeneinbruch geführt. Die ÖBB transportieren rd. ein Zehntel weniger Güter als im Vorjahr. Die Mehrzahl der Prognosen geht davon aus, dass es zumindest vier bis fünf Jahre dauern wird, bis die Weltwirtschaft wieder auf dem Niveau von 2019 angekommen ist. Daher muss auch im Güterverkehr von einem langsamen Mengenzuwachs ausgegangen werden.

Dank einem entschiedenen Gegensteuern und gezielter Umsetzung von „Nordstern-/Contingency“-Maßnahmen konnte die wirtschaftliche Situation im Vergleich zu den Prognosen zum Halbjahr eindeutig verbessert werden. Nichtsdestotrotz bleibt die Lage angespannt und staatliche Unterstützungen für den Sektor sind notwendig. Dafür sollen fairere Wettbewerbsbedingungen zwischen Schiene und Straße geschaffen und die vorhandenen Ungleichheiten minimiert werden.

Infrastruktur: auch vom Mengenrückgang stark betroffen und leistet dank kontinuierlicher Investitionen ihren Beitrag zur Krisenbewältigung

Die im Personen- und Güterverkehr beschriebenen Mengenrückgänge sind auch im Umsatz der Infrastruktur sichtbar. Umso höher ist der Stellenwert der Produktivitätsmaßnahmen, die als Gegensteuerungsinstrumente bei einer kontinuierlich steigenden Systemkomplexität zu sehen sind. Trotz dieser Herausforderungen und den COVID-19-Auswirkungen wurde das vorgesehene Projektvolumen im Neu- und Ausbau plangemäß umgesetzt. Auch wurden die für eine moderne Lehrlingsausbildung notwendigen Lehrwerkstätten planmäßig errichtet. Damit wurden wichtige Impulse für die österreichische Wirtschaft gesetzt. Trotz der COVID-Auswirkungen steht die Dekarbonisierung der Wirtschaft und in diesem Kontext der Verkehrssektor mit den Themen „Energie und Klimaschutz“ im Zentrum unseres Handelns.

Neben den aktuellen Herausforderungen aus den Auswirkungen der Rezession durch die Pandemie (COVID-19) haben Megatrends wesentlichen Einfluss auf das Zukunftsbild Mobilität und damit auf die Ausrichtung und Positionierung der ÖBB im Mobilitätsmarkt.

Zukunftsbild Mobilität

Fünf globale Megatrends zeigen schon heute auf, in welche Richtung sich unsere Welt in den nächsten 30 Jahren entwickeln wird und welche Ableitungen der Mobilitätssektor daraus zu treffen hat.

Demografischer Wandel

Die Bevölkerung wird im Durchschnitt immer älter, damit sind mehr Menschen länger im Pensionsalter. Diese Überalterung der Gesellschaft verändert die Ansprüche an das Mobilitätsangebot. Der Zugang zur öffentlichen Mobilität auch für den älteren Teil der Gesellschaft ist sowohl physisch zu ermöglichen und zugleich sicher, digital und kundenorientiert zu gestalten.

Urbanisierung

Neue, leistbare Mobilitätskonzepte sind auch aufgrund der „Verstädterung“ notwendig. Städte wachsen insbesondere im suburbanen Raum, folglich entstehen Ballungsräume mit einer geringeren Siedlungsdichte. Leistbare Mobilitätslösungen für Ballungsräume über ihre Stadtzentren hinaus sind zu entwickeln und auszubauen.

Klimawandel

Die Durchschnittstemperatur steigt, und Wetterextreme nehmen auch in Europa zu. Durch Hitze verbogene Schienen, Bäume auf den Gleisen, unterspülte Bahndämme sind Folgen des Klimawandels, mit denen die Bahn in Zukunft häufiger zu kämpfen haben könnte. Die Infrastruktur muss zukünftig diesen neuen Herausforderungen standhalten. Bei Investitionen in die Infrastruktur sind diese Aspekte verstärkt einzuplanen und zu berücksichtigen.

Ökonomischer Wandel

Europa verliert relativ zu den aufstrebenden Märkten in Asien beträchtlich an BIP. Eine von vielen Auswirkungen dieser Trends ist, dass sie die bereits existierende, zunehmende Verkettung globaler Handelsketten weiter verstärken können. Diese Handelsketten bauen auf das immer stärker umkämpfte Geschäft Containertransport.

Steigende Lohnkosten und sinkende Preise für automatisierte Produktionsarten fördern die Automatisierung weltweit. Davon wiederum profitieren jene Länder, die bereits stark automatisierte Produktionen aufweisen – der asiatische Raum, China, Südkorea, Japan.

Die Finanzierung der erforderlichen Logistik- und Mobilitätslösungen aufgrund der BIP-Entwicklung in Europa und der angespannten Staatshaushalte erfordern neue Konzepte.

Technologischer Fortschritt

Der technische Fortschritt führt dazu, dass stetig neue Marktsegmente entstehen, die durch eine Vielzahl von Lösungen verschiedener Anbieter bedient werden. Zusätzlich steigt die ökonomische Macht der Technologie-Giganten (Google, Apple, Facebook, Amazon etc ...). Der Fortschritt bei klimaneutralen Technologien im Bereich des Individualverkehrs mit fossil-betriebener Energie reduziert den Vorteil der Bahn gegenüber der Straße. Eine kontinuierliche Evaluierung der technologischen Trends hinsichtlich ihrer Chancen und ihres Disruptionspotenzials ist notwendig, um die richtigen Weichen für nachhaltige Wettbewerbsfähigkeit zu stellen.

Unsere Ziele

Die ÖBB verstehen sich als lokaler, regionaler, nationaler und internationaler Mobilitäts- und Logistikdienstleister mit end2end-Serviceorientierung. Sicherheit und Zuverlässigkeit sind dabei die Basis für den Erfolg und dieses Qualitäts- und Leistungsversprechen ist für die KundInnen einzuhalten.

Die ÖBB sind wesentlicher Bestandteil eines klimafreundlichen und ressourcenschonenden Verkehrssystems und gehören zu den sichersten verfügbaren Verkehrsmitteln.

Der Personen- und Güterverkehr ist das Rückgrat der österreichischen Wirtschaft. Die ÖBB leisten daher einen wesentlichen Beitrag zur Stärkung des Wirtschaftsstandortes Österreich und agieren als starker und zuverlässiger Partner der österreichischen Wirtschaft im In- und Ausland.

Darüber hinaus leisten sie einen wesentlichen Beitrag zur Umsetzung der festgeschriebenen Energie- und Klimaziele in Österreich, wie sie im Jahr 2018 in der #mission 2030 festgelegt wurden.

Alle Unternehmensteile der ÖBB eint das Ziel, das System Schiene und den öffentlichen Verkehr in Österreich zu stärken – unter betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkten oder auf der Grundlage von volkswirtschaftlichen/gemeinwirtschaftlichen Aufträgen. Sie sind dabei gemeinsamen Qualitäts- und Sicherheitszielen verpflichtet.

Dabei nützt der Konzern Skaleneffekte durch eine enge Kooperation zwischen den Gesellschaften. Insbesondere im Personalmanagement und -ausgleich, durch gemeinsame Aktivitäten im Einkauf, in der kaufmännischen Verwaltung (Treasury und Finanzierung) und im Bereich der IT und Produktion werden Synergien nachhaltig genutzt.

ÖBB: Wir verbinden Zukunft

Die oben geschilderten laufenden Veränderungen und Herausforderungen am Markt erfordern eine periodische Evaluierung der Vision und Strategie sowie eine entsprechende Anpassung der Schwerpunkte und Handlungsfelder des ÖBB-Konzerns. Diese wurden in der neuen Konzernstrategie „Wir verbinden Zukunft“ zusammengefasst. Sie bringt eine konsequente Weiterentwicklung hin zur Kundenzentrierung, die mit maßgeschneiderten Mobilitätsangeboten auf individuelle Kundenbedürfnisse eingeht. Die ÖBB gehen damit den Weg vom produktionsorientierten hin zu einem serviceorientierten Mobilitätsdienstleister weiter und stellen die Steigerung des Mehrwertes für die KundInnen und die österreichische Volkswirtschaft in den Mittelpunkt.

Als zentraler Leitbetrieb stärken die ÖBB den Wirtschaftsstandort Österreich und nehmen die Rolle in der gesellschaftlichen Entwicklung aktiv wahr. Ökologie ist kein Schlagwort, sondern wesentliches Leistungsmerkmal des ÖBB Mobilitäts- und Logistikserviceangebots. Damit sind die ÖBB – bereits jetzt eines der bedeutendsten Klimaschutzunternehmen Österreichs – Teil der Lösung bei der Erreichung der Klimaschutzziele. Als österreichischer Konzern auf internationalen Märkten sind die ÖBB nachgefragter Arbeitgeber im In- und Ausland.

Dabei setzen wir bei Zielen und Strategie auf vier strategische Dimensionen mit definierten, priorisierten Handlungsfeldern und messen den Erfolg anhand strategischer Kennzahlen.

Neue Services: Umsatzsteigerung – Wachstum durch Innovation und Digitalisierung

Zur Stärkung des öffentlichen Verkehrs ist es ein zentrales Anliegen der ÖBB, für unsere KundInnen und Unternehmen den Zugang zu unseren Mobilitäts- und Logistikservices zu erleichtern.

Die kontinuierliche Identifikation von Zugangsbarrieren sowie deren Beseitigung und die laufende Entwicklung von kundenorientierten Serviceleistungen entlang der gesamten Wertschöpfungskette ist der Schlüssel zum Erfolg. Darüber hinaus bedarf es der Ausweitung des Kerngeschäfts mittels Teilnahme an Ausschreibungen im Ausland und dem Ausbau des Nachtzugverkehrs in Europa. Durch die Ende-zu-Ende-Betrachtung der Mobilitäts- und Logistikanforderungen soll die Lücke der ersten und letzten Meile geschlossen werden. Diese Betrachtungsweise wiederum forciert die Entwicklung von multimodalen Mobilitäts- und Logistikhubs für barrierefreie, kundenorientierte und multimodale Schnittstellen zum System Bahn.

Wettbewerbsfähigkeit: Fokussierung auf wettbewerbsfähige Kosten

Wettbewerbsfähige Kostenstrukturen sind essenziell, um im internationalen wettbewerblichen Güterverkehrsmarkt nachhaltig bestehen zu können. Im Güterverkehrsbereich ist der Marktdruck bereits heute deutlich zu spüren.

Nachhaltig wettbewerbsfähige Kostenstrukturen sind für die ÖBB ein zentraler Schlüssel zum Erfolg. Dafür sollen die technologischen Möglichkeiten zur Automatisierung und Digitalisierung der Prozesse genutzt werden, um so Prozessvereinfachungen herbeizuführen. Auch wollen wir die Ausrichtung der Wertschöpfungstiefe auf systemrelevante Schlüsselaktivitäten und die Steigerung des Nutzungsgrades der eingesetzten Assets weiter verbessern.

Operative Exzellenz und Sicherheit: verlässlich und klimaneutral sein

Die Einhaltung des Leistungsversprechens gegenüber unseren KundInnen und den Bestellern ist die oberste Prämisse unseres Handelns. Unser Versprechen von Sicherheit, Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit wollen wir mittels einer modernen und kundenorientierten Fahrzeugflotte, hoher Produkt- und Servicequalität und einem strategischen Kapazitätsmanagement kontinuierlich weiter optimieren. Als größter Mobilitätsanbieter Österreichs trägt der ÖBB-Konzern auch eine besondere Verantwortung gegenüber zukünftigen Generationen. Die ÖBB stehen für einen effizienten Umgang mit Ressourcen für den Einsatz von Bahnstrom aus zu 100% erneuerbarer Energie und für eine Reduktion von Emissionen (Lärm, Schadstoffe ...). Konkrete Maßnahmen, um die Folgen des Klimawandels besser bewältigen und ihnen entgegenwirken zu können, wurden in der Klimaschutzstrategie erarbeitet und veröffentlicht.

Starkes Team mit moderner Unternehmenskultur und Organisation: MitarbeiterInnen gewinnen und motivieren

Die Art und Weise, wie das Unternehmen ÖBB als Team zusammenarbeitet, wie schnell es gelingt, auf Herausforderungen zu reagieren beziehungsweise unsere Produkte und Leistungen für unsere KundInnen umzusetzen, ist in volatilen Zeiten ein entscheidender Wettbewerbsvorteil. Dies setzt eine kontinuierliche Weiterentwicklung der bereichsübergreifenden Zusammenarbeit im Team ÖBB voraus. Damit sollen auf der einen Seite die hochqualitative und effiziente Leistungserbringung für unsere KundInnen sichergestellt und auf der anderen Seite sämtliche Projekte und Themen, die die Attraktivität der ÖBB als Arbeitgeber stärken, umgesetzt werden.

Die ÖBB wollen und werden in den kommenden Jahren die richtigen Menschen für das Unternehmen begeistern, damit der Eintritt neuer KollegInnen und der Generationenwandel gut gelingen wird. Im Zuge dieses großen Generationenwechsels wird die langjährige Erfahrung und das Know-how der KollegInnen in einem geordneten Wissenstransfer an die nächste Generation übergeben. Zugleich wird dieser Wechsel dazu genutzt, um in den Prozessen und Strukturen positive Veränderungen anzustoßen. Mit den richtigen Kompetenzen und Qualifikationen ist sichergestellt, dass alle Bereiche optimal besetzt sind.

Programm „Nordstern“

Um die effiziente Umsetzung der Ziele zu gewährleisten, haben die ÖBB das konzernübergreifende Programm „Nordstern“ aufgesetzt. Damit begegnen die ÖBB erfolgreich den umfangreichen Veränderungen im Wettbewerbsumfeld, im Bereich der Technik und im Personalsektor. Der Generationenwechsel wirkt dabei zeitgleich als Chance, um die Organisation erfolgreich für die Zukunft aufzustellen. Als Basis unseres Geschäftes spielt weiterhin unsere hohe Qualität (Pünktlichkeit, Sicherheit und Nachhaltigkeit) eine zentrale Rolle.

Nach der Ideengenerierung und Maßnahmendetaillierung konzentrieren sich die ÖBB nun auf die Umsetzung und Wirkungskontrolle der definierten Initiativen.

In der aktuellen Krise kommt es den ÖBB nunmehr zugute, dass das Programm „Nordstern“ rechtzeitig und antizipierend bereits im Jahr 2018 initiiert wurde. Die Analyse zeigt Einsparungspotenziale und Möglichkeiten, die Wettbewerbsfähigkeit weiter zu verbessern. Denn im Programm „Nordstern“ wurde unter anderem intensiv die Wirtschaftlichkeit als Eckpfeiler für die Wettbewerbsfähigkeit behandelt. Jetzt können die ÖBB darauf aufbauen, schnell und zielgerichtet handeln sowie das Einsparungspotenzial – u. a. durch Vorziehen und Fokussierung auf die geplanten Initiativen – früher erreichen und voll ausschöpfen.

C.6. Sonstige wichtige Vorgänge und Ausblick

Ausblick

Die COVID-19-Pandemie hat das starke globale und nationale Wachstum vorübergehend unterbrochen. Die Verkehrsbranche wird aber mittelfristig gestärkt aus der Krise hervorgehen. Die ÖBB sind zuversichtlich, dass die verschiedenen Konjunkturprogramme und die steigende Nachfrage nach nachhaltigen Mobilitätslösungen zu einer soliden Markterholung führen werden.

Neben der Bewältigung der wirtschaftlichen und sozialen Auswirkungen der aktuellen COVID-19-Pandemie ist der Klimaschutz die größte gesellschaftliche Herausforderung. Die ÖBB sind dabei Teil der Lösung.

Der Europäische „Green Deal“ als Chance für den Bahnsektor

Die Europäische Kommission hat den „Green Deal“ als neue Strategie der EU für Wirtschaftswachstum und Klimaschutz Anfang 2020 präsentiert. Er ist die neue Wirtschaftsstrategie der EU. Der Green Deal umfasst eine Reihe von strategischen Zielen durch deren Erreichung Europa bis 2050 der erste weltweit klimaneutrale Kontinent werden soll. Um die Ziele des Green Deals im Klimaschutz zu erreichen, muss das Mobilitätsangebot in Europa jedoch radikal umgebaut werden. Viele der auf den Green Deal basierenden und geplanten gesetzlichen Maßnahmen bieten dementsprechend große Chancen für den Bahnsektor in Europa. Die Europäische Union möchte im Rahmen des Green Deals EU-weit nachhaltige Mobilitätsdienstleistungen fördern und in die Ökologisierung des Verkehrssystems und den Ausbau einer nachhaltigen

Verkehrsinfrastruktur investieren. In den kommenden Jahren wird die EU-Kommission laufend neue Gesetzesvorschläge zur Umsetzung des Green Deals vorlegen. Um die Positionen der ÖBB und des Europäischen Bahnverbandes CER in diesen Gesetzesvorschlägen zu verankern, wurde eine konzernübergreifende „Green Deal“-Lenkungsgruppe unter Federführung der ÖBB-Holding/Corporate Affairs etabliert.

Heute. Für morgen. Für uns.

Woran die ÖBB heute arbeiten, ist sinnvoll für morgen und uns alle.

Die ÖBB sind Wirtschaftsmotor, internationaler Konzern, verlässlicher Geschäftspartner, Innovationstreiber und Umweltschützer. Aber vor allem sind sie eines: ein attraktiver Arbeitgeber. Insgesamt sind es über 40.000 MitarbeiterInnen, die den ÖBB ihr Gesicht geben und der Schlüssel zum Unternehmenserfolg sind. Die ÖBB sind sich ihrer Verantwortung für die Gesellschaft, für Österreich und für die Umwelt bewusst. Sie arbeiten schon heute tagtäglich daran, dass unsere Kinder und Enkelkinder auch morgen ein lebenswertes Umfeld vorfinden, wie wir es heute kennen und schätzen. Der Anspruch ist es, immer die besten Möglichkeiten für die KundInnen, das Land, die Wirtschaft und die Umwelt anbieten zu können. In diesem Kontext wollen die ÖBB auch in Zukunft das sinnvollste Verkehrsmittel für alle Reisenden sein und zugleich die sinnvollste Lösung für die Umwelt.

Ergebnisausblick

Die Budget- und Mittelfristplanung basiert auf den strategischen Konzernzielen. Mit konkreten hinterlegten Initiativen und Maßnahmen – unterstützt durch das Programm Nordstern – wird der Weg zur Erreichung der strategischen Konzernziele jeweils im mittelfristigen Planungszyklus für die nächsten sechs Jahre abgebildet.

Dabei orientiert sich die ÖBB an Maßstäben der Kundenzentrierung, Wettbewerbsfähigkeit, operativer Exzellenz und Innovationskraft in ihren Produkten und Services. Unter diesen Gesichtspunkten setzten sich die ÖBB zum Ziel, als Mobilitäts- und Logistikanbieter die klare Nummer eins in Österreich zu bleiben und zu den wesentlichen Playern in Europa zu gehören. Darüber hinaus leisten die ÖBB einen wesentlichen Beitrag zur Umsetzung der festgeschriebenen Zielsetzungen der Energie- und Klimaziele in Österreich, wie sie im Jahr 2018 in der #mission 2030 festgelegt wurden.

Das Budget 2021 sowie die Folgejahre sind im Wesentlichen von Angebotsausweitungen beim Teilkonzern ÖBB-Personenverkehr, nachhaltig wirkende Investitionen im Teilkonzern ÖBB-Infrastruktur sowie den Turnaround-Anstrengungen im Teilkonzern Rail Cargo Austria gekennzeichnet. In der aktuell vorliegenden Budget- und Mittelfristplanung wird davon ausgegangen, dass die nachhaltige Bewältigung der negativen Auswirkungen der COVID-19-Pandemie bis einschließlich 2023 dauert und ab 2024 das Ergebnisniveau der vorjährigen Mittelfristplanung wieder erreicht werden kann.

Das budgetierte Konzern-EBT 2021 beträgt rd. 102,5 Mio. EUR und liegt, beeinflusst durch die Auswirkungen der COVID-19-Pandemie, um rd. 96,5 Mio. EUR unter der vorjährigen Mittelfristplanung für das Jahr 2021. Vor allem die marktnahen Unternehmensbereiche sind im Jahr 2021 noch deutlich von den nachhaltigen Auswirkungen der COVID-19-Pandemie geprägt. Im Teilkonzern ÖBB-Personenverkehr liegt das budgetierte EBT 2021 bei rd. 74,3 Mio. EUR und ist damit um rd. 42,7 Mio. EUR unter der vorjährigen Mittelfristplanung. Im Teilkonzern Rail Cargo Austria wird für 2021 ein EBT in Höhe von rd. -10,5 Mio. EUR budgetiert, dies stellt im Vergleich zum Vorjahres-MFP 2021 einen Rückgang um rd. 32,9 Mio. EUR dar.

EBT-Entwicklung in Mio. EUR	2019	2020	BUD 2021	MFP 2026
Teilkonzern ÖBB-Personenverkehr	100,1	6,3	74,3	222,2
Teilkonzern Rail Cargo Austria	5,1	7,6	-10,5	103,9
Teilkonzern ÖBB-Infrastruktur	38,3	10,2	8,2	14,4
ÖBB-Konzern	168,5	58,6	102,5	382,8

In den Budgetprämissen 2021 wurden keine zusätzlichen COVID-19-Implikationen im Sinne von weiteren Lockdowns angenommen. Sollte es 2021 dennoch zu weiteren Einschränkungen kommen, wird die vorliegende Ergebnisprognose im Rahmen des ersten Forecasts 2021 angepasst und die daraus folgenden Erkenntnisse in den Planungsprämissen für die Budget- und Mittelfristplanung 2022 – 2027 verarbeitet.

D. Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren

D.1. Immobilienmanagement

Mit rd. 23.000 Liegenschaften sind die ÖBB einer der größten Immobilieneigentümer Österreichs. Die ÖBB-Immobilienmanagement Gesellschaft mbH ist eine hundertprozentige Tochter der ÖBB-Infrastruktur AG. Sie agiert als gesamtheitlicher Immobiliendienstleister primär innerhalb des ÖBB-Konzerns.

Sie entwickelt und verwertet nicht betriebsnotwendige Liegenschaften und betreut ein umfassendes Portfolio über ihren gesamten Lebenszyklus. Dazu zählen rd. 3.892 Gebäude sowie 1.046 Bahnhöfe und Haltestellen. Das Leistungsspektrum umfasst die kaufmännische und technische Hausverwaltung. Das beinhaltet auch die Anlagenverantwortung für grundsätzlich alle Hochbauanlagen des ÖBB-Konzerns inkl. Bahnhöfen. Ihr Verantwortungsbereich umfasst zudem die Erstellung von hochbaurelevanten Qualitätsstandards und Prüfsystemen. Rd. 800 MitarbeiterInnen sorgen österreichweit für die professionelle und effiziente Abwicklung des umfassenden Leistungsportfolios.

Im Geschäftsjahr 2020 konnten für den Teilkonzern ÖBB-Infrastruktur aus der Verwertung von Liegenschaften Ergebnisbeiträge (Erlöse abzüglich Buchwerte und Rückstellungen) in Höhe von rd. 60,4 Mio. EUR (Vj: rd. 50,3 Mio. EUR) erzielt werden.

D.2. Personalbericht

Der ÖBB-Konzern zählt zu den größten Arbeitgebern Österreichs mit vielfältigen Jobprofilen. Per 31.12.2020 waren konzernweit 41.872 (Vj: 41.904) aktive MitarbeiterInnen (ohne Lehrlinge) beschäftigt. Das ist ein geringfügiger Rückgang des Personalstands im Vergleich zum Vorjahr. Der ÖBB-Konzern zählt zu den größten Ausbildungseinrichtungen Österreichs. Zum Jahresende 2020 waren 1.787 (Vj: 1.805) Lehrlinge in Ausbildung. Hinzu kommen im Berichtsjahr weitere 227 (Vj: 174) Lehrlinge über die Allgemeine Privatstiftung für berufliche Bildung. Das Durchschnittsalter der MitarbeiterInnen lag im Inland (exkl. Lehrlinge) bei rd. 45,7 (Vj: rd. 44,6) Jahren. Der Frauenanteil (inkl. Lehrlingen) betrug rd. 13,5% (Vj: rd. 13,0%).

Die Mitarbeiterstruktur im ÖBB-Konzern

Anzahl MitarbeiterInnen Köpfe	31.12.2020	31.12.2019	Veränderung		Durchschnitt	
			Stichtag	in %	2020	2019
Angestellte	13.972	13.370	602	5%	13.709	13.553
<i>davon aus abgehendem Geschäftsbereich</i>						462
ArbeiterInnen	9.759	8.968	791	9%	9.380	8.498
<i>davon aus abgehendem Geschäftsbereich</i>						203
MitarbeiterInnen mit Definitivstellung	18.141	19.566	-1.425	-7%	18.845	20.167
<i>davon aus abgehendem Geschäftsbereich</i>						207
Gesamt aktive MitarbeiterInnen	41.872	41.904	-32	0%	41.934	42.218
<i>davon aus abgehendem Geschäftsbereich</i>						872
Lehrlinge *)	1.787	1.805	-18	-1%	1.630	1.661
<i>davon aus abgehendem Geschäftsbereich</i>						25
Gesamt mit Lehrlingen	43.659	43.709	-50	0%	43.564	43.879
<i>davon aus abgehendem Geschäftsbereich</i>						897
<i>davon Ausland</i>	4.326	4.286	40	1%	4.317	4.362

*) Zusätzlich waren im Geschäftsjahr 2020 über die Allgemeine Privatstiftung für berufliche Bildung 227 Lehrlinge beschäftigt.

Anzahl MitarbeiterInnen FTE	31.12.2020	31.12.2019	Veränderung		Durchschnitt	
			Stichtag	in %	2020	2019
Angestellte	13.652,2	13.058,4	593,8	5%	13.393,5	13.230,3
<i>davon aus abgehendem Geschäftsbereich</i>						441,7
ArbeiterInnen	9.638,4	8.860,1	778,3	9%	9.266,8	8.396,7
<i>davon aus abgehendem Geschäftsbereich</i>						200,1
MitarbeiterInnen mit Definitivstellung	17.655,9	18.942,1	-1.286,2	-7%	18.284,6	19.520,2
<i>davon aus abgehendem Geschäftsbereich</i>						204,2
Gesamt aktive MitarbeiterInnen	40.946,5	40.860,6	85,9	0%	40.944,9	41.147,2
<i>davon aus abgehendem Geschäftsbereich</i>						846,0
Lehrlinge *)	1.787,0	1.805,0	-18,0	-1%	1.629,6	1.660,6
<i>davon aus abgehendem Geschäftsbereich</i>						25,4
Gesamt mit Lehrlingen	42.733,5	42.665,6	67,9	0%	42.574,5	42.807,8
<i>davon aus abgehendem Geschäftsbereich</i>						871,4
<i>davon Ausland</i>	4.298,4	4.257,4	41,0	1%	4.289,5	4.331,4

*) Zusätzlich waren im Geschäftsjahr 2020 über die Allgemeine Privatstiftung für berufliche Bildung 227 Lehrlinge beschäftigt.

MitarbeiterInnen mit Definitivstellung sind ÖBB Angestellte, die den „Allgemeinen Vertragsbedingungen für Dienstverträge bei den Österreichischen Bundesbahnen“ (AVB) unterliegen. Sie sind vor dem 01.01.1995 eingetreten und aufgrund der Bestimmungen der AVB unkündbar. Unter dem Begriff werden im hier gebräuchlichen Sinne auch die ehemaligen Postbeamten beim Postbus verstanden. Diese MitarbeiterInnengruppe wird in den nächsten Jahren aufgrund der bevorstehenden Pensionierungswellen kleiner.

Aufgrund der Inanspruchnahme der Altersteilzeit durch MitarbeiterInnen mit Definitivstellung ist die Veränderung der Anzahl der MitarbeiterInnen gezählt nach FTE höher als die Veränderung der Anzahl der MitarbeiterInnen gezählt nach Köpfen.



Die personalintensivste Unternehmenseinheit bildete zum 31.12.2020 der Teilkonzern ÖBB-Infrastruktur. Auf sie entfielen 43% aller MitarbeiterInnen inkl. Lehrlinge.

Die strategische Ausrichtung

Das Strategische HR-Management versteht sich gemeinsam mit allen Teilgesellschaften des ÖBB-Konzerns als strategisch-generalistisch ausgerichteter Berater und Sparringpartner für Vorstände und Führungskräfte. Des Weiteren ist das Strategische HR-Management in Zusammenarbeit mit den HR-ExpertInnen der ÖBB-Business Competence Center GmbH (BCC) professioneller Dienstleister für unsere MitarbeiterInnen. Im Sinne des ÖBB Unternehmenswertes „Wir vor Ich“ agiert es als gemeinsames HR-Management des ÖBB-Konzerns und nicht als die Summe der Einzelgesellschaften.

Im Zuge der Transformation zu einem gemeinsamen, schlanken HR-Management wird das Leistungsportfolio radikal hinterfragt. Durch den Einsatz von digitalen Technologien können administrative Aufgaben reduziert werden. Das öffnet Räume, um stärker gestaltend und proaktiv zu arbeiten.

Entlang der beiden Säulen Personalentwicklung und Recruiting sowie Personalmanagement, die alle Fachthemen des HR-Managements bündeln, abdecken etc., bereitet sich das Strategische HR-Management auf die Zukunft und den bevorstehenden Generationenwechsel vor. Stellhebel dafür sind Lean-Administration, Vereinfachung von Governance-Regeln, Employee- und Management-Selfservices sowie Digitalisierung/Automatisierung.

Mit seiner Arbeit leistet das Strategische HR-Management einen wesentlichen Beitrag zur Innen- und Außenwahrnehmung des ÖBB-Konzerns – bei MitarbeiterInnen bzw. potenziellen BewerberInnen – und macht die ÖBB zu einem attraktiven Arbeitgeber.

COVID-19

COVID-19 stellt den Konzern vor große Herausforderungen. Um auf betrieblicher Ebene die notwendige Flexibilität und Wirtschaftlichkeit zu erhalten, wurden viele Maßnahmen zur Krisenüberbrückung gesetzt.

Neben reduzierten Aufnahmen im Verwaltungsbereich und dem Ersuchen an die MitarbeiterInnen um erhöhten Urlaubs- und Zeitausgleichsabbau wurden folgende Maßnahmen gesetzt:

Kurzarbeit

Um die notwendige Flexibilität zu erhalten, wurden Kurzarbeitszeitmodelle auf Gesellschaftsebene in Kraft gesetzt. Unser gemeinsames Ziel ist es, Kündigungen von MitarbeiterInnen jedenfalls zu vermeiden, damit wir nach der Krise gemeinsam weiterarbeiten können. Die Kurzarbeit ist für uns als ÖBB eine wichtige Hilfe zur Krisenüberbrückung, um KollegInnen im Unternehmen halten zu können.

Im Jahr 2020 waren im ÖBB-Konzern 6.156 MitarbeiterInnen in Kurzarbeit.

Telearbeit

Um weiterhin flexibel und sicher miteinander zu arbeiten, wurde eine „COVID-19-bedingte“ Telearbeitsregelung ausgearbeitet.

Die Aufteilung der KollegInnen in rotierenden Teams hat sich bewährt. Dadurch ist bei einem Verdachtsfall im Büro sichergestellt, dass nicht alle MitarbeiterInnen einer ganzen Abteilung bei einem potenziellen Kontakt in Quarantäne müssen. Die ÖBB kommen mit diesem Vorgehen auch den behördlichen Empfehlungen nach, direkte Kontakte bestmöglich zu reduzieren und das sogenannte „Contact Tracing“ – also die Kontaktnachverfolgung – zu erleichtern.

„Corona-Ampel“

Um auf diese neuen Herausforderungen optimal vorbereitet zu sein, wurden rechtzeitig im Sommer 2020 verbindliche Maßnahmen ausgearbeitet, die auch während der Grippezeit eine Ausbreitung des Coronavirus verhindern sollen (z. B. Reduktion der Anwesenheit und verstärkte Reinigung). Mit den Maßnahmen sollen alle KollegInnen, KundInnen sowie die gesamte Bevölkerung gesundheitlich geschützt werden. Die ausgearbeiteten Maßnahmen arbeiten im Einklang mit der staatlichen „Corona-Ampel“ und sind in einer ÖBB-internen „Corona-Ampel“ implementiert. Auf Basis der behördlichen Ampel können so Maßnahmen für die Regionen und MitarbeiterInnen getroffen und transparent kommuniziert werden.

Evaluierung der Arbeitssituation COVID-19-Krise

Die Coronakrise hat mit dem Lockdown und der anschließenden Arbeitssituation eine rasche Umstellung unseres Arbeitsalltages verlangt. Die kurzfristige Veränderung hat Unternehmen und MitarbeiterInnen gleichermaßen gefordert. Denn die Umstellung auf die neuen Arbeitssituationen und die unsicheren Zeiten erfordern ein hohes Maß an Anpassungsfähigkeit und Selbstorganisation. Führen auf Distanz war von einem Tag auf den anderen der neue Alltag. Mittels einer Umfrage haben wir evaluiert, wo die Stärken und Schwächen in dieser Krise punkto Zusammenarbeit liegen und wie es unseren MitarbeiterInnen während der Krise ergeht.

Die Ergebnisse wurden quantitativ und qualitativ ausgewertet und in den drei Kategorien Organisation, Mensch und Kultur sowie IT-Technologie abgebildet. In jeder Gesellschaft wurden die Ergebnisse seitens der strategischen Unternehmensentwicklung präsentiert und anschließend diskutiert. Mit diesen Erkenntnissen kann nun jede Gesellschaft für sich individuelle Entwicklungsschritte für die Organisation und bei Führung gestalten.

Für den Konzern wurden drei strategisch relevante Handlungsfelder in der Dimension „Starkes Team“ festgelegt, nachhaltige Rahmenbedingungen für neue Zusammenarbeitsmodelle geschaffen, ebenso flexiblere Strukturen.

Soziales Arbeiten

Die COVID-19-Krise stellt MitarbeiterInnen und Führungskräfte vor besondere Aufgabenstellungen. Insbesondere während des Lockdowns sorgte das Gleichstellungs-/Diversity-Management für innerbetriebliche Kommunikation und Information. Im ÖBB-Intranet wurden unter der Rubrik „Soziales Arbeiten“ für jene KollegInnen, für die die Lage eine besonders große Veränderung darstellte, regelmäßig relevante Informationen verfasst und weitergeben. Zu diesen Gruppen zählen u. a. ältere MitarbeiterInnen, Alleinerziehende und MitarbeiterInnen mit Behinderungen. Themen wie „Homeoffice mit Kindern“, „Homeschooling“, „häusliche Gewalt“ oder auch mehrsprachige Informationen und Anlaufstellen, kleine Gesten in großen Krisen sowie COVID-19 und Risikogruppen haben sich als wertvolle Tipps- und Kommunikationsangebote herausgestellt. Ebenso gelang ein schneller Umstieg von Präsenz- zu Online-Veranstaltungen. Besonders hervorzuheben sind Webinare zu Hygienemaßnahmen in unseren betriebsnahen Kindergärten und Erste Hilfe bei Kindern. Zusätzlich ist die

Gleichstellungs-/Diversity-Beauftragte des ÖBB-Konzerns in der ÖBB Taskforce des Krisenstabes vertreten. Dort bringt sie insbesondere zu den Themen „Risikogruppen“ und „schwangere Mitarbeiterinnen“ ihre Expertise ein. Die Informationen wurden mit Hilfestellungen rund um das digitale und gesunde Arbeiten ergänzt.

Attraktiver Arbeitgeber

Die speziellen Rahmenbedingungen durch COVID-19 haben die ÖBB als Arbeitgeber vor große Hürden gestellt. Einerseits haben gerade jene KollegInnen der systemkritischen Infrastruktur die Werte „Wir vor Ich“ und „Sicherheit leben“ tagtäglich vorgelebt. Andererseits hat sich das Unternehmen neuen Sachverhalten gestellt. Dazu zählen die schnelle Umstellung auf Homeoffice, im Sinne der Werte „Initiative ergreifen“ und weiterhin „Überzeugende Leistungen für unsere Kunden“ erbringen.

Trotz eines veränderten Arbeitsmarktes gilt es in den nächsten Jahren über 10.000 neue MitarbeiterInnen für die ÖBB zu begeistern.

Employer-Branding und Recruiting

Aufbauend auf der Ausrollung der neuen Arbeitgebermarke wurde 2020 der Marketingschwerpunkt „#JobsmitSinn“ fortgesetzt. Die ÖBB wurden als attraktiver und sicherer Arbeitgeber für die Zukunft am Arbeitsmarkt positioniert und haben ihre strategische Bedeutung für die Versorgungssicherheit von österreichischer Bevölkerung und heimischer Wirtschaft während der Lockdowns 2020 bewiesen. Durch die Neustrukturierung der Abteilung Recruiting und Employer-Branding greifen die gesetzten Schwerpunktmaßnahmen noch effizienter ineinander. So kann der Bedarf an qualifizierten KandidatInnen effektiver ermittelt und gedeckt werden. Durch das veränderte Arbeitsumfeld lag sowohl im Recruiting als auch im Employer-Branding ein Schwerpunkt auf der Digitalisierung der Maßnahmen, wie zum Beispiel bei den Auswahl- und Bewerbungsverfahren oder auch den konzernweiten Messe- und Veranstaltungsauftritten.

Gleichstellungs-/Diversity-Management im ÖBB-Konzern

Im ÖBB-Konzern arbeitet ein institutionalisiertes System von regionalen Gleichstellungsbeauftragten. Es ist mit der Einhaltung des Gleichbehandlungsgesetzes betraut und sorgt für die Gleichbehandlung aller MitarbeiterInnen. Das Diversity-Management setzt darüber hinaus weitere strategische Akzente zur Anhebung der Vielfalt im Unternehmen. 2019 wurde der ÖBB-Konzern mit dem Diversity-Award ausgezeichnet. 2020 folgte das Gütesiegel equalitA für die innerbetriebliche Frauenförderung der ÖBB.

Diversity-Charta 2023

Es ist ein strategisches Ziel, den Frauenanteil im Gesamtkonzern zu erhöhen.

Dafür sind zahlreiche Maßnahmen vorgesehen, z. B. Kooperations- und Ausbildungsprogramme (u. a. mit AMS und NPOs), Qualifizierungsangebote im Diversity-Management sowie Seminare zum Gleichbehandlungsgesetz. Die Mehrzahl der Trainings und Seminare wurden aufgrund von COVID-19 ausgesetzt. Die bestehenden Programme zur Laufbahnentwicklung wurden in digitalisierter Form angeboten und überdurchschnittlich häufig genutzt. Dazu zählen Onlinecoaching für Frauen, das branchenübergreifende Cross-Mentoring-Programm und die ÖBB Netzwerkveranstaltungen.

Der Gesamtanteil der Frauen hat sich im Vergleich zum Vorjahresstichtag um 0,5% erhöht und liegt nun bei 13,5%. Bei Lehrlingen ist der Anteil um 0,7% gestiegen und liegt aktuell bei 17,6%. 42,6% (58,1% ohne Belegschaftsvertreter) der Aufsichtsratsmandate der inländischen Aktiengesellschaften wurden zum Bilanzstichtag von Frauen gehalten. Auch bei den Führungskräften zeigt sich eine Steigerung um 0,9% von 12,9% im Vorjahr auf 13,8%. Bei den Weiterbildungsprogrammen der ÖBB akademie liegt der Frauenanteil in 2020 bei 22,9%.

Ein wichtiger Faktor für die Arbeitgeberattraktivität ist die Vereinbarkeit von Beruf und Privat. Dieses Thema ist auch Teil der ÖBB Gleichstellungspolicy 2011. Sie sieht u. a. konkrete Maßnahmen zur Förderung der Vereinbarkeit vor (u. a. betriebsnahe Kindergärten, Flying Nannies sowie digitale RailMap für Karenz und Pflege).

Programm MitarbeiterInnen mit Behinderungen

Eine weitere Initiative zur kontinuierlichen Erhöhung der Vielfalt und Nutzung interner Ressourcen ist die erfolgreiche Umsetzung des Programms „MitarbeiterInnen mit Behinderungen“. Die Implementierung eines Disability-Managements in der Holding markiert einen grundlegenden Schritt zur erfolgreichen Umsetzung des Programms. Damit gehen Disability-Awareness-Schulungen für Führungskräfte sowie Schulungen zur barrierefreien Kommunikation einher. Im ÖBB-Konzern haben 758 MitarbeiterInnen gesundheitsbedingte Einschränkungen, deren Grad der Behinderung bei über 50% liegt. Ihnen stehen ein Spezialist für Disability-Management und Barrierefreiheit am Arbeitsplatz sowie persönlich die Konzernbehindertenvertrauenspersonen zur Seite. Der Schwerpunkt 2020 wurde auf Kompetenzentwicklung im Bereich barrierefreie Kommunikation gelegt. Der praxisbezogene Wissenstransfer erfolgte mittels Webinaren.

Interkulturelle Kompetenz

Die ÖBB stehen vor einem Generationenwandel im Unternehmen und Österreich inmitten einer soziodemografischen Bevölkerungsentwicklung. In diesem Kontext ist die Erschließung des Arbeitskräftepotenzials mit multikulturellem Hintergrund eine zentrale Herausforderung und ein ökonomisches Ziel. Das gilt gleichermaßen für die Zusammensetzung der Belegschaft wie für die Bearbeitung des Mobilitätsmarktes. Die Erhöhung der interkulturellen Fitness erfolgt auf unterschiedlichen Ebenen. Dazu zählen Kooperationen wie z. B. Webinare mit ÖBB Reisenden zum Thema Barrierefreiheit im Rahmen der „Diversity-Week“, aber auch interne, digitale Diskussionsveranstaltungen oder auch die ÖBB Sprachlernbörse. Besonders erwähnenswert ist ebenso die Lehrausbildung von geflüchteten unbegleiteten Jugendlichen mit Asylstatus. Diese Initiative wird bereits seit 2012 mit dem Verein Lobby.16 und seit 2016 auch mit Unterstützung des AMS vorangetrieben. Dabei wird der Fokus auch auf weibliche Jugendliche mit Asylstatus gelegt.

Über 2.400 KollegInnen aus mehr als 80 Ländern arbeiten im ÖBB-Konzern – Tendenz steigend. Diese Vielfalt an Kulturen und Sprachen soll nun aktiv genutzt werden. Die Sprachlernbörse ermöglicht, SprachlernpartnerInnen zu finden und mit diesen in der Freizeit selbstständig einen kostenfreien Sprachaustausch (Tandem) zu organisieren.

Kultur(-entwicklung)

Die Kultur in einem Unternehmen ist ein wesentlicher Erfolgsfaktor. Sie kann den Erfolg des Unternehmens hemmen oder fördern. Ziel ist es, durch strategisch geplante kulturelle Veränderungsprozesse die Erhöhung der Produktivität und der Wettbewerbsfähigkeit im Unternehmen zu sichern. Die Prozesse und Weiterentwicklungsschritte sollen auf Basis der festgelegten Werte und Normen die Leistungsfähigkeit steigern. Sie sollen die Wettbewerbsfähigkeit und Wirtschaftlichkeit und die Innovationsfähigkeit des Unternehmens stützen und fördern, genauso wie die Serviceleistung am Kunden und die Kollegialität untereinander.

Zentrale Aufgabe der Konzernstrategie ist die Wahrung und Gestaltung einer wertschätzenden Unternehmens- und Führungskultur in Abstimmung mit allen Teilkonzernen und den jeweiligen Fachbereichen.

Im Jahr 2020 lag der Fokus ursprünglich auf der Verankerung der Werte im Konzern. Dazu wurden unter anderem zwei Instrumente konzipiert und die Implementierung vorbereitet.

Zum einen wurde eine ÖBB-interne Werteplattform entwickelt, die den Kulturentwicklungsprozess vom „IST“ zum „SOLL“ unterstützen soll. Diese digitale Visualisierung zeigt Best Practices (Initiativen, Projekte ...) von MitarbeiterInnen und Führungskräften. Sie soll die Haltung und Orientierung im Konzern anhand von Beispielen aus dem täglichen Tun veranschaulichen und dadurch steigern. Die Plattform soll zudem Brücken bauen – zwischen MitarbeiterInnen aus den operativen Flächen und MitarbeiterInnen in den Büros – und in Folge den Ideen- und Erfahrungsaustausch fördern.

Zum anderen wurde ein Kartenset entwickelt. Es lädt MitarbeiterInnen wie Führungskräfte im Konzern ein, ihre Werthaltung zu reflektieren und mithilfe einfacher Übungen neue Verhaltensweisen auszuprobieren. Dieses Instrument wird 2021 in einer digitalen Variante gestartet, später folgt eine Druckversion.

Weiters wurde eine neue Wertekampagne erarbeitet, die 2021 ausgerollt wird.

Führungskultur und Führungskräfte

Die strategische Ausrichtung der Führungskultur konturiert die Inhalte der Führungskräfteentwicklung. Basis dafür sind insbesondere die ÖBB Unternehmenswerte sowie die ÖBB Führungsgrundsätze mit den dazugehörigen Verhaltensankern. Daran richten die Führungskräfte des ÖBB-Konzerns ihr Führungsverhalten aus. Das trägt zu einem gemeinsamen Führungsverständnis bei. Die Qualität des Führungsverhaltens wird regelmäßig in einem strukturierten Prozess evaluiert. Dies geschieht im Rahmen der Mitarbeitergespräche (MaG) sowie der Entwicklungskonferenzen (inkl. 360°-Feedback).

Außerdem findet auch weiterhin für alle (neuen) Führungskräfte die konzernweit gemeinsame Ausbildung zum Führungsverhalten „Bildvermittlung“ statt. Diese stellt ein gemeinsames Grundverständnis von Führung sicher. Dazu werden den Führungskräften definierte Führungsinstrumente nähergebracht.

Im Rahmen der Führungskräfteentwicklung 2020 wurde ein Tool gestaltet, das Führungskräfte beim werteorientierten Führen begleiten soll. Die sogenannten Werteaktionskarten sind Kartensets mit Ideen und Handlungsanleitungen basierend auf unseren Werten. Führungskräfte sollen bei ihrer täglichen Führungsarbeit inspiriert werden, das eigene Handeln und Verhalten zu reflektieren. Durch gezielte Impulse und Aktionen können sie sich in unterschiedlicher Form mit den Werten auseinandersetzen und neues Verhalten ausprobieren.

Organisationsentwicklung

Angesichts der laufenden und zukünftigen Veränderungen im Unternehmen sowie im Marktumfeld hat sich die Organisationsentwicklung zum Ziel gesetzt, aus Entwicklungen und aktuellen Trends Maßnahmen für die Aufbauorganisation des ÖBB-Konzerns abzuleiten und Rahmenbedingungen wie konzernübergreifende Standards und Definitionen sowie Abläufe weiterzuentwickeln. Dadurch sollen ein einheitliches Verständnis im Konzern gefördert und die jeweiligen Bedürfnisse der Konzerngesellschaften optimal unterstützt werden.

Der Fokus liegt dabei darauf, optimale, transparente und effiziente Strukturen zu fördern, Organisationsänderungen zu begleiten, Zukunftsthemen zu evaluieren und daraus Lösungsansätze für den Konzern abzuleiten.

Schwerpunktthema „New Ways of Working“

„New Ways of Working“ verbindet neue Modelle der Zusammenarbeit mit der Nutzung moderner Informations- und Kommunikationstechnologien. Im Blickfeld sind hier die Anforderungen und Bedürfnisse unserer KundInnen und MitarbeiterInnen.

Bereits heute laufen zahlreiche Initiativen zur Flexibilisierung von Organisation und Prozessen. Auch kommen cross-funktionale Teams verstärkt zum Einsatz. Durch die aktuelle Krise liegt das Hauptaugenmerk für das kommende Jahr verstärkt auf Themen wie neue Arbeitsweisen. Sie zielen vor allem auf die Befähigung von MitarbeiterInnen und Führungskräften für virtuelle/hybride Zusammenarbeit ab, einhergehend mit der Schaffung der richtigen Rahmen- und Arbeitsbedingungen für modernes, flexibles Arbeiten.

Gesundheit, Arbeitssicherheit und Soziales

Die Themen Gesundheit und Arbeitssicherheit spielen innerhalb der ÖBB eine sehr wichtige Rolle. Ziel des betrieblichen Gesundheitsmanagements ist der Erhalt und die Förderung der Arbeitsfähigkeit und der Gesundheit aller MitarbeiterInnen.

Dies geschieht in den Handlungsfeldern Gesundheitsförderung, Früherkennung und Stabilisierung, aber auch Wiedererlangung der Arbeitsfähigkeit sowie Rückkopplung und Beratung. Die gesetzten Maßnahmen in diesen Handlungsfeldern wirken sich auf die Arbeitsbedingungen ebenso auf die Arbeitsverhältnisse wie auch auf die persönliche Verhaltensebene aus.

Wesentliche Schwerpunkte der Arbeit des Gesundheitsmanagements bildeten die Programme „Präsenzmanagement“ und „Gesundes Führen und Suchtprävention“ ebenso wie die „Betriebliche Wiedereingliederung“ und – beispielhaft – die konzernweiten Themen „Prävention“ und „Gesunder Arbeitsplatz“.

Der Arbeitnehmerschutz ist im ÖBB-Konzern stark in den einzelnen Teilgesellschaften vertreten. Die leitenden Sicherheitsfachkräfte beraten die Geschäftsführung und die Vorstände zu den verschiedenen Themen in diesem Kontext. Auf Konzernebene ist der ArbeitnehmerInnenschutz über den Fachausschuss Arbeitssicherheit und über die Plattform „Sicherheit“ in die ÖBB Sicherheitsstrategie eingebunden.

Die Arbeitssicherheit strebt einen gefahrenfreien Zustand bei der Berufsausübung für alle MitarbeiterInnen an.

Die ÖBB-Holding AG nimmt eine konzernübergreifende Steuerungsfunktion der ÖBB Sicherheitsstrategie wahr. Der Fokus liegt auf der Sicherstellung der Einhaltung und der Weiterentwicklung der Strategie. Sie umfasst die Sicherheitsbereiche betriebliche Sicherheit, Arbeitssicherheit, öffentliche Sicherheit und Informationssicherheit. Die konzernübergreifende Weiterentwicklung der Sicherheitskultur in den Bereichen betriebliche Sicherheit und Arbeitssicherheit erfolgt ebenfalls durch die ÖBB-Holding AG. Eine positive Sicherheitskultur ist Teil einer weiter gefassten Unternehmenskultur. Sie baut auf Werten und Verhaltensstandards auf und ist durch Bewusstsein, Einstellungen und Überzeugungen geprägt; sie wird durch Handlungen und Entscheidungen sichtbar. Das neue Programm „Sicherheitskultur“ setzt auf eine Verstärkung der Bewusstseinsbildung und beim Verhalten der Menschen an. Es beinhaltet unter anderem folgende Schwerpunkte: den Ausbau des systematischen Lernens aus Fehlern, Abweichungen und Beinaheunfällen, das offene Ansprechen und Melden von unsicheren Handlungen und Situationen sowie das proaktive Hinterfragen und Suchen nach hintergründigen Ursachen von Fehlern und Abweichungen.

Arbeit und Alter

Über die gesetzlichen Regelungen hinaus bietet der ÖBB-Konzern seiner Belegschaft Arbeitszeitmodelle, die es älteren MitarbeiterInnen ermöglichen sollen, länger gesund und leistungsfähig im Erwerbsleben zu verbleiben.

Die „Altersgerechte Teilzeitarbeit“ ist eines dieser Modelle. Es wurde gemeinsam mit der Belegschaftsvertretung erarbeitet. Das Arbeitszeitmodell soll älteren, definitiv gestellten MitarbeiterInnen ein Ausgleiten aus dem Erwerbsleben unter gleichzeitiger Erhaltung ihrer Leistungsfähigkeit ermöglichen. Die „Altersgerechte Teilzeitarbeit“ kann bereits vor dem Zugang zur gesetzlichen Altersteilzeit im Sinne des § 27 AIVG in Anspruch genommen werden. Aktuell werden für Männer zwei Varianten angeboten, beginnend mit 54 Jahren oder mit 56 Jahren und für Frauen eine Variante beginnend mit 52,5 Jahren.

Die in den ÖBB vorhandenen Arbeitszeitmodelle werden von MitarbeiterInnen aller Konzerngesellschaften in Anspruch genommen – so die Voraussetzung erfüllt sind und eine entsprechende Vereinbarung mit dem Arbeitgeber getroffen wurde. Zum Stichtag 31.12.2020 nahmen 605 MitarbeiterInnen die gesetzlich mögliche Altersteilzeit gemäß § 27 AIVG in Anspruch.

Generationenmanagement: Fokus Wissenstransfer

In den kommenden Jahren steht den ÖBB ein Generationenwandel bevor: MitarbeiterInnen werden in den Ruhestand treten und neue Generationen mit anderen Erwartungen und Bedürfnissen an den Arbeitgeber in das Unternehmen nachrücken. Um wettbewerbsfähig zu bleiben, müssen die ÖBB ihr erfolgskritisches Wissen sichern und an die nächsten Generationen weitergeben.

Die Personalentwicklung leitet das Thema der Wissensweitergabe und des Wissenstransfers. Es wurden erfolgskritische Mitarbeitergruppen identifiziert. Des Weiteren wurden:

- Wissenstransfer-Tandems konzipiert
- Wissenstransfer-Coaches ausgebildet
- Eine ÖBB Wissenstransfer-Toolbox zusammengestellt

Diverse Kommunikationsmaßnahmen begleiten die Sensibilisierung der Führungskräfte und MitarbeiterInnen für einen wirksamen Wissenstransfer.

Eine weitere Komponente im Generationenwechsel ist der konstant hohe Bedarf an neuen KollegInnen, die unser #TeamÖBB verstärken.

In den nächsten Jahren suchen wir, vor allem bedingt durch weitere Pensionierungen, über 10.000 MitarbeiterInnen quer durch alle Fachbereiche, aber auch insbesondere in eisenbahnspezifischen Berufen. Dazu positionieren sich die ÖBB einerseits als einer der attraktivsten Arbeitgeber des Landes auf dem Arbeitsmarkt und andererseits unternimmt das ÖBB Recruiting Team alle Anstrengungen, um die am besten qualifizierten BewerberInnen für unsere offenen Positionen auszuwählen.

Personalentwicklung

Die ÖBB leben die Maxime „Attraktiv ist ein Arbeitgeber nur, wenn er seinen MitarbeiterInnen fachliche und persönliche Entwicklungsmöglichkeit bietet“. Dementsprechend legen die ÖBB großen Wert darauf, MitarbeiterInnen zu fordern und fördern. Diese umfasst die Lehrlingsausbildung sowie strategisch relevante und zielgruppenspezifische Bildungs- und Entwicklungsmaßnahmen durch die ÖBB akademie, ebenso den ÖBB Bildungskatalog. Mit der Coronapandemie hat die Personalentwicklung einen zusätzlichen Schub in Richtung Digitalisierung erfahren: Angebote der ÖBB akademie sowie der ÖBB Bildung wurden 2020 zusätzlich zu E-Learnings auf weitere virtuelle Lernformate wie Webinare oder Apps umgestellt. Diese Umstellung bleibt nachhaltig: In Zukunft werden Präsenztrainings als digitale Konzepte oder auch sogenannte Blended-Learning-Konzepte angeboten. Dabei werden abhängig von Zielgruppe und didaktischen Kriterien Präsenzeinheiten mit digitalem Lernen kombiniert.

Lehrlingsausbildung im ÖBB-Konzern

Der ÖBB-Konzern ist einer der größten Lehrlingsausbilder in Österreich und bietet bundesweit 27 Lehrberufe an. Aktuell bilden die ÖBB mehr als 2.050 junge Menschen zu hoch qualifizierten Fachkräften aus. Die Teilkonzerne ÖBB-Personenverkehr und Rail Cargo Austria bilden Lehrlinge überwiegend in kaufmännischen Lehrberufen aus. Hingegen erhalten die Lehrlinge der ÖBB-Infrastruktur AG und der Österreichischen Postbus AG vorrangig Ausbildungen in technischen Berufsfeldern.

Die Ausbildung ist staatlich ausgezeichnet. Die LehrabsolventInnen erreichen jährlich zahlreiche Preise und Auszeichnungen bei Berufswettbewerben. So haben die ÖBB zum Beispiel bereits seit 2015 das Wiener Qualitätssiegel „TOP-Lehrbetrieb“. Lehrlinge der Lehrwerkstätte Wien erreichten im Jahr 2019 einen hervorragenden 3. Platz in der Kategorie „Rookies“ beim WKO-Coding-Day. Im Jahr 2020 konnten sich die ÖBB Lehrlinge mit dem 3. Platz in der Kategorie „Experts“ sehr gut behaupten und in der Platzierung nochmals steigern. Im abgelaufenen Jahr konnte dabei eine von den Jugendlichen gestaltete App, die zum Einsparen von CO₂ durch die bewusste Nutzung von Bahnangeboten auffordert, die Jury überzeugen. Auch werden die Lehrberufe im ÖBB Portfolio „grüner“ und digitaler. Im Zukunftslabor der Lehrlingsausbildung am Standort Wien wurde eine durch Lehrlinge und AusbilderInnen gestaltete VR-Ausbildung realisiert. Sie bildet den Wiener Hauptbahnhof ab und ermöglicht dort virtuelle Schulungen zur Bahntechnik. Die auf diesem Weg ausgebildeten Jugendlichen profitieren von einer realitätsnahen Ausbildung und können so ein gutes Verständnis für die komplexe und zunehmend verschränkte Abwicklung des Bahnbetriebs entwickeln.

Im Jahr 2020 wurde das Ausbildungsportfolio der ÖBB erweitert. Seit Herbst werden die Lehrberufe Kälteanlagentechnik und Elektrotechnik – Energietechnik neu angeboten. Junge TechnikerInnen werden für die Wartung und Instandhaltung von Klimageräten in Zuggarnituren und Gebäuden sowie für die Erzeugung und Verteilung von Strom ausgebildet und an herausfordernde Aufgaben herangeführt.

Auch fördern die ÖBB die „Lehre mit Matura“ und eröffnen ihren Lehrlingen eine Möglichkeit der Weiterqualifizierung. Neben der fachlichen Ausbildung hat auch die Förderung der sozialen Kompetenz einen hohen Stellenwert. Unter dem Motto „Frauen & Mädchen in die Technik!“ engagiert sich die Lehrlingsausbildung dafür, die technische Ausbildung für Frauen und Mädchen noch attraktiver zu gestalten. Das zeigt Wirkung. Bei den Lehrlingen wurde 2020 erstmals ein Frauenanteil von 22,8% bei der Neuaufnahme erreicht.

Mit der Kampagne „nasicher.at“ wollen die ÖBB junge Menschen für die ÖBB begeistern.

Aktuell wird auch in Neu- und Umbauten im Bereich der Lehrlingsausbildung investiert: Es konnten 2020 die Lehrwerkstätten Bludenz und Knittelfeld neu eröffnet werden. Die Lehrwerkstätte Innsbruck wird derzeit saniert und um einen Zubau erweitert. In St.-Pölten wird das örtliche Lehrlingsheim neu errichtet wird. Dazu wurden rd. 44,0 Mio. EUR bereitgestellt.

ÖBB akademie und ÖBB Bildungskatalog

Die Personalentwicklung bündelt strategisch relevante Entwicklungs- und Weiterbildungsaktivitäten für unterschiedliche Managementebenen, ExpertInnen sowie MitarbeiterInnen. Sie unterstützt damit den Know-how-Aufbau und die konzernweite Vernetzung. Leitfaden sind die konzernweite Personalstrategie sowie die festgesetzten Schwerpunktthemen. Auf dieser Basis erarbeitet und implementiert die ÖBB akademie in der ÖBB-Business Center GmbH bedarfsgerechte und zielgruppenspezifische Lern- und Entwicklungsangebote im Konzern.

Das Jahr 2020 hat den Einsatz digitaler Lernformate in der Personalentwicklung beschleunigt. Die bereits laufenden Lehrgänge der ÖBB akademie sowie Einzeltrainings wurden soweit sinnvoll und möglich, in den virtuellen Lernraum transferiert bzw. nachhaltig in Blended-Learning-Konzepte überführt. Zusätzlich zu 60 neuen E-Learnings wurden mit Webinaren („Live-Online-Training“) und Lern-Apps zusätzliche digitale Lernformate ins Portfolio aufgenommen worden. Führungskräfte wurden beispielsweise durch Webinare zum (virtuellen) Führen in der Krise begleitet. Eine Online-Veranstaltungsreihe zum Durchführen von Webinaren fand bei TrainerInnen sowie interessierten MitarbeiterInnen und Führungskräften großen Anklang.

D.3. Forschungsbericht

Die laufende Weiterentwicklung des Gesamtsystems von Mobilität, Logistik und Infrastruktur hat im ÖBB-Konzern eine zentrale Bedeutung. Der Fokus liegt in diesem Kontext auf Kundennutzen sowie der Steigerung von Kapazität, Produktivität und Qualität. Die ÖBB sind sich ihrer wichtigen Rolle als einer der größten österreichischen Anwender von Technologie, als Innovationsmotor der österreichischen Bahnindustrie sowie der gesamten Mobilitätsbranche bewusst. Die Tätigkeiten der ÖBB im Bereich F&E sowie Innovation orientieren sich an strategischen Zielen des Konzerns sowie an aktuellen Trends und an zukünftigen Bedarfen. Im Frühjahr 2020 wurde die ÖBB Technologiestrategie beschlossen. Damit wurde ein wichtiger Rahmen und strategischer Kontext für konkrete technologische Initiativen und Projekte im Konzern geschaffen. Kernelement der bis zum Jahr 2030 ausgerichteten ÖBB Technologiestrategie sind konkrete Schwerpunkte mit ausgeprägter Anwender- und Umsetzungsorientierung. Sie sollen einen messbaren Beitrag zur Steigerung von Kapazität, Produktivität und/oder Qualität leisten. Insgesamt wurden in dieser Strategie acht Schwerpunkte mit 24 Leuchtturmprojekten definiert – von der „Automatisierten Betriebsführung“ über den „Digital Twin“ bis hin zum „Innovativen Güterwagen“ und der „innovativen Regionalbahn“.

Der erstmalige Testbetrieb eines Wasserstoffzugs mitsamt Wasserstofftankstelle im fahrplanmäßigen Personenverkehr ist eines der Leuchtturmprojekte aus der ÖBB Technologiestrategie. Mit dem Betrieb dieses Fahrzeuges lassen die ÖBB dem Ziel, bis 2030 einen CO₂-neutralen Mobilitätssektor anzubieten, konkrete Taten folgen. Darüber hinaus beschäftigen sich die ÖBB in weiteren Sondierungsprojekten. Dazu zählt beispielsweise der Betrieb des Cityjet eco oder der Umbau von Verschublokomotiven auf CO₂-freien Betrieb mit dem möglichen Einsatz alternativer Antriebe.

Seit Februar 2020 setzt die Österreichische Postbus AG nach ausführlichen Tests in Vorarlberg und Kärnten nun erstmals auch im Regelbetrieb batteriebetriebene Busse ein. Weitere Projekte im Bereich alternative Antriebe – sowohl Batterie- als auch Wasserstoffantrieb – sind derzeit in Ausarbeitung.

Ein weiterer, konzernweiter wichtiger Meilenstein aus dem Jahr 2020 ist der im Sommer 2020 erfolgte Start des Projektes TARO „Towards Automated Railway Operation“. TARO ist eine Kooperation von 17 ProjektpartnerInnen unter der Konsortialführerschaft der ÖBB-Holding AG. Von den ÖBB mit dabei sind unter anderem auch die Rail Cargo Austria AG, die ÖBB-Infrastruktur AG, die ÖBB-Personenverkehr AG sowie die ÖBB-Technische Services-Gesellschaft mbH. In diesem Projekt sollen durch die interdisziplinäre Zusammenarbeit von Eisenbahnverkehrsunternehmen, Infrastrukturbetreiber, Industrie und Wissenschaft zahlreiche Aspekte bezüglich der Digitalisierung und Automatisierung des Gesamtsystems Bahn adressiert werden.

Zu den Projekthinhalten gehören beispielsweise die digitale Abbildung von Fahrzeugen und Infrastruktur oder auch die Entwicklung kostengünstigerer Regionalbahnlösungen. Ein weiteres Projekt sind Tests der digitalen automatischen Kupplung beziehungsweise des damit verbundenen Bahnbetriebs. TARO ist für eine Laufzeit von drei Jahren angelegt und wird vom Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) sowie der Österreichischen Forschungsförderungsgesellschaft (FFG) gefördert.

Ein weiterer wesentlicher Meilenstein, der durch die aktive Beteiligung des ÖBB-Konzerns erreicht wurde, ist die Etablierung des „European DAC Delivery Programme“. Ziel dieses europäischen Programms ist die Definition eines europäisch einheitlichen Standards einer digitalen automatischen Kupplung (DAC) im Güterverkehr. Die integrierte Strom- und Datenleitung der DAC ermöglicht erstmals die weitgehend automatisierte Kupplung im Schienengüterverkehr. Des Weiteren schafft sie auch die Voraussetzungen für die Automatisierung und Digitalisierung des Schienengüterverkehrs in Europa und ist somit ein wichtiger Schritt, um dessen Attraktivität und Produktivität aber auch die Kapazität der Infrastruktur insgesamt zu steigern.

Ziel des Projektes „DOMINO“ ist die Entwicklung eines durchgängigen, öffentlich zugänglichen Mobilitätsangebotes bei gleichzeitiger Unterstützung der Klimaziele der öffentlichen Hand. Um dies zu erreichen, werden Rahmenbedingungen und Steuerungsparameter der intermodalen Mobilität analysiert, NutzerInnen-Potenziale erhoben und Schnittstellenstandards zur vereinfachten Vernetzung von Mobilitätsangeboten erarbeitet. Im Rahmen von drei Pilotregionen wird ein intermodales Mobilitätsmanagement gemeinsam mit neuen Mobilitätsangeboten erprobt. Das erste von drei Projektjahren konnte im November 2020 erfolgreich abgeschlossen werden. Das Projekt wird vom BMK sowie der FFG gefördert und gemeinsam mit 15 PartnerInnen umgesetzt. Neben den Konsortialpartnern ÖBB-Holding AG und iMobility GmbH unterstützen die ÖBB-Personenverkehr AG, die ÖBB-Infrastruktur AG sowie die Österreichische Postbus AG das Projekt.

Darüber hinaus hat sich der ÖBB-Konzern an der Erstellung der neuen „FTI-Strategie Mobilität“ des BMK beteiligt. Des Weiteren bereiten sich die ÖBB intensiv auf das Nachfolgeprogramm von „Shift2Rail“ vor.

Insgesamt befanden sich 2020 im ÖBB-Konzern 109 F&E-Projekte in Bearbeitung. Das aktuelle Projektportfolio hat ein Gesamtvolumen von rd. 23,0 Mio. EUR (Nettoaufwand über die gesamte Laufzeit).

D.4. Umweltbericht

Als größter Mobilitätsanbieter und als einer der größten Arbeitgeber Österreichs tragen die ÖBB in vielerlei Hinsicht Verantwortung. Um dieser breiten Verantwortung insbesondere auch gegenüber künftigen Generationen, gerecht zu werden, sowie im Sinne einer langfristigen wirtschaftlichen Ausrichtung haben die ÖBB Nachhaltigkeit im gesamten Unternehmen zu einer der wesentlichen Handlungsmaximen gemacht. Im Mittelpunkt der Überlegungen und Handlungen stehen dabei ökologische und ökonomische Fragen sowie soziale Aspekte.

Klimawandel und COVID-19 sorgen für Veränderungen

Aktuell bestimmen weltweit zwei zentrale Themen die öffentliche und die politische Debatte. Zum einen die andauernde Coronakrise mit all ihren gesundheits- und wirtschaftspolitischen Implikationen. Zum anderen das zweite Schlüsselthema unserer Zeit: der Klimawandel. Das Klimathema ist aufgrund von COVID-19 im öffentlichen Diskurs zwar etwas in den Hintergrund geraten, dessen Bedeutung ist aber nach wie vor unbestritten. Beide Themen haben auf die ÖBB einen wesentlichen Einfluss.

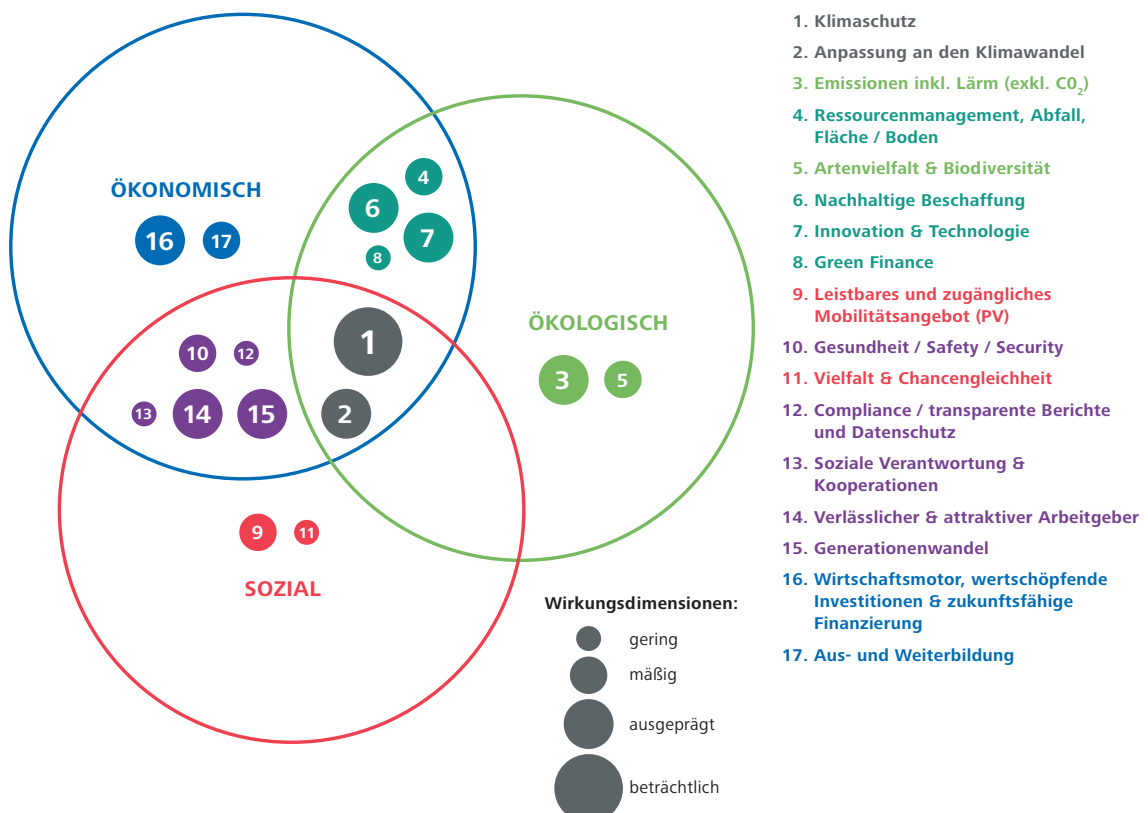
Die Krise bietet aber auch neue Chancen. Die Voraussetzung dafür ist, dass das Hochfahren der Wirtschaft sich an Nachhaltigkeit und Klimaschutz orientiert. Regionalität und Wertschöpfung sind in Österreich und im europäischen Wirtschaftsraum wieder ein wichtiges Thema geworden. Auf politischer Ebene weist der Green Deal der Europäischen Union den Weg in Richtung einer klimaneutralen Wirtschaft. Der öffentliche Verkehr und im Besonderen das klimafreundliche System Bahn wird auf diesem Weg eine entscheidende Rolle spielen. Der Klimawandel wird zwangsläufig für eine dauerhaftere Veränderung unseres Handelns sorgen.

Die ÖBB Nachhaltigkeitsstrategie: 17 Bausteine im Fokus

Die Themenschwerpunkte der neuen ÖBB Nachhaltigkeitsstrategie wurden in der ersten Jahreshälfte 2020 konzernweit erarbeitet und angepasst. Ausgehend von den Ergebnissen der Wesentlichkeitsanalyse 2018 und den Sustainable Development-Goals der Vereinten Nationen (SDGs) wurden 17 Bausteine für die neue ÖBB Nachhaltigkeitsstrategie hergeleitet und definiert. Die Abbildung zur ÖBB Nachhaltigkeitsstrategie gibt einen Überblick über die Verschränkung der 17 Nachhaltigkeitsbausteine innerhalb des „3-Säulen-Modells“. Die unterschiedlichen Größen der Kreise zeigen die Wirkungsdimensionen der Bausteine für die ÖBB und verdeutlichen die aktuelle Wesentlichkeit der jeweiligen Nachhaltigkeitsthemen für den ÖBB-Konzern.

ÖBB Nachhaltigkeitsstrategie

17 Bausteine mit ihren Wirkungsdimensionen in den 3-Säulen der Nachhaltigkeit



CO₂-Bilanz für den ÖBB-Verkehrssektor

Die CO₂-Bilanz für den ÖBB-Verkehrssektor wird jährlich vom Umweltbundesamt berechnet. Die gesamten Treibhausgas-Emissionen (THG-Emissionen) des ÖBB-Verkehrssektors in Österreich haben sich im Jahr 2019 geringfügig auf rd. 288.306 t (2018: rd. 281.342 t) erhöht. Die vorläufige Berechnung der gesamten THG-Emissionen für den Mobilitätsbereich für 2020 durch das Umweltbundesamt zeigt mit einem Wert von rd. 253.978 t eine weitere Reduktion, die v. a. auf die durch die Coronakrise bedingten geringeren Verkehrsleistungen im Jahr 2020 zurückgeführt wird.

Gesamte THG-Emissionen des ÖBB Mobilitätssektors (CO₂eq in Tonnen)

	2017	2018	2019	2020*
Schiene (Personen- und Güterverkehr)	211.300	114.481	115.182	102.520
Postbus	142.938	144.737	150.859	133.586
Eigene Lkws	266	172	185	131
Innerbetrieblicher Verkehr	20.713	21.952	22.080	17.741
ÖBB gesamt	375.217	281.342	288.306	253.978

* Vorläufige Berechnung: verifizierter Strom-Mix 2020 noch nicht vorhanden, Berechnungen 2020 durch Umweltbundesamt auf Basis Leistungszahlen 2020 und Emissionsfaktoren 2019. Nach Vorliegen sämtlicher Basisdaten wird CO₂-Bilanz 2020 nachgezogen.

Nach Vorliegen sämtlicher verifizierter Basisdaten wird die finale CO₂-Bilanz für 2020, welche durch das Umweltbundesamt erstellt wird, im Mai 2021 vorliegen. Nachfolgende Details zur Entwicklung der CO₂-Bilanz beziehen sich auf das Berichtsjahr 2019.

Im ÖBB Personenverkehr waren im Jahr 2019 weitere leichte Verbesserungen der THG-Emissionen zu verzeichnen. Hingegen ergaben sich geringfügige Verschlechterungen der THG-Emissionen beim ÖBB Güterverkehr und beim ÖBB Postbus. Beim ÖBB Güterverkehr sind diese auf geringere Verkehrsleistungen sowie damit verbunden einem leicht gestiegenen Energieverbrauch pro beförderter Tonne zurückzuführen. Beim ÖBB Postbus führt der erhöhte Energiebedarf beim Einsatz der neuesten Generation von Partikelfiltern (Busse der Normklasse Euro 6) trotz der Initiativen zur spritsparenden Fahrweise zu einer Verschlechterung des spezifischen Energieverbrauchs und damit zu einem geringen Anstieg der THG-Emissionen – allerdings bei gleichzeitig signifikanter Reduktion von Schadstoffemissionen (Rußpartikel, Feinstaub ...) aus dem Betrieb.

Der gesamte CO₂-Einspareffekt durch die ÖBB Verkehrsleistungen (Bahn und Bus) in Österreich konnte im Jahr 2018 mit rd. 4,2 Mio. t beziffert werden. Dieser Wert konnte im Jahr 2019 gehalten werden. Für das Jahr 2020 ist, verursacht durch die Rückgänge der Verkehrsleistungen aufgrund der Coronakrise, eine Reduktion dieses Einspareffektes zu erwarten.

Die CO₂-Bilanz für den ÖBB Verkehrssektor im Jahr 2019 ergibt folgende CO₂-Emissionsfaktoren für Bahn (Personen- und Güterverkehr) und Bus (Hinweis: Spezifische ÖBB Emissionskennzahlen und CO₂-Unterschiedsfaktoren aus 2020 sind derzeit noch nicht verfügbar – auch Vergleichswerte 2019 aus der Österreichischen Luftschadstoffinventur liegen laut Umweltbundesamt derzeit noch nicht vor):

Entwicklung der gesamten CO₂eq-Emissionen

Spezifische ÖBB Emissionskennzahlen	2018	2019
ÖBB-Personenverkehr Schiene, CO ₂ eq in g/Pkm	8,4	8,2
ÖBB-Personenverkehr Postbus, CO ₂ eq in g/Pkm	90,2	94,7
ÖBB-Güterverkehr Schiene, CO ₂ eq in g/tkm	2,0	2,2

Datenquelle: ÖBB CO₂-Bilanz, Umweltbundesamt 2019 und 2020.

Vergleichswerte

(bemessen mit durchschnittlichen Beladungs- bzw. Besetzungsgraden und Verbräuchen)	2017	2018
Pkw, CO ₂ eq in g/Pkm	216,5	217,5
Lkw, CO ₂ eq in g/tkm	88,0	89,1
Flugzeug, CO ₂ eq in g/Pkm	426,2	418,2

Datenquelle: ÖBB CO₂-Bilanz, Umweltbundesamt 2019 und 2020 (Hinweis: Vergleichswerte Pkw, Lkw, Flugzeug liegen immer erst ein Jahr verspätet vor).

Daraus resultieren auch optimierte Unterschiedsfaktoren zu Pkw, Lkw und Flugzeug.

CO₂-Unterschiedsfaktoren

(durchschnittliche Betrachtung je Personen- bzw. Tonnenkilometer)

	2018	2019
Pkw: ÖBB-Personenverkehr Schiene	26:1	27:1
Pkw: ÖBB-Postbus	2,4:1	2,3:1
Lkw: ÖBB-Güterverkehr Schiene	44:1	40:1
Flugzeug: ÖBB-Personenverkehr Schiene	51:1	51:1

Datenquelle: ÖBB CO₂-Bilanz, Umweltbundesamt 2019 und 2020.

Der ÖBB-Konzern stellt seine Nachhaltigkeits- und auch Klimaperformance in speziellen Berichten dar – z. B. im ÖBB Nachhaltigkeitsbericht. Die berichteten Inhalte spiegeln die für die Geschäftstätigkeit relevanten und materiellen Aspekte wider. Der ÖBB Nachhaltigkeitsbericht 2019 wurde gemäß dem Bundesgesetz BGBl. I Nr. 20/2017 auf Basis des Nachhaltigkeits- und Diversitätsverbesserungsgesetzes und in Anlehnung an die GRI-Standards (Global Reporting-Initiative) gemäß der „Option KERN“ erstellt und von der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft BDO zertifiziert.

D.5. Barrierefreiheit

Inklusives Reisen mit Bahn und Bus setzt einen bequemen Zugang zu Bahn und Bus voraus. Barrierefreiheit ist ein wichtiges Ziel. Sie erleichtert den Zugang zu Mobilität für Menschen mit Behinderung gleichermaßen wie für Personen mit Kinderwagen sowie für ältere Menschen und für Reisende mit Gepäck oder Fahrrädern.

Im Jahr 2006 hat die ÖBB-Holding AG einen Etappenplan entwickelt. Dieser wurde auf Basis des § 19 Bundes-Behindertengleichstellungsgesetz (BGStG) zusammen mit Verantwortlichen der Teilkonzerne und ExpertInnen der Behindertenorganisationen erarbeitet und stellt Maßnahmen des ÖBB-Konzerns gesamthaft dar. 2016 haben die Konzerngesellschaften ihre strategischen Überlegungen überprüft. In Folge wurden neue Umsetzungspläne für weitere Bahnhöfe und für die Fahrzeugflotte bis 2025 erstellt. Dieser Umsetzungsplan wurde den ÖBB Stakeholdern in unterschiedlichen Diskussionsformaten präsentiert. Ende 2019 wurden die Zwischenziele des Umsetzungsplans 2025 erneut evaluiert. Die Ergebnisse wurden im Bericht ÖBB-Umsetzungsplan 2020 bis 2025 für Fahrzeuge und Infrastruktur dargelegt und online publiziert. Entsprechende Stakeholderdialoge waren für 2020 angesetzt. Sie konnten aufgrund der COVID-19-Bestimmungen nicht im gewünschten Maß umgesetzt werden.

Ticketkauf

Es wurden viele einzelne Schritte gesetzt, damit KundInnen einfach und rasch ein Ticket für ihre Reise erwerben können. Diese Verbesserungen umfassen sowohl den Online- als auch den mobilen Verkauf über Mobiltelefone und Tablets. Weiters wurde der Verkauf von Tickets am Ticketautomaten leichter und nahezu barrierefrei gestaltet. Im Reisezentrum am Bahnhof sind die Verkaufspulte so ausgeführt, dass KundInnen im Rollstuhl gut zufahren und Menschen mit Hörbehinderung sich über induktive Höranlagen verständigen können.

Nah- und Fernverkehr

Die Barrierefreiheit der Züge wird laufend durch neues Wagenmaterial verbessert: So wurde beim neuen Nahverkehrszug ÖBB Cityjet besonderer Wert auf bequeme Niederflureinstiege, breite Portale, offene Übergänge sowie stärkere Farbkontraste für Reisende mit Sehbehinderung gelegt. 2020 kamen im Nahverkehr bereits 176 Cityjet-Garnituren, 187 Talent-Garnituren, 60 Desiro-Garnituren und 67 Doppelstockwagen als barrierefreie Niederflurfahrzeuge zum Einsatz. Im Fernverkehr waren 60 Railjet-Garnituren in Verwendung. Diese verfügen über einen fahrzeuggebundenen Hebelift sowie drei Plätze für RollstuhlfahrerInnen, die auch mit Steckdosen zum Laden für Rollstuhlbatterien ausgestattet sind. Für Reisende mit Sehbehinderung sind taktile Elemente vorhanden. Auch ist ein eigener Platz für den Blindenführhund vorgesehen. Die 25 ÖBB Multifunktionswagen ermöglichen im Nachtreiseverkehr dass Reisende im Rollstuhl in einem Liegewagenabteil mit Begleitperson verreisen können.

Postbus

Alle neu beschafften Niederflurfahrzeuge sind mit mechanischer bzw. elektrischer Klapprampe ausgestattet. Die Hochflurbusse verfügen über einen Hebelift. Dieser ermöglicht den Einstieg für KundInnen im Rollstuhl in den Bus. Die vorgesehene Sondernutzungsfläche ist mit einem Rückhaltesystem ausgestattet. Die Ausstattung eines Sitzplatzes für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste gehört mittlerweile zum Standard. 2020 sind 99% des Busfuhrparks barrierefrei.

Intercitybusse

Die ÖBB bieten im Süden Österreichs Fernbusverbindungen an und ergänzen damit die Topzüge im Fernverkehr nach Italien. Seit mehreren Jahren sind dafür fünf ÖBB Intercitybusse (ICB) im Einsatz. Die Doppelstockbusse bieten großzügigen Sitzkomfort in der 1. und 2. Klasse und sind mit WC und Klimaanlage ausgestattet. In der 1. Klasse erwarten die Fahrgäste elegante Ledersitze, Arbeitsflächen und Steckdosen sowie ein kostenloses Zeitungs- und Getränkeangebot. Zudem sind die ICBs barrierefrei. Die Busse sind mit einem Niederflureinstieg sowie einem Rollstuhlstellplatz ausgestattet und verfügen über Plätze für mobilitätseingeschränkte Reisende, die auf Wunsch extra gebucht werden können.

Infrastruktur

Mit Ende 2020 profitieren bereits 84% aller ÖBB Reisenden von 370 modernen, barrierefreien Bahnhöfen und Haltestellen. Das Angebot einer barrierefreien Mobilität wird sukzessive erweitert und verbessert. Im Jahr 2027 werden gemäß Umsetzungsplan über 90% der Reisenden im Netz der ÖBB-Infrastruktur AG barrierefrei unterwegs sein können.

Dafür werden jährlich weitere Bahnhöfe und Haltestellen barrierefrei gestaltet. Im Berichtsjahr 2020 wurden über 20 Stationen umfassend modernisiert oder komplett neu errichtet. Hier können beispielsweise Abfaltersbach, Mittewald a. d. Drau, Sillian (alle Tirol), Finkenstein (Kärnten), Neumarkt am Wallersee (Salzburg), Allerheiligen-Mürzhofen, Bad Mitterndorf, Bad Mitterndorf-Heilbrunn, Kapfenberg (alle Steiermark), Braunau am Inn, St. Georgen a. d. Gusen Ort (beide Oberösterreich), Kirchberg am Wagram, Neulengbach Stadt, Oberweiden und St. Andrä-Wördern (alle Niederösterreich) genannt werden.

Dieser Weg der Modernisierung von Bahnhöfen und Haltestellen wird selbstverständlich 2021 konsequent fortgesetzt. Dabei sind den ÖBB die Errichtung und Erweiterung von Park & Ride-Anlagen samt Pkw-Behindertenparkplätzen im Nahbereich der Zugänge ein besonderes Anliegen ebenso wie die Anbindung an lokale Verkehrsträger (insbesondere Busanbindung).

Ebenfalls 2020 wurde aktiv der direkte Austausch mit Menschen mit Behinderungen und Interessensvertretungen geführt – vermehrt über digitale Kommunikationskanäle. Analysiert und diskutiert wurden u. a. Produkte und Neuerungen bei der Information- und der Wegeleitung sowie Bahnhofsausstattungen im öffentlichen Bereich. Diese Praxiserfahrungen sind für die ÖBB-Infrastruktur AG wertvolle Anregungen, um zukünftig noch bessere Lösungen zu finden. Dafür ist jedes Detail wichtig. Oft sind es kleine, zusätzliche Maßnahmen, die zu einer Erleichterung und Entlastung bei der Benützung der Bahn führen – für Menschen mit und ohne Behinderungen.

D.6. Sicherheit

Sicherheit als Fundament aller Aktivitäten

Sicherheit bildet das Fundament aller Aktivitäten im ÖBB-Konzern. Sie ist tägliches Versprechen an alle KundInnen, an alle MitarbeiterInnen und deren Familien, aber auch gegenüber unseren Dienstleistern und sonstigen Dritten.

Die Sicherheitsstrategie des ÖBB-Konzerns wurde in die Konzernstrategie integriert. Im Zuge dessen wurden neue Sicherheitsziele definiert. Bis 2024 sollen wesentliche Sicherheitskennzahlen (z. B. Zugunfälle, Verschubunfälle, Arbeitsunfälle ...) noch weiter verbessert werden. Somit soll sichergestellt werden, dass die ÖBB nachhaltig zu den Top fünf der sichersten Bahnen in Europa gehören. Mit der Schärfung der Sicherheitsstrategie, der Stärkung der konzernübergreifenden Zusammenarbeit sowie der Ambition, die Sicherheitskultur positiv weiterzuentwickeln, wurden die Weichen zur Erreichung der Sicherheitsziele 2024 gestellt. Der Fokus der kommenden Jahre liegt auf der Vereinfachung der Meldeprozesse von unsicheren Handlungen und Situationen, aber auch in der tiefer gehenden Analyse der hintergrundigen Ursachen von (Beinahe-)Unfällen. So will man aus sicherheitsgefährdenden Ereignissen und Vorfällen systematisch lernen und proaktiv gegensteuern können.

Konzernübergreifendes Vorzeigeprojekt zur Unterstützung der TriebfahrzeugführerInnen bei der Signalbeachtung: Warn-App

Das Ereignis Signalüberfahrungen (Zugfahrt) als Vorläufer für Zugzusammenstöße blieb auch 2020 ein zentrales Fokusthema für alle ÖBB-Konzerngesellschaften. Es wird im laufenden Sicherheitsprogramm durch geeignete Maßnahmen konsequent und prioritär behandelt. Eine Maßnahme zur Verringerung der Signalüberfahrungen ist die 2019 entwickelte und 2020 flächendeckend ausgerollte „Warn-App“ für TriebfahrzeugführerInnen. Sie unterstützt die betroffenen MitarbeiterInnen bei „Anfahren gegen Halt“. Die Entwicklung der Warn-App dient als konzernübergreifendes Vorzeigeprojekt. Ihre Weiterentwicklung wurde 2020 gestartet, damit TriebfahrzeugführerInnen künftig auch während der Fahrt unterstützt werden können.

Als weitere Maßnahmen soll die konzernübergreifende Zusammenarbeit gestärkt und ein weiterer Ausbau der Technik forciert werden – vor allem im Hinblick auf eine perfekte Interaktion zwischen Mensch und Technik. Darüber hinaus steht in den nächsten Jahren insbesondere eine Weiterentwicklung unserer Sicherheitskultur im Fokus. Um Führungskräfte und

MitarbeiterInnen dabei zu unterstützen, tagtäglich Sicherheit zu leben, wurden 2019/20 einige Werkzeuge und Methoden entwickelt und Sicherheit in etliche Standardprozesse integriert.

Werkzeuge/Methoden zur Weiterentwicklung der Sicherheitskultur

Folgende Werkzeuge/Methoden zur Weiterentwicklung der Sicherheitskultur wurden 2020 neu eingeführt bzw. ausgeweitet:

- Proaktiver Dialog über Sicherheit über Leistungsboards
- Durchführung von Safety Walks
- Fehlerklassifizierungssystem
- Ursachenidentifikationssystem
- Methodik zum Abstellen von Hausbräuchen
- Sicherheit-Interaktionskarten

Sicherheit leben

Sicherheit leben ist seit 2020 in den Standardprozessen verankert:

- Sicherheit leben im TZD-Prozess
- Sicherheit leben im Mitarbeitergespräch
- ÖBB Award (Sicherheitsvorbild des Jahres)
- Sicherheit leben – Kampagne
- Safety Briefings
- Sicherheit als TOP in Meetings

D.7. Pünktlichkeit

Der sichere, pünktliche und zuverlässige Bahnbetrieb ist das Fundament des Leistungsversprechens des ÖBB-Konzerns. Die ÖBB zählen zu den pünktlichsten Bahnen in Europa. Im Jahr 2020 waren 89,7% der ÖBB Züge im Fernverkehr und 97,5% der ÖBB Züge im Nahverkehr pünktlich. Die Züge der Rail Cargo Austria verkehrten im ÖBB Netz mit einer Pünktlichkeit von 84,4%.

Das „All-Time-High“ in der Pünktlichkeit mit der v. a. gegenüber dem Vorjahr 2019 erheblich besseren Performance wurde u. a. durch die Coronakrise begünstigt, die ab Mitte März sowohl zu einem Fahrgastrückgang im Fern- und Nahverkehr im Vergleich zum Vorjahr als auch zu einer höheren Qualität in der nationalen Betriebsführung aufgrund von Rücknahmen grenzüberschreitender Verkehre (v. a. Mitte März bis Mitte Juni) geführt hat. Zusätzlich ist aber auch eine positive Wirkung der im Pünktlichkeitsmanagement gesetzten Maßnahmen erkennbar. Positiven Einfluss auf die guten Pünktlichkeitswerte hatte darüber hinaus ein durch wenige Extremwetterereignisse geprägter Jahresbeginn.

Das im Jahr 2018 gestartete umfangreiche Maßnahmenprogramm zur Sicherstellung der Performance bei gleichzeitig steigender Verkehrsleistung wurde auch 2020 konsequent weiterverfolgt. So wurden weitere Prozessoptimierungen in der Baustellenplanung sowie Maßnahmen zur Steigerung der Anlagenzuverlässigkeit umgesetzt. Anpassungen im Fahrzeugeinsatz und technische Weiterentwicklungen an der Flotte tragen zur höheren Stabilität und Zuverlässigkeit im Einsatz bei. Auch die Investitionen in neue Anlagen und den Fuhrpark unterstützen diese Entwicklung wesentlich. Herausfordernde Baustellensituationen in den Sommer- und Herbstmonaten konnten durch gezielte Bündelung von Bautätigkeiten und Anpassungen von Fahrplänen an die Baustellensituation – zur Gewährleistung einer planbaren Reise – gemeistert werden. Punktuell negative Einflüsse auf die Performance ergaben sich u. a. durch Unwetter, Unfälle mit StraßenverkehrsteilnehmerInnen sowie Verspätungen von Nachbarbahnen.

Nach wie vor wird ein hoher Anteil der Unpünktlichkeit durch Verspätungen im Bereich der Nachbarbahnen erzeugt. In der Zusammenarbeit im grenzüberschreitenden Verkehr wurden Performancedialoge mit Nachbarbahnen eingeführt, um durch gemeinsame Maßnahmen im grenzüberschreitenden Verkehr den Einfluss von unpünktlichen Zügen auf das Netz der ÖBB möglichst gering zu halten. Weitere Verdichtungen der Taktfrequenzen sowie zunehmende Veränderungen klimatischer Bedingungen sind mittelfristig zu erwarten und bilden u. a. die Herausforderungen der Zukunft an die Zuverlässigkeit und Qualitätsansprüche des Systems.

Daher ist es das Ziel, eine Evolution von einem reaktiven Verspätungsmanagement hin zu einem proaktiven Fahrzeit-Reserve-Management einzuleiten. Das vorausschauende Planen und Simulieren sowie das aktive Managen planbarer Abweichungen dient der Stabilisierung des dichten Fahrplangefüges im Gesamtnetz. Hierzu zählen auch weitere vertiefende Analysen von Ursachen und deren Wechselwirkungen sowie Auswirkungen auf die Unpünktlichkeit, um zukünftige Anforderungen an das System seitens unserer Fahrgäste, aber auch zur Gewährleistung der Gesamtsystemstabilität sicherzustellen.

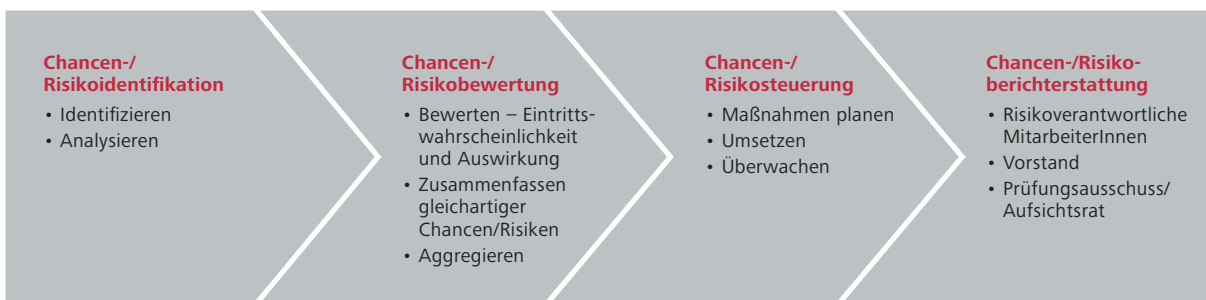
E. Chancen- und Risikobericht

Das Chancen- und Risikomanagement begleitet alle relevanten Geschäftsprozesse und Finanzpositionen der wesentlichen Konzernunternehmen und versteht sich daher als ein wichtiges Instrument der Unternehmensführung. Ziel ist es, rechtzeitig Chancen und Risiken zu erkennen und proaktiv durch geeignete Maßnahmen zu steuern. Das soll bestehende und zukünftige Erfolgs- und Wachstumspotenziale absichern. Alle identifizierten Chancen und Risiken werden laufend einer qualitativen und quantitativen Beurteilung unterzogen, vor allem hinsichtlich möglicher Auswirkungen und Eintrittswahrscheinlichkeiten. Grundlage dafür sind die fortgeschriebenen Bewertungen oder Erfahrungswerte.

Chancen und Risiken sind im ÖBB-Konzern grundsätzlich als Ereignisse oder Entwicklungen definiert, die zu einer positiven oder negativen Ergebnisabweichung gegenüber den Planungsannahmen führen können. Daher erfolgt die Überarbeitung des Chancen- und Risikoportfolios synchron mit den Planungsprozessen.

Die verbindliche Konzernrichtlinie und das ebenfalls konzernweit verbindliche Chancen- und Risikomanagement-Handbuch definieren Regeln, Spielräume und Mindestanforderungen des Risikomanagements für alle einbezogenen Unternehmenseinheiten. Das oberste Ziel der Risikopolitik ist die uneingeschränkte Absicherung der Unternehmenstätigkeit. Demnach sollen Risiken nur dann eingegangen werden, wenn ihre Dimension abschätzbar und damit gleichzeitig eine Steigerung der Erträge und des Unternehmenswerts verbunden ist.

Prozess Chancen- und Risikomanagement



Dieser Prozess wird durch eine Risikomanagementsoftware unterstützt. Einzelrisiken und -chancen werden in der konzernweiten Chancen- und Risikoplattform geprüft. In Folge wird ein Bericht an den Vorstand der ÖBB-Holding AG erstellt, der die wichtigsten Risiken und die entsprechenden Gegenmaßnahmen oder Chancen abbildet. Auf dieser Grundlage werden dem Aufsichtsrat sowie dem Prüfungsausschuss der ÖBB-Holding AG und der Konzerngesellschaften umfassende Informationen zur aktuellen Chancen- und Risikosituation zur Verfügung gestellt.

Für das Jahr 2021 verteilen sich die wichtigsten Chancen und Risiken, von denen keines bestandsgefährdend ist, wie folgt auf die einzelnen Chancen- und Risikofelder:

Strategie

Sollten steigende Coronainfektionszahlen zu angeordneten Maßnahmen von Behörden führen, könnte das zu einer Verschlechterung des Ergebnisses und der Liquidität führen. Die Erfahrungen und Erkenntnisse der vergangenen Monate zur Bewältigung der Pandemie wirken risikomindernd. Ebenso risikomindernd wirken die nun angelaufenen Massentests und Impfungen.

Trotz der angespannten Lage wird das Programm „Nordstern“ weiterverfolgt. Das Programm dient wesentlich zur Vorbereitung des ÖBB-Konzerns auf die umfangreichen Veränderungen im Wettbewerbsumfeld, in der Technik und im Personalsektor. Der Generationenwechsel wirkt dabei zeitgleich als Chance, um die Organisation erfolgreich für die Zukunft aufzustellen.

Unter Einbindung aller Konzerngesellschaften wurde ein Konzept erarbeitet, das eine umfassende Transformation einleitet. Das Transformationsprogramm bereitet das Unternehmen auf wesentliche Herausforderungen und Risiken vor, die sich insbesondere aus dem verschärften Wettbewerbsdruck und dem technologischen Wandel in den nächsten zehn Jahren ergeben. Das Fundament der operativen Exzellenz wird dadurch weiter gestärkt. Die definierten Maßnahmen zur Umsetzung des Konzepts wurden in der Budget- bzw. Mittelfristplanung eingearbeitet. Es wird ein regelmäßiges Monitoring dieser strategischen Maßnahmen durchgeführt.

Operativer Betrieb

Um das Risiko eines Umsatzrückgangs und Mehraufwands durch Qualitätsprobleme bei Anlagen (z. B. Rollmaterial und Lokomotiven) zu vermindern, werden als Maßnahmen regelmäßige Überprüfungen der Anlagen durchgeführt. Zur Risikominderung von durch ÖBB MitarbeiterInnen verursachten Unfällen werden laufend Schulungs- und Informationsveranstaltungen organisiert. Das Risiko terroristischer Attacken wird sowohl durch gezielte Maßnahmen und Anweisungen (Verhaltensempfehlungen) als auch durch die enge Zusammenarbeit mit dem Bundesministerium für Inneres gemindert. Die bestehenden Notfall- und Krisenpläne werden laufend evaluiert und durch jährlich durchgeführte Übungen überprüft.

Das Risiko durch Nicht- oder Teilumsetzung geplanter Maßnahmen zur Produktivitätssteigerung wird durch ein Monitoring der Maßnahmen überwacht und minimiert.

Absatz und Vertrieb

Risiken bestehen vor allem durch das verringerte Wirtschaftswachstum und damit einhergehenden geringeren Fahrgastzahlen und Transportmengen sowie durch einen steigenden Wettbewerb. Dies wird durch die Coronapandemie verstärkt. Die Beobachtung und Analyse des Kundenverhaltens sowie eine gezielte Anpassung des Angebots mindern diese Risiken. Durch diese Maßnahme wird auch die Chance erhöht, neue KundInnen zu gewinnen und das Marktpotenzial bestehender KundInnen weiter auszuschöpfen.

Die langfristigen wirtschaftlichen Auswirkungen des Austritts Großbritanniens aus der Europäischen Union sind derzeit noch nicht abschätzbar. Der Einfluss wird von den meisten Wirtschaftsexperten aber eher als gering eingestuft. Sollte sich infolgedessen das Wirtschaftswachstum in Europa jedoch deutlich verringern, so könnte dies einen negativen Einfluss auf die Geschäftsentwicklung des ÖBB-Konzerns haben. Das direkte Geschäftsvolumen des ÖBB-Konzerns mit Unternehmen aus Großbritannien ist mit Umsatzerlösen in Höhe von rd. 1,3 Mio. EUR jedoch als sehr gering einzustufen.

Personal, Führung und Organisation

Die Ansteckung von MitarbeiterInnen mit dem Coronavirus kann zu Ressourcenengpässen führen. Risikomindernd wirken strenge Hygiene- und Abstandregelungen sowie organisatorische Maßnahmen je nach Ampelschaltung. Steht die Ampel in einer Region auf Rot, erfolgt die Dienstübergabe in Betriebsführungszentralen virtuell, es besteht Maskenpflicht (außer am Arbeitsplatz), es gilt eine weitgehende Homeoffice-Regelung, es gibt keine Präsenzbesprechungen u. v. m.

Hier besteht des Weiteren das Risiko, dass durch Nicht- bzw. Teilumsetzung von geplanten Maßnahmen, wie z. B. Effizienzsteigerungen oder Recruiting und Wissenstransfer, ein zusätzlicher Personalmehraufwand entsteht. Um dieses Risiko zu mindern, erfolgt ein umfassendes Monitoring.

Recht und Haftung

Der „Code of Conduct“ enthält und regelt die ethischen Grundsätze und allgemeinen Prinzipien, an denen das wirtschaftliche Handeln des Konzerns ausgerichtet ist. Durch diesen Kodex wird unter anderem das Risiko von Kosten durch Strafen bei Verstößen gegen kartellrechtliche Bestimmungen gemindert.

Das 2013 eingerichtete Compliance-Team arbeitet vor allem in diesem Risikofeld als Teil eines Risikofrüherkennungs- und Überwachungssystems. Das dient in weiterer Folge auch der Risikovermeidung und somit auch der Schadensabwehr. Die Änderung von Rechtsvorschriften und Regelwerken kann – sowohl auf nationaler als auch auf internationaler Ebene – zu erhöhten Systemkosten führen wie z. B. durch neue technische oder organisatorische Vorgaben. Dementsprechend sorgfältig werden die Entwicklungen auf mögliche Auswirkungen untersucht, um frühzeitig reagieren zu können.

Entsprechend dem Verbandverantwortlichkeitsgesetz kann ein Unternehmen für gerichtlich strafbare Taten ihrer MitarbeiterInnen oder Entscheidungsträger verantwortlich gemacht und bestraft werden. Das gilt auch für den ÖBB-Konzern. Diesem Risiko gilt es zu begegnen. So werden im Rahmen des rechtlichen Risikomanagements strafrechtlich bedeutsame Bereiche identifiziert. Des Weiteren werden etwa im Bereich der Fahrlässighkeits-, Umwelt- und Korruptionstatbestände der Ist-Stand bewertet und Maßnahmen zur Risikovermeidung gesetzt. Mit der Einführung von Kontroll- und Berichtssystemen wurden Vorsorgemaßnahmen getroffen, ebenso wie mit der Erlassung allgemeiner Verhaltensanweisungen durch den „Code of Conduct“. Entsprechende Schulungen und die Schaffung klarer Verantwortlichkeitsbereiche dienen ebenfalls einer Risikominimierung.

Einkauf und Beschaffung

Risiken bestehen vor allem durch die Corona-Pandemie verursachte Lieferverzögerungen, die den Betrieb erschweren. Durch intensive Kontakte mit Lieferanten und Dienstleistern werden diese Risiken gemindert.

Preisschwankungen bei verschiedenen Materialien und Dienstleistungen stellen ein weiteres Risiko dar, wobei sich dadurch auch Chancenpotenziale ergeben können. Die Beobachtung und Analyse der Märkte ermöglicht eine entsprechende Vertragsgestaltung zur Risikominderung.

Informationsverarbeitung

Systemausfälle können bei den operativen Teilbereichen Mehraufwendungen und Umsatzeinbußen auslösen. Um dieses Risiko zu mindern, werden laufend Maßnahmen zur Erhöhung der Verfügbarkeit der IT (z. B. Ausstattung der Serverräume), ebenso wie zur Erhöhung der Vertraulichkeit (u. a. Awareness-Schulung der MitarbeiterInnen) und der Integrität der Daten (z. B. Back-up-Sicherungen) gesetzt. Neben den technischen Absicherungen sorgt der „Chief Information Security Officer“ des Konzerns gemeinsam mit den Ansprechpersonen in den Teilkonzernen und Gesellschaften für eine konzernweite einheitliche Steuerung und Überwachung (Security-Governance) der Informationssicherheit. Die Security-Governance trägt die Verantwortung dafür, dass durch die regelmäßige Prüfung der umgesetzten Maßnahmen Schäden – z. B. durch Schadsoftware – oder identifizierte Risiken gemindert werden.

Töchter und Beteiligungen

In diesem Risikofeld werden Töchter und Beteiligungen betrachtet. Hier besteht das Risiko, dass Budgetwerte nicht erreicht werden und Anlagevermögen im Zuge von Werthaltigkeitstest abgewertet und Wertberichtigungen von Beteiligungen erforderlich sind. Zur Risikominderung wird die Entwicklung laufend beobachtet, um rechtzeitig gegensteuern zu können.

Risiken im Zusammenhang mit Finanzinstrumenten

Originäre Finanzinstrumente

Der Bestand an originären Finanzinstrumenten des ÖBB-Konzerns ist in der Bilanz ersichtlich. Es handelt sich hierbei um Forderungen und Verbindlichkeiten aus der Finanzierungstätigkeit, Forderungen und Verbindlichkeiten aus Lieferungen sowie Leistungen, Finanzanlagen und Wertpapiere. Detaillierte Informationen finden sich in den entsprechenden Angaben im Anhang zum Konzern-Jahresabschluss.

Derivative Finanzinstrumente

Der ÖBB-Konzern setzt derivative Finanzinstrumente zur Absicherung von Währungs-, Zinsänderungs- und Rohstoffpreisrisiken ein. Des Weiteren besteht ein Derivat, um Inkongruenzen von Zahlungsströmen aus ehemaligen CBL Transaktionen auszugleichen. Die Konzernrichtlinien untersagen die Ausgabe oder das Halten von Finanzinstrumenten zu spekulativen Zwecken. Derivative Finanzinstrumente werden nur unter Bezugnahme auf ein Grundgeschäft abgeschlossen. Zudem wurden durch Konzernrichtlinien die zulässigen Finanzgeschäfte definiert. Derivative Finanzinstrumente werden im Einklang mit den anzuwendenden Rechnungslegungsvorschriften bewertet.

Der Großteil der konzernweit eingesetzten Derivate (rd. 92% [Vj: rd. 94%] nach Nominale) sind nicht strukturierte, Hedge-Accounting-taugliche Standardabsicherungsgeschäfte (Plain-Vanilla-Zinsswaps und Plain-Vanilla-Rohstoffswaps).

Ein Anteil von rd. 8% (Vj: rd. 6%) des Nominales bei den Zinsswaps entfällt auf ein strukturiertes, nicht Hedge-Accounting-taugliches Derivat. Dieses eine strukturierte Derivat hat ein Gesamtnominale von 20,0 Mio. EUR mit einer Laufzeit bis 2022. Die Anteile veränderten sich zum Vorjahr durch das geplante Auslaufen der Zinsswaps in zwei Gesellschaften. In Summe änderte sich das Nominale der Zinsswaps von rd. 318,8 Mio. EUR auf rd. 244,9 Mio. EUR.

In 2020 wurden zudem Rohstoffswaps mit einem Nominale von rd. 22,3 Mio. EUR abgeschlossen, davon sind Rohstoffswaps mit einem Nominale von rd. 7,9 Mio. EUR mit 31.12.2020 ausgelaufen.

Risikodefinition und Risikomanagement in Bezug auf Finanzinstrumente

Die ÖBB-Holding AG führt die Finanzgeschäfte im Namen und auf Rechnung von Konzerngesellschaften durch – auf Basis deren Auftrags und nur nach deren Zustimmung. Die ÖBB-Holding AG hat ein risikoorientiertes Kontrollumfeld geschaffen. Es umfasst u. a. Richtlinien und Abläufe für die Beurteilung von Risiken, die Genehmigung, das Berichtswesen und die Überwachung von Finanzinstrumenten. Oberste Priorität bei allen Finanzaktivitäten nimmt der Schutz des Vermögens der Konzerngesellschaften ein. Eine wesentliche Aufgabe der damit beauftragten Abteilung Konzernfinanzen ist die Identifizierung, Bewertung und Begrenzung finanzwirtschaftlicher Risiken. Risikobegrenzung bedeutet nicht das völlige Ausschließen finanzieller Risiken. Sie meint eine sinnvolle und transparente Steuerung der quantifizierbaren Risikopositionen innerhalb eines konkret zu vereinbarenden Handlungsrahmens mit den Konzerngesellschaften. Nachstehend werden die wichtigsten Finanzierungsrisiken näher erörtert.

Liquiditätsrisiko

Das übergeordnete Ziel des ÖBB-Konzerns im Bereich Finanzen ist die Sicherstellung des notwendigen Liquiditätsspielraums. Liquiditätsrisiko ist das Risiko, dass ein Unternehmen Schwierigkeiten bei der Erfüllung seiner sich aus den finanziellen Verbindlichkeiten ergebenden Verpflichtungen haben könnte. Diese können über die Zahlung von Bargeld oder die Lieferung eines anderen finanziellen Vermögenswerts beglichen werden. Eine konsequente Sicherstellung der Liquidität aller Konzerngesellschaften ist eine der Hauptaufgaben der Abteilung Konzernfinanzen des ÖBB-Konzerns. Die Erfüllung dieser Aufgabe erfolgt durch Liquiditätsplanungen, die Vereinbarung ausreichender Kreditlinien und eine hinreichende Diversifizierung der Kreditgeber. In Reaktion auf COVID-19 und die damit einhergehenden Geschäftseinbrüche im ÖBB-Konzern konnte bei den Geschäftsbanken ein kurzfristiger Liquiditätsrahmen in Höhe von rd. 1,0 Mrd. EUR vereinbart werden. Zusätzlich wurden Zahlungen an die Sozialversicherung, an das Finanzamt und auch Tilgungen bei Geschäftsbanken auf einen späteren Zeitpunkt verschoben (Moratorium). Für das zweite Halbjahr geplante Finanzierungen wurden vorgezogen und den aktuellen Anforderungen entsprechend angepasst.

Zinsänderungsrisiko

Risiken aus Marktzensänderungen können das Finanzergebnis des ÖBB-Konzerns aufgrund der gegebenen Bilanzstruktur beeinflussen. Es gilt daher, den Einfluss von möglichen Marktzinsschwankungen auf die Ergebnisentwicklung auf ein mit den Konzerngesellschaften abzustimmendes Niveau zu beschränken.

Der Abschluss geeigneter derivativer Finanzinstrumente für das Management von Zinsrisiken basiert auf Portfolioanalysen und -empfehlungen der Abteilung Konzernfinanzen und auf den entsprechenden Entscheidungen der Konzerngesellschaften. Seit 2019 werden keine weiteren neuen Derivate mehr eingesetzt. Dies deshalb, da der überwiegende Teil der finanziellen Vermögenswerte und Finanzverbindlichkeiten fix verzinst ist. Nähere Angaben dazu finden sich unter Punkt 29.2.a. der Erläuterungen zum Konzernabschluss.

Währungsrisiko

Die Gesellschaften des ÖBB-Konzerns unterliegen nahezu keinen Fremdwährungsrisiken. Die Finanzierungen sind überwiegend in Euro denominated. Nur die Gesellschaften in Ungarn und in der Tschechischen Republik haben anteilmäßig sehr geringe Finanzierungen in lokaler Währung aufgenommen.

Relevante Währungsrisiken aus Cross-Border-Leasing-Transaktionen bestehen nicht, da den vertraglichen Verbindlichkeiten in Fremdwährungen entsprechende volumen- und fristenkongruente Veranlagungen und Forderungen in der gleichen Höhe gegenüberstehen.

Der Abschluss geeigneter derivativer Instrumente zum Management von Währungsrisiken (Währungsswaps) basiert auf Portfolioanalysen und -empfehlungen der Abteilung Konzernfinanzen und auf entsprechenden Entscheidungen der Konzerngesellschaften.

Kontrahentenrisiko

Das Kontrahentenrisiko erfasst das Schadenspotenzial hinsichtlich Nichterfüllung finanzieller Verpflichtungen durch Geschäftspartner. Die Risiken beziehen sich vorwiegend auf Geldmarktgeschäfte, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, Veranlagungen, barwertig positive Swapgeschäfte. Dem Kontrahentenrisiko-Management unterliegen Limits, die für jeden Finanzpartner individuell vergeben und täglich auf Einhaltung überprüft werden.

Kontrahentenrisiken bestehen außerhalb der originären Geschäfte mit den ÖBB Finanzpartnern auch im Zusammenhang mit Cross-Border-Leasing. Bei Cross-Border-Leasing-Transaktionen wurden Wertpapierdepots, Payment-Undertaking-Agreements (Zahlungsvereinbarungen) und Swaps mit Finanzpartnern abgeschlossen, um Leasingraten während der Laufzeit und den Kaufpreis am Ende der Laufzeit zu bezahlen. Das Cross-Border-Leasing-Management beschäftigt sich mit der Gestionierung, der Abwicklung, dem Risikomanagement sowie der wirtschaftlichen Beendigung bestehender Cross-Border-Leasing-Transaktionen. Ziel des Cross-Border-Leasing-Managements ist es, insbesondere alle Rechte und Pflichten aus den Transaktionen zu überwachen. Dazu zählen die Sicherstellung der vertragsmäßigen Abwicklung, die Vermeidung von Risiken sowie die Gewährleistung der Wirtschaftlichkeit des gesamten Portfolios.

In den vergangenen Jahren ist es gelungen, das originäre Volumen an bestehenden Cross-Border-Leasing-Transaktionen erheblich zu reduzieren, ohne den seinerzeit lukrierten Nettobarwertvorteil zu verlieren. Nach wie vor ist es Teil der ÖBB Strategie, das bestehende Risiko der Transaktionen aktiv zu managen und wirtschaftlich akzeptable Beendigungsmöglichkeiten zu nutzen. Diese Strategie wird auch in Zukunft verfolgt. Nähere Angaben zu den Cross-Border-Leasing-Verträgen finden sich unter Punkt 30.3. der Erläuterungen zum Konzernabschluss.

Seit 2020 werden zudem alle erhaltenen Garantien bei der wöchentlichen Limitverteilung angerechnet.

Rohstoffrisiko

Strom

Die ÖBB-Infrastruktur AG betreibt eigene Wasserkraftwerke. Sie trägt die technische, wirtschaftliche und rechtliche Verantwortung für die Energieanlagen und leitet das energiewirtschaftliche Kompetenzzentrum für die Energiebeschaffung der ÖBB. Energieanlagen sind Kraftwerke, Frequenzformer, Unterwerke sowie Hauptversorgungsanlagen und Leitstellen. Das Risikomanagement im Energiebereich wird direkt durch die ÖBB-Infrastruktur AG sichergestellt.

Rd. zwei Drittel des benötigten Bahnstroms und der gesamte Strom zur Versorgung der Betriebsanlagen (Bahnhöfe etc.) werden am Strommarkt beschafft. Daher ist der Teilkonzern ÖBB-Infrastruktur von Strompreisvolatilität stark betroffen. Die Risikomanagementstrategie sieht daher eine Preisabsicherung vor.

Für den Teilkonzern ÖBB-Infrastruktur ist es besonders relevant, dass die Preise im Vorfeld bereits abgesichert und fixiert sind. Die Preisabsicherung erfolgt über den Abschluss von Forwards für die geplanten Einkaufsmengen für Bahnstrom, Verlustenergie und Betriebsanlagen sowie für Emissionszertifikate. Neben der Preisabsicherung dient die Absicherung aber auch der Erhöhung der Planungssicherheit, die als Basis der Preiskalkulation notwendig ist. Weiterführende Informationen dazu befinden sich in Erläuterung 29.4 zum Konzernabschluss.

Diesel

Entsprechende Dieselvolumen kommen im ÖBB-Konzern grundsätzlich bei zwei Gesellschaften zur Anwendung: bei der Österreichische Postbus Aktiengesellschaft und bei der ÖBB-Produktion Gesellschaft mbH.

Die Österreichische Postbus AG ist Marktführer im öffentlichen Regionalverkehr auf der Straße. Um die benötigten Mengen Diesel zu beschaffen, schließt der strategische Konzerneinkauf auf Basis der Informationen der Österreichische Postbus AG mit mehreren Lieferanten Rahmenverträge ab. Die Laufzeit der Rahmenverträge beträgt in der Regel neun bis zwölf Monate. Die Bestellung des Treibstoffes erfolgt auf Basis der in den Verträgen festgelegten Konditionen zuzüglich einem im Vertrag definierten Aufschlag für die Transportlogistik. Der Aufschlag für den Transport kann je nach Einlieferstelle unterschiedlich sein. Dieser Aufschlag wird jeweils vertraglich fixiert.

Zusätzlich gibt es für die Österreichische Postbus AG die Möglichkeit, extern zu tanken. Hierfür liegen Rahmenverträge für Tankkarten mit verschiedenen Anbietern vor. Die Konditionen sind im jeweiligen Vertrag zwischen den Anbietern und der Österreichischen Postbus AG geregelt. Die Rabatte sind je nach Lieferant verschieden.

Aufgrund der schwankenden Dieselpreise stellt der Rohstoff Diesel ein finanzielles Risiko für die Österreichische Postbus AG und somit auch für den ÖBB-Konzern dar. Preisschwankungen wirken sich auf den Materialaufwand und somit auf das Ergebnis der Österreichischen Postbus AG und in Folge auf jenes des ÖBB-Konzerns aus.

Vor dem Hintergrund der möglichen Beschaffungsstrategien und zur Risikodiversifizierung wurde im Rahmen der 71. Aufsichtsratsitzung der Österreichische Postbus AG am 30.06.2020 die Dieselpreisabsicherung für bis zu maximal 29,33 Mio. Liter oder 24.794 metrische Tonnen Diesel für das Jahr 2021 genehmigt. Die genannten 24.794 metrischen Tonnen entsprechen 70% des jährlichen Treibstoffbedarfs.

Die ÖBB-Produktion Gesellschaft mbH erbringt ihre Leistungen hauptsächlich für ihre ÖBB-konzerninternen Mütter ÖBB-Personenverkehr AG und Rail Cargo Austria AG. Um die benötigten Mengen Diesel zu beschaffen, schließt der strategische Konzerneinkauf auf Basis der Informationen der ÖBB-Produktion Gesellschaft mbH mit mehreren Lieferanten Rahmenverträge ab. Die Laufzeit der Rahmenverträge beträgt in der Regel neun bis zwölf Monate. Die Bestellung des Treibstoffes erfolgt auf Basis der in den Verträgen festgelegten Konditionen zuzüglich einem im Vertrag definierten Aufschlag für die Transportlogistik. Der Aufschlag für den Transport kann je nach Einlieferstelle unterschiedlich sein. Dieser Aufschlag wird jeweils vertraglich fixiert.

Der Rohstoff Diesel stellt aufgrund der schwankenden Dieselpreise ein finanzielles Risiko für ÖBB-Produktion Gesellschaft mbH und somit in weiterer Folge für den ÖBB-Konzern dar, da sich die Preisschwankungen auf den Materialaufwand und somit auf das Ergebnis der ÖBB-Produktion Gesellschaft mbH und des ÖBB-Konzerns auswirken. Vor dem Hintergrund der möglichen Beschaffungsstrategien und zur Risikodiversifizierung wurde im Rahmen der 70. Aufsichtsratsitzung der ÖBB-Produktion Gesellschaft mbH am 29.06.2020 die Absicherung (Hedging) von bis zu maximal 60% des jährlichen Treibstoffbedarfs für 2021 genehmigt.

Ziel der verfolgten Absicherungspolitik ist es, den Materialaufwand zu stabilisieren sowie die Reduktion der Ergebnis- und Cashflow-Volatilität für die Österreichische Postbus Aktiengesellschaft sowie die ÖBB-Produktion Gesellschaft mbH und somit für den ÖBB-Konzern für die Budgetperiode zu erreichen. Messlatte für den Erfolg der Absicherungsaktivitäten beim Rohstoff Diesel ist der jeweilige Budgetkurs und nicht, eine möglichst hohe Kompensation des Einkaufspreises auf Monatebene zu erreichen.

Derivative Finanzinstrumente werden ausschließlich zu Sicherungszwecken eingesetzt. Das heißt, sie kommen nur im Zusammenhang mit korrespondierenden Grundgeschäften aus der originären unternehmerischen Tätigkeit zur Anwendung und wenn die derivativen Finanzinstrumente ein dem Sicherungsgeschäft gegenläufiges Risikoprofil mit möglichst hoher Korrelation aufweisen. Maßnahmen mit spekulativem Charakter sind nicht zulässig.

In 2020 wurden erstmalig Rohstoffswaps für 2020 und 2021 abgeschlossen. Jene Swaps, die den Sicherungszeitraum 2020 betreffen, sind mit 31.12.2020 ausgelaufen.

Internes Kontrollsystem

Die Vorstände und Geschäftsführer der Konzerngesellschaften sind sich der Verpflichtung zur Ausgestaltung eines angemessenen internen Kontrollsystems (IKS) bewusst und nehmen diese Verantwortung entsprechend wahr. Zum IKS ist ein Mindeststandard ausformuliert, der in den Teilkonzernen Umsetzung findet.

Als Teil des kontinuierlichen Verbesserungsprozesses wurde 2017 ein Projekt zur „Weiterentwicklung des Internen Kontrollsystems im ÖBB-Konzern“ abgeschlossen. Im Fokus stand der Reifegrad des IKS im Vergleich zu namhaften Benchmarkunternehmen in Österreich. Im Laufe der nachfolgenden Jahre wurden die identifizierten Weiterentwicklungsmaßnahmen in Umsetzung gebracht. Beginnend in 2019 erfolgte 2020 neuerlich die Beurteilung der IKS-Konzeption unter Beiziehung externer Expertise. Die Analyse prüfte die Angemessenheit im Sinne gesetzlicher Vorgaben und die inhaltliche Vertiefung in einzelnen inhaltlichen Aspekten.

Kontrollumfeld

Das IKS im ÖBB-Konzern ist ein wesentlicher Bestandteil der unternehmensweiten Risikosteuerung. Durch die systematische Steuerung prozessbezogener Risiken trägt es unterstützend zur Erreichung der Gesellschaftsziele bei. Abgeleitet von den gesetzlichen Verpflichtungen (Compliance) ist das zentrale Ziel des IKS die Sicherung und der Schutz des vorhandenen Gesellschaftsvermögens. Das impliziert die Gewährleistung der Zuverlässigkeit des Rechnungswesens als Basis für eine korrekte, aussagekräftige Finanzberichterstattung (Financial Reporting) und – darauf aufbauend – die Förderung der betrieblichen Effizienz (Operations).

Es orientiert sich am international bewährten Rahmenkonzept COSO (Committee of Sponsoring Organisations of the Treadway Commission). So bietet das IKS dem Management eine anerkannte Basis für Analyse- und Steuerungsaufgaben.

Als Grundlage für das IKS gilt, dass Kontrollmaßnahmen zu den identifizierten Risiken aus den wesentlichen und kritischen Geschäftsprozessen nachvollziehbar dokumentiert sind. Es erfordert, dass die Aufbauorganisation nachvollziehbar dokumentiert ist (Organigramm, Arbeitsplatzbeschreibung, Funktionsbeschreibung etc.), regelmäßig angepasst wird und ebenso, dass die anzuwendenden Regelwerke und internen Vorgaben umfassend bekannt und verfügbar sind. Aus dem oben erwähnten Weiterentwicklungsprojekt wurden konkrete Vorgaben abgeleitet. Die Geschäftsprozesse auf Basis vorliegender Prozesslandkarten sind direkt mit definierten IKS-Schlüsselkategorien in Verbindung zu setzen und innerhalb dieser Kategorien wiederum mit den relevanten IKS-Schlüsselrisiken.

Risikobeurteilung und Kontrollaktivitäten

Auf Basis der Prozessdokumentationen werden in periodischen Abständen die wesentlichen Risiken identifiziert und erfasst. Geeignete Kontrollaktivitäten werden festgelegt, um Risiken auf ein angemessenes Ausmaß zu reduzieren. Die Wirksamkeit der Kontrollen wird durch periodische Selbstevaluierung unter Setzung revolvierender Schwerpunkte überprüft und dokumentiert.

An dieser Stelle ist auf die im Rahmen des Weiterentwicklungsprojekts etablierte Vorgehensweise zu verweisen. Für die identifizierten IKS-Schlüsselkategorien wurde ein Set an generischen Schlüsselrisiken ausformuliert. Diese sind von allen Konzerngesellschaften durch adäquate Kontrollen direkt und verpflichtend zu adressieren.

Im ÖBB-Konzern ist aufgrund der Unternehmensgröße eine eigene Stabstelle Interne Revision eingerichtet. Die Interne Revision kontrolliert das Vorhandensein eines wirksamen IKS in den Konzerngesellschaften. Sie prüft auf Grundlage eines genehmigten jährlichen Revisionsplans bestimmte IKS-Elemente. Die Ergebnisse werden in Form eines Tätigkeitsberichts dem Prüfungsausschuss des jeweiligen Aufsichtsrats berichtet.

Des Weiteren ist auch eine Stabstelle Compliance etabliert. Sie agiert in ihrer anlassbezogenen Überprüfungstätigkeit weisungsfrei und wird von Compliancebeauftragten aller Teilkonzerne unterstützt. Ein weiterer wesentlicher Aspekt der Compliance-tätigkeit liegt in der Umsetzung von Präventivmaßnahmen.

Information und Kommunikation

Unabhängig von der konzernweit wirkenden Harmonisierung weist jeder Teilkonzern der dezentralen Konzernstruktur entsprechend ein angemessenes, wirksames IKS nach. Die Einrichtung und Aufrechterhaltung erfolgt somit eigenverantwortlich ebendort.

Ein konzernweit gültiger Mindeststandard zur Umsetzung des IKS ist veröffentlicht. Er wird regelmäßig evaluiert und gegebenenfalls angepasst. Weiters besteht für die Organisationseinheiten des Konzerns die Verpflichtung zu einer softwareunterstützten, vereinheitlichten Dokumentation. Sie erfasst die innerprozessual definierten Schlüsselkontrollen mit ihren Risikofeldern sowie den zugehörigen Testschritten. Auf Basis dieses nicht editierbaren, kommentierten und nachvollziehbaren Datenmaterials erfolgt auch das Berichtswesen an das Management sowie an die Prüfungsausschüsse der jeweiligen Konzerngesellschaften.

Rechnungslegung

Das IKS für den Rechnungslegungsprozess ist auch Bestandteil des Prüfprogramms der Wirtschaftsprüfer im Rahmen der Jahresabschlussprüfung.

Was die Vorprozesse zur Rechnungslegung betrifft, wurde eine weitreichende Vereinheitlichung erzielt. Dafür werden seit 2005 laufend die betreffenden Abläufe in eine konzernweit tätige Einheit für Accounting-Services innerhalb der ÖBB-Business Competence Center GmbH übergeführt.

Die ÖBB-Business Competence Center GmbH unterstützt die ÖBB-Holding AG in ihrer Harmonisierungstätigkeit operativ durch entsprechend abgestimmte Prüfungs-, Evaluierungs- und Kommentierungsaufgaben.

Geschäftsfälle werden im ÖBB-Konzern grundsätzlich unter Einsatz der Software SAP gebucht. Bei manchen ausländischen Tochterunternehmen kommen zum Teil auch andere Softwarelösungen zur Anwendung. Somit erfolgt die Datenübertragung im Konzern weitgehend automatisiert. Upload-Files werden an die ÖBB-Holding AG geliefert, wo die Daten im Konsolidierungssystem SAP Netweaver BI zentral verarbeitet werden.

Grundlage der Konzernrechnungslegung bildet ein IFRS-Konzernhandbuch, herausgegeben und regelmäßig aktualisiert von der Abteilung Rechnungswesen der ÖBB-Holding AG. Damit werden wesentliche IFRS-basierte Bilanzierungserfordernisse konzernweit vorgegeben und kommuniziert. Die MitarbeiterInnen des Rechnungswesens werden laufend in Hinblick auf Neuerungen in der Rechnungslegung geschult, um den Risiken einer unbeabsichtigten Fehlberichterstattung vorbeugen zu können.

In den Jahren 2016 bis 2018 konzeptionierte und implementierte der ÖBB-Konzern mit dem Projekt „MORE!“ ein modernes Rechnungswesen im ÖBB-Konzern. Damit wurden die Voraussetzungen für den Wechsel auf SAP S/4 geschaffen. Im April 2020 startete das Projekt „SAP2S4 Conversion“. Ziel ist die komplette technische Conversion der bestehenden ERP Landschaft (5 Systeme, 1 Instanz, 2 Mandanten) auf SAP S/4 mit Go-Life am 01.04.2022.

Für die Angaben in den Erläuterungen zum Konzernabschluss kommt eine eigens von der ÖBB-Holding AG zugekaufte Software zum Einsatz. Alle Tochterunternehmen liefern für die Erstellung des Konzernabschlusses umfangreiche Reportingpackages mit allen relevanten Buchhaltungsdaten (Gewinn-und-Verlust-Rechnung, Bilanz, Geldflussrechnung, Erläuterungen zum Konzernabschluss). Diese werden von lokalen Wirtschaftsprüfern unter Beachtung der vom International Auditing and Assurance Standards Board (IAASB) und der International Federation of Accountants (IFAC) herausgegebenen International Standards on Auditing (ISAs) und den Allgemeinen Auftragsbedingungen für Wirtschaftstreuhandberufe geprüft. Die Prüfung wird mittels „Bestätigung zum IFRS-Konzern-Berichtspaket“ bestätigt. Deren Einlangen ist die Voraussetzung für die Verarbeitung des Reportingpackages. Dieses externe Kontrollsystem stellt einen unterstützenden Teil des IKS dar.

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

F. Anmerkungen zum Lagebericht

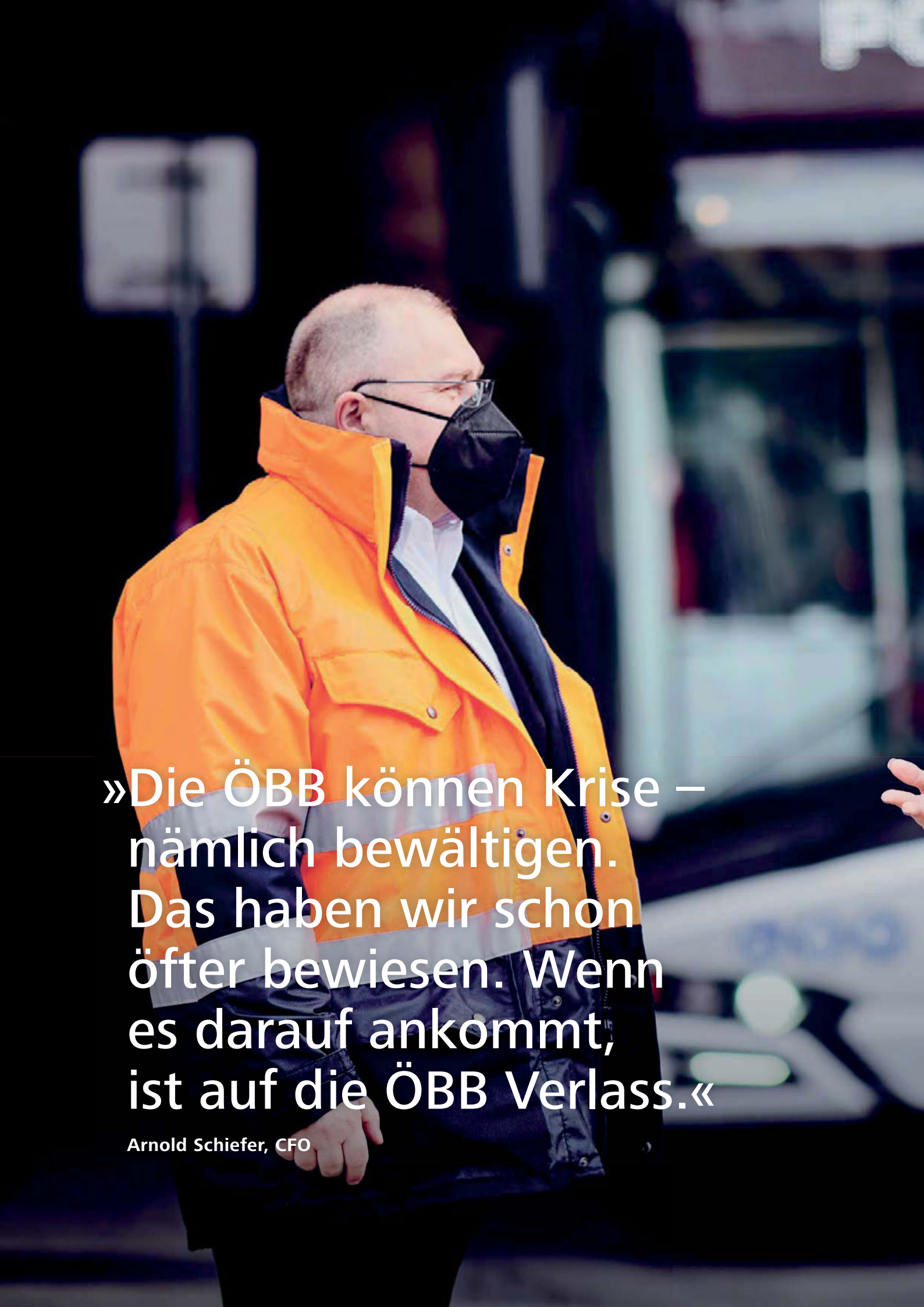
Dieser Lagebericht enthält Aussagen und Prognosen, die sich auf die zukünftige Entwicklung des Konzerns und seines wirtschaftlichen Umfelds beziehen. Sämtliche Prognosen wurden auf Basis der zum Erstellungszeitpunkt zur Verfügung stehenden Informationen erstellt. Es können daher die tatsächlich eintretenden Entwicklungen von den im Lagebericht geschilderten Erwartungen abweichen.

Wien, am 25.03.2021

Der Vorstand

Ing. Mag. (FH) Andreas Matthä

Mag. Arnold Schiefer



»Die ÖBB können Krise –
nämlich bewältigen.
Das haben wir schon
öfter bewiesen. Wenn
es darauf ankommt,
ist auf die ÖBB Verlass.«

Arnold Schiefer, CFO



Konzernabschluss

Konzernabschluss

Konzern-Gewinn-und-Verlust-Rechnung 2020

Konzern-Gewinn-und-Verlust-Rechnung 2020

	Erläuterung	2020 in TEUR	2019 in TEUR
Fortzuführende Geschäftsbereiche			
Umsatzerlöse	4	4.083.095,0	4.405.106,7
Bestandsveränderungen		5.843,4	5.603,7
Andere aktivierte Eigenleistungen	5	444.338,5	421.186,2
Sonstige betriebliche Erträge	6	2.191.040,1	2.113.175,8
Gesamterträge		6.724.316,9	6.945.072,4
Aufwendungen für Material und bezogene Leistungen	7	-1.693.601,8	-1.781.434,0
Personalaufwand	8	-2.742.899,8	-2.742.418,2
Abschreibungen	9	-1.224.008,8	-1.190.556,3
Sonstige betriebliche Aufwendungen	10	-439.235,5	-475.621,5
Betriebsergebnis (EBIT ohne Ergebnis aus nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmen)		624.571,0	755.042,4
Ergebnis aus nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmen	17	994,2	3.611,8
Zinserträge	11	19.963,2	23.964,6
Zinsaufwendungen	11	-572.261,5	-618.681,7
Sonstiger Finanzertrag	12	16.078,8	30.693,5
Sonstiger Finanzaufwand	12	-30.703,5	-26.098,4
Finanzergebnis inkl. Ergebnis aus nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmen		-565.928,9	-586.510,2
Ergebnis vor Ertragsteuern (EBT)		58.642,1	168.532,2
Ertragsteuern	13	4.467,6	56.569,2
Ergebnis aus fortzuführenden Geschäftsbereichen		63.109,7	225.101,4
Abgehender Geschäftsbereich			
Ergebnis nach Steuern des abgehenden Geschäftsbereichs	19	0,0	-57.839,6
Konzernjahresergebnis		63.109,7	167.261,8
Konzernjahresergebnis anteilig zugerechnet:			
dem Aktionär des Mutterunternehmens		60.379,3	165.092,3
den nicht beherrschenden Gesellschaftern		2.730,4	2.169,5

Konzern-Gesamtergebnisrechnung 2020

Sonstiges Ergebnis 2020

	Erläuterung	2020 in TEUR	2019 in TEUR
Konzernjahresergebnis		63.109,7	167.261,8
Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste	24	-2.490,6	-8.455,5
Posten, die in künftigen Perioden nicht in die Gewinn-und-Verlust-Rechnung umgegliedert werden		-2.490,6	-8.455,5
Cashflow Hedges	24	17.184,2	-21.780,7
Unrealisiertes Ergebnis aus der Währungsumrechnung	24	-18.414,4	-5.443,9
Posten, die in künftigen Perioden in die Gewinn-und-Verlust-Rechnung umgegliedert werden		-1.230,2	-27.224,6
Sonstiges Ergebnis		-3.720,8	-35.680,1
Konzerngesamtergebnis		59.388,9	131.581,7
Konzerngesamtergebnis anteilig zugerechnet:			
dem Aktionär des Mutterunternehmens		56.658,5	129.412,2
den nicht beherrschenden Gesellschaftern		2.730,4	2.169,5

Konzern-Bilanz per 31.12.2020

Vermögen	Erläuterung	31.12.2020 in TEUR	31.12.2019 in TEUR
Langfristige Vermögenswerte			
Sachanlagen	14	29.846.661,2	28.245.790,2
Immaterielle Vermögenswerte	15	1.031.590,9	876.903,3
Als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien	16	166.185,2	168.971,9
Nach der Equity-Methode bilanzierte Unternehmen	17	69.456,5	66.154,2
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	18	227.650,0	286.079,7
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	20	114.225,7	131.789,6
Latente Steueransprüche	13	199.786,7	191.401,2
		31.655.556,1	29.967.090,1
Kurzfristige Vermögenswerte			
Vorräte	21	294.586,8	278.440,5
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	20	631.337,9	595.710,7
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	20	392.588,1	312.970,2
Forderungen aus Ertragsteuern	13	1.263,5	852,6
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	18	86.884,2	34.862,3
Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte	19	110,3	139,1
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	22	40.825,0	64.302,7
		1.447.596,0	1.287.278,1
		33.103.152,1	31.254.368,2
Eigenkapital und Schulden			
Eigenkapital			
Grundkapital	23	1.900.000,0	1.900.000,0
Kapitalrücklagen	24	141.812,2	80.812,2
Andere Rücklagen	24	-115.023,0	-113.792,8
Erwirtschaftetes Ergebnis	24	827.515,1	765.085,3
dem Aktionär des Mutterunternehmens zurechenbares Eigenkapital		2.754.304,2	2.632.104,7
Anteile nicht beherrschender Gesellschafter	23	13.348,4	12.658,1
		2.767.652,6	2.644.762,8
Langfristige Schulden			
Finanzverbindlichkeiten	25	24.001.498,8	22.823.017,0
Rückstellungen	26	582.855,5	574.284,3
Sonstige Verbindlichkeiten	27	34.473,6	40.137,4
Latente Steuerschulden	13	6.721,2	9.192,3
		24.625.549,1	23.446.631,0
Kurzfristige Schulden			
Finanzverbindlichkeiten	25	2.664.798,1	2.519.664,2
Rückstellungen	26	397.201,6	199.358,6
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	27	994.049,6	879.848,7
Sonstige Verbindlichkeiten	27	1.647.501,1	1.564.102,9
Zur Veräußerung gehaltene langfristige Schulden	19	6.400,0	0,0
		5.709.950,4	5.162.974,4
		33.103.152,1	31.254.368,2

Konzern-Geldflussrechnung 2020

Erläuterung		2020 in TEUR	2019 in TEUR
Konzernjahresergebnis		63.110	167.262
Unbare Aufwendungen und Erträge			
+ Abschreibung auf Sachanlagen, immaterielle Vermögenswerte und als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	9	1.391.884	1.370.221
+ Abschreibung / - Zuschreibung auf langfristige finanzielle Vermögenswerte		304	348
- Auflösung von Kostenbeiträgen von Dritten	9	-168.225	-166.355
+ Verluste / - Gewinne aus dem Abgang von Sachanlagen, immateriellen Vermögenswerten und als Finanzinvestition gehaltene Immobilien		-33.259	-27.679
+ Verluste / - Gewinne aus dem Abgang von finanziellen Vermögenswerten		58	0
- Wechselkursbedingte Gewinne / + Wechselkursbedingte Verluste		5.079	2.025
- Sonstige zahlungsunwirksame Erträge / + Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen		6.537	-2.858
+ Zinsaufwand	11	572.262	619.219
- Zinsertrag	11	-19.964	-24.029
+ Steuerertrag		-4.468	-56.563
Veränderungen der Vermögenswerte und Schulden			
- Zunahme / + Abnahme von Vorräten	21	-16.146	-28.172
- Zunahme / + Abnahme der Forderungen aus L+L sowie anderer Vermögenswerte		-91.537	25.100
+ Zunahme / - Abnahme der Verbindlichkeiten aus L+L sowie anderer Schulden und Abgrenzungen		46.908	220.446
+ Zunahme / - Abnahme von Rückstellungen	26	209.280	117.793
- Gezahlte Zinsen		-669.195	-739.879
+ Erhaltene Zinsen		9.734	23.714
- Gezahlte Ertragsteuern	13	-7.913	-7.224
Geldfluss aus der betrieblichen Tätigkeit a)		1.294.449	1.493.369
+ Einzahlungen aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten		46.830	60.833
- Auszahlungen für Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	14, 15	-2.827.712	-2.598.368
+ Einzahlungen aus dem Abgang von finanziellen Vermögenswerten		0	0
- Auszahlungen für Investitionen in finanzielle Vermögenswerte		-5.490	-401
+ Einzahlungen / - Rückzahlungen von Kostenbeiträgen von Dritten	14, 15	153.724	147.111
+ Einzahlungen aus dem Verkauf von konsolidierten Unternehmen und sonstigen Geschäftseinheiten		0	100
- Auszahlungen für den Erwerb von konsolidierten Unternehmen und sonstigen Geschäftseinheiten		0	-304
+ Erhaltene Dividenden		240	2.772
+ Tilgung von gewährten Krediten (aus Investitionstätigkeit)		107	-296
Geldfluss aus der Investitionstätigkeit b)		-2.632.301	-2.388.553
+ Einzahlungen aus Eigenkapitalzuführungen von beherrschenden Gesellschaftern		61.000	0
- Auszahlungen an nicht beherrschende Gesellschafter		-2.444	-1.843
+ Einzahlungen aus der Begebung von Anleihen und Aufnahme von Finanzkrediten	25	1.112.398	2.807.011
- Auszahlungen für die Tilgung von Anleihen und Finanzkrediten		-1.829.143	-2.065.835
- Auszahlungen von Leasingverbindlichkeiten		-103.918	-94.207
+ Einzahlung aus Gewährung / - Auszahlung für Tilgung von sonstigen Darlehen		2.219.587	91.610
Geldfluss aus der Finanzierungstätigkeit c)		1.457.480	736.737
Liquide Mittel zum Periodenbeginn		-96.593	60.773
konsolidierungskreisbedingte Änderungen		0	523
Währungsdifferenzen		-443	557
Veränderungen der liquiden Mittel aus den Geldflüssen (Cashflow) (a+b+c)		119.628	-158.447
Liquide Mittel zum Periodenende		22.592	-96.593

Angaben zur Zusammensetzung des Finanzmittelfonds werden unter Erläuterung 22 und 33 gemacht.

Aufstellung der Veränderung des Konzern-Eigenkapitals 2020

dem Aktionär des Mutterunternehmens zurechenbares Eigenkapital								
in TEUR	Andere Rücklagen							
	Grundkapital	Kapital- rücklagen	Cashflow- Hedge- Rücklage	Währungs- differenzen	Erwirt- schaftetes Ergebnis	Summe Eigenkapital	Anteile nicht beherrschender Gesellschafter	Gesamtes Eigenkapital
<i>Stand 01.01.2019</i>	<i>1.900.000,0</i>	<i>260.812,2</i>	<i>-35.973,0</i>	<i>-50.595,1</i>	<i>441.887,5</i>	<i>2.516.131,6</i>	<i>12.531,3</i>	<i>2.528.662,9</i>
Anpassungen aus der erstmaligen Anwen- dung von IFRS 16					-13.510,3	-13.510,3		-13.510,3
<i>Angepasster Stand zum 01.01.2019</i>	<i>1.900.000,0</i>	<i>260.812,2</i>	<i>-35.973,0</i>	<i>-50.595,1</i>	<i>428.377,2</i>	<i>2.502.621,3</i>	<i>12.531,3</i>	<i>2.515.152,6</i>
Konzernjahresergebnis					165.092,3	165.092,3	2.169,5	167.261,8
Sonstiges Ergebnis			-21.780,7	-5.443,9	-8.455,5	-35.680,1		-35.680,1
Konzerngesamtergebnis			-21.780,7	-5.443,9	156.636,8	129.412,2	2.169,5	131.581,7
Umgliederung		-180.000,0			180.000,0	0,0		0,0
Ausschüttungen an nicht beherrschende Gesellschafter							-2.042,7	-2.042,7
Effekte aus Endkonsolidierung des abgehenden Geschäftsbereichs					71,3	71,3		71,3
Stand 31.12.2019	1.900.000,0	80.812,2	-57.753,7	-56.039,0	765.085,3	2.632.104,7	12.658,1	2.644.762,8

dem Aktionär des Mutterunternehmens zurechenbares Eigenkapital								
in TEUR	Andere Rücklagen							
	Grundkapital	Kapital- rücklagen	Cashflow- Hedge- Rücklage	Währungs- differenzen	Erwirt- schaftetes Ergebnis	Summe Eigenkapital	Anteile nicht beherrschender Gesellschafter	Gesamtes Eigenkapital
<i>Stand 01.01.2020</i>	<i>1.900.000,0</i>	<i>80.812,2</i>	<i>-57.753,7</i>	<i>-56.039,0</i>	<i>765.085,3</i>	<i>2.632.104,7</i>	<i>12.658,1</i>	<i>2.644.762,8</i>
Konzernjahresergebnis					60.379,3	60.379,3	2.730,4	63.109,7
Sonstiges Ergebnis			17.184,2	-18.414,4	-2.490,6	-3.720,8		-3.720,8
Konzerngesamtergebnis			17.184,2	-18.414,4	57.888,7	56.658,5	2.730,4	59.388,9
Kapitaleinlage		61.000,0				61.000,0		61.000,0
Ausschüttungen an nicht beherrschende Gesellschafter							-2.838,7	-2.838,7
Effekte aus Kapital- konsolidierungen					4.541,1	4.541,1	798,7	5.339,8
Stand 31.12.2020	1.900.000,0	141.812,2	-40.569,6	-74.453,5	827.515,1	2.754.304,3	13.348,4	2.767.652,6

Die Anzahl der Aktien beträgt unverändert 190.000 Stück.

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

Erläuterungen zum Konzernabschluss per 31.12.2020

A. GRUNDLAGEN UND RECHNUNGSLEGUNGSMETHODEN

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

Bei der ÖBB-Holding AG handelt es sich um eine Aktiengesellschaft, die entsprechend § 2 (1) Bundesbahngesetz i. d. F. Bundesbahnstrukturgesetz BGBl. I Nr. 138/2003 im Jahre 2004 als nunmehr oberste Konzerngesellschaft des ÖBB-Konzerns gegründet wurde, ihren Sitz in Wien hat und deren Anteile zu 100% dem Bund vorbehalten sind. Die Verwaltung der Anteile obliegt dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie. Die Adresse des eingetragenen Firmensitzes lautet: Am Hauptbahnhof 2, 1100 Wien, Österreich. Der ÖBB-Konzern ist im Firmenbuch unter FN 247642 f beim Handelsgericht Wien eingetragen. Dort wird auch der Konzernabschluss hinterlegt.

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

Ein Tochterunternehmen der ÖBB-Holding AG, die ÖBB-Infrastruktur AG, ist gemäß § 189a Z 1 lit a UGB ein Unternehmen von öffentlichem Interesse und somit verpflichtet, einen Teilkonzernabschluss gemäß IFRS zu erstellen, da von ihr ausgegebene Anleihen am geregelten Markt an der Börse von Wien zum Handel zugelassen sind. Der Teilkonzernabschluss der ÖBB-Infrastruktur AG wird zum Firmenbuch unter FN 71396 w beim Handelsgericht Wien hinterlegt.

1. Rechnungslegungsgrundsätze

Die ÖBB-Holding AG ist gemäß § 244 Unternehmensgesetzbuch (UGB) verpflichtet, einen Konzernabschluss zu erstellen. Der Konzernabschluss zum 31.12.2020 wurde gemäß § 245a (2) UGB i. V. m. der „IFRS-Verordnung“ in Übereinstimmung mit den vom International Accounting Standards Board („IASB“) verabschiedeten International Financial Reporting Standards („IFRS“, „IAS“) und den Interpretationen des International Financial Reporting Interpretation Committee („IFRIC“, „SIC“), welche zum 31.12.2020 in Geltung und von der Europäischen Union übernommen waren, sowie den zusätzlichen Anforderungen des § 245a UGB erstellt. Mit diesem Konzernabschluss nach IFRS stellt die ÖBB-Holding AG gemäß § 245a UGB einen befreienden Konzernabschluss nach international anerkannten Rechnungslegungsgrundsätzen auf.

Der Konzernabschluss ist in Euro (EUR) aufgestellt. Die in diesen Erläuterungen angegebenen Beträge sind in Millionen EUR (Mio. EUR) oder in Tausend EUR (TEUR) dargestellt, es sei denn, eine andere Währungseinheit ist angegeben. Nachdem bei der gerundeten Darstellung in der internen Rechengenauigkeit auch die nicht dargestellten Ziffern berücksichtigt werden, können Rundungsdifferenzen auftreten.

Erläuterungen zu den geänderten oder neuen IFRS-Regelungen

Gegenüber dem Konzernabschluss zum 31.12.2019 haben sich folgende Standards und Interpretationen geändert bzw. waren aufgrund der Übernahme in das EU-Recht oder des Inkrafttretens der Regelung erstmals verpflichtend anzuwenden.

Überarbeitete und geänderte Standards/ Interpretationen		Geltend ab ¹⁾	Auswirkungen auf den Konzernabschluss
IFRS 3	Definition eines Geschäftsbetriebes	01.01.2020	nein
IAS 1 und IAS 8	Definition von Wesentlichkeit	01.01.2020	nein
IFRS 9, IAS 39 und IFRS 7	IBOR-Reform (Phase 1)	01.01.2020	ja
Rahmenkonzept	Verweise auf das Rahmenkonzept in den IFRS-Standards	01.01.2020	nein
IFRS 16	COVID-19-bedingte Mietzugeständnisse	01.06.2020	nein

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

Weltweit wird eine grundlegende Reform der wichtigsten Referenzzinssätze vorgenommen, einschließlich des Ersatzes einiger „Interbank Offered Rates“ (IBORs) durch alternative, nahezu risikofreie Zinssätze (als „IBOR-Reform“ bezeichnet). Finanzinstrumente des Konzerns sind IBORs ausgesetzt, die im Rahmen dieser marktweiten Initiativen ersetzt oder reformiert werden. Es besteht Ungewissheit über den Zeitpunkt und die Methoden des Übergangs. Der Konzern geht davon aus, dass sich die IBOR-Reform auf das Risikomanagement und die Bilanzierung von Sicherungsgeschäften auswirken wird.

Der ÖBB-Konzern hat diese Änderungen erstmals im laufenden Geschäftsjahr angewendet. Die Änderungen modifizieren spezifische Anforderungen an die Bilanzierung von Sicherungsbeziehungen, damit die Bilanzierung betroffener Sicherungsbeziehungen während der Zeit der Unsicherheit fortgesetzt werden kann, bis die von den bestehenden

Referenzzinssätzen betroffenen Grundgeschäfte oder Sicherungsinstrumente infolge der laufenden Reformen der Referenzzinssätze angepasst werden.

Die Änderungen sind für den Konzern relevant, da der Konzern die Bilanzierung von Sicherungsbeziehungen auf Absicherung von Zinsänderungsrisiken, die sich auf Referenzzinssätze beziehen, anwendet. Die Anwendung der Änderung hatte die nachfolgenden Auswirkungen auf den Konzernabschluss:

- Der Konzern hat variabel verzinsten Finanzierungen, die durch Payer-Zinsswaps abgesichert werden. Die Änderungen erlauben die Fortführung der Bilanzierung von Sicherungsbeziehungen auch dann, wenn in Zukunft der abgesicherte Referenzzinssatz EURIBOR möglicherweise nicht mehr separat identifiziert werden kann. Diese Erleichterung erstreckt sich jedoch nicht auf die Voraussetzung, dass die designierte Zinsrisikokomponente weiterhin verlässlich bewertbar sein muss. Ist die Risikokomponente nicht mehr verlässlich bewertbar, muss die Sicherungsbeziehung beendet werden.
- Die Banken, die Partner der Konzerngesellschaften in den Swapgeschäften sind, haben sich flächendeckend entschlossen dem, ISDA IBOR Protocol beizutreten. Die Bestimmungen dieses Protokolls beziehen sich nur auf die Derivate, die vom ISDA Master Agreement abgedeckt werden. Die bestehenden Swaps, die unter einem ISDA Master Agreement laufen, haben eine Laufzeit bis 2022 bzw. 2026. Die vertraglichen Unterschiede wirken sich nicht unmittelbar auf die Bewertung der Swaps aus. In den Fällen, wo die Swaps unter einem österreichischen bzw. einem deutschen Rahmenvertrag für derivative Geschäfte laufen, braucht es die Zustimmung beider Parteien, um Rechtssicherheit herzustellen. Obwohl die Geschäftspartner dem ISDA Fallback Protokoll beigetreten sind, findet keine Anpassung von Altverträgen statt. Ungeachtet dessen wie sich die zukünftige Entwicklung im Bereich der Referenzzinssätze gestalten wird, wird der Konzern bemüht sein, die laufenden Sicherungsbeziehungen zu erhalten.
- Der Konzern wird den kumulierten Gewinn oder Verlust für designierte Absicherungen von Zahlungsströmen, die einer Reform der Referenzzinssätze unterliegen, weiterhin in der Cashflow-Hedge-Rücklage erfassen, auch wenn sich aus der Reform eine Unsicherheit bezüglich des Zeitpunkts und der Höhe der Zahlungsströme der abgesicherten Posten ergibt. Sollte der Konzern der Ansicht sein, dass die abgesicherten Zahlungsströme aus anderen Gründen als der Reform der Referenzzinssätze nicht mehr erwartet werden, wird der kumulierte Gewinn oder Verlust sofort in die Gewinn- und Verlustrechnung umgebucht.

Ausblick auf zukünftige IFRS-Änderungen

Die folgenden Standards und Interpretationen wurden vom IASB verabschiedet und mit Ausnahme jener, die durch Fußnote 2 gekennzeichnet sind, von der EU übernommen. Von der Wahlmöglichkeit, einzelne Standards vorzeitig anzuwenden, wurde nicht Gebrauch gemacht. Die möglichen Auswirkungen der neuen und geänderten Standards werden zurzeit evaluiert.

Standards/ Interpretationen	Geltend ab ¹⁾	voraussichtlich Auswirkungen auf den Konzernabschluss
Neue Standards und Interpretationen		
IFRS 17 Versicherungsverträge	01.01.2023 ²⁾	nein
Änderungen zu Standards und Interpretationen		
IFRS 9, IAS 39, IFRS 7, IFRS 4 und IFRS 16 IBOR-Reform (Phase 2)	01.01.2021	ja
IFRS 3 Verweis auf das Rahmenkonzept	01.01.2022 ²⁾	nein
IAS 16 Erträge vor Erreichen des betriebsbereiten Zustandes	01.01.2022 ²⁾	nein
IAS 37 Belastende Verträge – Kosten der Vertragserfüllung	01.01.2022 ²⁾	wird analysiert
AIP 2018-2020 Jährliche Verbesserungen Zyklus 2018 bis 2020	01.01.2022 ²⁾	nein
IAS 1 Klassifizierung von Schulden als kurz- oder langfristig	01.01.2023 ²⁾	nein
IAS 1 Angaben zu Rechnungslegungsmethoden	01.01.2023 ²⁾	nein
IAS 8 Definition von rechnungslegungsbezogenen Schätzungen	01.01.2023 ²⁾	nein

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

²⁾ Von EU noch nicht übernommen.

Die Änderungen an IFRS 9, IAS 39, IFRS 7, IFRS 4 und IFRS 16 sollen die Auswirkungen abmildern, die sich zum Zeitpunkt der Ablösung eines bestehenden Referenzzinssatzes durch einen alternativen Zinssatz auf die Finanzberichterstattung ergeben. Insbesondere räumen die Änderungen eine praktische Erleichterung in Bezug auf Modifikationen ein, die durch die IBOR-Reform erforderlich sind. Daneben sollen bilanzielle Sicherungsbeziehungen trotz einer Ablösung des Referenzzinssatzes unter einer angepassten Dokumentation fortbestehen können.

Der ÖBB-Konzern geht davon aus, dass die Anwendung der Änderungen dazu führt, dass der Konzern auch bei der Ablösung bestehender Referenzzinssätze die bestehenden Absicherungen des Zinsänderungsrisikos bilanziell fortführen bzw. weiterhin designieren kann.

Es gibt keine anderen Standards, die noch nicht in Kraft sind und voraussichtlich in der aktuellen oder zukünftigen Berichtsperiode sowie auf absehbare zukünftige Transaktionen einen wesentlichen Einfluss auf den ÖBB-Konzern hätten.

2. Konsolidierung und Konsolidierungskreis

Konsolidierungsgrundsätze

Bilanzstichtag

Sämtliche in den Konzernabschluss einbezogenen vollkonsolidierten Unternehmen haben einheitlich den Abschlussstichtag 31.12.

Währungsumrechnung

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

Fremdwährungstransaktionen werden von den Konzernunternehmen zunächst zu dem am Tag des Geschäftsvorfalles jeweils gültigen Kassakurs in die funktionale Währung umgerechnet. Monetäre Vermögenswerte und Schulden in einer Fremdwährung werden zu jedem Stichtag unter Verwendung des Stichtagskassakurses in die funktionale Währung umgerechnet. Umrechnungsdifferenzen aus finanziellen Vermögenswerten und finanziellen Verbindlichkeiten werden in den Finanzaufwendungen bzw. Finanzerträgen erfasst. Nichtmonetäre Posten, die zu historischen Anschaffungs- und Herstellungskosten in einer Fremdwährung bewertet werden, werden mit dem Kurs am Tag des Geschäftsvorfalles umgerechnet. Nichtmonetäre Posten, die mit ihrem beizulegenden Zeitwert in einer Fremdwährung bewertet werden, werden mit dem Kurs umgerechnet, der zum Zeitpunkt der Ermittlung des beizulegenden Zeitwerts gültig ist.

Die in den Konzernabschlüssen einbezogenen Jahresabschlüsse der ausländischen Tochtergesellschaften werden wie folgt umgerechnet: Die Vermögenswerte und Schulden werden mit den Fremdwährungsreferenzkursen der Österreichischen Nationalbank (OeNB) des Bilanzstichtags bewertet. Die Umrechnung der Posten der Gewinn-und-Verlust-Rechnung erfolgt mit Jahresdurchschnittskursen. Differenzen aus der Währungsumrechnung werden im sonstigen Konzernergebnis erfasst. Solange das Tochterunternehmen in den Konsolidierungskreis einbezogen wird, erfolgt die Fortführung der Umrechnungsdifferenzen im sonstigen Ergebnis und damit im Konzerneigenkapital. Scheiden Tochterunternehmen aus dem Konsolidierungskreis aus, werden die entsprechenden Umrechnungsdifferenzen im Konzernjahresergebnis erfasst.

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

Konsolidierung

in EUR gerundet	Stichtagskurs		Jahresdurchschnittskurs	
	31.12.2020	31.12.2019	2020	2019
Bosnien und Herzegowina Mark (BAM)	1,956	1,956	1,956	1,956
Bulgarischer Lew (BGN)	1,956	1,956	1,956	1,956
Kroatische Kuna (HRK)	7,552	7,440	7,538	7,418
Neue Türkische Lire (TRY)	9,113	6,684	8,055	6,358
Polnische Zloty (PLN)	4,560	4,257	4,443	4,298
Rumänische Leu (RON)	4,868	4,783	4,838	4,745
Russische Rubel (RUB)	91,467	69,956	82,725	72,455
Tschechische Kronen (CZK)	26,242	25,408	26,455	25,670
Ungarische Forint (HUF)	363,890	330,530	351,250	325,300
US-Dollar (USD)	1,227	1,123	1,142	1,120

Tochterunternehmen (Kapitalkonsolidierung)

Tochterunternehmen sind vom Konzern beherrschte Unternehmen. Der Konzern beherrscht ein Unternehmen, wenn er schwankenden Renditen aus seinem Engagement bei dem Unternehmen ausgesetzt ist bzw. Anrechte auf diese besitzt und die Fähigkeit hat, diese Renditen mithilfe seiner Verfügungsgewalt über das Unternehmen zu beeinflussen. Die Abschlüsse von Tochterunternehmen sind im Konzernabschluss ab dem Zeitpunkt enthalten, an dem die Beherrschung beginnt, und bis zu dem Zeitpunkt, an dem die Beherrschung endet.

Die Ergebnisse der im Laufe des Jahres erworbenen oder veräußerten Tochterunternehmen werden entsprechend vom Erwerbszeitpunkt oder bis zum Abgangszeitpunkt in die Konzern-Gesamtergebnisrechnung einbezogen.

Verliert der Konzern die Beherrschung über ein Tochterunternehmen, werden die Vermögenswerte und Schulden des Tochterunternehmens und andere Bestandteile am Eigenkapital ausgebucht.

Die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden werden im ÖBB-Konzern einheitlich von allen Tochtergesellschaften angewendet.

Unternehmenszusammenschlüsse

Unternehmenszusammenschlüsse werden unter Anwendung der Erwerbsmethode bilanziert. Die Anschaffungskosten eines Unternehmenserwerbs bemessen sich als Summe der übertragenen Gegenleistung, bewertet mit dem beizulegenden Zeitwert zum Erwerbszeitpunkt, und der Anteile nicht beherrschender Gesellschafter am erworbenen Unternehmen. Bei jedem Unternehmenszusammenschluss bewertet der Erwerber die Anteile nicht beherrschender Gesellschafter am erworbenen Unternehmen zum entsprechenden Anteil des identifizierbaren Nettovermögens des erworbenen Unternehmens. Im Rahmen des Unternehmenszusammenschlusses angefallene Kosten werden als Aufwand erfasst und in den sonstigen betrieblichen Aufwendungen ausgewiesen.

Erwirbt der Konzern ein Unternehmen, beurteilt er die geeignete Klassifizierung und Designation der finanziellen Vermögenswerte und übernommenen Schulden in Übereinstimmung mit den Vertragsbedingungen, wirtschaftlichen Gegebenheiten und den zum Erwerbszeitpunkt vorherrschenden Bedingungen. Dies beinhaltet auch eine Trennung der in Basisverträgen eingebetteten Derivate. Bei sukzessiven Unternehmenszusammenschlüssen wird der vom Erwerber zuvor an dem erworbenen Unternehmen gehaltene Eigenkapitalanteil zum beizulegenden Zeitwert zum Erwerbszeitpunkt neu bestimmt und der daraus resultierende Gewinn oder Verlust erfolgswirksam erfasst. Eine vereinbarte bedingte Gegenleistung wird zum Erwerbszeitpunkt zum beizulegenden Zeitwert erfasst. Nachträgliche Änderungen des beizulegenden Zeitwerts einer bedingten Gegenleistung, die einen Vermögenswert oder eine Schuld darstellen, werden in Übereinstimmung mit IFRS 9 „Finanzinstrumente“ entweder in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung oder im sonstigen Ergebnis erfasst. Eine bedingte Gegenleistung, die als Eigenkapitalinstrument eingestuft ist, wird nicht neu bewertet, ihre spätere Abgeltung wird im Eigenkapital bilanziert.

Der Geschäfts- oder Firmenwert wird bei erstmaligem Ansatz zu Anschaffungskosten, die sich am Überschuss der übertragenen Gegenleistung und des Betrags der Anteile nicht beherrschender Gesellschafter über die erworbenen identifizierbaren Vermögenswerte und übernommenen Schulden bemessen, bewertet. Liegt diese Gegenleistung unter dem beizulegenden Zeitwert des Reinvermögens des erworbenen Tochterunternehmens, wird der Unterschiedsbetrag in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung erfasst. Nach dem erstmaligen Ansatz wird der Geschäfts- oder Firmenwert zu Anschaffungskosten abzüglich kumulierter Wertminderungsaufwendungen bewertet. Zum Zweck des Wertminderungstests wird der im Rahmen eines Unternehmenszusammenschlusses erworbene Geschäfts- oder Firmenwert ab dem Erwerbszeitpunkt den zahlungsmittelgenerierenden Einheiten des Konzerns zugeordnet, die vom Unternehmenszusammenschluss erwartungsgemäß Synergien erzielen. Dies gilt unabhängig davon, ob andere Vermögenswerte oder Schulden des erworbenen Unternehmens diesen zahlungsmittelgenerierenden Einheiten zugeordnet werden.

Wenn ein Geschäfts- oder Firmenwert einer zahlungsmittelgenerierenden Einheit zugeordnet wurde und ein Geschäftsbereich dieser Einheit veräußert wird, wird der dem veräußerten Geschäftsbereich zuzurechnende Geschäfts- oder Firmenwert als Bestandteil des Buchwerts des Geschäftsbereichs bei der Ermittlung des Ergebnisses aus der Veräußerung dieses Geschäftsbereichs berücksichtigt. Der Wert des veräußerten Anteils des Geschäfts- oder Firmenwerts wird auf der Grundlage der relativen Werte des veräußerten Geschäftsbereichs und des verbleibenden Teils der zahlungsmittelgenerierenden Einheit ermittelt.

Transaktionen mit nicht beherrschenden Gesellschaftern ohne Verlust der Beherrschung

Transaktionen mit nicht beherrschenden Gesellschaftern ohne Verlust der Beherrschung werden wie Transaktionen mit Eigenkapitaleignern des Konzerns behandelt. Ein aus dem Erwerb eines nicht beherrschenden Anteils entstehender Unterschiedsbetrag zwischen der gezahlten Leistung und dem betreffenden Anteil am Buchwert des Nettovermögens des Tochterunternehmens wird im Eigenkapital erfasst. Gewinne und Verluste, die bei der Veräußerung von nicht beherrschenden Anteilen entstehen, werden ebenfalls im Eigenkapital erfasst.

Assoziierte Unternehmen

Ein assoziiertes Unternehmen ist ein Unternehmen, bei dem der Konzern über maßgeblichen Einfluss verfügt. Maßgeblicher Einfluss ist die Möglichkeit, an den finanz- und geschäftspolitischen Entscheidungen des Beteiligungsunternehmens mitzuwirken, nicht aber die Beherrschung oder die gemeinsame Beherrschung der Entscheidungsprozesse.

Anteile an assoziierten Unternehmen werden im Konzernabschluss unter Anwendung der Equity-Methode einbezogen, soweit diese nicht gemäß IFRS 9 als Eigenkapitalinstrumente bewertet zum beizulegenden Zeitwert eingestuft werden. Die erstmalige Erfassung erfolgt zu Anschaffungskosten. Diese werden in der Folge um die Veränderungen des Anteils des ÖBB-Konzerns am Reinvermögen nach dem Erwerbszeitpunkt sowie um Verluste durch Wertminderungen angepasst. Verluste, die den Anteil des ÖBB-Konzerns an assoziierten Unternehmen übersteigen, werden nicht erfasst, wenn keine Verpflichtung zu Nachschüssen besteht.

Übersteigen die Anschaffungskosten des durch den ÖBB-Konzern erworbenen Anteils die beizulegenden Zeitwerte der identifizierbaren Vermögenswerte und Schulden des assoziierten Unternehmens zum Erwerbszeitpunkt, wird der Unterschiedsbetrag als Geschäfts- oder Firmenwert im Rahmen des Beteiligungsansatzes bilanziert. Unterschreiten die Anschaffungskosten des durch den ÖBB-Konzern erworbenen Anteils die beizulegenden Zeitwerte der identifizierbaren Vermögenswerte und Schulden zum Erwerbszeitpunkt, wird der Unterschiedsbetrag in der Periode des Erwerbs ertragswirksam erfasst.

Gemeinschaftsunternehmen

Eine gemeinsame Vereinbarung ist eine Vereinbarung, bei dem zwei oder mehr Parteien, welche die gemeinschaftliche Führung innehaben, Rechte am Nettovermögen der Vereinbarung haben.

Als Gemeinschaftsunternehmen werden vertragliche Vereinbarungen zweier oder mehrerer Partner über eine wirtschaftliche Tätigkeit, die von ihnen gemeinschaftlich geführt wird, verstanden. Bestehen diese Rechte am Nettovermögen der Vereinbarung und nicht an deren Vermögenswerten und Verpflichtungen für deren Schulden, werden diese Gemeinschaftsunternehmen nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen.

Schuldenkonsolidierung

Im Rahmen der Schuldenkonsolidierung werden Forderungen mit den korrespondierenden Verbindlichkeiten und Rückstellungen zwischen den in den Konzernabschluss einbezogenen Tochterunternehmen aufgerechnet.

Aufwands- und Ertragskonsolidierung

Sämtliche konzerninterne Aufwendungen und Erträge werden im Zuge der Aufwands- und Ertragskonsolidierung eliminiert. Im Falle von Anlagenherstellungen im ÖBB-Konzern werden die darauf entfallenden Umsatzerlöse unter Berücksichtigung der Zwischenergebniseliminierung in aktivierte Eigenleistungen umgegliedert.

Zwischenergebniseliminierung

Im Konzernabschluss werden Zwischengewinne aus internen Anlagenverkäufen oder Anlagenherstellungen sowie aus Einlagen von Vermögenswerten in die Tochtergesellschaften eliminiert.

Zusammensetzung und Veränderung des Konsolidierungskreises

Der Konsolidierungskreis umfasst neben der ÖBB-Holding AG 66 (Vj: 68) weitere vollkonsolidierte sowie zwölf (Vj: elf) assoziierte Unternehmen und ein (Vj: ein) Gemeinschaftsunternehmen, die nach der Equity-Methode einbezogen werden, somit insgesamt 80 (Vj: 81) Unternehmen. Die in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen sind in Erläuterung 35 angeführt.

Der Konsolidierungskreis ist so abgegrenzt, dass der Konzernabschluss ein möglichst getreues Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des ÖBB-Konzerns vermittelt. Bei den nicht in den Vollkonsolidierungskreis einbezogenen Unternehmen handelt es sich um Unternehmen mit geringem Geschäftsvolumen, wobei der Umsatz, die Vermögenswerte und die Schulden insgesamt und jeweils unter 1% der Konzernwerte liegen.

Änderung des Konsolidierungskreises in den Jahren 2019 und 2020

Der Konsolidierungskreis hat sich wie folgt entwickelt:

Konsolidierungskreis	Voll-konsolidierung	Konsolidierung nach der Equity-Methode	Gesamt
Stand 01.01.2019	70	12	82
<i>davon ausländische Gesellschaften</i>	<i>36</i>	<i>7</i>	<i>43</i>
Erstkonsolidierung	2	0	2
Verschmelzungen	-2	0	-2
Abgang	-1	0	-1
Stand 31.12.2019	69	12	81
<i>davon ausländische Gesellschaften</i>	<i>35</i>	<i>7</i>	<i>42</i>
Zugang	0	1	1
Verschmelzungen	-1	0	-1
Abgang	-1	0	-1
Stand 31.12.2020	67	13	80
<i>davon ausländische Gesellschaften</i>	<i>34</i>	<i>7</i>	<i>41</i>

Die ÖBB-Postbus GmbH wurde im Berichtsjahr rückwirkend per 01.01.2020 auf die Österreichische Postbus Aktiengesellschaft verschmolzen. Das Tochterunternehmen European Contract Logistics d.o.o. wurde im Jahr 2020 liquidiert und ist somit aus dem Konsolidierungskreis der nach der Vollkonsolidierung bilanzierten Unternehmen ausgeschieden.

Im Geschäftsjahr 2020 ist aufgrund des Erwerbs von 50% der Geschäftsanteile der Kärntner Beteiligungsverwaltung („KBV“) an der LCA Logistik Center Austria Süd GmbH ein Tochterunternehmen, das nach der Equity-Methode erfasst wurde, zugegangen. Aus der Erstkonsolidierung resultiert ein Unterschiedsbetrag in Höhe von rd. 0,1 Mio. EUR, der ergebnisverringend im sonstigen betrieblichen Aufwand ausgewiesen wurde. Die Bilanzsumme beträgt rd. 0,2 Mio. EUR (Vj: rd. 0,2 Mio. EUR), es gab in beiden Berichtsjahren keine Umsatzerlöse und das Jahresergebnis beträgt rd. -0,2 Mio. EUR (Vj: rd. -0,4 Mio. EUR). Unternehmensgegenstand der Gesellschaft ist die Standortentwicklung eines Dry Ports (Außenstelle des Hafens Triest) in Österreich.

Im Vorjahr wurden Rail Cargo Operator-Port/Rail Services GmbH und iMobility GmbH erstkonsolidiert. Die Rail Cargo Carrier – Germany GmbH wurde rückwirkend per 01.01.2019 auf die Rail Cargo Carrier – PCT GmbH verschmolzen und auf Rail Cargo Carrier – Germany GmbH umbenannt. Weiters wurde im Vorjahr die Rail Cargo Wagon – Austria GmbH auf die Rail Cargo Austria AG verschmolzen. Das Tochterunternehmen European Contract Logistics – Czech Republic s.r.o. wurde in 2019 verkauft und ist somit aus dem Konsolidierungskreis der nach der Vollkonsolidierung bilanzierten Unternehmen ausgeschieden. In Erläuterung 34 werden weitere Angaben zum Konsolidierungskreis angeführt.

Die Darstellung der Firmenwerte ist aus dem Anlagenspiegel in Erläuterung 15 ersichtlich. Die Effekte aus den Endkonsolidierungen von Tochterunternehmen und von Anteilen an Tochterunternehmen sind im sonstigen betrieblichen Ertrag, im sonstigen betrieblichen Aufwand sowie im Ergebnis aus nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmen ertragswirksam erfasst.

Geschäftsbereich Stückgutlogistik

Abgehender Geschäftsbereich „Stückgutlogistik“

Mit Wirkung zum 31.12.2019 hat die Q Logistics GmbH (nunmehr OmegaTelos GmbH) ihren Geschäftsbetrieb und das Tochterunternehmen European Contract Logistics – Czech Republic s.r.o. an das neu gegründete Transport- und Logistikunternehmen „BEXITY GmbH“ übertragen. Die BEXITY GmbH, Tochterunternehmen der Industrie- und Beteiligungsholding Mutares SE & Co. KGaA, tritt ab 31.12.2019 die Nachfolge der Q Logistics GmbH im Bereich Stückgutlogistik an. Ihren operativen Betrieb haben die Q Logistics GmbH und ihre verbliebenen Tochterunternehmen mit Ablauf des Jahres 2019 eingestellt. Die Q Logistics GmbH besteht als Gesellschaft ohne operativen Betrieb bis auf Weiteres fort, um offene Geschäftsfälle abzuarbeiten, die verbleibenden Tochterunternehmen werden liquidiert. Der Geschäftsbereich Stückgutlogistik wird 2019 als abgehender Geschäftsbereich dargestellt (Erläuterung 19).

3. Zusammenfassung der wesentlichen Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Grundlagen der Erstellung des Abschlusses

Die Erstellung des Konzernabschlusses erfolgt grundsätzlich unter Anwendung des Prinzips der fortgeführten Anschaffungskosten. Hiervon ausgenommen sind derivative Finanzinstrumente und Eigenkapitalinstrumente, die zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden, sowie Personalrückstellungen, die nach der Projected Unit Credit-Methode (PUC-Methode) bilanziert sind.

Sachanlagen und als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien

Sachanlagen und als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien gemäß IAS 40 werden zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten abzüglich Abschreibungen und etwaigen Wertminderungen angesetzt. Die Anschaffungs- und Herstellungskosten enthalten bestimmte Aufwendungen, die beispielsweise während der Errichtung und des Ausbaus des Schieneninfrastrukturnetzes anfallen, wie zum Beispiel Kaufpreise, Material- und Personalaufwendungen, direkt zurechenbare fixe und variable Gemeinkosten, den Barwert der Verpflichtungen aus dem Abbruch, dem Abräumen von Vermögenswerten und der Wiederherstellung von Standorten sowie Fremdkapitalkosten, soweit es sich um qualifizierte Vermögenswerte handelt. Umsatzsteuer, die von Lieferanten in Rechnung gestellt wird und zum Vorsteuerabzug berechtigt, ist nicht Bestandteil der Anschaffungs- oder Herstellungskosten. Gemietete Sachanlagen werden mit dem Barwert der Mindestleasingraten oder dem niedrigeren beizulegenden Zeitwert angesetzt.

Bedeutsame Teile einer Anlage werden gesondert aktiviert, wenn diese Teile eine unterschiedliche Nutzungsdauer zum Rest der Anlage aufweisen. Dies erfolgt nicht, wenn deren Anschaffungskosten im Verhältnis zu den gesamten Anschaffungskosten des Gegenstands nicht signifikant sind.

Abschreibungen auf Sachanlagen und auf als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien werden linear über die geschätzte wirtschaftliche Nutzungsdauer berechnet und in der Position Abschreibungen in der Konzern-Gewinn-und-Verlust-Rechnung ausgewiesen. Ausgaben, die im Buchwert einer Sachanlage während ihrer Erstellung anfielen, werden als „Anlagen in Bau“ ausgewiesen.

Im Geschäftsjahr 2020 wurden wesentliche Änderungen der Nutzungsdauern vorgenommen, die sich jedoch innerhalb der nachfolgend angeführten Bandbreiten hielten. Die wirtschaftlichen Nutzungsdauern betragen grundsätzlich unverändert zum Vorjahr:

	Jahre
Bauten	
Unterbau	20–150
<i>Kraftwerksanlagen</i>	80
<i>Tunnel und Galerien</i>	80 bzw. 150
<i>Bahnkörper</i>	100
Sonstige Unterbauanlagen	20 bzw. 80
Hochbau	10–50
Oberbau	35–40
Fahrpark	5–25
Technische Anlagen und Maschinen	
Sicherungs- und Fernmeldeanlagen	5–30
Starkstrom- und Beleuchtungsanlagen	5–50
Geräte und Werkzeuge	4–20
Maschinen und maschinelle Anlagen	9–15
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	2–8

Hinsichtlich der Nutzungsdauern der gemäß IFRS 16 bilanzierten Nutzungsrechte siehe nachfolgend „Leasingverhältnisse“.

Restbuchwerte und Restnutzungsdauern werden jährlich zum Bilanzstichtag überprüft.

Instandhaltungsmaßnahmen und Reparaturen werden im Jahr des Anfalls als Aufwand erfasst, Ersatz-, Erweiterungs- sowie wertsteigernde Investitionen werden aktiviert. Die Unterscheidung zwischen sofort aufwandswirksamen Instandhaltungsmaßnahmen und Reparaturen sowie aktivierungspflichtigen Investitionsmaßnahmen erfolgt auf Basis der Regelungen des IAS 16 „Sachanlagen“ und daraus abgeleiteten Bilanzierungsgrundsätzen für konzernspezifische Sachverhalte. Bei Anlagenabgängen werden die Anschaffungskosten und die kumulierten Abschreibungen als Abgang erfasst, wobei die Gewinne oder Verluste in den sonstigen betrieblichen Erträgen oder Aufwendungen erfasst werden. Die dargestellten Nutzungsdauern und Abschreibungsmethoden gelten auch für jene Vermögenswerte, die im Posten „Als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien“ ausgewiesen werden.

Vermögensbezogene Zuschüsse (Kostenbeiträge zu Vermögenswerten)

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

Firmenwerte und sonstige immaterielle Vermögenswerte

Firmenwert

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

Sonstige immaterielle Vermögenswerte

Der ÖBB-Konzern bilanziert keine wesentlichen sonstigen immateriellen Vermögenswerte mit unbestimmter Nutzungsdauer. Abschreibbare immaterielle Vermögenswerte werden zu Anschaffungskosten vermindert um lineare Abschreibungen angesetzt.

Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte werden linear über die geschätzte Nutzungsdauer berechnet und in der Position „Abschreibungen“ in der Konzern-Gewinn-und-Verlust-Rechnung ausgewiesen.

Den planmäßigen linearen Abschreibungen liegen im Geschäftsjahr 2020 unverändert zum Vorjahr folgende Nutzungsdauern zugrunde:

	Jahre
Kostenbeiträge	5–80
Konzessionen, Schutzrechte, Lizenzen	4–20
Entwicklungskosten	4
Software	2–20
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	5–20

Kostenbeiträge werden grundsätzlich über die Nutzungsdauer des bezuschussten Vermögenswerts abgeschrieben.

Wertminderung von Sachanlagen, immateriellen Vermögenswerten und als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien

Methodischer Aufbau

Sachanlagen, immaterielle Vermögenswerte und als Finanzinvestition gehaltene Immobilien mit bestimmter Nutzungsdauer werden auf Wertminderungen untersucht, wenn Ereignisse oder Änderungen der Verhältnisse darauf hinweisen, dass der Buchwert eines Vermögenswerts über dem erzielbaren Betrag liegt. Vermögenswerte mit unbestimmter Nutzungsdauer (insb. Geschäfts- und Firmenwert) sind verpflichtend zumindest jährlich auf Wertminderung zu überprüfen. Die Werthaltigkeitsprüfung wird dabei für alle Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerte durchgeführt. Entsprechend den Vorschriften des IAS 36 „Wertminderung von Vermögenswerten“ wird ein Aufwand aus Wertminderung erfasst, wenn der Buchwert über dem höheren Wert, der sich aus beizulegendem Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten oder dem Nutzungswert ergibt, liegt. Der beizulegende Zeitwert nach Abzug von Veräußerungskosten entspricht jenem Betrag, der gemäß IFRS 13 ermittelt wird. Der Nutzungswert entspricht den geschätzten künftigen abgezinsten Nettozahlungsströmen, die aus der fortgesetzten Nutzung eines Vermögenswerts zu erwarten sind. Wertminderungen werden in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung im Posten „Abschreibungen“ erfasst. Im ÖBB-Konzern wird grundsätzlich der Nutzungswert ermittelt, da davon auszugehen ist, dass der Nutzungswert über dem beizulegenden Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten liegt.

Der Nutzungswert entspricht den geschätzten künftigen Nettozahlungsströmen der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten auf Basis der Geschäftspläne, die aus bisherigen Ergebnissen und den besten Schätzungen des Vorstands bezüglich künftiger Entwicklungen abgeleitet wurden. Effekte aus Erweiterungsinvestitionen wurden in der Geschäftsplanung

bereinigt. Die Geschäftspläne (Budget 2021 und Mittelfristplanung 2022 bis 2026) spiegeln dabei die erwarteten gewichteten durchschnittlichen Wachstumsraten der relevanten Marktsegmente wider. Zahlungsstromprognosen, die über den Zeitraum des Geschäftsplans hinausgehen, werden auf Basis einer konstanten Wachstumsrate für die nachfolgenden Jahre ermittelt und übersteigen nicht die langfristige gewichtete durchschnittliche Wachstumsrate der Branche und des Landes, in dem die zahlungsmittelgenerierende Einheit tätig ist. Nach Maßgabe von § 42 (7) Bundesbahngesetz muss ein sechsjähriger Rahmenplan erstellt werden, der einen wesentlichen Bestandteil der Geschäftsplanung darstellt. Die sechsjährigen Geschäftspläne werden für die Werthaltigkeitsprüfung herangezogen. Bereits zum Jahresabschluss bekannte und schätzbare Sondereffekte nach dem Geschäftsplanungszeitraum wurden in der Ermittlung des Nutzungswerts berücksichtigt.

Liegt der erzielbare Betrag über dem Buchwert, dann liegt für die betreffende zahlungsmittelgenerierende Einheit keine Wertminderung vor. Wenn der erzielbare Betrag der zahlungsmittelgenerierenden Einheit geringer ist als der Buchwert, dann wird für diese Einheit ein Aufwand aus Wertminderung erfasst. Die Wertminderung im Zusammenhang mit der zahlungsmittelgenerierenden Einheit wird zuerst (falls vorhanden) dem Firmenwert und nachfolgend anteilig den anderen Vermögenswerten zugeordnet, wobei die restlichen Vermögenswerte der zahlungsmittelgenerierenden Einheit nicht unter ihren erzielbaren Betrag abgeschrieben werden dürfen. Die Buchwertminderungen stellen Aufwendungen aus der Wertminderung für die einzelnen Vermögenswerte dar.

Gibt es einen Anhaltspunkt dafür, dass eine Wertminderung von Vermögenswerten nicht mehr vorliegt, dann ist die Wertminderung ganz oder teilweise im Konzernjahresergebnis maximal bis zu den fortgeführten Anschaffungs- oder Herstellungskosten rückgängig zu machen. Bei Firmenwerten ist eine Wertaufholung nicht zulässig.

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

Struktur der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten (CGU) und Berechnungsprämisse

Jede zahlungsmittelgenerierende Einheit besteht aus einer, einem Teil oder einer Anzahl von rechtlich selbstständigen Unternehmen. Die Abgrenzungskriterien für die zahlungsmittelgenerierenden Einheiten orientieren sich an der Struktur des operativen Geschäfts und entsprechen den Geschäftsfeldern und Geschäftstätigkeiten.

Zahlungsmittelgenerierende Einheiten der ÖBB-Personenverkehr AG

Der ÖBB-Personenverkehr-Konzern besteht aus drei zahlungsmittelgenerierenden Einheiten, der ÖBB-Personenverkehr AG, die sich mit dem Personenverkehr auf der Schiene befasst, der Österreichische Postbus AG, die sich mit dem Personenverkehr mit Bussen befasst und der iMobility GmbH, die eine Mobilitätsapp betreut. Jede zahlungsmittelgenerierende Einheit besteht – abgesehen von der iMobility GmbH – aus einer Anzahl von rechtlich selbstständigen Unternehmen. Die Abgrenzungskriterien für die zahlungsmittelgenerierenden Einheiten orientieren sich somit an der Struktur des operativen Geschäfts und entsprechen den Geschäftsfeldern und Geschäftstätigkeiten des ÖBB-Personenverkehr-Konzerns.

In beiden Berichtsjahren wurden für den österreichischen Teil der zahlungsmittelgenerierenden Einheit Österreichische Postbus AG und nur im Berichtsjahr 2020 wurden für die zahlungsmittelgenerierende Einheit ÖBB-Personenverkehr Indikatoren für eine mögliche Wertminderung festgestellt, weshalb ein Wertminderungstest durchgeführt wurde. Als Vermögenswert wurden der gesamte Fuhrpark sowie die für den operativen Betrieb notwendigen Immobilien angesetzt. Der gesamte Pool an Triebfahrzeugen wird gruppenübergreifend im ÖBB-Konzern gemeinschaftlich genutzt und im Rahmen der Werthaltigkeitsprüfung als gemeinschaftlicher Vermögenswert angesetzt.

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

Für die Cashflow-Prognosen nach dem Planungszeitraum (Ansatz einer ewigen Rente) wurden je CGU-Wachstumsraten anhand des Wachstumsmodells von Gordon/Shapiro angewendet. Dieses sieht ein Wachstum in Abhängigkeit von der langfristig möglichen erzielbaren Rendite und der unterstellten Thesaurierung vor. Die langfristige Rendite wurde unabhängig von der CGU auf einer Rendite in Höhe der Kapitalkosten festgelegt. Beruhend auf der Annahme, dass das langfristige Wachstum der CGUs unter der EZB-Inflationserwartungsziel von 2% liegt, wurde das Wachstum mit 1,1% bis 1,4% (Vj: 0,8% bis 1,7%) und damit die Thesaurierungsquote mit 20% bestimmt. Als Diskontierungszinssatz vor Steuern für den Zeitraum 2021 bis 2026 (Vj: 2020 bis 2025) bzw. für die Ewige Rente wurde für die CGU ÖBB-Personenverkehr 4,49% und für die CGU Österreichische Postbus AG 4,49% (Vj: 4,49%) angesetzt. Im Rahmen der Analysen wurden die Kapitalkosten (und damit implizit die langfristigen Renditen) der CGU ÖBB-Personenverkehr bei 3,37% sowie der CGU Österreichische Postbus AG bei 3,37% (Vj: 3,37%) (nach Steuern, Basis Österreich) ermittelt.

Die Ermittlung des Nutzungswertes der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten basiert auf den Nach-Steuerdiskontierungssätzen. Die angegebenen Vor-Steuerdiskontierungssätze werden nur zu Informationszwecken angeführt. Die Vor-Steuerdiskontierungssätze wurden retrograd mittels der Methode des internen Zinsfußes ermittelt.

In den Cashflow-Prognosen sind konzerninterne Transferpreise auf Basis marktgerechter Einschätzungen der beteiligten Gesellschaften berücksichtigt. Der Kapitalkostensatz wurde eigens für den ÖBB-Personenverkehr-Konzern unabhängig vom übrigen ÖBB-Konzern ermittelt. Es wurde kein Risiko- und Ressourcenverbund mit dem restlichen ÖBB-Konzern unterstellt und kein konzern einheitlicher Kapitalkostensatz verwendet.

Zahlungsmittelgenerierende Einheiten der Rail Cargo Austria AG

Jede zahlungsmittelgenerierende Einheit besteht aus einer, einem Teil oder einer Anzahl von rechtlich selbstständigen Unternehmen. Die Abgrenzungskriterien für die zahlungsmittelgenerierenden Einheiten orientieren sich an der Struktur des operativen Geschäfts und entsprechen den Geschäftsfeldern und Geschäftstätigkeiten der Rail Cargo Group.

Auf Basis der Steuerung sowie des Vorliegens von unabhängigen Cashflows wurden folgende zahlungsmittelgenerierenden Einheiten festgelegt: CGU Cargo, CGU Intermodal und CGU TS. Der gesamte Pool an Triebfahrzeugen wird gruppenübergreifend im ÖBB-Konzern gemeinschaftlich genutzt und im Rahmen der Werthaltigkeitsprüfung als gemeinschaftlicher Vermögenswert angesetzt. Die Güterwagen und anderen Vermögensgegenstände wurden gemäß ihrer Nutzung den CGUs zugeordnet. In beiden Berichtsjahren wurden für die zahlungsmittelgenerierenden Einheiten Cargo und Intermodal Firmenwerte und nur im Berichtsjahr 2019 wurden für die zahlungsmittelgenerierende Einheit TS Indikatoren für eine mögliche Wertminderung festgestellt, weshalb ein Wertminderungstest durchgeführt wurde.

Zur Diskontierung wird ein marktüblicher gewichteter durchschnittlicher Kapitalkostensatz herangezogen, der den Verzinsungsanspruch des Kapitalmarkts für die Überlassung von Fremd- und Eigenkapital gegenüber den zahlungsmittelgenerierenden Einheiten der Rail Cargo Group widerspiegelt. Risiken und Steuern werden durch verschiedene Abschläge berücksichtigt.

Für die Cashflow-Prognosen nach dem Planungszeitraum (Ansatz einer ewigen Rente) wurden je CGU-Wachstumsraten anhand des Wachstumsmodells von Gordon/Shapiro angewendet. Dieses sieht ein Wachstum in Abhängigkeit von der langfristig möglichen erzielbaren Rendite und der unterstellten Thesaurierung vor. Die langfristige Rendite wurde unabhängig von der CGU auf einer Rendite in Höhe der Kapitalkosten festgelegt. Beruhend auf der Annahme, dass das langfristige Wachstum der CGUs unter der EZB-Inflationserwartung von 2% liegt, wurde das Wachstum mit etwa 1,1% bis 1,4% (Vj: 0,8% bis 1,5%) und damit die Thesaurierungsquote einheitlich mit 20% bestimmt. Nähere Angaben sind aus der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen.

Folgende Diskontierungssätze wurden angewendet:

Für die zahlungsmittelgenerierenden Einheiten der Rail Cargo Austria AG	Cargo *)	Intermodal *)
zum 31.12.2020		
Österreich		
Vor Steuern		
Zinssatz 2021 – 2026	6,8%	7,4%
Zinssatz Ewige Rente	5,7%	6,4%
Wachstum Ewige Rente	1,1%	1,1%
Nach Steuern		
Zinssatz 2021 – 2026	5,3%	5,3%
Zinssatz Ewige Rente	4,2%	4,2%
Ungarn		
Vor Steuern		
Zinssatz 2021 – 2026	7,4%	7,5%
Zinssatz Ewige Rente	6,0%	6,1%
Wachstum Ewige Rente	1,4%	1,4%
Nach Steuern		
Zinssatz 2021 – 2026	6,9%	6,9%
Zinssatz Ewige Rente	5,5%	5,5%

*) Für Tschechien, Russland und die Slowakei wurden eigene Zinssätze verwendet, die jedoch aufgrund der untergeordneten Bedeutung nicht angeführt werden.

Für die zahlungsmittelgenerierenden Einheiten der Rail Cargo Austria AG	Cargo *)	Intermodal *)	TS *)
zum 31.12.2019			
Österreich			
Vor Steuern			
Zinssatz 2020 – 2025	6,8%	6,4%	5,3%
Zinssatz Ewige Rente	5,8%	5,2%	4,6%
Wachstum Ewige Rente	1,1%	1,1%	0,8%
Nach Steuern			
Zinssatz 2020 – 2025	5,3%	5,7%	3,8%
Zinssatz Ewige Rente	4,2%	4,5%	3,1%
Ungarn			
Vor Steuern			
Zinssatz 2020 – 2025	7,6%	8,2%	5,9%
Zinssatz Ewige Rente	6,2%	6,7%	4,8%
Wachstum Ewige Rente	1,4%	1,5%	1,1%
Nach Steuern			
Zinssatz 2020 – 2025	7,1%	7,5%	5,4%
Zinssatz Ewige Rente	5,7%	6,0%	4,3%

*) Für Tschechien, Russland und die Slowakei wurden eigene Zinssätze verwendet, die jedoch aufgrund der untergeordneten Bedeutung nicht angeführt werden.

Die Ermittlung des Nutzungswerts der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten basiert auf den Nach-Steuerdiskontierungssätzen. Die angegebenen Vor-Steuerdiskontierungssätze werden nur zu Informationszwecken angeführt. Die dargestellten Vor-Steuerdiskontierungssätze wurden retrograd mithilfe der Methode des internen Zinsfußes ermittelt.

In den Cashflow-Prognosen sind konzerninterne Transferpreise auf Basis marktgerechter Einschätzungen der beteiligten Gesellschaften berücksichtigt. Der Kapitalkostensatz wurde eigens für den Teilkonzern Rail Cargo Austria unabhängig vom übrigen ÖBB-Konzern ermittelt. Es wurde kein Risiko- und Ressourcenverbund mit dem restlichen ÖBB-Konzern unterstellt und kein konzerneinheitlicher Kapitalkostensatz verwendet.

Zahlungsmittelgenerierende Einheiten der ÖBB-Infrastruktur AG

Es wurden weder 2019 noch 2020 für eine zahlungsmittelgenerierende Einheit Indikatoren für eine mögliche Wertminderung festgestellt, weshalb keine Wertminderungstests durchgeführt wurden. Für die zahlungsmittelgenerierende Einheit Schieneninfrastruktur ist aufgrund folgender Präambel zu den Zuschussverträgen gemäß § 42 Bundesbahngesetz gegenwärtig kein Indikator für eine Wertminderung gegeben: „Die ÖBB-Infrastruktur AG ist ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen, dessen Aufgaben im öffentlichen Interesse liegen und in § 31 Bundesbahngesetz näher bestimmt sind.“

Die Grundlage für die Finanzierung der Gesellschaft bildet § 47 Bundesbahngesetz, wonach der Bund dafür zu sorgen hat, dass der ÖBB-Infrastruktur AG die zur Erfüllung ihrer Aufgaben und zur Aufrechterhaltung ihrer Liquidität und des Eigenkapitals erforderlichen Mittel zur Verfügung stehen, soweit die Aufgaben vom Geschäftsplan gemäß § 42 (6) Bundesbahngesetz umfasst sind. Die in dieser Bestimmung vom Bund gesetzlich normierte Zusage findet in den Zuschussverträgen nach § 42 (1) und (2) Bundesbahngesetz ihre konkrete Umsetzung. Nach Verständnis der Vertragspartner ist das Ziel der Zuschussverträge, unabhängig von der jeweiligen Vertragslaufzeit, die Werthaltigkeit der für die Aufgaben gemäß § 31 Bundesbahngesetz eingesetzten Vermögenswerte des Teilkonzerns der ÖBB-Infrastruktur AG dauerhaft sicherzustellen, womit auch dem gesetzlichen Auftrag des Bundesbahngesetzes entsprochen wird.“

Weitere Angaben sind in Erläuterung 9, 14 und 15 enthalten.

Wertminderung von Anteilen an assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen

Im Anschluss an die Fortschreibung des Buchwerts der nach der Equity-Methode bilanzierten Beteiligung ist gemäß IAS 28.40 und IFRS 11 zu jedem Bilanzstichtag zu überprüfen, ob objektive Hinweise für eine Wertminderung des Buchwerts vorliegen. Bei Vorliegen von Indikatoren ist der erzielbare Betrag der Beteiligung gemäß IAS 36 zu ermitteln. Ist eine Wertminderung eingetreten, ist die Beteiligung entsprechend abzuwerten. Sollte die Wertminderung assoziierte Unternehmen oder Gemeinschaftsunternehmen betreffen, wird diese im Posten „Ergebnis aus nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmen“ ausgewiesen. Hinsichtlich etwaiger Wertminderungen der Galleria di Base del Brennero – Brenner Basistunnel BBT SE wird auf den vorigen Absatz betreffend § 42 Bundesbahngesetz verwiesen.

Falls Indikatoren vorliegen, die auf eine Wertminderung der Beteiligung an dem at-Equity bilanzierten Unternehmen hindeuten, wird der Ansatz auf seine Werthaltigkeit überprüft. Es erfolgt keine separate Prüfung des anteiligen Geschäfts- oder Firmenwerts. Die Prüfung wird für den gesamten Beteiligungsbuchwert durchgeführt. Daher werden

Wertminderungen nicht gesondert dem im Beteiligungsbuchwert enthaltenen Geschäfts- oder Firmenwert zugeordnet und können auch in Folgeperioden wieder vollständig wertaufgeholt werden.

Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte und Schulden

Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte und zur Veräußerung gehaltene langfristige Schulden werden mit dem Buchwert oder dem niedrigeren beizulegenden Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten bewertet. Vermögenswerte, die als zur Veräußerung gehalten eingestuft werden, werden keiner weiteren Abschreibung unterzogen und als gesonderter Posten in der Bilanz ausgewiesen. Gewinne oder Verluste aus dem Verkauf dieser Vermögenswerte und Schulden werden zusammen mit den Gewinnen und Verlusten aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten als sonstiger betrieblicher Ertrag oder Aufwand bzw. im übrigen Finanzergebnis, soweit es sich um Beteiligungen handelt, ausgewiesen. Eine Umgliederung von den langfristigen Vermögenswerten zu den zur Veräußerung gehaltenen langfristigen Vermögenswerten sowie von den langfristigen Schulden zu den zur Veräußerung gehaltenen langfristigen Schulden erfolgt nur dann, wenn ein entsprechender Aufsichtsratsbeschluss vorliegt und mit einer Veräußerung innerhalb von zwölf Monaten auch gerechnet wird. Nähere Informationen sind in Erläuterung 19 angeführt.

Finanzinstrumente

Ansatz und Ausbuchung

Finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten werden angesetzt, wenn der ÖBB-Konzern Partei der vertraglichen Regelungen des Finanzinstruments wird. Finanzielle Vermögenswerte werden ausgebucht, sobald

- sämtliche Rechte auf Zahlungsströme aus dem finanziellen Vermögenswert erloschen sind oder beglichen wurden oder
- sämtliche aus dem Vermögenswert resultierenden Chancen und Risiken auf eine andere Partei übertragen wurden oder
- die Verfügungsmacht an dem finanziellen Vermögenswert zur Gänze auf eine andere Partei übertragen wurde.

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

Finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten werden bei der Erfassung mit dem beizulegenden Zeitwert der erhaltenen oder erbrachten Leistung angesetzt. Transaktionskosten werden dabei berücksichtigt, außer bei den erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewerteten Finanzinstrumenten.

Klassifizierung und Bewertung von finanziellen Vermögenswerten

Der ÖBB-Konzern stuft finanzielle Vermögenswerte in die folgenden Bewertungskategorien ein:

- zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet
- erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert (FVOCI) bewertet
- erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert (FVTPL) bewertet

Die Klassifizierung und Bewertung von finanziellen Vermögenswerten mit Fremdkapitalcharakter ist abhängig vom Geschäftsmodell des Unternehmens zur Steuerung der finanziellen Vermögenswerte und von den vertraglichen Zahlungsströmen.

Der ÖBB-Konzern klassifiziert Schuldinstrumente nur dann um, wenn sich das Geschäftsmodell zur Steuerung solcher Vermögenswerte ändert. Da im ÖBB-Konzern derzeit keine Schuldinstrumente erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert gehalten werden, entfällt eine weitere Erläuterung.

Schuldinstrumente bewertet zu fortgeführten Anschaffungskosten

Ein Schuldinstrument wird zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet, wenn die beiden nachfolgenden Voraussetzungen erfüllt werden:

- Der Vermögenswert wird im Rahmen eines Geschäftsmodells gehalten, dessen Zielsetzung darin besteht, aus den gehaltenen Vermögenswerten vertragliche Cashflows zu vereinnahmen.
- Die Vertragsbedingungen des finanziellen Vermögenswertes führen zu festgelegten Zeitpunkten zu Cashflows, die ausschließlich Tilgungs- und Zinszahlungen auf den ausstehenden Kapitalbetrag darstellen.

Zinserträge aus diesen finanziellen Vermögenswerten werden unter Anwendung der Effektivzinismethode im Finanzergebnis ausgewiesen.

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, sonstige Forderungen sowie finanzielle Vermögenswerte (z.B. Wertpapiere) werden zu fortgeführten Anschaffungskosten abzüglich Wertminderungen bewertet.

Zahlungsmittel- und Zahlungsmitteläquivalente

Der ÖBB-Konzern weist Kassenbestände und Guthaben bei Kreditinstituten mit Restlaufzeiten seit Erwerbszeitpunkt von bis zu drei Monaten als Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente aus. Geldmarktveranlagungen mit Laufzeiten von über drei Monaten werden zusammen mit Wertpapieren als kurzfristige sonstige finanzielle Vermögenswerte ausgewiesen. Die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente fließen in den Finanzmittelfonds für die Geldflussrechnung ein. Nähere Ausführungen finden sich unter Erläuterung 22 und 33.

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen werden ab dem Zeitpunkt, zu dem sie entstanden sind, angesetzt. Jeder unbedingte Anspruch auf den Erhalt einer Gegenleistung wird als Forderung ausgewiesen. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen ohne wesentliche Finanzierungskomponente werden beim erstmaligen Ansatz zum Transaktionspreis bewertet.

Eigenkapitalinstrumente bewertet erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert

Der Konzern bewertet alle gehaltenen Eigenkapitalinstrumente erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert.

Schuldinstrumente bewertet erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert

Ein Schuldinstrument, das weder zu fortgeführten Anschaffungskosten noch erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet wird, wird erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet. Außer Derivaten hält der ÖBB-Konzern keine Schuldinstrumente, welche erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bilanziert werden.

Derivate

Die derivativen Finanzinstrumente werden zum beizulegenden Zeitwert bewertet. Änderungen des beizulegenden Zeitwerts von derivativen Finanzinstrumenten werden erfolgswirksam oder im sonstigen Ergebnis erfasst, je nachdem, ob das derivative Finanzinstrument zur Absicherung der beizulegenden Zeitwerte von Bilanzposten („Fair Value Hedge“) oder zur Fluktuation von künftigen Zahlungsströmen („Cashflow Hedge“) eingesetzt wird. Bei derivativen Finanzinstrumenten, die Bilanzposten absichern, werden Veränderungen des beizulegenden Zeitwerts des abgesicherten Risikos und des derivativen Finanzinstruments ergebniswirksam erfasst. Bei derivativen Finanzinstrumenten, die als Cashflow Hedge qualifiziert sind, werden Veränderungen des beizulegenden Zeitwerts des effektiven Teils des Sicherungsinstruments über das sonstige Ergebnis im Eigenkapital („Cashflow-Hedge-Rücklage“) erfasst. Die in der Cashflow-Hedge-Rücklage ausgewiesenen Effekte werden ergebniswirksam erfasst, wenn das Grundgeschäft ergebniswirksam wird. Änderungen des beizulegenden Zeitwerts des ineffektiven Teils eines Sicherungsgeschäftes und von derivativen Finanzinstrumenten, die nicht als Sicherungsgeschäft einzustufen sind, werden sofort ergebniswirksam erfasst. Zum Hedge Accounting siehe Erläuterung 29.3.

Langfristige Derivate (Zinsswaps mit Absicherungszweck) werden grundsätzlich in kurzfristige und langfristige Teile anhand der in den jeweiligen Zeitbändern anfallenden diskontierten Geldflüsse aufgeteilt.

Wertminderung von finanziellen Vermögenswerten (IFRS 9)

Der Konzern beurteilt auf zukunftsgerichteter Basis das mit Schuldinstrumenten, die zu fortgeführten Anschaffungskosten oder erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden, verbundene Ausfallrisiko. Das Ausfallrisiko ist das Risiko von finanziellen Verlusten, falls ein Kunde oder die Vertragspartei eines Finanzinstruments seinen bzw. ihren vertraglichen Verpflichtungen nicht nachkommt. Die Buchwerte der finanziellen Vermögenswerte entsprechen dem maximalen Ausfallrisiko.

IFRS 9 sieht bei der Ermittlung des erwarteten Verlusts ein generelles Wertminderungsmodell (Dreistufenmodell) sowie eine vereinfachte Methode vor.

Generelles Wertminderungsmodell

Nach dem generellen Wertminderungsmodell wird nach drei Wertminderungsstufen unterschieden. Die Höhe der Wertminderung bemisst sich entsprechend der Zuordnung des Finanzinstruments zu einer dieser drei Stufen. Das generelle Wertminderungsmodell kommt für alle Finanzinstrumente, mit Ausnahme der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, zur Anwendung.

Stufe 1: erwartete Kreditverluste innerhalb der nächsten zwölf Monate

In Stufe 1 sind grundsätzlich alle Finanzinstrumente bei Zugang sowie Finanzinstrumente, die keine signifikante Verschlechterung der Kreditqualität seit Zugang erfahren haben, einzuordnen. Der erwartete Verlust entspricht dem Barwert der erwarteten Zahlungsausfälle, die aus möglichen Ausfallereignissen innerhalb der nächsten zwölf Monate (12-Month-Expected-Credit-Loss) nach dem Bilanzstichtag entstehen.

Stufe 2: erwartete Kreditverluste über die gesamte Laufzeit – keine beeinträchtigte Bonität

Liegt eine signifikante Erhöhung des Ausfallrisikos, jedoch kein objektiver Hinweis auf eine Wertminderung vor, ist die Risikovorsorge bis zur Höhe der erwarteten Verluste über die gesamte Restlaufzeit aufzustocken. Ein Transfer von Stufe 1 zu Stufe 2 wird widerlegbar vermutet, wenn die vertraglichen Zahlungsströme seit mehr als 30 Tagen überfällig sind.

Stufe 3: erwartete Kreditverluste über die gesamte Laufzeit – bonitätsbeeinträchtigt

Gibt es einen objektiven Hinweis, dass eine Wertminderung bei einem finanziellen Vermögenswert vorliegt, so ist dieser in Stufe 3 zu transferieren. Sind die vertraglichen Zahlungsströme seit mehr als 90 Tagen überfällig, so besteht die widerlegbare Vermutung, dass ein objektiver Hinweis auf einen Kreditausfall besteht. Somit muss das Finanzinstrument nach Stufe 3 transferiert werden. Die Festlegung, ob ein finanzieller Vermögenswert eine wesentliche Erhöhung des Kreditrisikos erfahren hat, basiert auf zumindest einmal jährlich durchgeführten Einschätzungen der Ausfallwahrscheinlichkeiten, welche sowohl externe Ratinginformationen als auch interne Informationen über die Kreditqualität des finanziellen Vermögenswerts berücksichtigen.

Unabhängig von obenstehender Analyse liegt eine signifikante Erhöhung des Kreditrisikos vor, wenn die Erfüllung der vertraglichen Zahlungsströme mehr als 30 Tage überfällig ist. Ein Ausfall im Hinblick auf einen finanziellen Vermögenswert liegt vor, wenn die Vertragspartei die Vornahme von vertraglichen Zahlungen innerhalb von 90 Tagen nach Fälligkeit versäumt. Finanzielle Vermögenswerte werden abgeschrieben, wenn nach angemessener Einschätzung eine Realisierbarkeit nicht mehr erwartet wird. Wurden Forderungen abgeschrieben, werden Vollstreckungsmaßnahmen fortgesetzt, um die fällige Forderung noch zu realisieren. Realisierte Beträge werden im Gewinn oder Verlust erfasst.

Finanzinstrumente mit niedrigem Kreditrisiko

Der ÖBB-Konzern wendet für Schuldinstrumente mit niedrigem Kreditrisiko, die ein Investment-Grade-Rating besitzen, die Erleichterungsbestimmung von der Stufenzuordnung an und ordnet diese stets der Stufe 1 zu. Der ÖBB-Konzern sieht dies bei einem Rating von BBB- oder höher bei Standard & Poor's als gegeben an.

Vereinfachtes Wertminderungsmodell

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

Für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen wendet der ÖBB-Konzern den vereinfachten Ansatz an, dem zufolge die über die Laufzeit erwarteten Kreditverluste ab dem erstmaligen Ansatz der Forderungen zu erfassen sind. Nach dem vereinfachten Wertminderungsmodell ist für alle Instrumente unabhängig von ihrer Kreditqualität, eine Risikovorsorge in Höhe der erwarteten Verluste über die Restlaufzeit zu erfassen. Das heißt, es erfolgt eine pauschale Zuordnung zu Stufe 2 bei Zugang und ein Transfer in Stufe 3, soweit objektive Hinweise auf Wertminderung vorliegen. Das vereinfachte Verfahren ist auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen oder Vermögenswerte, die in den Anwendungsbereich von IFRS 15 „Erlöse aus Verträgen mit Kunden“ fallen und die keine signifikante Finanzierungskomponente enthalten, anzuwenden.

Das Ausfallrisiko für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen wird auf kollektiver Basis ermittelt. Das Ausfallrisiko des Konzerns wird hauptsächlich durch die individuellen Merkmale der Kunden beeinflusst. Für die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen wurden die geschätzten erwarteten Zahlungsausfälle auf Grundlage von Erfahrungen mit tatsächlichen Zahlungsausfällen der letzten zwei bis sechs Jahre unter Anwendung des vereinfachten Wertminderungsmodells ermittelt. Die historischen Ausfallraten werden gegebenenfalls um künftig zu erwartende Veränderungen von gesamtwirtschaftlichen Faktoren, wie das Bruttoinlandsprodukt (BIP), die Arbeitslosenquote sowie von Insolvenzquoten, angepasst.

Klassifizierung und Bewertung von finanziellen Verbindlichkeiten

Finanzielle Verbindlichkeiten werden zu fortgeführten Anschaffungskosten (FLAC) oder erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert (FVTPL) bewertet. Eine finanzielle Verbindlichkeit wird zu FVTPL eingestuft, wenn sie als zu Handelszwecken gehalten eingestuft wird oder ein Derivat ist.

Finanzielle Verbindlichkeiten (FLAC) werden bei ihrem erstmaligen Ansatz mit dem beizulegenden Zeitwert und in der Folgebewertung mit den fortgeführten Anschaffungskosten mittels der Effektivzinsmethode bewertet.

Finanzielle Verbindlichkeiten (FVTPL) werden zum beizulegenden Zeitwert bewertet und ein aus der Folgebewertung resultierender Gewinn oder Verlust wird erfolgswirksam erfasst.

Beizulegender Zeitwert von Finanzinstrumenten

Bei liquiden Mitteln, Forderungen und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie Forderungen und Verbindlichkeiten gegenüber nahestehenden Unternehmen entsprechen die Buchwerte annähernd den beizulegenden Zeitwerten. Mit Ausnahme der liquiden Mittel handelt es sich um die Fair Value-Hierarchieebene 3.

Der beizulegende Zeitwert langfristiger Finanzforderungen, sonstiger finanzieller Vermögenswerte ohne Börsenkurs, Finanzverbindlichkeiten und Swap-Vereinbarungen basiert auf dem Barwert der künftig zu erwartenden Zahlungsströme abgezinst mit dem vom ÖBB-Konzern geschätzten aktuellen Zinssatz, zu dem vergleichbare Finanzinstrumente abgeschlossen werden können. Ein etwaiges Kreditrisiko wird bei der Ermittlung der beizulegenden Zeitwerte berücksichtigt. Es handelt sich dabei um Fair Value der Hierarchieebene 2.

Der beizulegende Zeitwert von börsennotierten Wertpapieren und Anleihen wird entweder der Fair Value-Hierarchieebene 1 oder 2 zugeordnet (Erläuterung 29.6).

Der beizulegende Zeitwert von Eigenkapitalinstrumenten wird gegebenenfalls unter zur Hilfenahme von Multiples ermittelt und der Fair Value-Hierarchieebene 3 zugeordnet.

Vorräte

Die Vorräte umfassen einerseits Materialbestände und Ersatzteile, die für den eigenen Schienennetzausbau, die Instandhaltung und Entstörung des Schienennetzbetriebs und das technische Service des Fahrparks eingesetzt werden, und andererseits Verwertungsobjekte.

Die Bewertung der Materialbestände und Ersatzteile erfolgt zu dem niedrigeren Wert aus Anschaffungs- oder Herstellungskosten und Nettoveräußerungswert, wobei die Anschaffungs- und Herstellungskosten nach dem gleitenden Durchschnittspreisverfahren ermittelt werden. Der Nettoveräußerungswert wird aufgrund der bei einer normalen Geschäftsentwicklung geschätzten Verkaufspreise abzüglich der noch anfallenden Kosten bis zur Fertigstellung ermittelt. Eigengefertigte Vorräte sowie aufgearbeitete wiederverwendbare Materialien werden zu Herstellungskosten aktiviert. Für nicht gängiges Vorratsmaterial und überhöhte Herstellungskosten aus Eigenfertigungen werden entsprechende Wertberichtigungen vorgenommen. Für Ersatzteile und Materialien stellen Wiederbeschaffungskosten die beste verfügbare Bewertungsgrundlage für den Nettoveräußerungspreis dar.

In den Vorräten werden des Weiteren betrieblich nicht mehr genutzte Liegenschaften, die für den späteren Verkauf entwickelt werden („Verwertungsobjekte“), dargestellt. Es handelt sich um ehemalige Bahnhofs- und Eisenbahnanlagen sowie Betriebsgebäude, die dem dauernden Betrieb dienen. Betroffen sind wesentliche Projekte, die in großem Umfang entwickelt werden. Diese Verwertungsobjekte werden zum Verkauf im normalen Geschäftsgang gehalten oder befinden sich in der Herstellung bzw. Entwicklung für einen solchen Verkauf.

Die Verwertungsobjekte werden mit den Anschaffungs- oder Herstellungskosten aktiviert und zum Stichtag mit dem niedrigeren Wert aus Buchwert und Nettoveräußerungswert bewertet. Der Nettoveräußerungswert ist der geschätzte Verkaufspreis abzüglich der noch anfallenden Herstellungskosten und allfälliger Kosten der Veräußerung.

Rückstellungen

Rückstellungen werden gebildet, wenn der ÖBB-Konzern eine gegenwärtige Verpflichtung (rechtlicher oder faktischer Natur) aus einem vergangenen Ereignis hat und es wahrscheinlich ist, dass die Erfüllung der Verpflichtung mit dem Abfluss von Ressourcen einhergeht und eine verlässliche Schätzung des Betrags der Rückstellung möglich ist.

Der angesetzte Rückstellungsbetrag ist der beste Schätzwert, der sich am Abschlussstichtag für die hinzugebende Leistung ergibt, um die gegenwärtige Verpflichtung zu erfüllen. Dabei sind bei der Verpflichtung inhärente Risiken und Unsicherheiten zu berücksichtigen. Wird eine Rückstellung auf Basis der für die Erfüllung der Verpflichtung geschätzten Zahlungsströme bewertet, sind diese Zahlungsströme abzuzinsen, sofern der Zinseffekt wesentlich ist.

Kann davon ausgegangen werden, dass Teile oder der gesamte zur Erfüllung der Rückstellung notwendige wirtschaftliche Nutzen durch einen außenstehenden Dritten erstattet wird, wird dieser Anspruch als Vermögenswert aktiviert, wenn die Erstattung so gut wie sicher ist und ihr Betrag zuverlässig geschätzt werden kann. Weitere Angaben sind in Erläuterung 26.2 enthalten.

Leasingverhältnisse

Leasingnehmer

Bei Vertragsbeginn beurteilt der ÖBB-Konzern, ob der Vertrag ein Leasingverhältnis begründet oder beinhaltet. Dies ist der Fall, wenn der Vertrag dazu berechtigt, die Nutzung eines identifizierten Vermögenswertes gegen Zahlung eines Entgelts für einen bestimmten Zeitraum zu kontrollieren. Um zu beurteilen, ob ein Vertrag das Recht zur Kontrolle eines identifizierten Vermögenswertes beinhaltet, legt der ÖBB-Konzern die Definition eines Leasingverhältnisses nach IFRS 16 zugrunde.

Am Bereitstellungsdatum erfasst der ÖBB-Konzern einen Vermögenswert für das gewährte Nutzungsrecht sowie eine Leasingverbindlichkeit. Das Nutzungsrecht wird erstmalig zu Anschaffungskosten bewertet, die der erstmaligen Bewertung der Leasingverbindlichkeit entsprechen, angepasst um am oder vor dem Bereitstellungsdatum geleistete Zahlungen zuzüglich etwaiger anfänglicher direkter Kosten sowie der geschätzten Kosten zur Demontage oder Beseitigung des zugrunde liegenden Vermögenswertes bzw. des Standorts, an dem sich dieser befindet, abzüglich etwaiger erhaltener Leasinganreize.

Anschließend wird das Nutzungsrecht vom Bereitstellungsdatum bis zum Ende des Leasingzeitraums linear abgeschrieben, es sei denn, das Eigentum an dem zugrunde liegenden Vermögenswert geht zum Ende der Laufzeit des Leasingverhältnisses auf den ÖBB-Konzern über oder in den Kosten des Nutzungsrechtes ist berücksichtigt, dass der ÖBB-Konzern eine Kaufoption wahrnehmen wird. In diesem Fall wird das Nutzungsrecht über die Nutzungsdauer des zugrunde liegenden Vermögenswertes abgeschrieben, welche nach den Vorschriften für Sachanlagen ermittelt wird. Zusätzlich wird das Nutzungsrecht sofern notwendig fortlaufend um Wertminderungen berichtigt und um bestimmte Neubewertungen der Leasingverbindlichkeit angepasst.

Den linearen Abschreibungen liegen im Geschäftsjahr 2020 folgende Nutzungsdauern zugrunde:

	Jahre
Nutzungsrechte Grundstücke und Bauten	1–42
Nutzungsrechte Fahrpark	1–12
Nutzungsrechte Technische Anlagen und Maschinen	1–10
Nutzungsrechte Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	4–6

Erstmalig wird die Leasingverbindlichkeit zum Barwert der am Bereitstellungsdatum noch nicht geleisteten Leasingzahlungen mit dem Leasingverhältnis zugrunde liegenden Zinssatz oder, wenn sich dieser nicht ohne Weiteres bestimmen lässt, mit dem Grenzfremdkapitalzinssatz des ÖBB-Konzerns abgezinst.

Die in die Bewertung der Leasingverbindlichkeit einbezogenen Leasingzahlungen umfassen:

- feste Zahlungen, einschließlich de facto feste Zahlungen,
- variable Leasingzahlungen, die an einen Index oder (Zins-)Satz gekoppelt sind, erstmalig bewertet anhand des am Bereitstellungsdatum gültigen Indexes bzw. (Zins-)Satzes,
- Beträge, die aufgrund einer Restwertgarantie voraussichtlich zu zahlen sind, und
- den Ausübungspreis einer Kaufoption, wenn der ÖBB-Konzern hinreichend sicher ist, diese auszuüben, Leasingzahlungen für eine Verlängerungsoption, wenn der ÖBB-Konzern hinreichend sicher ist, diese auszuüben, sowie Strafzahlungen für eine vorzeitige Kündigung des Leasingverhältnisses, es sei denn, der ÖBB-Konzern ist hinreichend sicher, nicht vorzeitig zu kündigen.

Die Leasingverbindlichkeit wird zum fortgeführten Buchwert unter Nutzung der Effektivzinsmethode bewertet. Sie wird neu bewertet, wenn sich die künftigen Leasingzahlungen aufgrund eines Index- oder (Zins-)Satzänderung verändern, wenn der ÖBB-Konzern seine Schätzung zu den voraussichtlichen Zahlungen im Rahmen einer Restwertgarantie anpasst, wenn der ÖBB-Konzern seine Einschätzung über die Ausübung einer Kauf-, Verlängerungs- oder Kündigungsoption ändert oder sich eine de facto feste Leasingverbindlichkeit ändert.

Bei einer solchen Neubewertung der Leasingverbindlichkeit wird eine entsprechende Anpassung des Buchwertes des Nutzungsrechtes vorgenommen bzw. wird diese erfolgswirksam vorgenommen, wenn sich der Buchwert des Nutzungsrechtes auf Null verringert hat.

In der Bilanz weist der ÖBB-Konzern Nutzungsrechte, die nicht die Definition einer als Finanzinvestition gehaltenen Immobilie erfüllen, in den Sachanlagen und Leasingverbindlichkeiten in den Finanzverbindlichkeiten aus.

Die Angabe zur Bilanzierungs- und Bewertungsmethode der Cross-Border-Leasing-Transaktionen ist in Erläuterung 30.3 enthalten.

Kurzfristige Leasingverhältnisse und Leasingverhältnisse, denen Vermögenswerte von geringem Wert zugrunde liegen

Der ÖBB-Konzern hat von der Erleichterung Gebrauch gemacht, Nutzungsrechte und Leasingverbindlichkeiten für Leasingverhältnisse, denen Vermögenswerte von geringem Wert (bis 5.000,00 EUR) zugrunde liegen, sowie für kurzfristige Leasingverhältnisse und immaterielle Vermögenswerte nicht anzusetzen. Der ÖBB-Konzern erfasst die mit diesen Leasingverhältnissen in Zusammenhang stehenden Leasingzahlungen über die Laufzeit des Leasingverhältnisses linear als Aufwand.

Leasinggeber

Wenn der ÖBB-Konzern als Leasinggeber auftritt, stuft er bei Vertragsbeginn jedes Leasingverhältnis entweder als Finanzierungsleasing oder Operating-Leasingverhältnis ein.

Zur Einstufung jedes Leasingverhältnisses hat der ÖBB-Konzern eine Gesamteinschätzung vorgenommen, ob das Leasingverhältnis im Wesentlichen alle Risiken und Chancen, die mit dem Eigentum an dem zugrunde liegenden Vermögenswert verbunden sind, überträgt. Wenn dies der Fall ist, wird das Leasingverhältnis als Finanzierungsleasing eingestuft; wenn nicht, ist es ein Operating-Leasingverhältnis. Im Rahmen dieser Beurteilung berücksichtigt der ÖBB-Konzern bestimmte Indikatoren, wie zum Beispiel, ob das Leasingverhältnis den überwiegenden Teil der wirtschaftlichen Nutzungsdauer des Vermögenswertes umfasst.

Der ÖBB-Konzern bilanziert das Hauptleasingverhältnis und das Unterleasingverhältnis separat, wenn er als zwischengeschalteter Leasinggeber auftritt. Er stuft das Unterleasingverhältnis auf Grundlage seines Nutzungsrechtes aus dem Hauptleasingverhältnis und nicht auf Grundlage des zugrunde liegenden Vermögenswertes ein. Wenn es sich bei dem Hauptleasingverhältnis um ein kurzfristiges Leasingverhältnis handelt, auf das der ÖBB-Konzern die oben beschriebenen Ausnahmen anwendet, stuft er das Unterleasingverhältnis als Operating-Leasingverhältnis ein.

Leasingzahlungen aus Operating-Leasingverhältnissen werden vom ÖBB-Konzern über die Laufzeit des Leasingverhältnisses linear als Ertrag in den Umsatzerlösen erfasst.

Verpflichtungen gegenüber ArbeitnehmerInnen

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

Alle anderen Verpflichtungen (Abfertigungs- und Jubiläumsverpflichtungen) resultieren aus ungedeckten leistungsorientierten Versorgungssystemen und werden entsprechend rückgestellt. Für die Ermittlung der Rückstellung wendet der ÖBB-Konzern in Übereinstimmung mit IAS 19 „Leistungen an ArbeitnehmerInnen“ das Anwartschaftsbarwertverfahren (PUC-Methode) an. Die Neubewertung der Nettoschulden enthält nur versicherungsmathematische Gewinne oder Verluste. Die zukünftigen Verpflichtungen werden nach versicherungsmathematischen Grundsätzen bewertet und basieren auf einer sachgerechten Schätzung des Abzinsungsfaktors und der Gehaltssteigerungen sowie der Fluktuation. Nach dieser Methode erfasst der ÖBB-Konzern versicherungsmathematische Gewinne und Verluste aus Rückstellungen für Abfertigungen im sonstigen Ergebnis sowie aus Rückstellungen für Jubiläumsgelder im Personalaufwand.

Infolge einer gesetzlichen Änderung unterliegen MitarbeiterInnen, deren Dienstverhältnis in Österreich nach dem 01.01.2003 begonnen hat bezüglich der Verpflichtungen aus Abfertigungen einem beitragsorientierten Versorgungsplan. Es werden Beiträge in einen beitragsorientierten Versorgungsplan eingezahlt.

Weitere Informationen sind in Erläuterung 26.1. enthalten.

Änderungen bestehender Rückstellungen für Entsorgungs-, Wiederherstellungs- und ähnliche Verpflichtungen

Die Anschaffungskosten von Sachanlagen umfassen gemäß IAS 16 „Sachanlagen“ auch die erstmals geschätzten Kosten für die Demontage und das Entfernen des Gegenstands sowie die Wiederherstellung des Standorts, an dem er sich befindet. Rückstellungen für Entsorgungs-, Wiederherstellungs- und ähnliche Verpflichtungen werden nach den Vorschriften von IAS 37 „Rückstellungen, Eventualverbindlichkeiten und Eventualforderungen“ bewertet. Auswirkungen von Bewertungsänderungen von bestehenden Rückstellungen für Entsorgungs-, Wiederherstellungs- und ähnliche Verpflichtungen werden gemäß IFRIC 1 bilanziert. Die Vorschriften sehen vor, dass jede Erhöhung derartiger Verpflichtungen, die den Zeitablauf widerspiegeln, ergebniswirksam zu erfassen ist. Bewertungsänderungen, die auf Änderungen der geschätzten Fälligkeit oder Höhe des Abflusses von Ressourcen, die zur Erfüllung der Verpflichtung

erforderlich sind oder auf einer Änderung des Abzinsungssatzes beruhen, sind zu den Anschaffungskosten des dazugehörigen Vermögenswertes in der laufenden Periode hinzuzufügen oder davon abzuziehen. Der von den Anschaffungskosten des Vermögenswertes abgezogene Betrag darf den Buchwert nicht übersteigen. Wenn die Anpassung zu einem Zugang zu den Anschaffungskosten eines Vermögenswerts führt, hat der ÖBB-Konzern zu überprüfen, ob dies ein Anhaltspunkt dafür ist, dass der neue Buchwert des Vermögenswerts nicht voll erzielbar sein könnte. Liegt ein solcher Anhaltspunkt vor, ist auf Wertminderung zu prüfen und ein etwaiger Wertminderungsaufwand zu erfassen.

Vertragsvermögenswerte und Vertragsverbindlichkeiten

Vertragsvermögenswerte betreffen bedingte Ansprüche des ÖBB-Konzerns auf eine Gegenleistung für die vollständige Erfüllung der vertraglichen Leistungen. Ansprüche aus Vertragsvermögenswerten werden abzüglich der bereits an den Kunden verrechneten Beträge ebenfalls in der Position Forderungen aus Lieferungen und Leistungen ausgewiesen. Die Verrechnung an den Kunden erfolgt, wenn der Konzern seine Leistungsverpflichtung erbracht hat.

Vertragsverbindlichkeiten beziehen sich auf Zahlungen, die vorzeitig, also vor Erfüllung der vertraglichen Leistungsverpflichtung, erhalten wurden. Diese werden als Umsatzerlöse erfasst, sobald der ÖBB-Konzern die vertragliche Leistungsverpflichtung erbringt. Vertragsverbindlichkeiten enthalten Anzahlungen sowie andere vorzeitig erhaltene Einzahlungen auf Erlöse für Folgeperioden und werden gemeinsam mit den sonstigen Verbindlichkeiten ausgewiesen.

In beiden Berichtsjahren wurden Vertragsvermögenswerte und Vertragsverbindlichkeiten identifiziert, die unter den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen bzw. sonstigen Verbindlichkeiten ausgewiesen werden. Nähere Angaben werden in Erläuterung 20 und 27 gemacht.

Ertragsrealisierung

Der ÖBB-Konzern erfasst einen Erlös, wenn er durch Übertragung eines zugesagten Gutes oder einer zugesagten Dienstleistung auf einen Kunden eine Leistungsverpflichtung erfüllt. Als übertragen gilt ein Vermögenswert oder eine Dienstleistung dann, wenn der Kunde die Verfügungsgewalt über diesen Vermögenswert oder die Dienstleistung erlangt.

Die Umsatzerlöse entsprechen dem vertraglich vereinbarten Transaktionspreis. Mehrheitlich ist die Gegenleistung fällig, wenn der Rechtstitel übergegangen ist. In seltenen Fällen können aufgeschobene Zahlungen vereinbart werden, die jedoch im Allgemeinen zwölf Monate nicht überschreiten. Im Transaktionspreis wird daher keine signifikante Finanzierungskomponente berücksichtigt.

Sollten signifikante Finanzierungskomponenten vorliegen, werden diese dann getrennt von den Erlösen aus Verträgen mit den Kunden in der Gesamtergebnisrechnung ausgewiesen, wenn bei Vertragsbeginn erwartet wird, dass die Zeitspanne zwischen der Übertragung und der Bezahlung des Gutes oder der Dienstleistung mehr als ein Jahr beträgt.

Sollten im wesentlichen Umfang aktivierbare Kosten im Rahmen der Vertragsanbahnung oder im Zusammenhang mit der Erfüllung eines Vertrags mit einem Kunden entstehen und die Vertragslaufzeit mehr als ein Jahr betragen, werden diese aktiviert. Der ÖBB-Konzern hat keine derartigen Verträge identifiziert, bei denen die Vertragslaufzeit ein Jahr überschreitet und bei deren Vertragsanbahnung oder bei deren Vertragserfüllung aktivierbare Kosten, die nicht schon aufgrund von IAS 16 aktiviert wurden, im wesentlichen Umfang angefallen sind. Entsprechend wurden keine Vertragsanbahnungs- oder Vertragserfüllungskosten aktiviert.

Beschreibung der wesentlichsten Erlösposten aus Verträgen mit Kunden

Teilkonzern ÖBB-Infrastruktur

Infrastrukturbenützungsentgelt (IBE)

Für die Benutzung der Schieneninfrastruktur des Teilkonzerns ÖBB-Infrastruktur werden den Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVUs) Wegeentgelte verrechnet. Die Verträge zwischen dem Teilkonzern ÖBB-Infrastruktur und den einzelnen EVUs kommen durch die jeweiligen Bestellungen der EVUs zustande. Grundlage für diese Bestellungen sind die jeweiligen Produktkataloge der betreffenden Leistungen. Seitens des Teilkonzerns ÖBB-Infrastruktur werden für die jeweilige Fahrplanperiode Produktkataloge für die Leistungen Anlagen, Stationen, Verschub und Zugtrassen, Zugfahrt und sonstige Leistungen angeboten. Diese beinhalten die jeweiligen Preise pro Leistung sowie etwaige Zu- bzw. Abschläge. Die Produktpreise setzen sich aus einem bestellten Basisentgelt und etwaigen Zu- bzw. Abschlägen zusammen und sind alle in den jeweiligen Produktkatalogen enthalten. Es handelt sich hier um Fixpreise ohne Gewährung von Rabatten etwaiger Bonuszahlungen.

Die grundlegenden Bestimmungen zur Berechnung und Festsetzung der Infrastrukturbenützungsentgelte (Wegeentgelte) und der sonstigen Entgelte (Dienstleistungs-/Leistungsentgelte – kurz „LE“) sind in den §§ 67 bis 69b Eisenbahngesetz enthalten. Grundlage für die Entgeltbildung ist die Definition der zu erbringenden Leistungen für die EVUs. Diese Leistungen sind strukturiert in Mindestzugangspaket, Serviceleistungen, Zusatzleistungen und Nebenleistungen.

Das Mindestzugangspaket beinhaltet das Hauptangebot an Leistungen, ohne das ein geordneter Zugang zur Eisenbahninfrastruktur nicht möglich wäre.

Die Wegeentgelte werden im Produktkatalog „Zugtrasse, Zugfahrt und sonstige Leistungen der ÖBB-Infrastruktur AG“ jährlich gesetzeskonform veröffentlicht. Auf Basis der in diesem Produktkatalog veröffentlichten Wegeentgelte bestellen die EVUs ihre Zugtrassen für die Netzfahrplanperiode seit Dezember 2017. Die Verrechnung der Leistungen erfolgt monatlich und basiert auf einer IST-Verrechnung. Die bestellten IBE-Leistungen werden einen Monat im Nachhinein an den Kunden verrechnet. Dem Kunden fließt der Nutzen aus der Leistung des Unternehmens zu und er nutzt die Leistung während diese erbracht wird.

Allfällige Rückerstattungsansprüche, die sowohl dem Grunde als auch der Höhe nach ungewiss sind, von künftigen Ereignissen abhängen und zu einem drohenden Ressourcenabfluss in Zukunft führen können, werden gemäß IAS 37 erfasst. Es wird die Höhe der möglichen Rückforderung geschätzt und eine entsprechende Rückstellung gebildet.

Energielieferungen und Netznutzungsentgelte

Die Leistungsverpflichtung des Teilkonzerns ÖBB-Infrastruktur besteht in der Lieferung von Bahnstrom zur Versorgung von Triebfahrzeugen, von Hilfsbetrieben, bei Hinterstellung von Wagenmaterial und von ortsfesten Anlagen der Kunden. Es werden Jahresbestellmengen, Nachbestellmengen und Kurzfristbestellmengen unterschieden. Des Weiteren wird das Bahnstromnetz des Teilkonzerns ÖBB-Infrastruktur zur Belieferung mit Bahnstrom zur Verfügung gestellt. Die Verrechnung des Netznutzungsentgelts erfolgt gemäß den jeweils gültigen Schienennetznutzungsbedingungen. Die Entgelte werden jährlich von der ÖBB-Infrastruktur AG gesetzeskonform veröffentlicht.

Der Transaktionspreis wird in den Verträgen festgelegt. Die fest kontrahierte Menge wird für Hochzeit- und Niederzeittarife sowie für Rücspeisung ermittelt, und zwar aufgrund der Bekanntgabe durch die Kunden.

Für diese Hochzeit- und Niederzeittarife wird der Energiepreis je MWh festgelegt. Für zum Beispiel Nach- und Kurzfristbestellungen werden Zuschläge verrechnet. Für die bereits fix bestellte Menge des zweiten und dritten Lieferjahres wurde eine Preisobergrenze vereinbart.

Bei den vereinbarten Tarifen handelt es sich um den Stand-alone-Selling-Price. Das ist der jeweilige Preis, zu dem diese Leistung des Teilkonzerns ÖBB-Infrastruktur auch an alle anderen Kunden verkauft wird. Insbesondere beim Netzentgelt handelt es sich um regulierte Preise, von denen nicht abgewichen werden kann. Alle Leistungsverpflichtungen werden zeitgleich mit der Energielieferung erbracht, weshalb eine Aufteilung des Transaktionspreises nicht erfolgen muss.

Die Lieferung des Bahnstroms und die Dienstleistung der Netznutzung und Umformung erfolgt kontinuierlich, das heißt, den Kunden fließt der Nutzen aus der Leistung des Unternehmens zu und sie nutzen die Leistung während diese erbracht wird. Der Kontrollübergang erfolgt mit dem Verbrauch durch die Kunden.

Die Stromlieferungen werden monatlich akontiert, und zwar in Höhe eines Zwölftels der bestellten Menge. Nach dem Jahresende erfolgt die Abrechnung aufgrund der tatsächlich bezogenen Strommenge im Vergleich zur Bestellmenge inklusive allfälliger Zu- und Abschläge. Die Abrechnung wird noch im Lieferjahr erfasst.

Mieterlöse

Mieterlöse fallen für die Vermietung und die Verpachtung von Immobilien und von Pkw an. Es handelt sich um Festpreisverträge, bei denen die Erlöse in der Berichtsperiode, in der die Dienstleistungen erbracht werden, erfasst werden. Der Kunde erhält und verbraucht den Nutzen zeitgleich. Mieten werden periodengerecht entsprechend den Vertragskonditionen erfasst. Umsatzmieten sind Mieten, die in Abhängigkeit von den vom Mieter erzielten Umsätzen verrechnet werden, und werden dann realisiert, wenn die Höhe der Erträge hinreichend verlässlich bestimmt werden kann.

Erlöse aus Verwertungsobjekten

Die Verwertungsobjekte betreffen jene Liegenschaften, welche betrieblich nicht mehr genutzt und für den späteren Verkauf entwickelt werden. Es handelt sich um ehemalige Bahnhofs- und Eisenbahnanlagen, die dem dauernden Betrieb dienen. Betroffen sind wesentliche Projekte, wie zum Beispiel die Flächen des ehemaligen Südbahnhofs und des Frachtenbahnhofs Wien Nord, die in großem Umfang entwickelt werden. Die Erlöse werden erfasst, wenn die Verfügungsmacht über das Grundstück an den Kunden übergegangen ist.

Teilkonzern Rail Cargo Group

Der Umsatz der Teilkonzerns Rail Cargo Austria mit externen Kunden wird überwiegend mit Güterverkehrsleistungen, gemeinwirtschaftlichen Leistungen und der Vermietung von Fahrzeugen erzielt.

Güterverkehrsleistungen sind Transportleistungen von Gütern in Güterwagen auf der Schiene oder Speditionsleistungen, wobei allen Leistungen durchwegs Verträge zugrunde liegen.

Die Transportleistungen auf der Schiene erfolgen je nach Umfang des Transportauftrages als Einzelwagenverkehr oder als Ganzzug. Grundlage der Schienentransporte sind Frachtbriefe. Dabei handelt es sich um Beförderungspapiere, die alle relevanten Daten vom Versand- und Empfangsort über die Güterart, das Gewicht bis hin zum Kundentarif enthalten. Die Rechnungslegung an die Kunden wird direkt nach erfolgter Leistungserbringung mittels eines integrierten automatischen Abrechnungsprogramms durchgeführt. Die Basis für die Abrechnung stellt das Kundenabkommen dar. In einem sogenannten Kundentarif werden die Abrechnungskonditionen wie beispielsweise Mengen- und Entfernungskomponenten sowie die dazugehörigen Preise vereinbart. Der Zahlungseingang erfolgt zu über 60% unmittelbar nach Rechnungslegung, der Rest nach maximal 30 Tagen.

Speditionsleistungen enthalten neben den Schienentransporten noch Zusatzleistungen wie Vor- und Nachläufe mit Lkw, Hube von Containern, Zwischenlagerungen, Verzollungen etc. Die Rechnungslegung erfolgt dabei unmittelbar nach der vertraglichen Leistungserbringung. Rechnungen sind innerhalb von 30 bis 45 Tagen zahlbar.

Gemeinwirtschaftliche Leistungen umfassen Erträge aus vertraglich mit der Republik Österreich vereinbarten Entgelten für Leistungen in den Produktionsformen Einzelwagenverkehr, unbegleiteter kombinierter Verkehr und „Rollende Landstraße“. Die Zahlungen erfolgen als monatliche Anzahlungen, die Jahresendabrechnung erfolgt im Folgejahr.

Bei den Erlösen aus Vermietungen von Fahrzeugen handelt es sich um die Verwendung von konzerneigenen Güterwagen durch andere Bahnverwaltungen im Rahmen des RIV-Abkommens für den internationalen Austausch von Güterwagen (Regolamento Internazionale die Veicoli). Die internationale Abrechnung erfolgt in den Folgemonaten.

Allen oben genannten Erlösposten ist gemein, dass diese über den Zeitraum der Leistungserbringung realisiert werden.

Teilkonzern ÖBB-Personenverkehr

Tariferlöse

KundInnen können Fahrkarten erwerben, die sie dazu berechtigen, die Leistungen der ÖBB-Personenverkehr AG in Anspruch zu nehmen. Das betrifft Reisen mit den ÖBB mit Bus und Bahn ins In- und Ausland. Die Rechnung der Fahrkarte ist gemäß dem „Handbuch für Reisen mit den ÖBB in Österreich“ in der Regel sofort fällig. Entscheiden sich KundInnen für eine Kundenkarte, ist die Rechnung je nach Vertragsart zu unterschiedlichen Zeitpunkten fällig. Der Teilkonzern ÖBB-Personenverkehr grenzt die zugeordneten Beträge ab und verbucht die tatsächlich in der Periode abgefahrenen Kilometer, wenn es wahrscheinlich ist, dass KundInnen die Fahrkarten eingelöst haben. KundInnen haben die Möglichkeit, Kundenkarten mit einer verlängerten Gültigkeitsdauer (bis zu einem Jahr) zu erwerben. Erlöse aus den Kundenkarten werden mit einem bestimmten Schlüssel den einzelnen Regionen auf die einzelnen Perioden eines Jahres, zugewiesen. Einnahmen werden auf der Passivseite abgegrenzt, soweit sie Ertrag für eine bestimmte Zeit nach diesem Tage sind.

Gemeinwirtschaftliche Leistungsabteilung Bund

Die Verkehrsdienstbestellungen des Bundes resultieren aus den mit der Schieneninfrastruktur Dienstleistungsgesellschaft mbh (SCHIG) gemäß § 48 BBG auf Grundlage der VO (EG) 1370/2007 ab 2010 geschlossene gemeinwirtschaftlichen Leistungsverträgen. Die Abteilungen sind zumeist bis zum jeweils 10. eines Folgemonats zu leisten. Unterjährig werden die Erträge erfasst, wenn die Rechnungslegung erfolgt. Eine Jahresendabrechnung berücksichtigt die tatsächlich gefahrene Leistung zuzüglich Qualitätsbonus abzüglich Leistungsstörung.

Erträge aus Verkehrsdienstbestellungen der Länder/Gemeinden

Die Verkehrsdienstbestellungen der Länder und Gemeinden umfassen Erträge aus vertraglich mit Ländern und Gemeinden vereinbarten Entgelten für Verkehrsdienstbestellungen. Rechnungen werden großteils (über 85% des Umsatzvolumens) monatlich gelegt (einzelne Verträge weichen davon ab und sehen jährliche, halbjährliche oder quartalsweise Zahlung vor) und sind innerhalb von maximal 30 Tage zahlbar. Unterjährig werden Erträge erfasst, wenn die Rechnungslegung erfolgt. Einnahmen werden auf der Passivseite abgegrenzt, soweit sie Ertrag für eine bestimmte Zeit nach diesem Tage sind.

Mieten und Pachten

Die ÖBB-Personenverkehr AG erhält für die Nutzung von Wagenmaterial durch Dritt-EVUs im Rahmen der RIC (Regolamento Internazionale delle Carrozze; deutsch: Vereinbarung über den Austausch und die Benutzung der Reisezugwagen im internationalen Verkehr) eine Abgeltung auf Basis der gefahrenen Kilometer. Die Abrechnung erfolgt überwiegend auf Basis der gefahrenen Laufleistungskilometer und wird monatlich in Rechnung gestellt. Erlöse werden erfasst, wenn die Rechnungslegung erfolgt. Einnahmen werden auf der Passivseite abgegrenzt, soweit sie Ertrag für eine bestimmte Zeit nach diesem Tage sind.

Instandhaltung/Wartung

Erlöse aus Instandhaltung/Wartung resultieren aus Erlösen der Buswerkstätten mit Dritten. Es werden Reparaturen für den Kunden durchgeführt und danach an den Kunden fakturiert. Die Rechnung wird nach Beendigung des Reparaturauftrages an den Kunden gelegt. Während Reparaturarbeiten erfolgt die Erfassung der Erlöse laufend (von der Abfassung aus dem Lager bis zur Arbeitszeit). Wenn der Auftrag erledigt ist, kann eine Rechnungserstellung im EDV-System durchgeführt und abgewickelt werden. Einnahmen werden auf der Passivseite abgegrenzt, soweit sie Ertrag für eine bestimmte Zeit nach diesem Tage sind.

Sonstige Umsatzerlöse

Die sonstigen Umsatzerlöse enthalten Umsatzerlöse aus Telekommunikationsleistungen, Reparaturleistungen, Reinigungs- und Sicherheitsleistungen und Leistungen im Zusammenhang mit dem Betrieb der Containerterminals, Provisionen aus Fahrkartenausgaben, Leistungen aus dem Bereich Reisebüro am Bahnhof sowie Erträge aus Leistungen in Gemeinschafts- und Übergangsbahnhöfen und der Behebung von Schadensfällen mit internen und externen Partnern. Rechnungen werden gemäß den vertraglichen Vereinbarungen gestellt. Erlöse werden erfasst, wenn die Rechnungslegung erfolgt. Einnahmen werden auf der Passivseite abgegrenzt, soweit sie Ertrag für eine bestimmte Zeit nach diesem Tage sind.

Erfolgsbezogene Zuwendungen

Dem ÖBB-Konzern gewährte Aufwandszuschüsse werden bei Erfüllung der Ansatzvoraussetzungen sofort erfasst und entsprechend dem zeitlichen Anfall der Aufwendungen ergebniswirksam realisiert. Bei dem gewährten Bundeszuschuss gemäß § 42 Abs. 1 und 2 Bundesbahngesetz für Betriebsführung, Inspektion, Wartung, Entstörung und Instandsetzung sowie für Erweiterungs- und Reinvestitionen (Annuitätenzuschuss) handelt es sich um eine Zuwendung der öffentlichen Hand, da der Bund durch diesen Zuschuss den Betrieb und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur fördern möchte, womit der ÖBB-Infrastruktur-Konzern diese Zuschüsse in den sonstigen betrieblichen Erträgen darstellt. Derartige Zuschüsse werden in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung nicht mit den bezuschussten Aufwendungen saldiert, sondern in den sonstigen betrieblichen Erträgen ausgewiesen. Hinsichtlich der Besonderheiten der Bundeszuschüsse wird auf die Ausführungen in Erläuterung 32 verwiesen.

Zinsen und Dividenden

Zinsen werden unter Anwendung der Effektivzinismethode gemäß IFRS 9 erfasst. Dividenden werden bei Entstehung des Rechtsanspruchs der Aktionäre auf Zahlung erfasst.

Gemäß IAS 23 „Fremdkapitalkosten“ werden Fremdkapitalaufwendungen für wesentliche qualifizierte Vermögenswerte aktiviert.

Forschungs- und Entwicklungsaufwendungen

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

Steuerliche Verhältnisse

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

Im Wesentlichen wurden folgende Bereiche der ÖBB-Infrastruktur AG als ertragsteuerpflichtig eingestuft:

- Erträge aus dem Stromgeschäft
- Erbringung von nicht eisenbahninfrastrukturbezogenen Leistungen
- Bewirtschaftung (inklusive Entwicklung und Verkauf) von Immobilien, die kein Eisenbahnvermögen im Sinne des § 10a Eisenbahngesetz darstellen
- Beteiligungsverwaltung

Im Dezember 2005 wurde ein Gruppenvertrag mit der ÖBB-Holding AG als Gruppenträgerin und den meisten Gesellschaften des ÖBB-Konzerns als Gruppenmitgliedern abgeschlossen. Bis dato befindet sich keine ausländische Gesellschaft in der körperschaftsteuerlichen Gruppe. Es wurden zwischen der Gruppenträgerin und den Gruppengesellschaften Regelungen über den Steuerausgleich vereinbart. Die nach diesen Bestimmungen ermittelten positiven Steuerumlagen werden nach der Stand-alone-Methode (geht von der steuerlichen Selbstständigkeit der einzelnen Gruppenmitglieder für die Berechnung der Umlage aus) berechnet. Ein positives steuerliches Ergebnis wird grundsätzlich mit dem geltenden Körperschaftsteuertarif des Abschlussjahres belastet. Im Falle eines negativen Ergebnisses hat die Gruppenträgerin insoweit eine Steuerumlage an das Gruppenmitglied zu leisten, als das negative steuerliche Ergebnis des Gruppenmitglieds effektiv genutzt werden kann. Basis für die steuerlichen Ansprüche und Verpflichtungen aus der Gruppenvereinbarung bildet das laufende steuerliche Ergebnis des jeweiligen Gruppenmitglieds.

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

Zum Bilanzstichtag besteht der Organkreis der umsatzsteuerlichen Organschaft nach § 2 UStG aus der Organträgerin ÖBB-Holding AG und mit mehreren österreichischen Gesellschaften des ÖBB-Konzerns.

Latente Steuern

Latente Steuern werden – unter Bedachtnahme auf bestehende Ausnahmeregelungen – für alle temporären Differenzen zwischen der Steuerbasis der Vermögenswerte und Schulden („tax base“) sowie ihren Buchwerten im IFRS-Abschluss angesetzt (sog. Verbindlichkeitenmethode), insoweit es sich um Vermögenswerte und Schulden handelt, die mit dem nicht steuerbefreiten Geschäftsbetrieb im Zusammenhang stehen.

Wenn im Rahmen einer Transaktion, die keinen Unternehmenszusammenschluss darstellt, latente Steuern aus dem erstmaligen Ansatz eines Vermögenswerts oder einer Schuld entstehen, die zum Zeitpunkt der Transaktion weder einen Effekt auf den bilanziellen Gewinn oder Verlust noch auf das steuerliche Einkommen haben, unterbleibt die Steuerabgrenzung sowohl zum Zeitpunkt des Erstansatzes als auch danach.

Latente Steuerschulden, die durch temporäre Differenzen im Zusammenhang mit Beteiligungen an Tochterunternehmen und assoziierten Unternehmen entstehen, werden angesetzt, es sei denn, dass der Zeitpunkt der Umkehrung der temporären Differenzen vom ÖBB-Konzern bestimmt werden kann und es wahrscheinlich ist, dass sich die temporären Differenzen in absehbarer Zeit aufgrund dieses Einflusses nicht umkehren werden.

Latente Steuern werden unter Anwendung der Steuersätze (und Steuervorschriften) bewertet, die am Bilanzstichtag gelten oder im Wesentlichen gesetzlich verabschiedet sind und deren Geltung zum Zeitpunkt der Realisierung der latenten Steueransprüche oder der Begleichung der latenten Steuerschulden erwartet wird.

Latente Steueransprüche werden in dem Umfang angesetzt, in dem es wahrscheinlich ist, dass künftiges zu versteuerndes Einkommen, gegen das die temporären Differenzen und Verlustvorräte verwendet werden können, verfügbar sein wird.

Latente Steuern werden direkt mit dem Eigenkapital verrechnet oder diesem gutgeschrieben, wenn sich die Steuer auf Posten bezieht, die in derselben oder in einer anderen Periode mit dem Eigenkapital verrechnet oder diesem gutgeschrieben werden.

Verwendung von Schätzungen und Ermessensausübungen

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

Bei der Anwendung der Bilanzierungsmethoden des ÖBB-Konzerns hat der Vorstand Schätzungen vorgenommen. Weiters hat der Vorstand zum Bilanzstichtag wichtige zukunftsbezogene Annahmen getroffen und wesentliche Quellen von Schätzungsunsicherheiten zum Bilanzstichtag identifiziert, die mit dem Risiko einer wesentlichen Änderung der Buchwerte von Vermögenswerten und Schulden im nächsten Geschäftsjahr behaftet sind.

Die Nutzungsdauern wurden überprüft. Dem wirtschaftlichen Risiko wurde korrekt Rechnung getragen, indem die Rückstellungen sorgfältig und in erforderlicher Höhe bemessen wurden. Die Angemessenheit der Wertberichtigungen wurde überprüft. Die Parameter für die Wertminderungstests der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten wurden entsprechend der Zinsentwicklung und den branchenüblichen Benchmarks aktualisiert. Die versicherungs- und finanzmathematischen Festlegungen für die Bewertung der Abfertigungs- und Jubiläumsgeldansprüche wurden verantwortungsvoll festgelegt. Die Aktivierung von Firmenwerten erfolgt ausschließlich auf Basis von Gutachten externer Sachverständiger.

a. Versorgungspläne für ArbeitnehmerInnen

Die Bewertung der Abfertigungs- und Jubiläumsgeldansprüche beruht auf einer Methode, bei der Parameter wie der erwartete Abzinsungsfaktor, langfristige Gehaltssteigerungen sowie Fluktuationsraten angewendet werden. Wenn sich die relevanten Parameter wesentlich anders entwickeln als erwartet, kann dies wesentliche Auswirkungen auf die Rückstellung und in der Folge auf die Aufwendungen für Abfertigungs- und Jubiläumspflichten des ÖBB-Konzerns haben. Bei den langfristigen Personalrückstellungen (Abfertigung und Jubiläen) wurde in beiden Geschäftsjahren der Abzinsungsfaktor, die Gehaltssteigerungen und die Fluktuationen an die neuen Gegebenheiten angepasst. Die Auswirkung möglicher Änderungen von Parametern ist in Erläuterung 26.1. dargestellt.

b. Wertminderungen

Werthaltigkeitsprüfungen von immateriellen Vermögenswerten und Sachanlagen basieren grundsätzlich auf geschätzten künftigen abgezinsten Nettozahlungsströmen, die aus der fortgesetzten Nutzung eines Vermögenswerts und seinem Abgang am Ende der Nutzungsdauer zu erwarten sind. Faktoren wie geringere Umsatzerlöse und daraus resultierende niedrigere Nettozahlungsströme sowie Änderungen der verwendeten Abzinsungsfaktoren können zu einer Wertminderung führen. Es wurden zu den Bilanzstichtagen Wertminderungsprüfungen durchgeführt, die letztmalig 2010 zu Aufwendungen aus Wertminderungen geführt haben, nachdem damals der Nutzungswert in manchen Fällen unter den aktuellen Buchwerten lag.

Die Sensitivitätsanalyse für 2020 und das Vorjahr kann der untenstehenden Tabelle entnommen werden, wobei positive Werte einen Zuschreibungsbedarf und negative Werte einen Wertminderungsbedarf anzeigen.

Sensitivitätsanalyse		Erhöhung des Parameters in Mio. EUR			Reduktion des Parameters in Mio. EUR		
		Veränderung der Annahmen in %	CGU Cargo	CGU Intermodal	CGU TS	CGU Cargo	CGU Intermodal
Annahmen							
Zinssatz	+/-0,2	-56,2 (Vj: -47,1)	-11,4 (Vj: -13,9)	k.A. (Vj: -15,4)	59,0 (Vj: 71,6)	19,0 (Vj: 13,1)	k.A. (Vj: 34,3)
Ewige Rente	EBIT +/-2,5% und Wachstum +/-0,1%	0,0 (Vj: 36,3)	9,4 (Vj: 0,0)	k.A. (Vj: 18,9)	-19,3 (Vj: -16,7)	-3,2 (Vj: -7,5)	k.A. (Vj: 0,0)

Annahmen		Erhöhung des Parameters in Mio. EUR		Reduktion des Parameters in Mio. EUR		
		Veränderung der Annahmen in %	CGU ÖBB Personenverkehr	CGU Postbus	CGU ÖBB Personenverkehr	CGU Postbus
Zinssatz	+/-0,25		-365,3	-18,4 (Vj: -24,0)	441,3	22,2 (Vj: 28,1)
Ewige Rente	EBITDA +/-2,5% und Wachstum +/-0,1%		1.273,2	165,4 (Vj: 6,7)	-1.273,2	-165,4 (Vj: -6,7)

Vom Firmenwert über insgesamt rd. 165,7 Mio. EUR (Vj: rd. 179,3 Mio. EUR) entfallen rd. 161,7 Mio. EUR (Vj: rd. 175,2 Mio. EUR) auf die CGU Cargo, rd. 4,1 Mio. EUR (Vj: rd. 4,1 Mio. EUR) auf die CGU Intermodal.

Bei der Werthaltigkeitsprüfung wurde davon ausgegangen, dass es im Planungszeitraum zwecks Güterverlagerung auf die Schiene in einem der Hauptmärkte der CGU Cargo und der CGU Intermodal zu Beihilfen für den Einzelwagenverkehr kommen wird.

c. Einschätzungen der Nutzungsdauern der Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerte

Die Nutzungsdauern werden nach den Gegebenheiten des Unternehmens bei üblicher Instandhaltung festgelegt. Die tatsächliche Nutzung kann von diesen Einschätzungen abweichen. Eine Sensitivitätsanalyse ergab, dass sich die Abschreibung bei einer Veränderung der Nutzungsdauer um +/- 1 Jahr um rd. 195,7 Mio. EUR (Vj: rd. 169,3 Mio. EUR) erhöht oder um rd. 150,4 Mio. EUR (Vj: rd. 135,2 Mio. EUR) verringert. Die Angemessenheit der Nutzungsdauern wird jährlich oder anlassbezogen überprüft.

Die 2019 festgelegten Nutzungsdauern gelten grundsätzlich unverändert 2020. Im aktuellen Berichtsjahr gab es für folgende Anlagen Änderungen: Die Nutzungsdauer von neu hinzugefügten Anlagen bei den Bahnstromleitungen wurde von 35 auf 40 Jahre verlängert. Bei Entwässerungsanlagen wurde die Nutzungsdauer sowohl für bereits bestehende Anlagen als auch für Neuanschaffungen von 20 auf 35 Jahre verlängert, was zu einer Reduktion der Abschreibung in Höhe von rd. 7,5 Mio. EUR führte. Für die Folgejahre ergibt sich eine jährliche Auswirkung in vergleichbarer Größenordnung. Bei Streckengleisen und durchgehenden Hauptgleisen wurde bei bestimmten Anlagen zwischen Wien und Innsbruck – abhängig von der Belastung (größer 50 Tonnen) – die Nutzungsdauer um fünf Jahre reduziert, was zu einer Erhöhung der Abschreibung in Höhe von rd. 14,0 Mio. EUR (Einmaleffekt) führte.

Eine Re-Evaluierung der Restwerte im „Fahrpark“ ergab 2019 eine Abschreibung in Höhe von rd. 23,1 Mio. EUR.

d. Rückstellungen

Die Rückstellungen werden nach der bestmöglichen Schätzung bemessen, das heißt mit dem Betrag, den das Unternehmen bei vernünftiger Betrachtung zur Erfüllung der Verpflichtung zum Bilanzstichtag oder zur Übertragung der Verpflichtung auf einen Dritten am Bilanzstichtag zahlen müsste. Im Geschäftsjahr 2020 wurden die bereits im Vorjahr bestehenden Rückstellungen für in der Vergangenheit verrechnete Infrastrukturbenützungsentgelte entsprechend angepasst; sie reflektieren den aktuellen Stand der regulierungsrechtlichen Verfahren. Die erforderlichen Anpassungen sind aus dem Rückstellungsspiegel ersichtlich.

Zum 31.12.2020 bestehen mehrere regulierungsrechtliche Verfahren. Diese Verfahren, welche sich in unterschiedlichen verfahrensrechtlichen Stadien befinden, betreffen den Zeitraum ab Dezember 2011 bis 2020. Inhaltlich geht es dabei vor allem um Fragen der Ermittlung und Festlegung des Infrastrukturbenützungsentgelts im Personenverkehr (ab Dezember 2011 bis Dezember 2017), der Entgelte nach dem neuen Wegeentgeltmodell für den Zeitraum Dezember 2019 bis Dezember 2020 (Produkt „Zugtrasse“ hinsichtlich direkt zuordenbarer Kosten und gesetzeskonformer Marktaufschläge) sowie um die Zulässigkeit der Verrechnung eines „Bahnsteigkantenfaktors“ als gesondertem Entgeltbestandteil bei der Nutzung von Serviceeinrichtungen ab Dezember 2011 bis 2020.

Weitere Verfahren betreffen die Bahnstromnetznutzungsentgelte für den Zeitraum ab 2016.

Der Ausgang der anhängigen Verfahren kann dazu führen, dass die bisher von der ÖBB-Infrastruktur AG verrechneten Entgelte abgeändert werden und es dadurch zu einer Rückerstattungspflicht für die ÖBB-Infrastruktur AG kommt (auch eine Nachforderung von Entgelten ist denkbar, aber rechtlich strittig). Diese Risiken wurden individuell je Sachverhalt bzw. Verfahren unter Einbindung von ExpertInnen bewertet und in Form von Rückstellungen bilanziell berücksichtigt. Die Notwendigkeit und die Höhe der Rückstellungen sind maßgeblich von der Annahme und Einschätzung des Managements zum Ausgang der Verfahren abhängig. Bewertungsunsicherheiten bestehen insbesondere aufgrund von schwierig abzuschätzenden Ergebnissen bei der Auslegung von bisher weitgehend nicht ausjudizierten Rechtsfragen durch die Aufsichtsbehörde, Verwaltungsgerichte bzw. Gerichtshöfe, möglichen Einschränkungen der zeitlichen Wirkung von Entscheidungen sowie hinsichtlich Art, Umfang und Höhe von anerkannten Kosten und Marktaufschlägen als Basis für die Verrechnung von Tarifen für die Nutzung der Schieneninfrastruktur.

Bei der Bewertung der Rückstellung für Stilllegungskosten wurde grundsätzlich vom Fortbestand des ÖBB-Konzerns und dem Weiterbetrieb des Unternehmens und daher von einem Weiterbetrieb der Strecken ausgegangen. Nur wenn in absehbarer Zukunft mit einer Stilllegung einzelner Strecken gerechnet wird oder jene bereits eingeleitet wurde, werden die Stilllegungskosten geschätzt und rückgestellt. Die Höhe der erwarteten Stilllegungskosten hängt maßgeblich von den Annahmen der Rückbauszuszenarien ab.

Die Rückstellung für Umweltschutzmaßnahmen betrifft die mit der Beseitigung von Kontaminationen von Liegenschaften und Flächen der Gesellschaft anfallenden Kosten. Die Grundlagen der Kostenschätzung beruhen auf dem vermuteten Kontaminationsumfang. Der Kostenschätzung liegt eine konservative Sanierung, sprich Totalaushub mit anschließender Deponierung, zugrunde. Sollten mit der zuständigen Behörde andere Sanierungsmaßnahmen abgesprochen werden, die zu einer Reduktion der finanziellen Aufwendungen führen, wird dies in der jährlichen Aufstellung berücksichtigt.

Im Rahmen der Rückstellung für Freimachungskosten wird für vertragliche Verpflichtungen im Zusammenhang mit Grundstücksveräußerungen bzw. künftig anfallende Kosten in Zusammenhang mit bereits verkauften, aber noch in Entwicklung befindliche Liegenschaften, Vorsorge getroffen.

Zu einer Sensitivitätsanalyse, insbesondere für die Eintrittswahrscheinlichkeit für Umweltrisiken, für Stilllegungskosten und für Freimachungskosten können keine verlässlichen Angaben gemacht werden. Hinsichtlich der regulierungsrechtlichen Verfahren wird auf die Schutzklausel IAS 37.92 verwiesen (Erläuterung 26.2).

Verfahren der Wettbewerbsbehörden

Für rechtliche Risiken wurden entsprechende Vorsorgen gebildet. Diese beinhalten auch Vorsorgen für Risiken aus den gegenwärtig laufenden wettbewerbsrechtlichen Ermittlungen gegen Konzernunternehmen. Diese Ermittlungen werden voraussichtlich einige Zeit dauern. Der Betrag für gegebenenfalls zu entrichtende Geldbußen und entstehende Ansprüche Dritter ist mit Unsicherheiten behaftet. Zur Minimierung des Prozessrisikos unterbleibt eine weitere Aufschlüsselung.

Die Rückstellungen finden sich unter Erläuterung 26.2.

Ertragsteuern

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

Steuersachverhalte unterliegen hinsichtlich ihrer Beurteilung durch die Steuerbehörden Unsicherheiten und es ist nicht auszuschließen, dass diese in Einzelfällen zu anderen Ergebnissen kommen können. Sollten Änderungen in der Beurteilung wahrscheinlich sein, wird eine entsprechende Rückstellung gebildet.

f. Cross-Border-Leasing

Bei Vertragspartnern von Veranlagungen, die ein Rating von zumindest AA+ aufweisen oder für deren Erfüllung subsidiär eine Gewährträgerhaftung der öffentlichen Hand besteht, wird das Ausfallrisiko weiterhin als äußerst gering eingestuft, sodass diesbezüglich nach derzeitiger Einschätzung kein Änderungsbedarf besteht und diese Transaktionen weiterhin off-balance dargestellt werden können. Sofern es bei diesen Veranlagungen entgegen den Erwartungen zu Ausfällen kommen sollte oder Erfordernisse eines Mindestratings nicht mehr erfüllt sein sollten, werden die Verpflichtungen aus den Transaktionen ebenso wie die Veranlagungen bilanziell erfasst, allenfalls Wertberichtigungen auf die Veranlagungen gebildet oder Tilgungsträger ausgetauscht (Erläuterung 30.3.).

g. Finanzielle Verpflichtungen

Gegen oder von der ÖBB-Holding AG und deren Tochtergesellschaften sind im Rahmen der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit verschiedene Verfahren, Prozesse sowie sonstige Ansprüche anhängig. Diese Sachverhalte sind mit zahlreichen Unsicherheiten behaftet und die Ergebnisse der Verhandlungen und Prozesse lassen sich nicht mit Sicherheit voraussagen. Demzufolge ist der Vorstand nicht in der Lage, den Gesamtbetrag möglicher finanzieller Verpflichtungen und Forderungen oder deren Auswirkung auf die Finanzlage des ÖBB-Holding-Konzerns zum 31.12.2020 mit abschließender Gewissheit festzustellen. Diese Verfahren könnten bei ihrem Abschluss die Ergebnisse materiell beeinflussen. Der Vorstand ist jedoch der Ansicht, dass bei endgültiger Bereinigung solcher Fälle die Auswirkungen die dafür gebildeten Rückstellungen nicht wesentlich übersteigen und daher keine wesentlichen Konsequenzen auf den Konzernabschluss haben werden.

Unterscheidung der Fristigkeiten

Latente Steuern werden gemäß IAS 12 als langfristig ausgewiesen. Der kurzfristige Anteil wird daher entsprechend im Anhang angegeben (Erläuterung 13). Verwertungsobjekte werden in den Vorräten ausgewiesen, obwohl mit der Realisierung nicht innerhalb der nächsten zwölf Monate zu rechnen ist. Der langfristige Anteil wird im Anhang angegeben (Erläuterung 21). Wenn Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen langfristig sind, werden diese unter den kurzfristigen Posten gemäß IAS 1 „Darstellung des Abschlusses“ ausgewiesen und erläutert (Erläuterung 20 und 27).

Saldierungen

Saldiert werden Buchwertabgänge und Erlöse aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten sowie Swapzinsen mit dem originären Zinsaufwand (Erläuterung 29.2). Des Weiteren werden Erträge aus der Strukturierung und Profilierung des Stromeinkaufs sowie aus der Ausgleichsenergie in Höhe von rd. 78,4 Mio. EUR (Vj: rd. 85,7 Mio. EUR) mit den Aufwendungen aus dem Stromeinkauf saldiert.

Konzentration von Risiken

Zu den Bilanzstichtagen bestand keine besondere Abhängigkeit von einzelnen konzernfremden Lieferanten oder Kreditgebern, deren plötzlicher Ausfall den Geschäftsbetrieb maßgeblich beeinträchtigen könnte. Des Weiteren besteht keine Konzentration von Personaldienstleistungen oder Anbietern sonstiger Dienstleistungen, Franchise- und Lizenzrechten oder sonstigen Rechten, auf die der ÖBB-Konzern angewiesen ist und deren plötzlicher Wegfall den Geschäftsbetrieb ernsthaft gefährden könnte. Der ÖBB-Konzern veranlagt seine liquiden Mittel bei Kredit- und Finanzinstituten mit guter Bonität. Hinsichtlich der von der Republik Österreich gewährten Finanzierungen und Zuschüsse sowie Zuschussvereinbarungen wird auf die Ausführung unter Erläuterung 32 verwiesen.

Abgehender Geschäftsbereich (IFRS 5)

Ein abgehender Geschäftsbereich ist ein Bestandteil des Konzerngeschäfts, dessen Geschäftsbereich und Cashflows vom restlichen Konzern klar abgegrenzt werden können und der

- einen gesonderten, wesentlichen Geschäftszweig oder geografischen Geschäftsbereich darstellt,
- Teil eines einzelnen, abgestimmten Plans zur Veräußerung eines gesonderten, wesentlichen Geschäftszweiges oder geografischen Geschäftsbereichs ist oder
- ein Tochterunternehmen darstellt, das ausschließlich mit der Absicht einer Weiterveräußerung erworben wurde.

Eine Einstufung als abgehender Geschäftsbereich geschieht bei Veräußerung oder sobald der Geschäftsbereich die Kriterien für eine Einstufung als zur Veräußerung gehalten erfüllt, wenn dies früher der Fall ist. Wenn ein Geschäftsbereich als abgehender Geschäftsbereich eingestuft wird, wird die Gesamtergebnisrechnung des Vergleichsjahres so angepasst, als ob der Geschäftsbereich von Beginn des Vergleichsjahres an nicht fortgeführt worden wäre. Weitere Ausführungen werden in Erläuterung 19 gemacht.

COVID-Pandemie – finanzielle Auswirkungen

Die COVID-Pandemie hatte finanzielle Auswirkungen auf das Berichtsjahr 2020. Die wesentlichsten Auswirkungen auf die Konzern-Gewinn-und-Verlust-Rechnung sind im Folgenden ausgeführt.

Bis zum Bilanzerstellungszeitpunkt hat der ÖBB-Konzern COVID-19-Investitionsprämien in Höhe von rd. 0,7 Mio. EUR beantragt. Die Investitionszuschüsse werden für den Fahrpark verwendet. Aufgrund der Reduktion des Infrastrukturbenutzungsentgelts für Österreich in Höhe von rd. 88,2 Mio. EUR wurden diese aufgrund § 42 BBG durch den Bund refundiert und erhöhen die sonstigen betrieblichen Erträge. Die gewährten Mietgutschriften beliefen sich auf rd. 2,9 Mio. EUR. Refundierungsbeträge aufgrund von Absonderungsbescheiden gemäß Epidemiegesetz, für freigestellte MitarbeiterInnen mit Risikoattest gemäß ASVG und für MitarbeiterInnen in Kurzarbeit wurden in Höhe von rd. 29,2 Mio. EUR erhalten und in den sonstigen betrieblichen Erträgen erfasst. Der zusätzliche Aufwand für die Bestellung von Schutzmasken, Desinfektionsmittel usw. beträgt rd. 9,8 Mio. EUR und wird im sonstigen betrieblichen Aufwand ausgewiesen.

COVID-bedingt hat der Konzern im Berichtsjahr zusätzlich rd. 674,0 Mio. EUR an finanziellen Mitteln aufgenommen. Die aus der Coronakrise resultierenden zusätzlichen Zins- und übrigen Finanzaufwendungen belaufen sich im Berichtsjahr 2020 auf rd. 1,4 Mio. EUR und wurden im Finanzergebnis ausgewiesen.

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

4. Umsatzerlöse

	2020 in Mio. EUR	2019 in Mio. EUR
Personen- und Gepäckverkehr	2.027,6	2.134,4
<i>davon Verkehrsdienstbestellungen Bund</i>	<i>1.187,9</i>	<i>756,0</i>
<i>davon Verkehrsdienstbestellungen Länder, Gemeinden</i>	<i>256,7</i>	<i>388,3</i>
Güterverkehr	1.549,4	1.688,6
<i>davon gemeinwirtschaftliche Leistungsaufträge des Bundes</i>	<i>92,3</i>	<i>83,3</i>
Mieten und Pachten	197,7	211,2
Instandhaltung und Wartung	65,0	52,0
Energielieferungen und Netznutzungsentgelte	31,9	36,8
Verwertungsobjekte	23,8	51,9
Infrastrukturbenützung	13,6	49,7
Traktionsleistungen	16,7	19,8
Sonstige Umsatzerlöse	157,4	160,7
Gesamt	4.083,1	4.405,1

Die Verkehrsdienstbestellungen des Bundes resultieren aus den mit dem Bund oder der SCHIG gemäß § 48 Bundesbahngesetz auf Grundlage der VO (EG) 1370/2007 für 2016 geschlossenen gemeinwirtschaftlichen Leistungsverträgen.

Die Umsatzerlöse aus Verträgen mit Kunden können für die drei Teilkonzerne Rail Cargo Group, Personenverkehr und Infrastruktur in nachfolgende Kategorien gegliedert werden. Es werden nur Umsätze angeführt, die unter IFRS 15 fallen:

in Mio. EUR	2020 Umsatzerlöse gem. IFRS 15	Laufzeit des Vertrags		Zeitpunkt der Übertragung der Dienstleistungen		Kunde	
		kurzfristig	langfristig	zeitpunkt- bezogen	zeitraum- bezogen	Bund	Sonstige Kunden
Personen- und Gepäckverkehr	570,8	434,3	136,5	396,8	174,0	0,0	570,8
Verkehrsdienstbestellungen Bund	1.187,9	0,0	1.187,9	0,0	1.187,9	1.187,9	0,0
Verkehrsdienstbestellungen Länder, Gemeinden	256,7	0,0	256,7	0,0	256,7	256,7	0,0
Güterverkehr	1.353,6	1.350,0	3,6	0,0	1.353,6	92,3	1.261,3
Mieten und Pachten	4,8	3,0	1,8	1,7	3,1	0,0	4,8
Erlöse aus Verwertungsobjekten	23,8	23,8	0,0	23,8	0,0	0,0	23,8
Instandhaltung/Wartung	61,6	60,7	0,9	0,0	61,6	0,0	61,6
Infrastrukturbenützung	13,6	13,6	0,0	0,0	13,6	0,0	13,6
Energielieferungen und Netznutzungsentgelte	30,9	30,9	0,0	0,8	30,1	0,0	30,9
Traktionsleistungen	16,7	16,7	0,0	16,7	0,0	0,0	16,7
Sonstige Umsatzerlöse	147,4	147,4	0,0	79,5	67,9	0,0	147,4
Gesamt	3.667,9	2.080,4	1.587,4	519,3	3.148,5	1.536,9	2.131,0

in Mio. EUR	2019	Laufzeit des Vertrags		Zeitpunkt der Übertragung der Dienstleistungen		Kunde	
	Umsatzerlöse gem. IFRS 15	kurzfristig	langfristig	zeitpunkt- bezogen	zeitraum- bezogen	Bund	Sonstige Kunden
Personen- und Gepäckverkehr	990,1	810,2	179,9	769,8	220,3	0,0	990,1
Verkehrsdienstbestellungen Bund	756,0	0,0	756,0	0,0	756,0	756,0	0,0
Verkehrsdienstbestellungen Länder, Gemeinden	388,3	0,0	388,3	0,0	388,3	388,3	0,0
Güterverkehr	1.493,1	1.493,1	0,0	0,0	1.493,1	83,3	1.409,8
Mieten und Pachten	12,7	11,5	1,2	10,0	2,7	0,0	12,7
Erlöse aus Verwertungsobjekten	51,9	51,9	0,0	51,9	0,0	0,0	51,9
Instandhaltung/Wartung	50,5	41,5	9,0	0,0	50,5	0,0	50,5
Infrastrukturbenützung	49,7	49,7	0,0	0,0	49,7	0,0	49,7
Energielieferungen und Netznutzungsentgelte	35,6	35,6	0,0	1,0	34,6	0,0	35,6
Traktionsleistungen	19,8	19,8	0,0	19,8	0,0	0,0	19,8
Sonstige Umsatzerlöse	156,0	156,0	0,0	82,7	73,3	0,0	156,0
Gesamt	4.003,7	2.669,3	1.334,4	2.445,2	1.558,5	1.227,6	2.776,1

Das Auftragsvolumen aus Kundenverträgen mit vertraglich fest bestimmten ausstehenden Erlösen (sogenannten gesicherte Erlöse, bei denen nicht variable Zahlungen vereinbart worden sind) verteilen sich wie folgt:

31.12.2020 in Mio. EUR	langfristige Leistungs- verpflichtungen Gesamt	Leistungs- verpflichtung innerhalb 2021	Leistungs- verpflichtung innerhalb 2022	Leistungs- verpflichtung innerhalb 2023	Leistungs- verpflichtung nach 2023
Personen- und Gepäckverkehr	323,7	102,7	42,3	34,4	144,3
Güterverkehr	11,5	3,9	4,0	1,8	1,9
GWL des Bundes	1.235,1	1.235,1	0,0	0,0	0,0
Verkehrsdienstbestellungen	895,6	241,5	166,7	134,8	352,7
Mieten und Pachten	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Gesamt	2.466,0	1.583,3	212,9	170,9	498,8

31.12.2019 in Mio. EUR	langfristige Leistungs- verpflichtungen Gesamt	Leistungs- verpflichtung innerhalb 2020	Leistungs- verpflichtung innerhalb 2021	Leistungs- verpflichtung innerhalb 2022	Leistungs- verpflichtung nach 2022
Personen- und Gepäckverkehr	386,2	131,3	60,9	45,3	148,7
Güterverkehr	8,9	8,9	0,0	0,0	0,0
GWL des Bundes	1.171,6	1.171,6	0,0	0,0	0,0
Verkehrsdienstbestellungen	917,1	221,4	161,3	130,1	404,3
Mieten und Pachten	16,0	3,3	3,6	4,5	4,6
Gesamt	2.499,8	1.536,5	225,8	179,9	557,6

Die übrigen Erlöse betreffen Zeiträume von höchstens einem Jahr oder werden mit einem festen Leistungssatz abgerechnet. Wie nach IFRS 15 zulässig, wird der Transaktionspreis, der diesen nicht erfüllten Leistungsverpflichtungen zugeordnet wird, nicht offengelegt.

5. Andere aktivierte Eigenleistungen

Bei der Ermittlung der im Zusammenhang mit der Herstellung von Anlagen zu aktivierenden Eigenleistungen wurden direkt zurechenbare Personalaufwendungen, Materialaufwendungen und angemessene Teile der Materialgemeinkosten sowie Fertigungsgemeinkosten eingerechnet. Unter diesem Posten werden auch aktivierte Eigenleistungen ausgewiesen, die konzernintern von einem Tochterunternehmen für andere verbundene Unternehmen erstellt werden. Aktivierte Eigenleistungen fallen im Wesentlichen in Zusammenhang mit der Errichtung oder Erweiterung der Eisenbahninfrastruktur an.

6. Sonstige betriebliche Erträge

	2020 in Mio. EUR	2019 in Mio. EUR
Beitrag des Bundes gemäß § 42 Bundesbahngesetz	2.016,8	1.991,9
Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen, immateriellen Vermögenswerten, als Finanzinvestitionen gehaltenen Immobilien und zur Veräußerung gehaltenen langfristigen Vermögenswerten	65,1	44,5
Schadensvergütungen	10,4	17,1
Kursdifferenzen	11,1	4,7
Übrige sonstige betriebliche Erträge	87,6	55,0
Gesamt	2.191,0	2.113,2

Der Beitrag des Bundes gemäß § 42 Bundesbahngesetz wird für die Bereitstellung, den Betrieb und die Instandhaltung der Schieneninfrastruktur sowie für die Erfüllung der gesetzlichen Aufgaben insoweit geleistet, als die von den Nutzern der Schieneninfrastruktur zu erzielenden Erlöse (Infrastrukturbenützungsentgelt) die bei sparsamer und wirtschaftlicher Geschäftsführung anfallenden Aufwendungen nicht abdecken können. Nähere Angaben zum Zuschussvertrag sind in Erläuterung 32 enthalten.

In den übrigen sonstigen betrieblichen Erträgen sind unter anderem Erträge aus Pönalen, Lehrlingsförderungen und Ausbuchungen von Altverbindlichkeiten enthalten.

7. Aufwendungen für Material und bezogene Leistungen

	2020 in Mio. EUR	2019 in Mio. EUR
Aufwendungen für Material und bezogene Leistungen		
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	196,4	182,3
Strom	92,1	101,1
Sonstiger Materialaufwand	91,3	123,0
Zwischensumme Materialaufwand	379,8	406,3
Transportleistungen durch Dritte	596,5	630,9
Mieten für Schienen- und Straßenfahrzeuge	121,5	146,6
Infrastrukturbenützung	79,4	96,4
Sonstige bezogene Leistungen	516,4	501,2
Zwischensumme Aufwendungen für bezogene Leistungen	1.313,8	1.375,1
Gesamt	1.693,6	1.781,4

Im sonstigen Materialaufwand sind vor allem Aufwendungen für flüssige Kraftstoffe enthalten. Die Aufwendungen für sonstige bezogene Leistungen betreffen im Wesentlichen Speditionsleistungen, Eingangs- und Zollabgaben sowie nicht aktivierungsfähige Lieferungen und Leistungen im Zusammenhang mit Reparaturen, Instandhaltungen, Reinigungen und sonstigen Leistungen. Die im Aufwand erfassten Herstellungskosten der verkauften Verwertungsobjekte betragen rd. 5,3 Mio. EUR (Vj: rd. 12,4 Mio. EUR).

8. Personalaufwand und Beschäftigte

	2020 in Mio. EUR	2019 in Mio. EUR
Löhne und Gehälter	2.135,9	2.136,6
Gesetzlich vorgeschriebene Sozialabgaben	552,3	550,4
Aufwendungen für Altersversorgung	28,5	29,6
Aufwendungen für Abfertigungen	21,3	19,8
Sonstige Sozialaufwendungen	4,9	6,0
Gesamt	2.742,9	2.742,4

Der Zinsaufwand aus der Aufzinsung der Personalrückstellungen wird im Personalaufwand ausgewiesen.

Die MitarbeiterInnenstruktur ist wie folgt:

Anzahl MitarbeiterInnen	31.12.2020	31.12.2019	Veränderung		Durchschnitt	
			Stichtag	in %	2020	2019
Angestellte	13.972	13.370	602	5%	13.709	13.553
<i>davon aus abgehendem Geschäftsbereich</i>						462
ArbeiterInnen	9.759	8.968	791	9%	9.380	8.498
<i>davon aus abgehendem Geschäftsbereich</i>						203
MitarbeiterInnen mit Definitivstellung	18.141	19.566	-1.425	-7%	18.845	20.167
<i>davon aus abgehendem Geschäftsbereich</i>						207
Gesamt aktive MitarbeiterInnen	41.872	41.904	-32	0%	41.934	42.218
<i>davon aus abgehendem Geschäftsbereich</i>						872
Lehrlinge	1.787	1.805	-18	-1%	1.630	1.661
<i>davon aus abgehendem Geschäftsbereich</i>						25
Gesamt mit Lehrlingen	43.659	43.709	-50	0%	43.564	43.879
<i>davon aus abgehendem Geschäftsbereich</i>						897

Anzahl MitarbeiterInnen FTE	31.12.2020	31.12.2019	Veränderung		Durchschnitt	
			Stichtag	in %	2020	2019
Angestellte	13.652,2	13.058,4	593,8	5%	13.393,5	13.230,3
<i>davon aus abgehendem Geschäftsbereich</i>						441,7
ArbeiterInnen	9.638,4	8.860,1	778,3	9%	9.266,8	8.396,7
<i>davon aus abgehendem Geschäftsbereich</i>						200,1
MitarbeiterInnen mit Definitivstellung	17.655,9	18.942,1	-1.286,2	-7%	18.284,6	19.520,2
<i>davon aus abgehendem Geschäftsbereich</i>						204,2
Gesamt aktive MitarbeiterInnen	40.946,5	40.860,6	85,9	0%	40.944,9	41.147,2
<i>davon aus abgehendem Geschäftsbereich</i>						846,0
Lehrlinge	1.787,0	1.805,0	-18,0	-1%	1.629,6	1.660,6
<i>davon aus abgehendem Geschäftsbereich</i>						25,4
Gesamt mit Lehrlingen	42.733,5	42.665,6	67,9	0%	42.574,5	42.807,8
<i>davon aus abgehendem Geschäftsbereich</i>						871,4

Aufgrund der Inanspruchnahme der Altersteilzeit durch MitarbeiterInnen mit Definitivstellung ist die Veränderung der Anzahl der MitarbeiterInnen gezählt nach FTE bei den MitarbeiterInnen mit Definitivstellung größer als die Veränderung der Anzahl der MitarbeiterInnen gezählt nach Köpfen.

9. Abschreibungen

	2020	2019
	in Mio. EUR	in Mio. EUR
Abschreibungen auf Sachanlagen	1.247,0	1.224,4
<i>davon geringwertige Vermögenswerte</i>	7,7	8,1
Abschreibungen IFRS 16	83,1	74,6
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte	57,9	53,9
Abschreibungen auf als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien	4,2	4,0
abzüglich Auflösung Kostenbeiträge	-168,2	-166,4
Abschreibung Gesamt	1.224,0	1.190,6

10. Sonstige betriebliche Aufwendungen

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

	2020 in Mio. EUR	2019 in Mio. EUR
Betriebskosten	101,0	100,0
Reise- und sonstige Aufwandsentschädigungen	44,9	51,5
Betriebliche Steuern	46,8	48,5
Wertminderungen zu Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	37,2	3,0
Verluste aus Anlagenabgängen	31,5	16,4
Marketing, Vertrieb und Kundenservice	21,1	33,5
Miet-, Pacht- und Lizenzaufwand	14,9	12,7
Rechts- und Beratungsaufwendungen	12,0	13,9
Übrige sonstige betriebliche Aufwendungen	129,8	196,2
Gesamt	439,2	475,6

In den übrigen sonstigen betrieblichen Aufwendungen werden insbesondere Aufwendungen für Büroerfordernisse, Aus- und Fortbildung, Post-, Bank- und Fernsprechggebühren, Versicherungen und Instandhaltungen durch Dritte ausgewiesen.

Die Aufwendungen für Leistungen der Abschlussprüfer des Konzernabschlusses und der Einzelabschlüsse sind ebenfalls in den übrigen sonstigen betrieblichen Aufwendungen enthalten und setzen sich wie folgt zusammen:

	2020 in TEUR	2019 in TEUR
Gesamthonorar der Wirtschaftsprüfer		
Konzern- und Jahresabschlussprüfung	1.693	1.736
Andere Bestätigungsleistungen	101	14
Steuerberatung	0	4
Sonstige Leistungen	911	29
Gesamt	2.706	1.783

Die oben angeführten Aufwendungen für Abschlussprüfer beinhalten das Honorar für sämtliche im Konzern tätigen Abschlussprüfer. Auf den Abschlussprüfer des ÖBB-Konzerns entfallen folgende Aufwendungen:

	2020 in TEUR	2019 in TEUR
Honorar des Konzernabschlussprüfers		
Konzern- und Jahresabschlussprüfung	537	474
Andere Bestätigungsleistungen	97	10
Sonstige Leistungen	97	28
Gesamt	731	512

Die Jahres- und Konzernabschlussprüfung des Geschäftsjahres 2020 wurde von der Ernst & Young Wirtschaftsprüfungsgesellschaft m.b.H. (Vj: BDO Austria GmbH Wirtschaftsprüfungs- und Steuerberatungsgesellschaft) durchgeführt.

11. Zinserträge und Zinsaufwendungen

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

	2020 in Mio. EUR	2019 in Mio. EUR
Zinsergebnis		
Zinserträge	20,0	23,9
Zinsaufwendungen	-572,3	-618,7
Gesamt	-552,3	-594,8

Die Zinsaufwendungen betreffen mit rd. 416,8 Mio. EUR (Vj: rd. 457,8 Mio. EUR) Anleihen. Darüber hinaus fallen Zinsaufwendungen für EUROFIMA-, OeBFA-Darlehen, für sonstige Kreditaufnahmen, für noch bestehende oder ehemalige Cross-Border-Leasing-Transaktionen und derivative Finanzinstrumente an. Von den gesamten Zinsaufwendungen wurden rd. 107,2 Mio. EUR (Vj: rd. Mio. 106,9 EUR) gemäß IAS 23 Zinsen auf Herstellungskosten qualifizierter Vermögenswerte aktiviert.

12. Sonstiges Finanzergebnis

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

	2020 in Mio. EUR	2019 in Mio. EUR
Sonstiges Finanzergebnis		
Sonstige Finanzerträge	16,1	30,7
<i>davon aus Bewertungs- und Kursdifferenzen</i>	13,8	8,5
<i>davon Erträge aus dem Abgang von und der Zuschreibung zu finanziellen Vermögenswerten</i>	0,0	1,2
<i>davon Erträge aus Beteiligungen</i>	0,2	0,9
Sonstige Finanzaufwendungen	-30,7	-26,1
<i>davon aus Bewertungs- und Kursdifferenzen</i>	-28,7	-12,7
Gesamt	-14,6	4,5

Die sonstigen Finanzerträge betreffen neben Kursdifferenzen Bewertungsgewinne aus Derivaten sowie Erträge aus der Bewertung von zu Handelszwecken gehaltenen Stromderivaten.

Die sonstigen Finanzaufwendungen betreffen neben Kursdifferenzen insbesondere Änderungen des beizulegenden Zeitwerts von derivativen Finanzinstrumenten.

13. Ertragsteuern

Der Posten Ertragsteuern setzt sich wie folgt zusammen:

	2020 in Mio. EUR	2019 in Mio. EUR
Laufende Steuern vom Einkommen	-6,9	-8,4
Latenter Steueraufwand/-ertrag	11,4	64,9
Ertragsteuern	4,5	56,5

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

Die Veränderungen der latenten Steuern setzen sich wie folgt zusammen:

	2020 in Mio. EUR	2019 in Mio. EUR
<i>Bilanzansätze 01.01.</i>	<i>182,3</i>	<i>106,5</i>
Veränderung latenter Steuer		
erfolgswirksam	11,4	64,9
im sonstigen Konzernergebnis	-0,6	10,9
Bilanzansätze 31.12.	193,1	182,3
<i>davon latente Steueransprüche</i>	<i>199,8</i>	<i>191,4</i>
<i>davon latente Steuerschulden</i>	<i>-6,7</i>	<i>-9,2</i>

Die folgende Tabelle zeigt die wesentlichen Ursachen für den Unterschied zwischen den sich unter Anwendung des gesetzlichen Steuersatzes von 25% auf das steuerpflichtige Jahresergebnis ergebenden Ertragsteuern und den in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung ausgewiesenen Ertragsteuern:

	2020 in Mio. EUR	2019 in Mio. EUR
Jahresergebnis vor Ertragsteuern nach IFRS	58,6	110,7
Anpassung steuerfreier Anteil gemäß § 50 (2) Bundesbahngesetz	101,8	73,7
Steuerpflichtiges Jahresergebnis	160,4	184,4
<i>Konzernsteuersatz</i>	<i>25%</i>	<i>25%</i>
Erwarteter Ertrag (+) bzw. Aufwand (-) aus Steuern im Geschäftsjahr	-40,1	-46,1
Steuersatzdifferenzen ausländischer Unternehmen zum Konzernsteuersatz	-0,3	0,1
Sonstige steuerfreie Erträge und andere Kürzungen	17,9	20,2
Nicht abzugsfähige Betriebsausgaben und andere Hinzurechnungen	-3,1	-1,6
Auswirkungen von im Geschäftsjahr erfassten Steuern aus Vorjahren	2,7	8,9
Auswirkungen Steuersatzänderungen	-0,2	-0,2
Verrechnung aus Konsolidierung	-3,7	-15,9
Auswirkungen von Ansatzänderungen	29,3	84,8
Sonstige Auswirkungen	2,0	6,3
Steuern vom Einkommen	4,5	56,6
Effektiver Körperschaftsteuersatz	-2,8%	-30,7%

Die Auswirkungen von Ansatzänderungen bestehen aufgrund der Veränderung aus der Verrechnung positiver steuerlicher Ergebnisse mit Vorgruppenverlusten in Höhe von rd. 23,7 Mio. EUR (Vj: rd. 47,1 Mio. EUR), dem Ansatz von latenten Steuern aus Verlustvorträgen in Höhe von rd. 147,8 Mio. EUR (Vj: rd. 138,5 Mio. EUR) und erforderlichen Ansatzkorrekturen basierend auf der Beurteilung der Werthaltigkeit latenter Steueransprüche.

Latente Steueransprüche und Steuerschulden

Latente Steueransprüche und latente Steuerschulden zum 31.12.2020 und 31.12.2019 sind das Ergebnis folgender temporärer Bewertungsunterschiede zwischen den Buchwerten in den IFRS-Jahresabschlüssen und den relevanten Steuerbemessungsgrundlagen, insoweit jene nicht den steuerbefreiten Anteil gemäß § 50 (2) Bundesbahngesetz betreffen:

Die latenten Steuern entfallen auf folgende wesentliche Bilanzposten, Verlustvorträge und Steuergutschriften in Mio. EUR	latente Steuer-		latente Steuer-	
	ansprüche 31.12.2020	schulden 31.12.2020	ansprüche 31.12.2019	schulden 31.12.2019
Langfristige Vermögenswerte				
Sachanlagen	16,1	-101,3	30,6	-107,3
Immaterielle Vermögenswerte	0,1	-5,4	0,1	-6,0
Als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien	6,3	-0,3	5,3	-0,2
Finanzielle Vermögenswerte	20,2	-40,0	32,3	-40,4
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	0,0	-1,8	0,0	0,0
	42,7	-148,8	68,3	-153,9
kurzfristige Vermögenswerte				
Vorräte	5,0	-0,4	6,4	-0,2
Forderungen Lieferungen und Leistungen	1,8	-0,3	1,2	-1,6
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	1,9	-0,4	0,1	0,0
Finanzielle Vermögenswerte	0,1	-13,5	0,0	-17,1
	8,8	-14,6	7,7	-18,9
Langfristige Schulden				
Finanzverbindlichkeiten	118,0	-23,8	90,4	-8,5
Rückstellungen	38,5	-0,4	43,4	-2,7
Sonstige Verbindlichkeiten	6,5	0,0	6,7	-0,8
	163,0	-24,2	140,5	-12,0
Kurzfristige Schulden				
Finanzverbindlichkeiten	20,6	-2,5	19,6	-0,5
Rückstellungen	12,7	-15,3	4,7	-13,8
Verbindlichkeiten Lieferungen und Leistungen	0,6	-2,4	0,5	-2,3
Sonstige Verbindlichkeiten	4,2	-0,4	4,9	-1,1
	38,1	-20,6	29,7	-17,7
Steuerliche Verlustvorträge	148,7	0,0	138,5	0,0
Latente Steueransprüche bzw. latente Steuerschulden	401,3	-208,2	384,7	-202,5
Saldierung	-201,5	201,5	-193,3	193,3
Saldierte latente Steueransprüche bzw. latente Steuerschulden	199,8	-6,7	191,4	-9,2

Betreffend steuerlich noch nicht als Betriebsausgaben geltend gemachter Siebentelabschreibungen auf Beteiligungen gemäß § 12 (3) Körperschaftsteuergesetz bestanden zum 31.12.2020 offene Siebentel in Höhe von rd. 17,5 Mio. EUR (Vj: rd. 32,5 Mio. EUR).

Bei der Beurteilung der Werthaltigkeit latenter Steueransprüche trifft der Vorstand eine Einschätzung hinsichtlich der voraussichtlichen Nutzung innerhalb des steuerlichen Planungszeitraums von fünf Jahren. Die Nutzbarkeit von latenten Steueransprüchen setzt ausreichend steuerpflichtiges Einkommen in jenen Perioden voraus, in denen die temporären Unterschiede und Verlustvorträge verwendet werden können. Der Vorstand zieht die geplante Auflösung von latenten Steueransprüchen und das geplante steuerpflichtige Einkommen für diese Beurteilung heran. Die temporären Unterschiede in den Positionen Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte resultieren im Wesentlichen aus dem unterschiedlichen Abschreibungsbeginn (pro rata temporis nach IFRS im Vergleich zur Halbjahresregel nach Steuerrecht) sowie aus abweichenden steuerlichen Anschaffungskosten. Die temporären Unterschiede aus den finanziellen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten entstehen im Wesentlichen aufgrund der unterschiedlichen Bewertung der Derivate nach IFRS (Bewertung zum beizulegenden Zeitwert) und Steuerrecht (Drohverlustrückstellung).

Aufgrund dieser Planungsrechnung ist für die österreichische körperschaftsteuerliche Gruppe die Nutzung aktiver latenter Steuern aus temporären Differenzen in Höhe von rd. 49,5 Mio. EUR (Vj: rd. 51,2 Mio. EUR) sowie passiver latenter Steuern in Höhe von rd. 0,0 Mio. EUR (Vj: rd. 0,0 Mio. EUR) wahrscheinlich. Darüber hinaus stammen aktive latente Steuern in Höhe von rd. 2,5 Mio. EUR (Vj: rd. 1,7 Mio. EUR) sowie passive latente Steuern in Höhe von rd. -6,7 Mio. EUR (Vj: rd. -9,2 Mio. EUR) aus ausländischen Tochterunternehmen. Die latenten Steuern resultieren aus aktiven oder passiven Überhängen nach vorgenommenen Saldierungen auf Gesellschaftsebene.

Zudem konnten aktive latente Steuern aus Verlustvorträgen in der Höhe von rd. 148,7 Mio. EUR (Vj: rd. 138,5 Mio. EUR) gebildet werden. Davon stammen rd. 55,3 Mio. EUR (Vj: rd. 46,8 Mio. EUR) von der ÖBB-Infrastruktur AG und rd. 91,1 Mio. EUR (Vj: rd. 91,4 Mio. EUR) von der ÖBB-Personenverkehr AG.

Steuerliche Verlustvorträge in Höhe von rd. 5.223,7 Mio. EUR (Vj: rd. 5.315,9 Mio. EUR) stammen aus österreichischen Gesellschaften und sind nach derzeitigen Gesetzen unbegrenzt vortragsfähig. Die jährliche Verrechnung mit Verlustvorträgen ist in Österreich mit 75% des jeweiligen steuerlichen Ergebnisses begrenzt, allerdings resultieren rd. 3.256,3 Mio. EUR (Vj: rd. 3.348,5 Mio. EUR) aus den Vorgruppenverlusten und sind daher zur Gänze gegen in künftigen Perioden erzielte steuerliche Ergebnisse verrechenbar.

Auf passive temporäre Differenzen aus Anteilen an assoziierten Unternehmen und Tochtergesellschaften in Höhe von rd. 586,3 Mio. EUR (Vj: rd. 571,3 Mio. EUR) wurden keine latenten Steuern angesetzt.

14. Sachanlagen

2020 in Mio. EUR	Grund- stücke und Bauten	Nutzungs- rechte Grund- stücke und Bauten	Fahrpark	Nutzungs- rechte Fahrpark	Technische Anlagen und Maschinen	Nutzungs- rechte Technische Anlagen und Maschinen und andere BGA	Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäfts- ausstattung	Anlagen in Bau und geleistete Anzahl- ungen	Summe
Anschaffungs- und Herstellungskosten									
<i>Anschaffungs-/Herstellungskosten</i>									
<i>Stand 01.01.2020</i>	29.213,7	255,3	7.796,6	482,0	10.424,0	1,3	350,2	5.418,3	53.941,4
Umrechnungsdifferenzen	-2,6	-0,6	-25,7	-3,5	-1,2	0,0	-0,6	0,0	-34,2
Zugänge	104,3	25,1	0,2	109,9	3,3	0,9	14,0	2.847,7	3.105,4
Abgänge	-134,9	-6,0	-157,6	-43,2	-133,2	-0,5	-19,1	-12,2	-506,7
Umbuchungen	853,2	0,0	452,0	1,2	402,5	0,0	28,6	-1.759,2	-21,7
Anschaffungs- /Herstellungskosten									
Stand 31.12.2020	30.033,7	273,8	8.065,5	546,4	10.695,4	1,7	373,1	6.494,6	56.484,2
Kumulierte Abschreibungen									
<i>Kumulierte Abschreibungen</i>									
<i>Stand 01.01.2020</i>									
<i>(inkl. Wertminderungen)</i>	-9.957,8	-25,4	-4.046,4	-242,8	-5.966,8	-0,4	-274,8	-1,2	-20.515,6
Umrechnungsdifferenzen	0,6	0,2	13,8	1,9	0,8	0,0	0,4	0,0	17,7
Abschreibungen	-579,7	-23,9	-266,9	-73,8	-346,6	-0,3	-36,4	-6,7	-1.334,3
Abgänge	109,1	0,4	129,7	26,5	121,3	0,2	18,8	0,4	406,4
Umbuchungen	-2,8	0,0	-0,4	0,4	1,7	0,0	0,3	0,1	-0,7
Zuschreibungen	0,0	0,0	0,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,3
Kumulierte Abschreibungen									
Stand 31.12.2020	-10.430,6	-48,7	-4.169,9	-287,8	-6.189,6	-0,5	-291,7	-7,4	-21.426,2
Buchwerte vor Kostenbeiträgen									
<i>Buchwerte vor Kostenbeiträgen</i>									
<i>per 01.01.2020</i>	19.255,9	229,9	3.750,3	239,2	4.457,2	0,9	75,4	5.417,1	33.425,8
<i>Buchwerte vor Kostenbeiträgen</i>									
<i>per 31.12.2020</i>	19.603,1	225,1	3.895,7	258,6	4.505,8	1,2	81,4	6.487,2	35.058,0
Kostenbeiträge									
<i>Kostenbeiträge</i>									
<i>Stand 01.01.2020</i>	-9.645,7	0,0	-468,4	0,0	-2.954,2	0,0	-10,4	-695,0	-13.773,7
Umrechnungsdifferenzen	0,0	0,0	0,0	0,0	0,2	0,0	0,0	0,0	0,2
Zugänge	-50,0	0,0	-0,9	0,0	-21,3	0,0	-0,4	-131,6	-204,2
Abgänge	59,2	0,0	10,1	0,0	35,4	0,0	0,0	0,2	104,9
Umbuchungen	-16,1	0,0	0,0	0,0	-8,4	0,0	0,0	24,5	0,0
Anschaffungs-/Herstellungskosten									
Stand 31.12.2020	-9.652,6	0,0	-459,2	0,0	-2.948,3	0,0	-10,8	-801,9	-13.872,8
Kumulierte Abschreibungen									
<i>Kumulierte Abschreibungen</i>									
<i>Stand 01.01.2020</i>	5.699,0	0,0	382,5	0,0	2.499,7	0,0	9,6	2,9	8.593,7
Umrechnungsdifferenzen	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,1	0,0	0,0	0,0	-0,1
Abschreibungen	113,9	0,0	8,5	0,0	39,8	0,0	0,4	0,0	162,6
Abgänge	-52,1	0,0	-8,5	0,0	-34,1	0,0	0,0	0,0	-94,7
Kumulierte Abschreibungen									
Stand 31.12.2020	5.760,8	0,0	382,5	0,0	2.505,3	0,0	10,0	2,9	8.661,5
Kostenbeiträge per 01.01.2020									
Kostenbeiträge per 01.01.2020	-3.946,7	0,0	-85,9	0,0	-454,5	0,0	-0,8	-692,1	-5.180,0
Kostenbeiträge per 31.12.2020									
Kostenbeiträge per 31.12.2020	-3.891,8	0,0	-76,7	0,0	-443,0	0,0	-0,8	-799,0	-5.211,3
Buchwert nach Kostenbeiträgen									
<i>Buchwert nach Kostenbeiträgen</i>									
<i>per 01.01.2020</i>	15.309,2	229,9	3.664,4	239,2	4.002,7	0,9	74,6	4.725,0	28.245,8
<i>Buchwert nach Kostenbeiträgen</i>									
<i>per 31.12.2020</i>	15.711,3	225,1	3.819,0	258,6	4.062,8	1,2	80,6	5.688,2	29.846,7

2019 in Mio. EUR	Grund- stücke und Bauten	Nutzungs- rechte Grund- stücke und Bauten	Fahrpark	Nutzungs- rechte Fahrpark	Technische Anlagen und Maschinen	Nutzungs- rechte Technische Anlagen und Maschinen und andere BGA	Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäfts- aus- stattung	Anlagen in Bau und geleistete Anzahl- ungen	Summe
Anschaffungs- und Herstellungskosten									
<i>Anschaffungs-/Herstellungskosten Stand 01.01.2019</i>	28.473,1	7,4	7.565,9	391,3	10.141,8	0,2	338,5	4.623,1	51.541,3
Zugänge von Nutzungsrechten aus der erstmaligen Anwendung von IFRS 16	0,0	285,1	0,0	101,4	0,0	1,2	0,0	0,0	387,7
Angepasster Stand zum 01.01.2019	28.473,1	292,5	7.565,9	492,7	10.141,8	1,4	338,5	4.623,1	51.929,0
Umrechnungsdifferenzen	-0,3	0,0	-7,9	-0,7	-0,6	0,0	0,0	0,3	-9,2
Zugänge	24,6	23,8	6,6	60,5	1,9	0,1	16,2	2.357,2	2.490,9
Unternehmenserwerb	0,0	0,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,3
Abgänge	-102,0	-60,8	-127,7	-10,9	-120,6	-0,1	-30,3	-6,4	-458,8
Abgänge Konsolidierungskreis	-0,2	-0,4	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,5	0,0	-1,1
Umbuchungen	818,5	0,0	359,7	-59,6	401,5	-0,1	26,2	-1.555,9	-9,7
Anschaffungs-/Herstellungskosten Stand 31.12.2019	29.213,7	255,3	7.796,6	482,0	10.424,0	1,3	350,2	5.418,3	53.941,4
<i>Kumulierte Abschreibungen Stand 01.01.2019 (inkl. Wertminderungen)</i>									
Umrechnungsdifferenzen	-9.485,8	-7,4	-3.845,7	-215,8	-5.744,0	-0,2	-267,7	-0,8	-19.567,4
Abschreibungen	0,0	-0,1	3,9	0,4	0,4	0,0	0,1	0,0	4,7
<i>davon abgehender Geschäftsbereich</i>	-555,4	-29,5	-273,8	-71,5	-339,7	-0,3	-36,6	-0,4	-1.307,2
<i>davon abgehender Geschäftsbereich</i>	-0,1	-6,4	-0,1	-0,9	-0,1	0,0	-0,5	0,0	-8,1
Abgänge	83,1	11,3	110,8	2,3	116,5	0,0	29,0	0,0	353,0
Abgänge Konsolidierungskreis	0,2	0,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,4	0,0	0,9
Umbuchungen	0,1	0,0	-41,8	41,8	0,0	0,1	0,1	0,0	0,3
Zuschreibungen	0,0	0,0	0,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,2
Kumulierte Abschreibungen Stand 31.12.2019	-9.957,8	-25,4	-4.046,4	-242,8	-5.966,8	-0,4	-274,8	-1,2	-20.515,6
<i>Buchwerte vor Kostenbeiträgen per 01.01.2019</i>									
<i>Buchwerte vor Kostenbeiträgen per 31.12.2019</i>	<i>18.987,3</i>	<i>285,1</i>	<i>3.720,2</i>	<i>276,9</i>	<i>4.397,8</i>	<i>1,2</i>	<i>70,8</i>	<i>4.622,3</i>	<i>32.361,6</i>
Buchwerte vor Kostenbeiträgen per 31.12.2019	19.255,9	229,9	3.750,3	239,2	4.457,2	0,9	75,4	5.417,1	33.425,8
Kostenbeiträge									
<i>Stand 01.01.2019</i>	<i>-9.640,6</i>	<i>0,0</i>	<i>-429,7</i>	<i>0,0</i>	<i>-2.968,1</i>	<i>0,0</i>	<i>-10,3</i>	<i>-593,8</i>	<i>-13.642,5</i>
Zugänge	-37,9	0,0	-1,9	0,0	-7,7	0,0	0,0	-130,2	-177,7
Unternehmenserwerb	0,0	0,0	-0,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,2	0,0
Abgänge	49,8	0,0	0,1	0,0	33,1	0,0	0,0	0,1	83,1
Umgliederung	0,0	0,0	-36,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-36,7
Umbuchungen	-17,0	0,0	0,0	0,0	-11,5	0,0	-0,1	28,7	0,1
Anschaffungs-/Herstellungskosten Stand 31.12.2019	-9.645,7	0,0	-468,4	0,0	-2.954,2	0,0	-10,4	-695,0	-13.773,7
<i>Kumulierte Abschreibungen Stand 01.01.2019</i>									
Umrechnungsdifferenzen	5.634,2	0,0	339,1	0,0	2.491,9	0,0	9,2	2,9	8.477,3
Abschreibungen	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1
Abgänge	109,2	0,0	10,5	0,0	40,2	0,0	0,4	0,0	160,3
Umgliederung	-44,5	0,0	-0,1	0,0	-32,4	0,0	0,0	0,0	-77,0
Umbuchungen	0,0	0,0	33,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	33,0
Kumulierte Abschreibungen Stand 31.12.2019	5.699,0	0,0	382,5	0,0	2.499,7	0,0	9,6	2,9	8.593,7
<i>Kostenbeiträge per 01.01.2019</i>	<i>-4.006,4</i>	<i>0,0</i>	<i>-90,6</i>	<i>0,0</i>	<i>-476,2</i>	<i>0,0</i>	<i>-1,1</i>	<i>-590,9</i>	<i>-5.165,2</i>
Kostenbeiträge per 31.12.2019	-3.946,7	0,0	-85,9	0,0	-454,5	0,0	-0,8	-692,1	-5.180,0
<i>Buchwert nach Kostenbeiträgen per 01.01.2019</i>									
<i>Buchwert nach Kostenbeiträgen per 31.12.2019</i>	<i>14.980,9</i>	<i>285,1</i>	<i>3.629,6</i>	<i>276,9</i>	<i>3.921,6</i>	<i>1,2</i>	<i>69,7</i>	<i>4.031,4</i>	<i>27.196,4</i>
Buchwert nach Kostenbeiträgen per 31.12.2019	15.309,2	229,9	3.664,4	239,2	4.002,7	0,9	74,6	4.725,0	28.245,8

Bei den im Anlagespiegel 2019 in der Zeile Umgliederung ausgewiesenen Kostenbeiträgen handelt es sich um Kostenbeiträge, die zuvor in den Verbindlichkeiten ausgewiesen wurden.

Der ÖBB-Konzern erhielt nicht rückzahlbare Kostenbeiträge für Sachanlagen, die anschaffungskostenmindernd dargestellt werden. Diese Investitionszuschüsse sind im Anlagespiegel dargestellt. Sowohl die Abschreibung bezuschusster Vermögenswerte als auch die Auflösung der Kostenbeiträge infolge von Abschreibung werden ergebniswirksam unter dem Posten „Abschreibungen“ ausgewiesen.

Die Zugänge zu den Sachanlagen aufgrund erstkonsolidierter Unternehmen und Abgänge aus Endkonsolidierungen werden in gesonderten Zeilen im Anlagespiegel dargestellt.

Bei den Umbuchungen handelt es sich einerseits um die aus dem Posten „Anlagen in Bau und geleistete Anzahlungen“ auf die spezifischen Anlagenkonten umgebuchten Werte für fertiggestellte Anlagen des Sachanlagevermögens und der immateriellen Vermögenswerte und andererseits um von oder zu den Bilanzposten „Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte“ sowie von oder zu den „Vorräten“ (siehe Erläuterung 21) umgegliederte Werte. Auf die Angaben zu Schätzungsänderungen wird auf Erläuterung 3 unter „Einschätzungen der Nutzungsdauern der Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerte“ verwiesen.

Der ÖBB-Konzern aktivierte gemäß den Regelungen des IAS 23 Zinsen auf Herstellungskosten qualifizierter Vermögenswerte in Höhe von rd. 107,2 Mio. EUR (Vj: rd. 106,9 Mio. EUR). Der zugrunde liegende Fremdkapitalzinssatz beträgt rd. 2,0 bis 2,7 %, (Vj: 2,5 bis 3,0 %). Von den Bundeszuschüssen wurde ein Betrag von rd. 104,6 Mio. EUR (Vj: rd. 102,3 Mio. EUR) als Kostenbeitrag für aktivierte Zinsen erfasst.

Verluste aus dem Abgang von Sachanlagen sind im Ausmaß von rd. 31,5 Mio. EUR angefallen (Vj: rd. 16,9 Mio. EUR), wobei sich diese aus der Verschrottung und dem Abbruch von Vermögenswerten, dem Verkauf von Fahrzeugen und sonstiger Betriebsausstattung sowie Abtretungen ins öffentliche Gut ergaben. In beiden Geschäftsjahren wurden Entschädigungsbeiträge im unwesentlichen Umfang vereinnahmt.

Sachanlagen mit folgenden Buchwerten dienen zur Besicherung von Finanzschulden und unterliegen einer Beschränkung der Verfügungsrechte:

in Mio. EUR	Beschränkung von Verfügungsrechten		als Sicherheiten für Schulden begeben	
	2020	2019	2020	2019
Fahrpark	90,9	149,3	904,0	966,8
Sonstige technische Anlagen und Maschinen	0,0	0,9	0,5	0,0
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung (BGA)	0,0	0,4	0,0	0,0

Daneben bestehen weitere finanzielle Vermögenswerte aus Leasing in Höhe von rd. 17,5 Mio. EUR (Vj: rd. 17,8 Mio. EUR), bei denen es Beschränkungen von Verfügungsrechten gibt. Es bestehen Abnahmeverpflichtungen für Vermögenswerte, insbesondere aufgrund der Leasingvereinbarungen und offener Bestellobligi von rd. 2.927,2 Mio. EUR (Vj: rd. 2.074,5 Mio. EUR). Weitere Angaben zu Schätzungsänderungen werden unter Erläuterung 3 gemacht.

Kostenbeiträge von Dritten

Der ÖBB-Konzern erhielt nicht rückzahlbare Investitionszuschüsse für Anlagengüter, im Regelfall von öffentlichen Stellen oder staatsnahen Unternehmen, die gemäß IAS 16.28 i. V. m. IAS 20 als Anschaffungskostenminderung behandelt wurden. Sowohl die Abschreibung dieser Vermögenswerte als auch die Auflösung sämtlicher Kostenbeiträge infolge von Abschreibung werden ergebniswirksam unter dem Posten „Abschreibungen“ ausgewiesen. Beim Abgang von Vermögenswerten, denen Kostenbeiträge zugeordnet wurden, werden die Kostenbeiträge gemeinsam mit den abgegangenen Buchwerten in den sonstigen betrieblichen Erträgen oder sonstigen betrieblichen Aufwendungen ausgewiesen. Die Entwicklung der Kostenbeiträge ist aus den vorstehenden Anlagespiegeln ersichtlich. Die wesentlichen Kostenbeitragsgeber für Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte sind die Republik Österreich, die ehemalige Eisenbahn-Hochleistungsstrecken AG und die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH.

Wertminderungen

Nach durchgeführten Wertminderungsprüfungen für Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte auf Basis aktueller Plandaten ergibt sich für beide Geschäftsjahre kein Wertminderungsbedarf. Die Parameter zur Berechnung des Nutzungswerts sind aus Erläuterung 3 ersichtlich.

15. Immaterielle Vermögenswerte

2020 in Mio. EUR	Konzessionen, Schutzrechte, Lizenzen sowie Entwicklungs- kosten	Kosten- beiträge an Dritte	Firmenwert	Geleistete Anzahlungen auf immaterielle Vermögenswerte	Summe
Anschaffungs- und Herstellungskosten 2020					
<i>Anschaffungs-/Herstellungskosten Stand 01.01.2020</i>	452,8	1.282,5	281,4	43,6	2.060,3
Umrechnungsdifferenzen	-0,7	0,0	-21,6	0,0	-22,3
Zugänge	1,9	190,1	0,1	55,2	247,3
Abgänge	-11,1	-0,9	0,0	0,0	-12,0
Umbuchungen	46,5	24,4	0,0	-42,2	28,7
Anschaffungs-/Herstellungskosten Stand 31.12.2020	489,4	1.496,1	259,9	56,6	2.302,0
<i>Kumulierte Abschreibungen Stand 01.01.2020 (inkl. Wertminderungen)</i>	-332,4	-255,1	-102,0	0,0	-689,5
Umrechnungsdifferenzen	0,7	0,0	7,8	0,0	8,5
Abschreibungen	-33,5	-24,4	0,0	0,0	-57,9
Abgänge	10,9	0,9	0,0	0,0	11,8
Umbuchungen	0,1	0,0	0,0	0,0	0,1
Kumulierte Abschreibungen Stand 31.12.2020 (inkl. Wertminderungen)	-354,2	-278,6	-94,2	0,0	-727,0
<i>Buchwerte vor Kostenbeiträgen per 01.01.2020</i>	120,4	1.027,4	179,4	43,6	1.370,8
Buchwerte vor Kostenbeiträgen per 31.12.2020	135,2	1.217,5	165,7	56,6	1.575,0
Kostenbeiträge					
<i>Stand 01.01.2020</i>	-32,8	-587,9	0,0	0,0	-620,7
Zugänge	-1,4	-53,7	0,0	0,0	-55,1
Umbuchungen	0,8	-0,8	0,0	0,0	0,0
Stand 31.12.2020	-33,4	-642,4	0,0	0,0	-675,8
<i>Kumulierte Abschreibungen Stand 01.01.2020</i>	24,0	102,8	0,0	0,0	126,8
Abschreibungen	1,7	3,9	0,0	0,0	5,6
Kumulierte Abschreibungen Stand 31.12.2020	25,7	106,7	0,0	0,0	132,4
<i>Kostenbeiträge per 01.01.2020</i>	-8,8	-485,1	0,0	0,0	-493,9
Kostenbeiträge per 31.12.2020	-7,7	-535,7	0,0	0,0	-543,4
<i>Buchwerte nach Kostenbeiträgen per 01.01.2020</i>	111,6	542,3	179,4	43,6	876,9
Buchwerte nach Kostenbeiträgen per 31.12.2020	127,5	681,8	165,7	56,6	1.031,6

2019 in Mio. EUR	Konzessionen, Schutzrechte, Lizenzen sowie Entwicklungs- kosten	Kostenbeiträge an Dritte	Firmenwert	Geleistete Anzahlungen auf immaterielle Vermögenswerte	Summe
Anschaffungs- und Herstellungskosten 2019					
<i>Anschaffungs-/Herstellungskosten Stand 01.01.2019</i>	436,7	1.383,0	288,2	51,0	2.158,9
Umrechnungsdifferenzen	-0,2	0,0	-7,0	0,0	-7,2
Zugänge	3,3	160,1	0,2	45,0	208,6
Unternehmenserwerb	6,9	0,0	0,0	0,0	6,9
Abgänge	-13,3	-299,7	0,0	0,0	-313,0
Umbuchungen	19,4	39,1	0,0	-52,4	6,1
Anschaffungs-/Herstellungskosten Stand 31.12.2019	452,8	1.282,5	281,4	43,6	2.060,3
<i>Kumulierte Abschreibungen Stand 01.01.2019 (inkl. Wertminderungen)</i>	-308,7	-530,5	-104,7	0,0	-943,9
Umrechnungsdifferenzen	-0,1	0,0	2,9	0,0	2,8
Abschreibungen	-34,7	-24,3	-0,2	0,0	-59,2
<i>davon abgehender Geschäftsbereich</i>	-5,3	0,0	0,0	0,0	-5,3
Unternehmenserwerb	-1,2	0,0	0,0	0,0	-1,2
Abgänge	12,3	299,7	0,0	0,0	312,0
Kumulierte Abschreibungen Stand 31.12.2019 (inkl. Wertminderungen)	-332,4	-255,1	-102,0	0,0	-689,5
<i>Buchwerte vor Kostenbeiträgen per 01.01.2019</i>	128,0	852,5	183,5	51,0	1.215,0
Buchwerte vor Kostenbeiträgen per 31.12.2019	120,4	1.027,4	179,4	43,6	1.370,8
Kostenbeiträge					
<i>Stand 01.01.2019</i>	-32,9	-769,7	0,0	0,0	-802,6
Zugänge	-0,5	-53,6	0,0	0,0	-54,1
Abgänge	0,2	236,0	0,0	0,0	236,2
Umbuchungen	0,4	-0,6	0,0	0,0	-0,2
Stand 31.12.2019	-32,8	-587,9	0,0	0,0	-620,7
<i>Kumulierte Abschreibungen Stand 01.01.2019</i>	22,4	334,4	0,0	0,0	356,8
Abschreibungen	1,7	4,4	0,0	0,0	6,1
Abgänge	-0,1	-236,0	0,0	0,0	-236,1
Kumulierte Abschreibungen Stand 31.12.2019	24,0	102,8	0,0	0,0	126,8
<i>Kostenbeiträge per 01.01.2019</i>	-10,5	-435,3	0,0	0,0	-445,8
Kostenbeiträge per 31.12.2019	-8,8	-485,1	0,0	0,0	-493,9
<i>Buchwerte nach Kostenbeiträgen per 01.01.2019</i>	117,5	417,2	183,5	51,0	769,2
Buchwerte nach Kostenbeiträgen per 31.12.2019	111,6	542,3	179,4	43,6	876,9

Die Entwicklung der immateriellen Vermögenswerte ist aus der vorstehenden Tabelle ersichtlich.

Der ÖBB-Konzern erhielt nicht rückzahlbare Kostenbeiträge für immaterielle Vermögenswerte, die gemäß IAS 16.28 i. V. m. IAS 20 als Anschaffungskostenminderung abgezogen wurden. Diese Investitionszuschüsse sind im Anlagenspiegel dargestellt. Sowohl die Abschreibung dieser Vermögenswerte als auch die Auflösung sämtlicher Kostenbeiträge infolge von Abschreibung werden ergebniswirksam unter dem Posten „Abschreibungen“ ausgewiesen. Die Kostenbeitragsgeber werden in Erläuterung 14 dargestellt. Die durchschnittliche Restnutzungsdauer von Kostenbeiträgen an Dritte beträgt rd. 33,3 (Vj: rd. 27,2) Jahre.

Aufwendungen für Forschung und Entwicklung über rd. 4,7 Mio. EUR (Vj: rd. 5,2 Mio. EUR) wurden ergebniswirksam erfasst, da eine Abgrenzung zwischen Entwicklungs- und Forschungsphase der Projekte nicht einwandfrei möglich und das Risiko der Verwertung der Entwicklungen mit Unsicherheiten behaftet war. Aufwendungen für Forschung und Entwicklung über rd. 0,3 Mio. EUR (Vj: rd. 1,4 Mio. EUR) wurden im Anlagevermögen unter dem Posten „Konzessionen, Schutzrechte,

Lizenzen sowie Entwicklungskosten“ aktiviert; soweit Prototypen entwickelt werden, erfolgt die Aktivierung unter den Sachanlagen.

Die Zugänge in der Position „Kostenbeiträge an Dritte“ resultieren im Wesentlichen aus geleisteten Kostenbeiträgen an die Galleria di Base del Brennero – Brenner Basistunnel BBT SE.

Firmenwert

Die Entwicklung der Firmenwerte ist aus der vorstehenden Tabelle ersichtlich. Diese Firmenwerte sind überwiegend dem Teilkonzern Rail Cargo Austria sowie im kleineren Umfang sonstigen Unternehmen zugeordnet und werden im Hinblick auf den zukünftigen wirtschaftlichen Nutzen einem Wertminderungstest unterzogen. Die Abschreibung der Firmenwerte bezieht sich auf Unterschiedsbeträge aus der Erstkonsolidierung von Tochterunternehmen, die nicht werthaltig waren und ergebniswirksam ausgebucht wurden. Nähere Informationen dazu sind in Erläuterung 2 und 3 enthalten.

16. Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien

Es werden dieser Kategorie nur Immobilien zugeordnet, die nicht als Eisenbahnvermögen (§ 10a Eisenbahngesetz) qualifiziert und daher frei an Dritte vermietet werden oder veräußerbar sind. Im Wesentlichen werden daher Immobilien zu Vermietungszwecken sowie Baurechte unter den als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien ausgewiesen. Die Nutzungsdauer dieser Immobilien entspricht den Nutzungsdauern jener Immobilien, die unter den Sachanlagen ausgewiesen werden.

Der Bilanzposten entwickelt sich wie folgt:

	2020 in Mio. EUR	2019 in Mio. EUR
Anschaffungs- und Herstellungskosten		
Stand 01.01.	350,6	338,9
Zugänge	4,8	4,0
Zugänge aufgrund Übertragung aus dem Bestand der Vorräte	0,0	7,2
Zugänge zu Anschaffungskosten aus nachträglichen Anschaffungen	2,0	5,1
Abgänge zu Anschaffungskosten	-7,7	-6,7
Umbuchungen aus/zu Sachanlagen	-5,1	2,1
Stand 31.12.	344,6	350,6
Kumulierte Abschreibungen		
Stand 01.01.	-181,6	-184,0
Abschreibungen	-4,2	-4,0
Abgänge	6,8	6,1
Umbuchungen	0,7	0,3
Stand 31.12.	-178,3	-181,6
Nettobuchwert Stand 01.01.	169,0	154,9
Nettobuchwert Stand 31.12.	166,2	169,0

Sämtliche vom ÖBB-Konzern als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien werden im Rahmen von operativen Leasingverhältnissen vermietet. Die daraus resultierenden Mieterträge beliefen sich ohne Betriebskosten auf rd. 19,3 Mio. EUR (Vj: rd. 19,6 Mio. EUR), denen direkt zurechenbare Aufwendungen (einschließlich Reparaturen und Instandhaltungen, allerdings ohne Betriebskosten) in Höhe von rd. 5,3 Mio. EUR (Vj: rd. 6,6 Mio. EUR ohne Betriebskosten) gegenüberstehen. Darüber hinaus fielen betriebliche Aufwendungen im Ausmaß von rd. 0,3 Mio. EUR (Vj: rd. 0,6 Mio. EUR) an, denen keine Mieteinnahmen gegenüberstehen. Der ÖBB-Konzern ist keine Verträge für die Instandhaltung seiner als Finanzinvestitionen gehaltenen Immobilien eingegangen, die zu einer diesbezüglichen Verpflichtung führen.

Der beizulegende Zeitwert beträgt rd. 762,0 Mio. EUR (Vj: rd. 619,0 Mio. EUR). Für 85% (Vj: 79%) der Immobilien erfolgt die Bewertung mithilfe externer Gutachten, welche nicht ausschließlich auf Marktdaten beruhen und daher der Hierarchiestufe 3 zugeordnet sind. Die beizulegenden Zeitwerte für die restlichen zu Investitionszwecken gehaltenen Immobilien wurden von konzerninternen ExpertInnen der ÖBB-Immobilienmanagement GmbH mit einer Discounted Cashflow-Berechnung auf Basis der tatsächlichen Mieten für das jeweilige Mietobjekt ermittelt. Die so ermittelten beizulegenden Marktwerte wurden ebenso der Hierarchiestufe 3 gemäß IFRS 13 zugeordnet.

17. Nach der Equity-Methode bilanzierte Unternehmen

Beteiligungen, die nach der Equity-Methode bilanziert werden, umfassen Anteile an einem Gemeinschaftsunternehmen, der Galleria di Base del Brennero – Brenner Basistunnel BBT SE, I-39100 Bozen und an mehreren assoziierten Unternehmen.

	2020 in Mio. EUR	2019 in Mio. EUR
Anteil an einem Gemeinschaftsunternehmen	40,6	40,6
Anteile an assoziierten Unternehmen	28,9	25,6
Stand 31.12.	69,5	66,2

Die folgende Tabelle zeigt eine Überleitung der zusammengefassten Finanzinformationen des Gemeinschaftsunternehmens auf den Buchwert des Anteils des Konzerns. Die Werte der Galleria di Base del Brennero – Brenner Basistunnel BBT SE sind vorläufig und an die Rechnungslegungsmethode im Konzern angepasst.

Galleria di Base del Brennero – Brenner Basistunnel BBT SE		
	31.12.2020 in Mio. EUR	31.12.2019 in Mio. EUR
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Planmäßige Abschreibungen	-1,1	-1,1
Zinserträge	0,1	0,1
Zinsaufwendungen	-0,2	-0,2
Ertragsteueraufwand oder -ertrag	0,0 *)	0,0 *)
Jahresüberschuss aus fortgeführten Geschäftsbereichen	0,0	0,0
Gesamtergebnis	0,0	0,0
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	210,9	102,0
Sonstige kurzfristige Vermögenswerte	103,1	66,4
Langfristige Vermögenswerte	12,8	115,8
Kurzfristige Schulden	201,9	200,8
<i>davon kurzfristige Finanzverbindlichkeiten</i>	<i>198,1</i>	<i>196,9</i>
Langfristige Schulden	43,8	2,3
<i>davon langfristige Finanzverbindlichkeiten</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>
Nettovermögen 100%	81,1	81,1
Anteil des Konzerns am Nettovermögen des Beteiligungsunternehmens per 01.01.	40,6	40,6
Gesamtergebnis, das dem Konzern zuzurechnen ist	0,0	0,0
vom assoziierten Unternehmen erhaltene Ausschüttungen	0,0	0,0
Buchwert des Anteils am Beteiligungsunternehmen per 31.12.	40,6	40,6

*) Kleinstbetrag.

Die Galleria di Base del Brennero – Brenner Basistunnel BBT SE (fortan BBT SE) ist die einzige gemeinsame Vereinbarung des Konzerns. Die BBT SE ist eine eigenständige juristische Person. Der Konzern hat einen Residualanspruch am Nettovermögen, dementsprechend hat der Konzern seinen Anteil als ein Gemeinschaftsunternehmen eingestuft. Der Zweck und die Aufgabe der Gesellschaft BBT SE sind Planung und Bau des Brenner Basistunnels. Das Gesamtprojekt umfasst den Bau des Eisenbahntunnels zwischen Tulfes/Innsbruck und Franzensfeste mit den Haupt-, Erkundungs- und den Zufahrtstunneln, Multifunktionsstellen, technischen Anlagen, der Betriebsleitzentrale, den erforderlichen Deponien und den Brücken und Stellen, die für die Durchführung der Bauarbeiten erforderlich sind, sowie die Inbetriebnahme des Tunnels. Gemäß den Bestimmungen des Staatsvertrags vom 30.04.2004 ist das Gesellschaftskapital der BBT SE zu jeweils 50% zwischen Italien und Österreich aufgeteilt. Auf österreichischer Seite sind die 50% zur Gänze im Besitz der ÖBB-Infrastruktur AG. Die 50% des italienischen Teils sind zur Gänze im Besitz der TFB Società di Partecipazioni S.p.A. Die ÖBB-Infrastruktur AG hat sich verpflichtet, den Bau des Brenner Basistunnels zu 50% zu finanzieren, und erhält dafür vom Bund einen 100%igen Zuschuss als Kostenbeitrag. Gemäß Vereinbarungen zwischen Italien und Österreich haben sich die beiden Länder bereit erklärt, zusätzliche Beiträge im Verhältnis ihrer Anteile zu leisten, um etwaige Verluste bei Bedarf auszugleichen.

Die BBT SE weist in ihrem vorläufigen Jahresabschluss neben den oben angeführten Werten Gesamterträge (sonstige betriebliche Erträge) in Höhe von rd. 23,7 Mio. EUR (Vj: rd. 23,4 Mio. EUR) und Gesamtaufwendungen in Höhe von rd. 23,6 Mio. EUR (Vj: rd. 23,3 Mio. EUR) aus. An die BBT SE wurden rd. 190,0 Mio. EUR (Vj: rd. 160,0 Mio. EUR) als geleistete Kostenbeiträge gezahlt. Dieser Betrag wurde in beiden Berichtsjahren einerseits vom Bund in Höhe von rd. 43,4 Mio. EUR (Vj: rd. 46,3 Mio. EUR) und andererseits auf Basis des Anteilskaufvertrags vom 18.04.2011 vom Land Tirol in Höhe von rd. 6,0 Mio. EUR (Vj: rd. 3,5 Mio. EUR) refundiert. Eine Zusammenfassung der Finanzinformationen für alle nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmen ist in der folgenden Tabelle dargestellt. Die vom ÖBB-Konzern direkt und indirekt gehaltenen Anteile sind aus dem Beteiligungsspiegel ersichtlich (Erläuterung 34).

Entwicklung der Anteile an assoziierten Unternehmen	2020 in Mio. EUR	2019 in Mio. EUR
Stand 01.01.	25,6	23,9
Effekt aus Erstkonsolidierungen	0,1	0,0
Ergebnis aus assoziierten Unternehmen	1,0	3,6
Ausschüttungen und übrige Änderungen	2,2	-1,9
Stand 31.12.	28,9	25,6

Per 31.12.2020 wurde die LCA Logistik Center Austria Süd GmbH erstmals unter Anwendung der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen. Aus der Erstkonsolidierung ergab sich ein Unterschiedsbetrag in Höhe von rd. 0,1 Mio. EUR, der ergebnismindernd ausgewiesen wird. Die in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung ausgewiesenen Ergebnisse von nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmen entsprechen dem auf den ÖBB-Konzern entfallenden Anteil der Jahresergebnisse.

18. Sonstige finanzielle Vermögenswerte

2020 in Mio. EUR	kurzfristig	langfristig	Gesamt
Beteiligungen	0,0	7,4	7,4
Finanzielle Vermögenswerte – Leasing	51,9	121,4	173,3
Übrige finanzielle Vermögenswerte	35,0	98,8	133,8
Gesamt	86,9	227,6	314,5

2019 in Mio. EUR	kurzfristig	langfristig	Gesamt
Beteiligungen	0,0	5,3	5,3
Finanzielle Vermögenswerte – Leasing	8,1	166,0	174,1
Übrige finanzielle Vermögenswerte	26,8	114,8	141,6
Gesamt	34,9	286,1	321,0

Beteiligungen

Für eine vollständige Übersicht über alle Beteiligungen wird auf Erläuterung 34 verwiesen. Diese Beteiligungen werden gemäß IFRS 9 erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert gemäß Hierarchiestufe 3 bilanziert.

Finanzielle Vermögenswerte – Leasing

Die finanziellen Vermögenswerte – Leasing umfassen langfristige Darlehen und stehen nahezu zur Gänze im Zusammenhang mit Cross-Border-Leasing-Transaktionen. Sie dienen zur Abdeckung der künftigen Zahlungsverpflichtungen (Leasingraten und Kaufpreis). Kapitalerträge aus thesaurierenden Veranlagungen erhöhen den Posten, die Bedienung der Zahlungsverpflichtungen verringert den Posten. Diesen finanziellen Vermögenswerten stehen in gleicher Höhe Finanzverbindlichkeiten gegenüber. Unterschiede ergeben sich aufgrund der im Berichtsjahr sowie in Vorjahren durchgeführten Wertberichtigungen.

Darüber hinaus gibt es finanzielle Vermögenswerte aus Finanzierungsleasingverhältnissen in Höhe von rd. 33,4 Mio. EUR (Vj: rd. 30,0 Mio. EUR).

In den finanziellen Vermögenswerten – Leasing (langfristig) findet sich in Höhe von rd. 81,8 Mio. EUR (Vj: rd. 81,8 Mio. EUR) der Restwert für geleaste Vermögenswerte, der in Form von Bankeinlagen hinterlegt ist. Diese Vermögenswerte sind mit einem geringen Kreditrisiko behaftet, das diesem Investment-Grade-Rating zugeordnet sind. Finanzielle Vermögenswerte aus Leasing im Ausmaß von rd. 17,5 Mio. EUR (Vj: rd. 17,8 Mio. EUR) unterliegen Beschränkungen von Verfügungsrechten.

Übrige finanzielle Vermögenswerte

In diesem Posten werden hauptsächlich kurzfristige Wertpapiere, Investmentzertifikate, Derivate im Zusammenhang mit Stromgeschäften und sonstige Derivate mit einem positiven Barwert, die in keiner Hedge-Beziehung stehen, dargestellt. Des Weiteren wurden finanzielle Vermögenswerte von rd. 21,9 Mio. EUR (Vj: rd. 23,4 Mio. EUR), welche unter den übrigen finanziellen Vermögenswerten ausgewiesen werden, zur Besicherung einer Leasingverbindlichkeit verpfändet. Weiterführende Angaben finden sich in den Erläuterungen 30.1 und 30.3.

Wertminderungen

Die folgende Tabelle zeigt eine Zusammenfassung des Ausfallrisikos für finanzielle Vermögenswerte:

Ausfallrisiko von finanziellen Vermögenswerten bewertet zu fortgeführten Anschaffungskosten zum 31.12.	2020 in Mio. EUR	2019 in Mio. EUR
Bruttobuchwert	249,0	265,3
Wertberichtigung	-0,1	-0,1
<i>davon erwarteter 12-Monats-Kreditverlust</i>	<i>-0,1</i>	<i>-0,1</i>
Buchwert	248,9	265,2

Die Entwicklung der Wertberichtigung für finanzielle Vermögenswerte bewertet zu fortgeführten Anschaffungskosten verlief im Jahresverlauf wie folgt:

Wertberichtigung von finanziellen Vermögenswerten Erwarteter 12-Monats-Kreditverlust	2020 in Mio. EUR	2019 in Mio. EUR
Stand 01.01.	0,1	0,6
Nettoneubewertung der Wertberichtigung	0,0 *)	-0,5
Stand 31.12.	0,1	0,1

*) Kleinstbetrag.

Die Verringerung der Wertberichtigung im Geschäftsjahr 2020 ist im Wesentlichen auf den Abgang eines Vermögenswertes sowie auf die Veränderung der die Wertberichtigung zugrunde liegenden Marktdaten zurückzuführen.

19. Abgehender Geschäftsbereich und zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte und Schulden

19.1. Abgehender Geschäftsbereich

Im Jahr 2019 verpflichtete sich der Vorstand der ÖBB-Holding AG zur Veräußerung des Geschäftsbereichs Stückgutlogistik, nachdem die strategische Entscheidung getroffen worden war, sich aus diesem Geschäftsbereich zurückzuziehen. Der Geschäftsbereich Stückgutlogistik setzte sich aus der Q Logistics GmbH (nunmehr OmegaTelos GmbH) (Wien, Österreich) und deren unmittelbaren Tochterunternehmen European Contract Logistics – Czech Republic s.r.o. (Hradci Králové, Tschechische Republik) und European Contract Logistics d.o.o. (Maribor, Slowenien) zusammen.

Per 31.12.2019 hat der Konzern das operative Geschäft der Q Logistics GmbH sowie das Tochterunternehmen European Contract Logistics – Czech Republic s.r.o. veräußert. Im Konzernabschluss werden somit neben den verbleibenden Vermögenswerten und Schulden der Q Logistics GmbH (nunmehr OmegaTelos GmbH), die nicht mehr operativ tätig ist. Im Geschäftsjahr 2019 wurde zudem die European Contract Logistics d.o.o. ausgewiesen, die 2020 liquidiert wurde und aus dem Konsolidierungskreis ausgeschieden ist.

Der Geschäftsbereich war zuvor nicht als abgehend oder als zur Veräußerung gehalten eingestuft. Konzerninterne Transaktionen wurden vollständig aus den konsolidierten finanziellen Ergebnissen und Cashflows eliminiert.

Im Jahr 2020 wurden Forderungen, die beim ÖBB-Konzern verblieben sind, in Höhe von rd. 1,9 Mio. EUR wertberichtigt. Der Aufwand wird in der Position „sonstige betriebliche Aufwand“ ausgewiesen.

Ergebnis aus dem abgehenden Geschäftsbereich

	2019 in TEUR
Erlöse	199.602
Aufwendungen	-257.434
Ergebnis vor Steuern aus dem abgehenden Geschäftsbereich	-57.832
Ertragsteuern	-8
Ergebnis nach Steuern aus dem abgehenden Geschäftsbereich	-57.840
Ergebnis aus dem abgehenden Geschäftsbereich anteilig zugerechnet: dem Aktionär des Mutterunternehmens	-57.840

Cashflows aus dem abgehenden Geschäftsbereich

	2019 in TEUR
Geldfluss aus der betrieblichen Tätigkeit	15.232
Geldfluss aus der Investitionstätigkeit	-1.380
Geldfluss aus der Finanzierungstätigkeit	-30.087
Finanzmittelfonds zum Periodenbeginn	227
Finanzmittelfonds zum Periodenende	156

Auswirkung der Veräußerung auf die Bilanzposten des Konzerns

	2019 in TEUR
Sachanlagen	-4.133
Immaterielle Anlagen	-279
Latente Steueransprüche	-21
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	-1.553
Sonstige Forderungen	-258
Vorräte	-826
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	-96
Working Capital und Sanierungsbeitrag	-34.000
Finanzverbindlichkeiten	126
Rückstellungen	58
Sonstige Verbindlichkeiten	310
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.501
Netto-Vermögenswerte und -Schulden	-39.172
in Zahlungsmittel erhaltenes Entgelt	100

Die angeführten Werte stellen die bei der Veräußerung des Geschäftsbereichs „Stückgutlogistik“ abgegangenen Vermögenswerte und Schulden dar.

19.2. Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte und zur Veräußerung gehaltene Schulden

	2020 in Mio. EUR	2019 in Mio. EUR
Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte		
<i>Stand 01.01.</i>	<i>0,1</i>	<i>0,1</i>
Abgänge durch Veräußerung	-0,1	-0,1
Zugänge (Einzelne Vermögenswerte)	0,1	0,1
Stand 31.12.	0,1	0,1
<i>davon zu fortgeführten Anschaffungskosten ausgewiesen</i>	<i>0,1</i>	<i>0,1</i>

Bei den zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten handelt es sich per 31.12.2020 um ein (Vj: drei) Grundstück(e) (inklusive Hochbauten) und eine Bahnstrecke. Die Verträge wurden bereits abgeschlossen, der wirtschaftliche Übergang erfolgt aber erst 2021.

Die beizulegenden Zeitwerte entsprechen den vereinbarten Kaufpreisen oder den erwarteten Verhandlungsergebnissen mit den Vertragspartnern, womit die Zuordnung des beizulegenden Werts zur Hierarchiestufe 3 gemäß IFRS 13 erfolgt. Ein Ausweis unter zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte erfolgt nur dann, wenn entsprechende Aufsichtsratsbeschlüsse vorliegen und mit der Veräußerung im folgenden Geschäftsjahr höchstwahrscheinlich zu rechnen ist.

Gemäß Aufsichtsratsbeschluss vom 11.02.2021 wurde nach dem Bilanzstichtag ein Grundstück mit einem Buchwert von rd. 2 TEUR zum Verkauf um einen Verkaufspreis von rd. 7,0 Mio. EUR bestimmt.

Die für 2021 zu erwartenden Erlöse für zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte liegen alle über den aktuellen Buchwerten der Vermögenswerte. Der ÖBB-Konzern hat im Berichtsjahr Gewinne aus zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten in Höhe von rd. 1,7 Mio. EUR (Vj: rd. 1,7 Mio. EUR) erfasst, die gemeinsam mit dem Ergebnis aus der Veräußerung von übrigen Anlagen in den sonstigen betrieblichen Erträgen ausgewiesen werden.

Bei den zur Veräußerung gehaltenen Schulden handelt es sich um einen Kostenbeitrag, den die ÖBB-Infrastruktur AG an den Erwerber eine Bahnstrecke in Höhe von rd. 6,4 Mio. EUR leisten wird, da der Erwerber auch die Stilllegungsverpflichtung übernimmt. Dieser Betrag wurde aus den Rückstellungen umgegliedert und wird zum Buchwert ausgewiesen.

20. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen

Dieser Posten gliedert sich wie folgt:

31.12.2020

in Mio. EUR	kurzfristig	langfristig	Gesamt
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	631,3	0,0	631,3
<i>davon Vertragsvermögenswerte (Fertigungsaufträge)</i>	<i>15,4</i>	<i>0,0</i>	<i>15,4</i>
Sonstige Forderungen und Abgrenzungen	392,6	114,2	506,8
Forderungen aus Ertragsteuern	1,3	0,0	1,3
Gesamt	1.025,2	114,2	1.139,4

31.12.2019

in Mio. EUR	kurzfristig	langfristig	Gesamt
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	595,7	0,0	595,7
<i>davon Vertragsvermögenswerte (Fertigungsaufträge)</i>	<i>13,7</i>	<i>0,0</i>	<i>13,7</i>
Sonstige Forderungen und Abgrenzungen	313,0	131,8	444,8
Forderungen aus Ertragsteuern	0,9	0,0	0,9
Gesamt	909,6	131,8	1.041,4

Sowohl im Berichtsjahr als auch im Vorjahr waren keine Forderungen wechselmäßig verbrieft.

Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen resultieren insbesondere aus Transportleistungen sowie Forderungen aus Verkehrseinnahmen und aus der Abrechnung gemeinwirtschaftlicher Leistungen. Der Buchwert der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstigen Forderungen entspricht aufgrund der kurzen Laufzeit annähernd ihrem beizulegenden Zeitwert.

In den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen werden Fertigungsaufträge im Zusammenhang mit Leistungen für Dritte erfasst, bei denen die Leistungserstellung noch nicht abgeschlossen ist. Für Fertigungsaufträge wurden Auftragslöse über rd. 88,3 Mio. EUR (Vj: rd. 82,1 Mio. EUR) realisiert.

In den sonstigen Forderungen und Abgrenzungen sind Forderungen aus der Umsatzsteuer gegenüber der österreichischen Finanzverwaltung enthalten. Darüber hinaus finden sich in diesem Posten Forderungen gegenüber der Republik Österreich aus der Lehrlingsförderung.

In den sonstigen Forderungen sind Abgrenzungen über rd. 196,4 Mio. EUR (Vj: rd. 202,4 Mio. EUR) enthalten. Die Abgrenzungsposten betreffen im Wesentlichen vorausbezahlte Haftungsentgelte über rd. 105,8 Mio. EUR (Vj: rd. 121,9 Mio. EUR) und die im Dezember ausbezahlten Gehälter inklusive Abgaben für Jänner in Höhe von rd. 61,6 Mio. EUR (Vj: rd. 64,6 Mio. EUR).

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

	2020 in Mio. EUR	2019 in Mio. EUR
<i>Stand 01.01.</i>	<i>33,5</i>	<i>42,4</i>
Verbrauch	-3,6	-12,8
Nettoneubewertung der Wertberichtigungen	33,4	3,9
Stand 31.12.	63,3	33,5
<i>davon aus sonstige Forderungen</i>	<i>1,1</i>	<i>0,8</i>

Die nachfolgenden Tabellen enthalten Informationen über das Ausfallrisiko und die erwarteten Kreditverluste aus Lieferungen und Leistungen aufgliedert nach Teilkonzernen des ÖBB-Konzerns:

31.12.2020

**Analyse des Ausfallrisikos nach
Fälligkeit von Forderungen aus
Lieferungen und Leistungen
in Mio. EUR**

	Brutto-Buchwert (vor Abzug von Wertberichtigung)	Wertberichtigung	davon Einzelwert- berichtigung	davon pauschale Einzelwert- berichtigung	Netto-Buchwert
Forderungen nicht und bis zu 90 Tagen überfällig	618,5	9,4	4,8	4,6	609,2
90 bis 180 Tage überfällig	18,5	12,7	12,3	0,5	5,8
180 bis 360 Tage überfällig	16,1	6,6	2,5	4,1	9,5
über 360 Tage überfällig	40,4	33,5	29,4	4,1	6,9
Gesamtexposure	693,5	62,2	49,0	13,2	631,3

31.12.2020

**Analyse des Ausfallrisikos nach
Risikogruppen/Teilkonzern
in Mio. EUR**

	Brutto- Buchwert (vor Abzug von Wertbericht.)	davon ggü. Dritte „Personen- verkehr“	davon ggü. Dritte „Rail Cargo Austria“	davon ggü. Dritte „Infra- struktur“	davon ggü. Dritte „Son- stige“	Wert- berichtigung	davon ggü. Dritte „Personen- verkehr“	davon ggü. Dritte „Rail Cargo Austria“	davon ggü. Dritte „Infra- struktur“	davon ggü. Dritte „Son- stige“
Forderungen nicht und bis zu 90 Tagen überfällig	618,5	224,0	243,5	137,2	13,9	9,4	0,5	6,2	2,5	0,1
90 bis 180 Tage überfällig	18,5	1,2	16,7	0,6	0,1	12,7	0,4	12,3	0,1	0,0
180 bis 360 Tage überfällig	16,1	1,5	9,8	4,7	0,1	6,6	0,5	3,4	2,5	0,1
über 360 Tage überfällig	40,4	4,5	16,6	18,0	1,4	33,5	3,1	14,1	15,0	1,4
Gesamtexposure	693,5	231,1	286,5	160,4	15,5	62,2	4,5	36,0	20,1	1,7

31.12.2019

**Analyse des Ausfallrisikos nach
Fälligkeit von Forderungen aus
Lieferungen und Leistungen
in Mio. EUR**

	Brutto-Buchwert (vor Abzug von Wertberichtigung)	Wertberichtigung	davon Einzelwert- berichtigung	davon pauschale Einzelwert- berichtigung	Netto-Buchwert
Forderungen nicht und bis zu 90 Tagen überfällig	587,1	12,1	8,2	3,9	574,8
90 bis 180 Tage überfällig	12,2	1,1	1,0	0,1	11,2
180 bis 360 Tage überfällig	6,5	1,9	1,7	0,2	4,6
über 360 Tage überfällig	22,6	17,6	15,1	2,5	5,0
Gesamtexposure	628,4	32,7	26,0	6,7	595,7

31.12.2019

**Analyse des Ausfallrisikos
nach
Risikogruppen/Teilkonzern
in Mio. EUR**

	Brutto- Buchwert (vor Abzug von Wertbericht.)	davon ggü. Dritte „Personen- verkehr“	davon ggü. Dritte „Rail Cargo Austria“	davon ggü. Dritte „Infra- struktur“	davon ggü. Dritte „Son- stige“	Wert- berichtigung	davon ggü. Dritte „Personen- verkehr“	davon ggü. Dritte „Rail Cargo Austria“	davon ggü. Dritte „Infra- struktur“	davon ggü. Dritte „Son- stige“
Forderungen nicht und bis zu 90 Tagen überfällig	587,1	170,7	255,0	126,3	35,1	12,1	0,3	4,6	7,0	0,1
90 bis 180 Tage überfällig	12,2	1,1	9,3	1,0	0,8	1,1	0,0	0,8	0,3	0,1
180 bis 360 Tage überfällig	6,5	0,6	4,3	0,9	0,6	1,9	0,2	1,1	0,5	0,2
über 360 Tage überfällig	22,6	5,2	13,7	2,6	1,1	17,6	3,9	10,9	2,0	0,8
Gesamtexposure	628,4	177,7	282,4	130,7	37,6	32,7	4,4	17,3	9,8	1,2

Eine Zusammenfassung des Ausfallrisikos für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie sonstige Forderungen zeigt die folgende Tabelle:

**Ausfallrisiko
in Mio. EUR**

	2020	2019
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	693,5	628,4
sonstige Forderungen	507,9	445,5
Gesamter Bruttobuchwert Forderungen	1.201,4	1.073,9
Wertminderung	63,3	33,5
<i>davon für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen</i>	<i>62,2</i>	<i>32,7</i>
<i>davon für sonstige Forderungen</i>	<i>1,1</i>	<i>0,8</i>
Buchwert	1.138,1	1.040,5

Weitere Angaben sind in Erläuterung 29 enthalten.

21. Vorräte

Dieser Bilanzposten stellt sich folgendermaßen dar:

	31.12.2020 in Mio. EUR	31.12.2019 in Mio. EUR
Vorräte	284,8	268,8
fertige Erzeugnisse	4,7	4,8
geleistete Anzahlungen	5,1	4,8
Gesamt	294,6	278,4
<i>davon Verwertungsobjekte</i>	<i>35,4</i>	<i>37,0</i>

Die Vorräte umfassen unter anderem Materialbestände und Ersatzteile für den Ausbau und die Instandhaltung des Schienennetzbetriebs und für Fahrzeuge sowie Betriebsmittel und Verwertungsobjekte. Der ausgewiesene Wareneinsatz ist aus Erläuterung 7 ersichtlich. Der Posten „Materialaufwand“ enthält Aufwendungen aus der Wertberichtigung von Vorräten in Höhe von rd. 4,1 Mio. EUR (Vj: rd. 0,2 Mio. EUR) und wird in den Aufwendungen für Material und bezogene Leistungen ausgewiesen. 2020 wurden erfolgswirksame Wertaufholungen von rd. 0,3 Mio. EUR (Vj: 0,0 Mio. EUR) durchgeführt. Unter den Vorräten werden Verwertungsobjekte in Höhe von rd. 35,4 Mio. EUR (Vj: rd. 37,0 Mio. EUR) ausgewiesen.

22. Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente

Dieser Posten gliedert sich wie folgt:

	31.12.2020 in Mio. EUR	31.12.2019 in Mio. EUR
Kassenbestand und Schecks	2,9	5,7
Guthaben bei Kreditinstituten	37,9	58,6
Gesamt	40,8	64,3

Dieser Posten beinhaltet Veranlagungen sowie Guthaben bei Kreditinstituten und Kassenbestände, die alle kurzfristig sind (Fristigkeit unter drei Monaten), wobei die verbleibende Restlaufzeit zum Zeitpunkt des Erwerbs ausschlaggebend ist. Der Buchwert dieser Vermögenswerte entspricht ihrem beizulegenden Zeitwert. Sämtliche Bestandteile der liquiden Mittel stehen zur freien Verfügung des ÖBB-Konzerns. Die Zusammensetzung des Finanzmittelfonds wird in Erläuterung 33 beschrieben.

23. Grundkapital und übriges Eigenkapital

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

Grundkapital und Kapitalrücklagen

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

Die Kapitalrücklagen haben sich um rd. 61,0 Mio. EUR erhöht und betragen rd. 141,8 Mio. EUR (Vj: rd. 80,8 Mio. EUR). Gemäß einer Vereinbarung zwischen Bund, der ÖBB-Holding AG und der Rail Cargo Austria AG wurde ein Gesellschafterzuschuss in Höhe von 61,0 Mio. EUR zur Eigenkapitalstärkung der Rail Cargo Austria AG geleistet. Der vom Bund an die ÖBB-Holding AG überwiesene Gesellschafterzuschuss wurde in die nicht gebundene Kapitalrücklage eingestellt und konzernintern an die Rail Cargo Austria AG weitergegeben.

Anteile nicht beherrschender Gesellschafter am Eigenkapital

Dieser Posten wurde für die nicht der ÖBB-Holding AG gehörenden Anteile am Eigenkapital der jeweiligen vollkonsolidierten Tochterunternehmen gebildet. Die Entwicklung dieses Postens wird in der Aufstellung der Veränderung des Eigenkapitals dargestellt.

24. Rücklagen und erwirtschaftetes Ergebnis

	31.12.2020 in Mio. EUR	31.12.2019 in Mio. EUR
Andere Rücklagen	-115,1	-113,8
<i>davon Cashflow-Hedge-Rücklage</i>	-40,6	-57,8
<i>davon Währungsdifferenzen</i>	-74,5	-56,0
Erwirtschaftetes Ergebnis	827,5	765,1

Darüber hinaus werden versicherungsmathematische Verluste aus der Neubewertung der Abfertigungsrückstellungen in Höhe von rd. -17,3 Mio. EUR (Vj: rd. -14,8 Mio. EUR) in der Position „erwirtschaftetes Ergebnis“ ausgewiesen. In den versicherungsmathematischen Verlusten der Gesamtergebnisrechnung sind Steuereffekte in Höhe von rd. 0,0 TEUR (Vj: rd. 0,3 TEUR) enthalten.

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

Die Entwicklung der Cashflow-Hedge-Rücklage stellt sich folgendermaßen dar:

in Mio. EUR	Cashflow-Hedge-Rücklage	
	Entwicklung Buchwert	darin enthaltene Ertragsteuern
<i>Stand 01.01.2019</i>	-36,0	-0,9
Realisierung von Gewinnen und Verlusten	13,6	0,9
Änderung der beizulegenden Zeitwerte	-35,4	2,1
Stand 31.12.2019	-57,8	2,1
Realisierung von Gewinnen und Verlusten	14,9	0,1
Änderung der beizulegenden Zeitwerte	2,3	-2,5
Stand 31.12.2020	-40,6	-0,3

Die im sonstigen Ergebnis enthaltenen Ertragssteuern betreffen nur die steuerpflichtigen Sachverhalte. Die Währungsumrechnungsdifferenzen sind das Ergebnis aus der Umrechnung von Abschlüssen ausländischer Geschäftsbetriebe auf die Berichtswährung.

Weitere Erläuterungen zum Eigenkapital finden sich in der Aufstellung der Veränderungen des Eigenkapitals.

25. Finanzverbindlichkeiten

Die Finanzverbindlichkeiten setzen sich wie folgt zusammen:

31.12.2020 in Mio. EUR	bis zu 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	mehr als 5 Jahre	Gesamt
Anleihen	1.050,1	5.016,1	5.354,4	11.420,6
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	327,0	1.045,9	4.462,3	5.835,2
Finanzverbindlichkeiten Leasing	213,3	185,1	278,3	676,7
Übrige Finanzverbindlichkeiten	1.074,4	688,6	6.970,7	8.733,8
Gesamt	2.664,8	6.935,7	17.065,7	26.666,3

31.12.2019 in Mio. EUR	bis zu 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	mehr als 5 Jahre	Gesamt
Anleihen	1.299,1	4.544,3	6.879,4	12.722,8
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	450,2	904,7	4.104,3	5.459,2
Finanzverbindlichkeiten Leasing	94,5	226,5	344,7	665,7
Übrige Finanzverbindlichkeiten	675,9	1.027,8	4.791,3	6.495,0
Gesamt	2.519,7	6.703,3	16.119,7	25.342,7

Der Gesamtbetrag der Verbindlichkeiten mit einer Fälligkeit von mehr als fünf Jahren betrifft vor allem Anleihen, Darlehensaufnahmen bei EUROFIMA und Kreditinstituten, Verbindlichkeiten gegenüber dem Bund (OeBFA) sowie Verbindlichkeiten aus Cross-Border-Leasing-Verträgen.

Haftungen des Bundes

Haftungen des Bundes bestehen für Anleihen in Höhe von rd. 11.370,6 Mio. EUR (Vj: rd. 12.669,7 Mio. EUR). Des Weiteren sind Verpflichtungen gegenüber der EUROFIMA in Höhe von rd. 1.303,2 Mio. EUR (Vj: rd. 1.548,4 Mio. EUR) durch Haftungen des Bundes abgesichert.

Emittierte Anleihen

Die Anleihen mit einem Gesamtnominalwert in Höhe von rd. 11.375,0 Mio. EUR (Vj: rd. 12.675,0 Mio. EUR) gliedern sich wie folgt:

Nominal	Währung	Laufzeit	ISIN / CUSIP	Zinssatz
100.000.000,00	EUR	2006 bis 2036	XS0243862876	2,9900%
100.000.000,00	EUR	2006 bis 2036	XS0244522396	2,9900%
100.000.000,00	EUR	2006 bis 2036	XS0252697130	3,5000%
50.000.000,00	EUR	2006 bis 2036	XS0252721450	3,5000%
100.000.000,00	EUR	2006 bis 2036	XS0275973278	3,4900%
80.000.000,00	EUR	2006 bis 2036	XS0275974599	3,4900%
1.300.000.000,00	EUR	2007 bis 2022	XS0307792159	4,8750%
200.000.000,00	EUR	2008 bis 2022	XS0307792159	4,8750%
100.000.000,00	EUR	2007 bis 2037	XS0321318163	4,0000%
100.000.000,00	EUR	2007 bis 2037	XS0324893626	4,0000%
50.000.000,00	EUR	2007 bis 2037	XS0324895670	4,0000%
100.000.000,00	EUR	2007 bis 2037	XS0328866982	4,0000%
50.000.000,00	EUR	2007 bis 2037	XS0331427905	4,0000%
50.000.000,00	EUR	2007 bis 2037	XS0336043517	3,9900%
50.000.000,00	EUR	2010 bis 2030	XS0497430172	4,2100%
70.000.000,00	EUR	2010 bis 2030	XS0503724642	4,2000%
100.000.000,00	EUR	2010 bis 2030	XS0512125849	3,9000%
1.500.000.000,00	EUR	2010 bis 2025	XS0520578096	3,8750%
1.000.000.000,00	EUR	2011 bis 2021	XS0648186517	3,6250%
50.000.000,00	EUR	2011 bis 2021	XS0648186517	3,6250%
1.000.000.000,00	EUR	2011 bis 2026	XS0691970601	3,5000%
200.000.000,00	EUR	2011 bis 2031	XS0717614951	4,0000%
1.350.000.000,00	EUR	2012 bis 2032	XS0782697071	3,3750%
1.000.000.000,00	EUR	2013 bis 2023	XS0949964810	2,2500%
75.000.000,00	EUR	2013 bis 2033	XS0954197470	2,1250%
1.000.000.000,00	EUR	2013 bis 2033	XS0984087204	3,0000%
1.000.000.000,00	EUR	2014 bis 2024	XS1138366445	1,0000%
500.000.000,00	EUR	2014 bis 2029	XS1071747023	2,2500%

Von 2005 bis 2014 hat die ÖBB-Infrastruktur AG ein Euro-Medium-Term-Note-Programm (EMTN) aufgelegt. Die Zahlungen hinsichtlich der unter diesem Rahmenvertrag ausgegebenen Anleihen sind von der Republik Österreich unbedingt und unwiderruflich garantiert. Alle oben angeführten Anleihen wurden von der ÖBB-Infrastruktur AG im Rahmen dieses Programms begeben.

2015 wurden sechs Anleihen (rd. 108,5 Mio. USD) begeben, von denen drei (Vj: drei) in Höhe von rd. 60,0 Mio. USD (Vj: rd. 58,2 Mio. USD) mit den CUSIP-Nummern A5790#AD0 (Laufzeitende 2026), A5790#AE8 (Laufzeitende 2025) und A5790#AF5 (Laufzeitende 2025) noch aushaften.

Von den Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten betreffen rd. 4.095,7 Mio. EUR (Vj: rd. 4.125,6 Mio. EUR) Finanzierungen durch die Europäische Investitionsbank (EIB). Verbindlichkeiten im Ausmaß von rd. 57,3 Mio. EUR (Vj: rd. 57,3 Mio. EUR) werden dinglich besichert. Durch die Österreichische Kontrollbank Aktiengesellschaft wurden Haftungen zu Finanzverbindlichkeiten in Höhe von rd. 50,3 Mio. EUR (Vj: rd. 49,8 Mio. EUR) übernommen.

Finanzverbindlichkeiten Leasing

Die Verbindlichkeiten aus Leasing resultieren in erster Linie aus nicht verknüpften Cross-Border-Leasing-Transaktionen sowie aus Leasingverhältnissen nach IFRS 16. Den Cross-Border-Leasingverbindlichkeiten stehen mit einer Ausnahme in gleicher Höhe Vermögen (finanzielle Vermögenswerte wie Ausleihungen an Bank- und Leasinginstitute oder Wertpapiere, Freistellungsansprüche aus Payment-Undertaking-Agreements) gegenüber. Unterschiede ergeben sich regelmäßig aufgrund von Wertberichtigungen, die im Berichtsjahr sowie in Vorjahren durchgeführt werden mussten.

Übrige Finanzverbindlichkeiten

Die übrigen Finanzverbindlichkeiten bestehen im Wesentlichen aus EUROFIMA-Darlehen in Höhe von rd. 1.303,2 Mio. EUR (Vj: rd. 1.548,4 Mio. EUR), von denen im Jahr 2020 ein Betrag von rd. 410,9 Mio. EUR (Vj: rd. 259,7 Mio. EUR) eine Restlaufzeit von weniger als einem Jahr hat. Ansonsten werden in diesem Posten Verbindlichkeiten gegenüber dem Bund (OeBFA) mit einem Buchwert von rd. 6.100,7 Mio. EUR (Vj: rd. 4.010,5 Mio. EUR) und die negativen Barwerte von derivativen Finanzinstrumenten ausgewiesen. Von den Verbindlichkeiten gegenüber dem Bund (OeBFA) sind rd. 409,8 Mio. EUR (Vj: rd. 123,6 Mio. EUR) kurzfristig.

Die ÖBB-Infrastruktur AG nimmt seit dem Jahr 2017 die notwendige Finanzierung vor allem über Darlehen der Republik Österreich in Erledigung durch die Österreichische Bundesfinanzierungsagentur (OeBFA) anstatt über eigene Anleiheemissionen am Kapitalmarkt auf. Die ÖBB-Infrastruktur AG zählt gemäß Eurostat-Kriterien zum Sektor Staat. Alle bestehenden Anleihen der ÖBB-Infrastruktur AG und deren Garantien durch die Republik Österreich bleiben von dieser Erweiterung der Finanzierungsinstrumente der ÖBB-Infrastruktur AG unberührt.

Die Konditionen der langfristigen Finanzverbindlichkeiten gegenüber dem Bund (OeBFA) sind wie folgt:

Nominale	Währung	Laufzeit	Nominalzinssatz	Effektivverzinsung
400.000.000,00	EUR	2017 bis 2027	0,500%	0,5532%
50.000.000,00	EUR	2017 bis 2027	6,250%	0,3983%
100.000.000,00	EUR	2017 bis 2034	2,400%	1,0777%
200.000.000,00	EUR	2017 bis 2047	1,500%	1,5492%
553.650.000,00	EUR	2017 bis 2086	1,500%	1,7704% *)
250.000.000,00	EUR	2018 bis 2117	2,100%	1,8725% *)
800.000.000,00	EUR	2019 bis 2117	2,100%	1,2845% *)
964.600.000,00	EUR	2019 bis 2029	0,500%	-0,2831% *)
250.000.000,00	EUR	2020 bis 2030	0,000%	-0,2148% *)
1.400.000.000,00	EUR	2020 bis 2040	0,000%	-0,0840% *)
100.000.000,00	EUR	2020 bis 2040	0,000%	0,0150%
150.000.000,00	EUR	2020 bis 2026	0,750%	-0,6520%
5.218.250.000,00	EUR	Gesamt		

*) Durchschnittliche Effektivverzinsung.

Finanzverbindlichkeiten aus Leasing über rd. 27,0 Mio. EUR (Vj: rd. 28,6 Mio. EUR) sind mit finanziellen Vermögenswerten und übrige Finanzverbindlichkeiten über rd. 772,0 Mio. EUR (Vj: rd. 914,7 Mio. EUR) im Wesentlichen mit Fahrzeugen dinglich besichert.

In beiden Geschäftsjahren hat der Konzern sämtliche Verpflichtungen aus den Darlehens- und Kreditverträgen erfüllt.

26. Rückstellungen

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

26.1. Personalrückstellungen

Personalrückstellungen

	31.12.2020 in Mio. EUR	31.12.2019 in Mio. EUR
Gesetzliche Abfertigungen	81,0	75,8
Pensionen	1,4	1,4
Jubiläumsgelder	277,0	263,7
Sonstige Personalrückstellungen	0,9	0,6
Gesamt	360,3	341,5
<i>davon langfristig</i>	<i>360,3</i>	<i>341,5</i>

Die kurzfristigen Rückstellungen finden sich hauptsächlich in den sonstigen Personalrückstellungen. Bis auf die versicherungsmathematischen Gewinne oder Verluste aus der Rückstellung für gesetzliche Abfertigungen und Pensionen werden sämtliche erfolgswirksamen Veränderungen der Personalrückstellungen im Personalaufwand ausgewiesen.

Versicherungsmathematische Annahmen

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

	31.12.2020	31.12.2019
Abzinsungsfaktor Abfertigung	1,00%	1,40%
Abzinsungsfaktor Pension	0,85%	1,25%
Abzinsungsfaktor Jubiläum	0,55%	0,90%
Gehaltssteigerungen	3,60%	3,70%
Pensionssteigerungen	2,00%	2,00%
Fluktuationsrate Jubiläum MitarbeiterInnen mit Definitivstellung	0,00 bis 1,04%	0,00 bis 2,12%
Fluktuationsrate Jubiläum übrige Angestellte	0,00 bis 7,71%	0,00 bis 8,60%

Bei den Abfertigungs- und Jubiläumsgeldern ist der Konzern üblicherweise folgenden versicherungsmathematischen Risiken ausgesetzt:

- Zinsänderungsrisiko: Ein Rückgang des Anleihezinssatzes führt zu einer Erhöhung der Rückstellungen.
- Gehaltsrisiko: Der Barwert der Rückstellungen wird auf Basis der geplanten zukünftigen Gehälter der begünstigten ArbeitnehmerInnen ermittelt. Somit führen Gehaltserhöhungen der begünstigten Arbeitnehmer zu einer Erhöhung der Rückstellungen.

Gesetzliche Abfertigungen

Für die sich aus einzelnen dienstrechtlichen oder vertraglichen Bestimmungen ergebenden Abfertigungsansprüche jener DienstnehmerInnen, die nicht Bundesbeamte i. S. d. § 21 (3) Bundesbahngesetz i. d. F. Bundesgesetz BGBl I Nr. 71/2003 sind, wird eine Rückstellung für Abfertigungen eingestellt. Die Berechnung der Rückstellung wurde versicherungsmathematisch nach dem Anwartschaftsbarwertverfahren (PUC-Methode), das für Bewertungen nach IAS 19 vorgeschrieben ist, erstellt. Sie richtet sich nach den biometrischen Rechnungsgrundlagen der Aktuarvereinigung Österreichs (AVÖ) 2018-P – gemischter Bestand – Rechnungsgrundlagen für Pensionsversicherung.

Verpflichtungen aus Abfertigungen für MitarbeiterInnen, deren Dienstverhältnis vor dem 01.01.2003 begonnen hat, werden wie nachfolgend beschrieben durch leistungsorientierte Pläne abgedeckt. Infolge einer gesetzlichen Änderung unterliegen MitarbeiterInnen, deren Dienstverhältnis in Österreich nach dem 01.01.2003 begonnen hat, einem beitragsorientierten Versorgungsplan. In diesem Zusammenhang hat der ÖBB-Konzern in den beiden Berichtsjahren rd. 11,7 Mio. EUR (Vj: rd. 10,6 Mio. EUR) in den beitragsorientierten Versorgungsplan (VBV Vorsorgekasse AG und APK-PENSIONSKASSE AG) eingezahlt.

Bei Pensionsantritt erhalten berechnete MitarbeiterInnen eine Abfertigung, die – abhängig von ihrer Dienstzeit – ein Mehrfaches ihres monatlichen Entgelts, maximal aber zwölf Monatsentgelte beträgt. Bei Beendigung des Dienstverhältnisses werden maximal drei Monatsentgelte sofort, darüber hinausgehende Beträge verteilt über einen Zeitraum von höchstens zehn Monaten ausgezahlt. Im Falle des Todes haben die Erben der berechtigten MitarbeiterInnen Anspruch auf 50% der Abfertigung.

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

	2020 in Mio. EUR	2019 in Mio. EUR
Barwert der Verpflichtung 01.01.	75,8	68,6
Dienstzeitaufwand	3,3	3,1
Zinsaufwand	1,0	1,4
im Periodenergebnis erfasst	4,3	4,5
Versicherungsmathematische Verluste (+) / Gewinne (-) aus Änderungen demografischer Annahmen	0,0	0,0
Versicherungsmathematische Verluste (+) / Gewinne (-) aus Änderungen finanzieller Annahmen	3,6	9,2
Erfahrungsbedingte Anpassungen	-1,3	0,3
Im sonstigen Ergebnis erfasst	2,3	9,5
Abfertigungszahlungen	-2,1	-2,3
Unternehmensverkäufe und -erwerbe	0,6	-4,4
Barwert der Verpflichtung 31.12.	81,0	75,8

Abfertigungsrückstellungen im Ausmaß von rd. 0,7 Mio. EUR (Vj: rd. 0,7 Mio. EUR) werden in 2021 in Höhe von rd. 30,2 Mio. EUR (Vj: rd. 22,6 Mio. EUR), in 2022 bis 2024 in Höhe von rd. 50,1 Mio. EUR (Vj: rd. 52,5 Mio. EUR) nach 2025 fällig. Die mittlere Restlaufzeit (Duration) beträgt 16,3 (Vj: 16,4) Jahre.

In der nachfolgenden Sensitivitätsanalyse für Abfertungsverpflichtungen wird die Auswirkung resultierend aus Änderungen wesentlicher versicherungsmathematischer Annahmen auf die Verpflichtungen dargestellt. Es wurde jeweils ein wesentlicher Einflussfaktor verändert, während die übrigen Einflussgrößen konstant gehalten wurden. In der Realität ist es jedoch eher unwahrscheinlich, dass diese Einflussgrößen nicht korrelieren. Die Ermittlung der Verpflichtung unter Anwendung von geänderten Parametern erfolgt analog zur Ermittlung der tatsächlichen Verpflichtung nach der Projected Unit Credit-Methode (PUC-Methode) gemäß IAS 19.

Eine Änderung der versicherungsmathematischen Parameter würde sich wie folgt auswirken:

Sensitivitätsanalyse der	Veränderung der Annahme	Zunahme des Parameters/ Veränderung DBO		Abnahme des Parameters/ Veränderung DBO	
	in %	2020 in Mio. EUR	2019 in Mio. EUR	2020 in Mio. EUR	2019 in Mio. EUR
Rückstellung für Abfertigungen					
Zinssatz	+/- 0,2	-2,9	-2,3	2,1	2,4
Bezugserhöhung	+/- 0,2	2,0	2,4	-2,9	-2,3

Jubiläumsgelder

Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter mit Definitivstellung und bestimmte Angestellte (im Folgenden „MitarbeiterInnen“) haben einen Anspruch auf Jubiläumsgelder. Gemäß den gesetzlichen und vertraglichen Bestimmungen erhalten die Berechtigten nach 25 Dienstjahren zwei Monatsgehälter und nach 40 Dienstjahren vier Monatsgehälter. MitarbeiterInnen, die zum Zeitpunkt des Pensionsantritts mindestens 35 Dienstjahre geleistet haben, wird ebenfalls ein anteiliges Jubiläumsgeld von bis zu vier Monatsgehältern ausgezahlt.

Die Berechnung der Rückstellung wurde versicherungsmathematisch nach der PUC-Methode erstellt, die für Bewertungen nach IAS 19 vorgeschrieben ist. Sie erfolgte nach den biometrischen Rechnungsgrundlagen der Aktuarvereinigung Österreichs (AVÖ) 2018-P gemischter Bestand – Rechnungsgrundlagen für Pensionsversicherung. Die Rückstellung wird über die Dienstzeit unter Anwendung eines Fluktuationsabschlags für MitarbeiterInnen, die vorzeitig aus dem Dienstverhältnis ausscheiden, gebildet. Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste werden sofort in der Periode, in der sie anfallen, ergebniswirksam erfasst.

Die Rückstellung für Jubiläumsgelder für die übrigen MitarbeiterInnen wird gemäß den Regelungen des jeweiligen Kollektivvertrages oder interner Betriebsvereinbarungen gebildet.

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

	2020 in Mio. EUR	2019 in Mio. EUR
<i>Barwert der Verpflichtung zum 01.01.</i>	<i>263,7</i>	<i>249,0</i>
Dienstzeitaufwand	12,5	11,3
Zinsaufwand	2,3	3,8
Jubiläumsgeldzahlungen	-21,4	-23,4
Umgliederungen	0,0	0,0
Unternehmensverkäufe und -käufe	0,0	-3,3
Versicherungsmathematische Verluste (+) / Gewinne (-)	21,2	22,1
Erfahrungsbedingte Anpassungen	-1,3	4,2
Barwert der Verpflichtung 31.12.	277,0	263,7

Die mittlere Laufzeit beträgt 9,0 (Vj: 8,8) Jahre. Eine Änderung der versicherungsmathematischen Parameter würde sich wie folgt auswirken:

Sensitivitätsanalyse der Rückstellung für Jubiläum	Veränderung der Annahme	Erhöhung des Parameters/ Veränderung DBO		Reduktion des Parameters/ Veränderung DBO	
	in %	2020 in Mio. EUR	2019 in Mio. EUR	2020 in Mio. EUR	2019 in Mio. EUR
Zinssatz	+/- 0,2	-5,2	-4,8	4,8	4,3
Bezugserhöhung	+/- 0,2	4,6	4,2	-5,0	-4,7

Pensionen

Unter den Rückstellungen für Pensionen sind nur einzelvertragliche Pensionszusagen bilanziert.

Beitragsorientierte Versorgungssysteme

In Österreich werden Pensionsleistungen für Angestellte grundsätzlich durch die Sozialversicherungsträger sowie für Bahnbedienstete durch die Versicherungsanstalt für Eisenbahn und Bergbau (VAEB) und aufgrund von § 52 Bundesbahngesetz vom Bund erbracht. Der ÖBB-Konzern ist gesetzlich verpflichtet, Beiträge für Pensionen und Gesundheitsvorsorge für aktive MitarbeiterInnen mit Definitivstellung an die VAEB zu leisten. Zusätzlich bietet der ÖBB-Konzern allen Bediensteten des ÖBB-Konzerns in Österreich einen beitragsorientierten Versorgungsplan an. Die Beiträge des ÖBB-Konzerns berechnen sich als Prozentsatz des Entgelts und dürfen 1,2% nicht übersteigen. Die Aufwendungen dieses Plans beliefen sich im Berichtsjahr auf rd. 19,4 Mio. EUR (Vj: rd. 19,1 Mio. EUR).

Leistungsorientiertes Versorgungssystem

Für einen ehemaligen Vorstand besteht ein leistungsorientierter Pensionsplan (Auszahlungen ab dem 60. Lebensjahr), für den der ÖBB-Konzern seit 2010 Zahlungen leistet. Der Plan, der über keine Kapitaldeckung verfügt, sieht Pensionszahlungen vor, die einen von den Beschäftigungsjahren abhängigen Prozentsatz des Gehalts betragen. Die Pension beläuft sich auf höchstens 13,2% des Letztbezugs, einschließlich der staatlichen Altersversorgung. Die Bewertung erfolgte nach versicherungsmathematischen Grundsätzen unter Annahme eines Abzinsungsfaktors von 0,85% (Vj: 1,3%) und eines Pensionsantrittsalters von 60 Jahren.

26.2. Sonstige Rückstellungen

in Mio. EUR	Stand 01.01.2020	Verbrauch	Auflösung	Umbuchungen	Zinseffekte	Zuführung	Stand 31.12.2020
GWL gemäß EU-RL 1370/2007	159,9	-7,0	0,0	0,0	-0,3	186,9	339,5
Stilllegungskosten	48,9	-0,1	-0,7	-6,4	0,0	0,3	42,0
Umweltschutzmaßnahmen	36,9	-1,7	-1,4	0,0	0,0	0,7	34,5
Ungewisse Schulden sowie gemeinwirtschaftliche Leistungen	28,7	-16,6	-1,8	-0,3	0,0	15,0	24,9
Freimachungen und ähnliche Verpflichtungen	25,2	-5,7	-1,1	0,0	0,0	4,5	22,9
Drohende Verluste	5,6	-4,3	-0,3	0,0	0,0	14,9	15,9
Rückerstattung Fahrtkostenersatz	3,0	-0,3	-0,7	0,0	0,0	1,1	3,1
Steuern und Abgaben	2,5	-0,1	-1,5	-0,2	0,0	1,0	1,6
Restrukturierungen	0,8	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,3	0,4
Sonstige	120,8	-37,1	-13,2	2,8	1,4	60,2	134,9
Summe	432,2	-72,9	-20,7	-4,1	1,1	284,3	619,8
<i>davon langfristig</i>	<i>232,8</i>						<i>222,6</i>

Die Summe der Spalte „Umbuchungen“ stellt Umgliederungen in die Verbindlichkeiten bzw. zur Veräußerung gehaltene langfristige Schulden dar.

Die Abrechnung des Verkehrsdienstevertrags Bund (VDV) wird jährlich ex-post von einem unabhängigen Wirtschaftsprüfer geprüft. Für allfällige aus diesem Titel entstehende Rückforderungsansprüche des Bundes sowie für Verpflichtungen bedingt durch die Liberalisierung im europäischen Eisenbahnverkehr im Zusammenhang mit der EU-RL 1370/2007 sowie für drohende Verluste aus einem Verkehrsdienstevertrag wird eine Rückstellung in Höhe von rd. 339,5 Mio. EUR (Vj: rd. 159,9 Mio. EUR) ausgewiesen. Die Erhöhung im laufenden Geschäftsjahr resultiert im Wesentlichen aus erwarteten Rückzahlungserfordernissen im Rahmen der Endabrechnungen der Verkehrsdiensteverträge für das Fahrplanjahr 2020.

Die Rückstellung für Stilllegungskosten betrifft künftige Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Abbruch und dem Abräumen von Vermögenswerten und die Wiederherstellung von Standorten. Dabei handelt es sich um bereits stillgelegte oder in naher Zukunft stillzulegende Bahnstrecken. Diese Rückstellung wurde nur für jene Strecken gebildet, von denen mit einer ausreichenden Sicherheit ausgegangen werden kann, dass diese stillgelegt werden. Die Zuführungen betreffen neben Kosten- und Zinssatzanpassungen Rückstellungen für neu definierte stillzulegende Strecken in Höhe von rd. 0,3 Mio. EUR (Vj: rd. 36,0 Mio. EUR). Betreffend der Umbuchung in Höhe von rd. 6,4 Mio. EUR wird auf Erläuterung 19 verwiesen.

Die Rückstellung für Umweltschutzmaßnahmen betrifft erwartete Sanierungsmaßnahmen und Bodenkontaminierungen. Sie wurde aufgrund der entsprechenden gesetzlichen Vorschriften mit den wahrscheinlich zu erwartenden Aufwendungen erfasst und in 2020 in Höhe von rd. 1,4 Mio. EUR (Vj: rd. 9,0 Mio. EUR) aufgelöst. Die Auflösung resultiert aus der Neubewertung der Rückstellung für ein Grundstück. Für Umweltschutzmaßnahmen bestehen unverändert zum Vorjahr Erstattungsansprüche in Höhe von rd. 9,3 Mio. EUR, die unter den sonstigen Forderungen ausgewiesen werden.

Die Rückstellung für Freimachungen und ähnliche Verpflichtungen beinhaltet Vorsorgen für vertragliche Verpflichtungen im Zusammenhang mit Immobilienverkäufen.

Die Rückstellung für drohende Verluste setzt sich im Wesentlichen aus Aufwendungen für sonstige Rechtsangelegenheiten sowie für belastende Verlustverträge der einzelnen Business-Units aus dem Güterverkehrsbereich sowie Technische Services zusammen.

In den übrigen sonstigen Rückstellungen sind neben Rechtsstreitigkeiten Aufwendungen für geotechnische Analysen im Zusammenhang mit entstandenen Schäden an Bahndämmen enthalten. Rückstellungen für Rechtsstreitigkeiten werden für alle im Zeitpunkt der Bilanzerstellung erkennbaren prozessualen Risiken nach unternehmerischer Beurteilung gebildet. Die Rückstellung setzt sich aus einer Vielzahl von Rechtsstreitigkeiten zusammen, die sich aus der Tätigkeit des Unternehmens ergeben. Unter anderem sind Rückstellungen für Rückforderungen an Infrastrukturbenutzungsentgelt und Bahnstromnetznutzungsentgelt im Hinblick auf laufende regulierungsrechtliche Verfahren enthalten. Da eine Offenlegung von Informationen nach IAS 37.92 die Lage des Unternehmens in diesen Verfahren ernsthaft beeinträchtigen könnte, werden keine Angaben über die Höhe der Rückstellung oder etwaige darüber hinausgehende Eventualverbindlichkeiten gemacht. Diesbezüglich wird auf den Abschnitt Verwendung von Schätzungen und Ermessensausübungen unter Erläuterung 3 verwiesen.

Erwarteter Zahlungszeitpunkt zu den Rückstellungen

Langfristige Rückstellungen werden soweit anwendbar laufzeitabhängig mit Zinssätzen von 0,0 bis 1,9% (Vj: 0,0 bis 1,9%) abgezinst. Anpassungen aufgrund der Änderung des Diskontierungsfaktors fielen in einem unwesentlichen Umfang an.

Von den sonstigen Rückstellungen sind rd. 222,6 Mio. EUR (Vj: rd. 232,8 Mio. EUR) als langfristig einzustufen. Bei diesen Rückstellungen liegt der erwartete Zahlungszeitpunkt nach 2021. Bei den als kurzfristig eingestuften Rückstellungen wird damit gerechnet, dass es im Jahr 2021 zu Auszahlungen kommt. Sofern Unsicherheiten über die Fälligkeit bestehen, wurden die betroffenen Rückstellungen überwiegend als kurzfristig eingestuft.

27. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten

31.12.2020

in Mio. EUR	kurzfristig	langfristig	Gesamt
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	994,0	0,0	994,0
Sonstige Verbindlichkeiten	1.647,5	34,5	1.682,0
<i>davon Abgrenzungen Bundeszuschüsse</i>	<i>1.221,5</i>	<i>0,0</i>	<i>1.221,5</i>
<i>davon Abgrenzungen Personal</i>	<i>184,5</i>	<i>0,0</i>	<i>184,5</i>
<i>davon sonstige Abgrenzungen</i>	<i>66,1</i>	<i>29,8</i>	<i>95,9</i>
<i>davon aus betrieblichen Steuern</i>	<i>56,4</i>	<i>0,0</i>	<i>56,4</i>
<i>davon im Rahmen der sozialen Sicherheit</i>	<i>38,0</i>	<i>0,0</i>	<i>38,0</i>
Gesamt	2.641,5	34,5	2.676,0

31.12.2019

in Mio. EUR	kurzfristig	langfristig	Gesamt
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	879,8	0,0	879,8
Sonstige Verbindlichkeiten	1.564,1	40,1	1.604,2
<i>davon Abgrenzungen Bundeszuschüsse</i>	<i>1.146,8</i>	<i>0,0</i>	<i>1.146,8</i>
<i>davon Abgrenzungen Personal</i>	<i>182,7</i>	<i>0,0</i>	<i>182,7</i>
<i>davon sonstige Abgrenzungen</i>	<i>67,5</i>	<i>34,2</i>	<i>101,7</i>
<i>davon aus betrieblichen Steuern</i>	<i>66,9</i>	<i>0,0</i>	<i>66,9</i>
<i>davon im Rahmen der sozialen Sicherheit</i>	<i>38,1</i>	<i>0,0</i>	<i>38,1</i>
Gesamt	2.443,9	40,1	2.484,0

Das Management geht davon aus, dass der Buchwert der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen annähernd ihrem beizulegenden Zeitwert entspricht. In den Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sind in Höhe von rd. 86,8 Mio. EUR (Vj: rd. 17,2 Mio. EUR) Verbindlichkeiten mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr enthalten, die aber aufgrund von IAS 1.70 trotzdem als kurzfristig auszuweisen sind.

In den Abgrenzungen für Personal werden vor allem die Posten „Überstunden“ und „nicht konsumierte Urlaube“ angesetzt.

Aus einer Sale-and-lease-back-Transaktion ergibt sich ein Rechnungsabgrenzungsposten von rd. 2,7 Mio. EUR (Vj: rd. 6,0 Mio. EUR), der in den sonstigen Abgrenzungen ausgewiesen wird. Der Verkaufsertrag aus diesen Finanzierungsleasinggeschäften wird über die Dauer des Mietvertrags verteilt aufgelöst. Die sonstigen Verbindlichkeiten setzen sich außerdem aus dem Nettobarwertvorteil der CBL-Transaktionen in Höhe von rd. 3,5 Mio. EUR (Vj: rd. 4,4 Mio. EUR), Fahrkartenvorverkäufen über rd. 18,5 Mio. EUR (Vj: rd. 38,4 Mio. EUR) sowie aus abzugrenzenden Erträgen aus Baurechts- und Mietverträgen über rd. 20,7 Mio. EUR (Vj: rd. 23,6 Mio. EUR) zusammen.

Zu den Vertragsverbindlichkeiten zählen im Wesentlichen vorzeitig erhaltene Einzahlungen auf Erlöse für Folgeperioden in Höhe von rd. 10,2 Mio. EUR (Vj: rd. 14,5 Mio. EUR), die unter den Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen ausgewiesen werden. Alle im Vorjahr erfassten Vertragsverbindlichkeiten wurden in der Berichtsperiode als Umsatzerlöse erfasst.

C. SONSTIGE ANGABEN ZUM KONZERNABSCHLUSS

28. Sonstige Haftungen und Eventualverbindlichkeiten

	2020 in Mio. EUR	2019 in Mio. EUR
Haftungen aus Leasingverhältnissen	44,4	51,9
Sonstige Eventualverbindlichkeiten	28,2	33,5
Gesamt	72,6	85,4

Haftungen aus Leasingverhältnissen (CBL-Transaktionen)

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

Die angegebenen sonstigen Eventualverbindlichkeiten betreffen Garantien und ungewisse Schulden, wobei der Umfang der Mittelabflüsse vom künftigen Geschäftsverlauf abhängig ist.

Sonstige Eventualverbindlichkeiten

Bei den sonstigen Eventualverbindlichkeiten handelt es sich mit rd. 0,6 Mio. EUR (Vj: rd. 0,7 Mio. EUR) um Eventualverbindlichkeiten aus Beteiligungen.

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

29. Finanzinstrumente

29.1. Risikomanagement

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

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

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

Der Großteil der konzernweit eingesetzten Derivate (rd. 92%/Vj: rd. 94%) nach Nominalen sind nicht strukturierte Standardabsicherungsgeschäfte (Plain-Vanilla-Zinsswaps und Plain-Vanilla-Rohstoffswaps). Ein Anteil von rd. 8% (Vj: rd. 6%) des Nominales entfällt auf ein strukturiertes Derivat. Dieses eine strukturierte Derivat hat ein Gesamtnominal von 20,0 Mio. EUR mit einer Laufzeit bis 2022. Die Anteile veränderten sich zum Vorjahr durch das geplante Auslaufen der Zinsswaps in zwei Gesellschaften. In Summe änderte sich das Nominal der Zinsswaps von rd. 318,8 Mio. EUR auf rd. 244,9 Mio. EUR.

In 2020 wurden zudem Rohstoffswaps mit einem Nominal von rd. 22,3 Mio. EUR abgeschlossen, davon sind Rohstoffswaps mit einem Nominal von rd. 7,9 Mio. EUR mit 31.12.2020 ausgelaufen.

29.2. Risikoarten

Finanzrisiken sind wie folgt definiert:

- 29.2.a. Zinsrisiko
- 29.2.b. Währungsrisiko
- 29.2.c. Kreditrisiko
- 29.2.d. Liquiditätsrisiko
- 29.4. Commodity-Risiken (Strompreisschwankungen)

29.2.a. Zinsrisiko

Risiken aus Zinssatzänderungen stellen Risiken für die Ertragskraft und den Wert des ÖBB-Konzerns dar und können in folgenden Erscheinungsformen auftreten:

- Zinszahlungsrisiko (erhöhter Zinsaufwand aufgrund der Marktentwicklung)
- Barwertrisiko (Wertänderung des Portfolios)

Risiken aus Marktzinsänderungen können das Finanzergebnis des ÖBB-Konzerns aufgrund der gegebenen Bilanzstruktur beeinflussen. Es gilt daher, mögliche Marktzinsschwankungen über ein mit den Konzerngesellschaften abzustimmendes Niveau hinaus zum Beispiel mit dem Einsatz derivativer Finanzinstrumente einzuschränken, um deren Einfluss auf die Ergebnisentwicklung gering zu halten.

Der Abschluss geeigneter derivativer Finanzinstrumente zum Management von Zinsrisiken (Zinsswaps) basiert auf Portfolioanalysen und -empfehlungen seitens der ÖBB-Holding AG und entsprechenden Entscheidungen der Tochterunternehmen. Der ÖBB-Konzern unterliegt Zinsrisiken hauptsächlich in der Eurozone. Unter Berücksichtigung der gegebenen Schuldenstruktur werden bei Bedarf Zinsderivate eingesetzt, um die Risikostrategie möglichst effizient umzusetzen.

Finanzinstrumente (kurz- und langfristig)	fixverzinsliche Finanzinstrumente in Mio. EUR	variabel verzinsliche Finanzinstrumente in Mio. EUR
31.12.2020		
Finanzielle Vermögenswerte	182,0	20,4
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	0,6	4,8
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	1,1	0,0
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	28,7	1,8
Gesamt	212,4	27,0
Finanzverbindlichkeiten	21.663,1	6,9
<i>davon gegenüber Bund (OeBFA)</i>	<i>6.100,7</i>	<i>0,0</i>
Gesamt	21.663,1	6,9

Finanzinstrumente (kurz- und langfristig)	fixverzinsliche Finanzinstrumente in Mio. EUR	variabel verzinsliche Finanzinstrumente in Mio. EUR
31.12.2019		
Finanzielle Vermögenswerte	235,0	22,1
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1,1	6,3
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	1,0	0,0
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	28,4	20,9
Gesamt	265,5	49,3
Finanzverbindlichkeiten	23.769,7	731,3
<i>davon gegenüber Bund (OeBFA)</i>	<i>4.010,5</i>	<i>0,0</i>
Gesamt	23.769,7	731,3

Die Grundgeschäfte wurden unter Bedachtnahme auf die abgeschlossenen Derivate (Sicherungsinstrumente) als fix oder variabel verzinsten Finanzinstrumente klassifiziert.

Keiner der aktuellen an EURIBOR-gebundenen Kreditverträge des Konzerns enthält angemessene und robuste Rückfallklauseln für eine Einstellung des Referenzzinssatzes. Verschiedene Industriegruppen arbeiten an entsprechenden Rückfallklauseln für unterschiedliche Instrumente und EURIBORs, die der Konzern gegebenenfalls umsetzen wird. Der Konzern hat den Markt und die Ergebnisse der verschiedenen Industriearbeitsgruppen, die den Übergang zu den neuen Referenzzinssätzen steuern, genau beobachtet. Dies schließt Ankündigungen der zuständigen Aufsichtsbehörden ein. Diese haben klargestellt, dass sie ab Ende 2021 nicht mehr anstreben, Banken zur Übermittlung von IBORs zu bewegen oder zu zwingen.

Als Reaktion auf die Ankündigungen werden laufende Abstimmungen mit den Geschäftsbanken, Gespräche mit den SAP-BeraterInnen bezüglich Abbildung der Rückfallklauseln sowie ein Austausch mit der Treasury-Interessengemeinschaft vorgenommen.

Sensitivitätsanalyse Zinsrisiko

Zur Darstellung von Marktrisiken verlangt IFRS 7 Sensitivitätsanalysen, welche die Auswirkungen hypothetischer Änderungen der Marktzinssätze auf das Ergebnis und das Eigenkapital zeigen. Die periodischen Auswirkungen werden bestimmt, indem die hypothetischen Änderungen der Risikovariablen auf den Bestand der Finanzinstrumente zum Abschlussstichtag angewendet werden. Dabei wird unterstellt, dass der Bestand zum Abschlussstichtag repräsentativ für das Gesamtjahr ist.

Marktzinssatzänderungen von originären Finanzinstrumenten mit fester Verzinsung wirken sich nur dann auf das Ergebnis aus, wenn diese zum beizulegenden Zeitwert bewertet sind. Demnach unterliegen alle zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten Finanzinstrumente mit fester Verzinsung keinen Zinsrisiken.

Marktzinssatzänderungen von Finanzinstrumenten, die als Sicherungsinstrumente im Rahmen eines Cashflow Hedges zur Absicherung zinsbedingter Zahlungsstromschwankungen designed wurden, haben Auswirkungen auf die Cashflow-Hedge-Rücklage im Eigenkapital und werden daher bei den eigenkapitalbezogenen Sensitivitätsberechnungen berücksichtigt.

Marktzinssatzänderungen von originären, variabel verzinslichen Finanzinstrumenten, deren Zinszahlungen nicht im Rahmen von Cashflow Hedges gegen Zinsänderungsrisiken gesichert sind, werden bei der Berechnung der ergebnisbezogenen Sensitivitäten miteinbezogen.

Marktzinssatzänderungen von derivativen Finanzinstrumenten, die nicht in eine Sicherungsbeziehung nach IFRS 9 eingebunden sind, haben Auswirkungen auf die sonstigen Finanzaufwendungen und -erträge (Bewertungsergebnis aus der Anpassung der finanziellen Vermögenswerte an den beizulegenden Zeitwert) und werden daher bei den ergebnisbezogenen Sensitivitätsberechnungen berücksichtigt.

Sensitivitätsanalyse Zinsrisiko 31.12.2020 in Mio. EUR	Wirksamkeit in GuV		Wirksamkeit im Eigenkapital	
	+100 Basispunkte	-100 Basispunkte	+100 Basispunkte	-100 Basispunkte
Vermögenswerte				
Finanzielle Vermögenswerte	0,2	-0,2	0,0	0,0
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	0,0	0,0	0,0	0,0
Schulden				
Finanzverbindlichkeiten	0,0	0,0	11,4	-11,2
Auswirkung 2020 saldiert	0,2	-0,2	11,4	-11,2

Sensitivitätsanalyse Zinsrisiko 31.12.2019 in Mio. EUR	Wirksamkeit in GuV		Wirksamkeit im Eigenkapital	
	+100 Basispunkte	-100 Basispunkte	+100 Basispunkte	-100 Basispunkte
Vermögenswerte				
Finanzielle Vermögenswerte	0,2	-0,2	0,0	0,0
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	0,2	-0,2	0,0	0,0
Schulden				
Finanzverbindlichkeiten	-7,2	7,2	14,5	-13,8
Auswirkung 2019 saldiert	-6,8	6,8	14,5	-13,8

29.2.b. Währungsrisiko

Die Fremdwährungsrisiken des ÖBB-Konzerns resultieren vorwiegend aus originären finanziellen Verbindlichkeiten in Fremdwährung. Zum Abschlussstichtag unterlag der ÖBB-Konzern keinen wesentlichen Risiken aus auf Fremdwährung lautenden Verbindlichkeiten. Währungskursänderungen haben daher keine wesentlichen Auswirkungen auf das Ergebnis. Verbleibende Fremdwährungsrisiken resultieren vorwiegend aus Finanzverbindlichkeiten in EUR der in ungarischen Forint bilanzierenden ungarischen Gesellschaften.

Bei Cross-Border-Leasing-Transaktionen sowie verbliebenen Positionen aus aufgelösten CBL-Transaktionen (betrifft auch die US-Dollar-Anleihen) werden nahezu alle Zahlungsströme fristenkongruent in US-Dollar abgewickelt. Sofern es bei den Veranlagungen zu keinen Ausfällen kommt, besteht somit kein Fremdwährungsrisiko.

Gesichert wurden Fremdwährungen wie folgt:

Währungssensitive Finanzinstrumente 2020	in Mio. USD
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	8,6
Übrige finanzielle Vermögenswerte	123,9
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-8,1
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	-125,5
	-1,1
Abzüglich Devisentermingeschäfte bzw. Währungsswaps	0,0
Nettofremdwährungsrisiko	-1,1

Währungssensitive Finanzinstrumente 2019	in Mio. USD
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	9,9
Übrige finanzielle Vermögenswerte	119,2
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-8,8
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	-124,1
	-3,7
Abzüglich Devisentermingeschäfte bzw. Währungsswaps	0,0
Nettofremdwährungsrisiko	-3,7

Sensitivitätsanalyse Währungsrisiko

Wenn der EUR gegenüber dem USD um 10% aufgewertet oder abgewertet worden wäre, wäre das Ergebnis in beiden Berichtsjahren um rd. 0,0 Mio. EUR höher oder niedriger gewesen.

29.2.c. Kreditrisiko

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

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

Kontrahentenrisiken bestehen außerhalb der originären Geschäfte mit den Finanzpartnern auch im Zusammenhang mit Cross-Border-Leasing. Bei Cross-Border-Leasing-Transaktionen wurden Wertpapierdepots, Payment-Undertaking-Agreements (Zahlungsvereinbarungen) und Swaps mit Finanzpartnern abgeschlossen, um Leasingraten während und den Kaufpreis am Ende der Laufzeit zu bezahlen. Nähere Angaben zu den Cross-Border-Leasing-Verträgen finden sich in Erläuterung 30.3.

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

Dieses Kreditrisiko setzt sich wie folgt zusammen:

Kreditrisiko aus Finanzinstrumenten in Mio. EUR	Bruttoexposure (Buchwert zuzüglich Wertberichtigungen)	abzüglich Sicherheiten (FV)	Netto- Exposure
Gesamtexposure 2020			
Finanzielle Vermögenswerte	314,7	-17,5	297,2
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	675,7	-81,9	593,8
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	174,0	0,0	174,0
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	40,8	0,0	40,8
Risiko lang- und kurzfristiger Vermögenswerte	1.205,2	-99,4	1.105,8
Haftungen aus Leasingverhältnissen	44,4	0,0	44,4
Sonstige Eventualverbindlichkeiten	28,2	0,0	28,2
Kreditrisiko aus übernommenen Haftungen	72,6	0,0	72,6
Gesamtkreditrisiko 31.12.2020	1.277,8	-99,4	1.178,4
Gesamtexposure 2019			
Finanzielle Vermögenswerte	321,1	-17,8	303,3
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	607,2	-60,6	546,6
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	130,8	0,0	130,8
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	64,3	0,0	64,3
Risiko lang- und kurzfristiger Vermögenswerte	1.123,4	-78,4	1.045,0
Haftungen aus Leasingverhältnissen	51,9	0,0	51,9
Sonstige Eventualverbindlichkeiten	33,5	0,0	33,5
Kreditrisiko aus übernommenen Haftungen	85,4	0,0	85,4
Gesamtkreditrisiko 31.12.2019	1.208,8	-78,4	1.130,4

Hinsichtlich der Fälligkeiten wird auf Erläuterung 20 verwiesen.

29.2.d. Liquiditätsrisiko

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

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

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

		nicht zahlungs- wirksame	Cashflows 2021 zu zahlungswirksamen Buchwerten		Cashflows 2022–2025 zu zahlungswirksamen Buchwerten		Cashflows 2026ff zu zahlungswirk- samen Buchwerten	
	Buchwert	Buchwerte	Zinsen *)	Tilgung *)	Zinsen	Tilgung	Zinsen	Tilgung
in Mio. EUR	31.12.2020	31.12.2020	2021	2021	2022–2025	2022–2025	2026ff	2026ff
Originäre finanzielle Verbindlichkeiten								
Anleihen	11.420,6	0,0	377,7	1.050,1	1.084,1	5.016,1	1.153,0	5.354,4
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	5.835,2	0,0	122,0	327,0	460,3	1.045,9	667,9	4.462,3
Finanzverbindlichkeiten Leasing, Sublease und CBL	676,7	17,5	11,5	213,3	35,2	167,6	19,6	278,3
übrige Finanzverbindlichkeiten	8.659,3	31,4	80,8	837,6	269,9	674,3	2.827,6	6.914,7
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	950,2	0,0	0,0	863,4	0,0	86,8	0,0	0,0
Sonstige Verbindlichkeiten	1.305,0	0,0	0,0	1.302,3	0,0	2,7	0,0	0,0

*) Die übrigen Finanzverbindlichkeiten enthalten Verbindlichkeiten aus abgegrenzten Zinszahlungen für Anleihen und Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten. Die tatsächlichen Zinszahlungen 2020 aus diesen abgegrenzten Verbindlichkeiten werden in der Zeile Anleihen und Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten und nicht bei den übrigen Finanzverbindlichkeiten dargestellt.

		Cashflows 2021		Cashflows 2022–2025		Cashflows 2026ff	
in Mio. EUR	Buchwert 31.12.2020	Zinsen 2021	Tilgung 2021	Zinsen 2022–2025	Tilgung 2022–2025	Zinsen 2026ff	Tilgung 2026ff
Derivative finanzielle Forderungen							
Sonstige Derivate ohne Hedge-Beziehung	14,2	0,0	67,1	0,0	13,7	0,0	0,0
Stromderivate mit Cashflow Hedges	10,0	0,0	35,7	0,0	74,8	0,0	0,0
Auszahlungen		0,0	35,7	0,0	74,8	0,0	0,0
Dieselswaps mit Cashflow Hedges	0,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Derivative finanzielle Verbindlichkeiten							
Zinsderivate ohne Hedge-Beziehung	2,0	0,8	0,0	0,8	0,0	0,0	0,0
Zinsderivate – Cashflow Hedges	52,8	9,3	0,0	36,6	0,0	8,0	0,0
Stromderivate – Cashflow Hedges	0,2	0,0	9,5	0,0	1,8	0,0	0,0
Sonstige Derivate ohne Hedge-Beziehung	19,5	0,0	6,1	0,0	5,0	0,0	0,0
Finanzgarantien							
Haftung aus Cross-Border-Lease	44,4	3,1	3,4	7,6	41,0	0,0	0,0
Sonstige Eventualverbindlichkeiten	28,2	0,0	8,9	0,0	12,0	0,0	7,3

		nicht zahlungs- wirksame	Cashflows 2020 zu zahlungswirksamen Buchwerten		Cashflows 2021–2024 zu zahlungswirksamen Buchwerten		Cashflows 2025ff zu zahlungswirk- samen Buchwerten	
	Buchwert	Buchwerte	Zinsen *)	Tilgung *)	Zinsen	Tilgung	Zinsen	Tilgung
in Mio. EUR	31.12.2019	31.12.2019	2020	2020	2021–2024	2021–2024	2025ff	2025ff
Originäre finanzielle Verbindlichkeiten								
Anleihen	12.722,8	0,0	423,2	1.299,1	1.227,7	4.544,3	1.387,0	6.879,4
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	5.459,2	0,0	127,0	450,2	456,7	904,7	743,5	4.104,3
Finanzverbindlichkeiten Leasing, Sublease und CBL	665,7	17,8	14,6	94,5	36,4	226,5	24,9	326,9
übrige Finanzverbindlichkeiten	6.410,2	35,9	83,9	461,7	264,9	925,2	2.820,1	4.802,2
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	869,0	0,0	0,0	851,8	0,0	17,2	0,0	0,0
Sonstige Verbindlichkeiten	1.214,0	0,0	0,0	1.208,7	0,0	5,3	0,0	0,0

*) Die übrigen Finanzverbindlichkeiten enthalten Verbindlichkeiten aus abgegrenzten Zinszahlungen für Anleihen und Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten. Die tatsächlichen Zinszahlungen 2019 aus diesen abgegrenzten Verbindlichkeiten werden in der Zeile Anleihen und Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten und nicht bei den übrigen Finanzverbindlichkeiten dargestellt.

		Cashflows 2020		Cashflows 2021–2024		Cashflows 2025ff	
	Buchwert	Zinsen	Tilgung	Zinsen	Tilgung	Zinsen	Tilgung
in Mio. EUR	31.12.2019	2020	2020	2021–2024	2021–2024	2025ff	2025ff
Derivative finanzielle Forderungen							
Sonstige Derivate ohne Hedge-Beziehung	12,0	0,0	10,2	0,0	2,2	0,0	0,0
Stromderivate mit Cashflow Hedges	8,5	0,0	19,2	0,0	23,7	0,0	0,0
Auszahlungen		0,0	19,2	0,0	23,7	0,0	0,0
Derivative finanzielle Verbindlichkeiten							
Zinsderivate ohne Hedge-Beziehung	2,5	0,8	0,0	1,6	0,0	0,0	0,0
Zinsderivate – Cashflow Hedges	58,9	11,2	0,0	35,6	0,0	16,4	0,0
Stromderivate – Cashflow Hedges	6,8	0,0	25,2	0,0	69,8	0,0	0,0
Sonstige Derivate ohne Hedge-Beziehung	16,6	0,0	66,8	0,0	13,5	0,0	4,4
Finanzgarantien							
Haftung aus Cross-Border-Lease	51,9	3,7	3,4	11,8	16,6	0,0	31,9
Sonstige Eventualverbindlichkeiten	33,5	0,0	13,7	0,0	12,6	0,0	7,2

Einbezogen wurden alle Finanzinstrumente, die am Abschlussstichtag im Bestand und für die bereits Zahlungen vertraglich vereinbart waren. Planzahlen für zukünftige neue Verbindlichkeiten wurden bei den dargestellten künftigen Zahlungsströmen nicht berücksichtigt. Fremdwährungsbeträge wurden jeweils mit dem Stichtagskurs umgerechnet. Die variablen Zinszahlungen aus den Finanzinstrumenten wurden unter Zugrundelegung der an den Abschlussstichtagen bestehenden Zinssätze ermittelt.

Haftungen des Bundes

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

29.3. Sicherungsmaßnahmen

Hedge Accounting

Der ÖBB-Konzern wendet Vorschriften zur Bilanzierung von Sicherungsbeziehungen gemäß IFRS 9 (Hedge Accounting) zur Sicherung von Bilanzposten und zukünftigen Zahlungsströmen an. Dies mindert Volatilitäten in der Konzern-Gewinn-und-Verlust-Rechnung. Nach Art des abgesicherten Grundgeschäfts ist zwischen Fair Value Hedge und Cashflow Hedge zu unterscheiden. Der ÖBB-Konzern wendet nur Cashflow Hedge an.

Mit einem Cashflow Hedge werden künftige, erwartete Zahlungsströme aus in der Bilanz angesetzten finanziellen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten sowie aus geplanten Transaktionen gegen Schwankungen abgesichert. Liegt ein Cashflow Hedge vor, wird der effektive Teil der Wertänderung des Sicherungsinstruments bis zum erfolgswirksamen Eintritt des aus dem gesicherten Grundgeschäft resultierenden Zahlungsstroms über das sonstige Ergebnis im Eigenkapital (Cashflow-Hedge-Rücklage) erfasst; der ineffektive Teil der Wertänderung des Sicherungsinstruments ist in der Konzern-Gewinn-und-Verlust-Rechnung zu erfassen. Demgegenüber erfolgt bei Fair Value Hedges eine erfolgswirksame Anpassung des Buchwertes des gesicherten Grundgeschäfts um Marktwertschwankungen des gesicherten Risikos.

Die von IFRS 9 gestellten Anforderungen an die Anwendung des Hedge Accountings werden vom ÖBB-Konzern wie folgt erfüllt:

Bei Beginn einer Sicherungsmaßnahme werden sowohl die Beziehung zwischen dem als Sicherungsinstrument eingesetzten Finanzinstrument und dem Grundgeschäft als auch das Ziel der Absicherung dokumentiert. Dazu zählen sowohl die konkrete Zuordnung der Sicherungsinstrumente zu den entsprechenden Vermögenswerten sowie Verbindlichkeiten als auch die Einschätzung des Wirksamkeitsgrades der eingesetzten Sicherungsinstrumente. Bestehende Sicherungsmaßnahmen werden fortlaufend daraufhin überprüft, ob die Anforderungen an die Wirksamkeit der Absicherung weiterhin erfüllt sind. Ist dies nicht der Fall und eine Rekalibrierung der Sicherungsbeziehung nicht möglich, oder läuft das Sicherungsinstrument aus oder wird veräußert oder beendet, dann wird ein Hedge ineffektiv und die Hedge-Beziehung beendet.

Der ÖBB-Konzern führt auch Sicherungsmaßnahmen durch, die nicht die formalen Anforderungen des IFRS 9 erfüllen, jedoch gemäß den Grundsätzen des Risikomanagements wirtschaftlich effektiv zur Sicherung des finanziellen Risikos beitragen.

Cashflow Hedges – Zinsänderungsrisiken

Zinsänderungsrisiken bestehen vor allem aus den variablen Zinszahlungen aus Finanzanlagen und Verbindlichkeiten (sprich den Cashflow-Risiken) oder resultieren aus Marktwert Risiken, also den Barwertänderungen von festverzinslichen Finanzierungen. Im ÖBB-Konzern kann ein Zinsänderungsrisiko im bestehenden Finanzierungsportfolio und im geplanten Neugeschäftsportfolio gemäß Budget/Mittelfristplanung (BUD/MFP) auftreten. Der Zinsaufwand aus Neufinanzierungen, die während BUD/MFP aufgenommen werden, basiert auf Forward-Zinssätzen gemäß Planungsprämissen. Der tatsächliche Zinsaufwand steht erst bei Abschluss (fix verzinst) oder bei Zinsfixing (variabel verzinst) fest.

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

Die folgende Tabelle zeigt das Fristigkeitenband der bestehenden Cashflow Hedges:

31.12.2020 Laufzeitende	Anzahl Forwards	Nominalvolumen in Mio. EUR
Bestand	12	224,9
<i>davon Laufzeitende 2025ff</i>	<i>12</i>	<i>224,9</i>
31.12.2019 Laufzeitende	Anzahl Forwards	Nominalvolumen in Mio. EUR
Bestand	17	298,8
<i>davon Laufzeitende 2020</i>	<i>5</i>	<i>73,9</i>
<i>davon Laufzeitende 2024ff</i>	<i>12</i>	<i>224,9</i>

Die Beurteilung der Wirksamkeit der Sicherungsbeziehung wird mit der Critical-Terms-Match-Methode durchgeführt. Ineffektivitäten werden mittels der Dollar-Offset-Methode ermittelt. Hierzu wird bei Cashflow Hedges ein hypothetisches Derivat gebildet, das die im gesicherten Grundgeschäft enthaltenen Bedingungen spiegelt. Sicherungsbeziehungen, die von der IBOR-Reform betroffen sind, können aufgrund einer zeitlichen Inkongruenz zwischen dem Grundgeschäft und dem Sicherungsinstrument in Bezug auf den Übergang vom IBOR eine Unwirksamkeit erfahren. Wenn eine Sicherungsbeziehung direkt von der Ungewissheit betroffen ist, die sich aus der IBOR-Reform ergibt, dann geht der Konzern zu diesem Zweck davon aus, dass der Referenzzinssatz infolge der Reform des Referenzzinssatzes nicht verändert wird.

Änderungen des beizulegenden Zeitwerts von Zinsswaps, die Sicherungsgeschäfte für künftige Zinszahlungen variabel verzinsten Verbindlichkeiten darstellen, werden über das sonstige Ergebnis im Eigenkapital (vgl. Aufstellung der Veränderung des Eigenkapitals) erfasst. Diese Beträge werden in jener Periode als Finanzierungsaufwand gebucht, in der die entsprechenden Zinszahlungen aus dem Grundgeschäft erfolgswirksam werden (rd. 18,8 Mio. EUR [Vj: rd. 20,1 Mio. EUR Aufwand]). Des Weiteren wurden ineffektive Teile bei Hedge-Accounting-Beziehungen in Höhe von rd. 0,0 Mio. EUR (Vj: rd. 0,02 Mio. EUR) ertragswirksam erfasst. Aus der Beendigung von Sicherungsinstrumenten (Cashflow Hedges) sind zum Berichtsstichtag rd. 9,1 Mio. EUR (Vj: rd. 17,5 Mio. EUR), die sich nachfolgend auflösen, über das sonstige Ergebnis im Eigenkapital erfasst, die sich nachfolgend auflösen: 2021: rd. 6,8 Mio. EUR (Vj: rd. 8,4 Mio. EUR), 2022 bis 2025: rd. 2,2 Mio. EUR (Vj: rd. 8,4 Mio. EUR), 2026 ff.: rd. 0,1 Mio. EUR (Vj: rd. 0,7 Mio. EUR).

29.4. Commodity-Risiken

Der Bereich Energieanlagenmanagement/Energiewirtschaft der ÖBB-Infrastruktur AG ist für die Beschaffung leitungsgebundener Energieträger sowie energienaher Produkte (Emissionszertifikate, Herkunftsnachweise) im ÖBB-Konzern zuständig. Sämtliche dieser Produkte werden entweder an interne oder externe Kunden geliefert oder zum Betrieb des 16,7-Hz-Bahnstromnetzes herangezogen. Preisschwankungen dieser Produkte beeinflussen die Aufwände des ÖBB-Konzerns und stellen somit ein Marktrisiko dar. Da rund zwei Drittel des benötigten Bahnstroms und der gesamte Strom zur Versorgung der Betriebsanlagen (Bahnhöfe etc.) am Strommarkt beschafft werden, ist der ÖBB-Konzern von Strompreisvolatilität stark betroffen. Die Risikomanagementstrategie sieht daher eine Preisabsicherung vor.

Ein wesentliches Risiko bei der Beschaffung von Energie besteht in der Schwankung der Marktpreise. Dies ist insbesondere auch vor dem Hintergrund zu betrachten, dass die Verkaufspreise für Bahnstrom sowie die Tarife für Betriebsanlagen für jedes Kalenderjahr bereits im vierten Quartal vor Lieferbeginn fixiert oder die Tarife für die Bahnstromnetznutzung sogar noch ein Jahr früher erstmalig verlautbart werden müssen. Daher ist es für den ÖBB-Konzern besonders relevant, die Preise im Vorfeld bereits abgesichert bzw. fixiert zu haben. Die Preisabsicherung erfolgt mittels des Abschlusses von Forwards für die geplanten Einkaufsmengen für Bahnstrom, Verlustenergie und Betriebsanlagen sowie bis 2019 für Emissionszertifikate. Neben der Absicherung der Preise dient die Absicherung aber auch der Erhöhung der Planungssicherheit, welche als Basis der Preiskalkulation notwendig ist.

Vor dem Hintergrund der Beschaffungsstrategien und zur Risikodiversifizierung wurde seitens des ÖBB-Konzerns eine langfristige rollierende Beschaffung (Rolling Hedge) beschlossen. Der definierte Beschaffungszeitraum variiert in Abhängigkeit von den gesicherten Grundgeschäften (bis zu drei Jahre für Energie). Durch das Portfoliomanagement Energiewirtschaft muss zu definierten Zeitpunkten ein bestimmter Prozentsatz der zu beschaffenden Menge (eine geforderte Eindeckung, die Soll-Einkaufsmenge) je Beschaffungsjahr eingekauft sein. Um die Preiserwartung des Portfoliomanagements bei der Beschaffung einfließen zu lassen, wurde ein oberer und unterer Mengenkorrider definiert. Abhängig von der Preiserwartung besteht die Möglichkeit, innerhalb des unteren und oberen Korridors mehr oder weniger Menge als die Soll-Einkaufsmenge preislich abzusichern. Am Ende des Beschaffungszeitraums entfällt dieser Korridor, das heißt, die Soll-Einkaufsmenge entspricht einer Eindeckung zu 100%.

29.4.1. Cashflow Hedges – Strom

Der ÖBB-Infrastruktur-Konzern hat Stromgeschäfte (langfristige Beschaffungsverträge, Stromforwards einkaufsseitig) abgeschlossen. Diese Stromgeschäfte dienen unter Berücksichtigung der Bewirtschaftung des Erzeugungsportfolios und der langfristigen Einkaufsverträge der Absicherung des Strombeschaffungspreises für die geplanten Einkaufsmengen. Die Termingeschäfte werden über den OTC-Markt (Forwards) getätigt. Die Zahlungsstromänderungen der geplanten Stromeinkäufe, die sich durch die Änderung des Strompreises ergeben, werden durch die Zahlungsstromänderungen der Forwards, die als Derivate nach IFRS 9 einzustufen waren, ausgeglichen. Mit den Sicherungsmaßnahmen wird das Ziel verfolgt, die variablen Strompreise der geplanten Stromeinkäufe zu fixieren. Insofern abgeschlossene Einkaufskontrakte durch gegenläufige Geschäfte geschlossen wurden, nachdem die endgültigen Bezugskontrakte verhandelt worden waren, werden beide Geschäfte erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bilanziert. Der bis zur Schließung im sonstigen Ergebnis erfasste Betrag, wird bei Settlement des Forwards in die Gewinn-und-Verlust-Rechnung umgebucht.

Bei als Cashflow Hedge designierten Strom Forwards designiert die ÖBB-Infrastruktur AG nur die auf den European-Energy-Exchange-Settlement-Preis bezogene Preiskomponente der erwarteten künftigen Beschaffung als gesichertes Risiko. Die gesicherte Risikokomponente hat in der Vergangenheit 100% der Änderungen des beizulegenden Zeitwerts des Grundgeschäfts abgedeckt. Mit der Strompreiszonentrennung ab dem 01.10.2018 in die Bereiche Deutschland und Österreich deckt das Sicherungsgeschäft nicht mehr den Transportaufschlag ab.

Der ÖBB-Konzern sichert rd. 1.200 GWh je Lieferjahr rollierend über drei Jahre für den Bezug von Bahnstrom und Verlustenergie sowie rd. 310 GWh für Betriebsanlagen ab.

Der Ausweis der Derivate mit einem positiven beizulegenden Zeitwert erfolgt je nach Laufzeitband in den kurzfristigen oder langfristigen finanziellen Vermögenwerten (Erläuterung 18). Derivate mit einem negativen beizulegenden Zeitwert werden je nach Laufzeitband in den kurzfristigen oder langfristigen Finanzverbindlichkeiten ausgewiesen (Erläuterung 25).

Stromderivate in Hedge Beziehung 31.12.2020 Laufzeitende			Nominal- volumen in Mio. EUR	Durchschnittlicher Ausübungspreis in Euro	Beizulegender Zeitwert in Mio. EUR
Anzahl Forwards	MWh				
Bestand	131	2.665.512	121,8		9,8
davon Laufzeitende 2021	49	1.017.432	45,2	44,4	3,9
davon Laufzeitende 2022	60	1.140.000	52,9	46,4	4,1
davon Laufzeitende 2023	22	508.080	23,7	46,7	1,8

Stromderivate in Hedge Beziehung 31.12.2019 Laufzeitende			Nominal- volumen in Mio. EUR	Durchschnittlicher Ausübungspreis in Euro	Beizulegender Zeitwert in Mio. EUR
Anzahl Forwards	MWh				
Bestand	128	3.187.416	137,9		1,7
davon Laufzeitende 2020	39	1.145.064	44,4	40,4	1,8
davon Laufzeitende 2021	55	1.183.872	51,9	44,8	1,1
davon Laufzeitende 2022	28	683.280	32,8	46,7	-0,9
davon Laufzeitende 2023	6	175.200	8,7	48,3	-0,3

Grundsätzlich erfolgt im Rahmen der Widmung eines Derivates als Sicherungsinstrument eine prospektive Effektivitätsmessung sowie zu jedem Bilanzstichtag eine Überprüfung der Wirksamkeit der Sicherungsbeziehung und die Ermittlung einer möglichen Ineffektivität. Die Messung der Ineffektivität erfolgt durch Vergleich der kumulierten Änderungen des beizulegenden Zeitwerts der designierten Sicherungsinstrumente seit Designation der Sicherungsbeziehung und der kumulierten Änderungen des beizulegenden Zeitwerts des gesicherten Grundgeschäfts in Bezug auf das gesicherte Risiko. Zur Ermittlung der kumulierten Änderungen des beizulegenden Zeitwerts des gesicherten

Grundgeschäfts in Bezug auf das Risiko der Änderungen des European-Energy-Exchange-Settlement-Preises wird ein hypothetisches Derivat gebildet.

Ineffektivitäten können sich daraus ergeben, dass den abgeschlossenen Beschaffungsgeschäften unter Umständen andere Lastprofile zugrunde liegen und sich im Rahmen der Kaskadierung und Profilierung Mengenabweichungen ergeben können, da sich das hypothetische Derivat in diesem Fall nicht ändert. Des Weiteren können Ineffektivitäten auftreten, wenn das Kreditrisiko des Handelspartners stark von jenem der ÖBB-Infrastruktur AG abweicht. Darüber hinaus kann es aufgrund von Verringerungen der Planeinkaufsmenge zu einer kurzfristigen Übersicherung kommen, die sich jedoch im Zeitablauf wieder ausgleicht.

Die Marktwertermittlung der Stromeinkaufs- und -verkaufsforswads zum Bilanzstichtag erfolgt auf Basis von European-Energy-Exchange-Futures-Notierungen, die unter Heranziehen aktueller Zinskurven diskontiert werden. Die Marktbewertung der Forwards für Emissionszertifikate zum Bilanzstichtag erfolgt auf Basis des European-Emission-Allowances-Futures-Settlement-Preises.

Beträge, welche aus dem sonstigen Ergebnis in die Gewinn-und-Verlust-Rechnung umgebucht werden, sind im Materialaufwand erfasst.

Das kumulierte sonstige Ergebnis aus den Stromforwards, die als Cashflow Hedge designiert waren, stellt sich wie folgt dar:

Stromforwards in Mio. EUR	CHF	CHF geschlossen	OCI gesamt	Latente Steuern	OCI nach Steuern
Stand 1.1.2019	33,2	8,1	41,2	10,3	30,9
Zugang Bahnstrom	-33,7	0,0	-33,7	-8,4	-25,3
Zugang Betriebsanlagen	-0,9	0,0	-0,9	-0,2	-0,7
Betriebsanlagen geschlossen	-1,3	1,3	0,0	0,0	0,0
Umbuchung GuV 2019	1,7	-5,1	-3,5	-0,9	-2,6
Stand 31.12.2019	-1,0	4,2	3,2	0,8	2,4
Bahnstrom	6,5	0,0	6,5	1,6	4,8
Betriebsanlagen	0,6	0,0	0,6	0,2	0,5
Betriebsanlagen geschlossen	1,1	-1,1	0,0	0,0	0,0
Umbuchung GuV 2020	2,8	-4,2	-1,5	-0,4	-1,1
Stand 31.12.2020	9,8	-1,1	8,8	2,2	6,6

29.4.2 Cashflow Hedges – Diesel

Der Rohstoff „Diesel“ stellt aufgrund der schwankenden Dieselpreise ein finanzielles Risiko für die ÖBB-Produktion GmbH sowie für die Österreichische Postbus AG und somit in weiterer Folge für den ÖBB-Konzern dar, da sich die Preisschwankungen auf den Materialaufwand und auf das Ergebnis der ÖBB-Produktion GmbH sowie der Österreichische Postbus AG und somit auf den ÖBB-Konzern auswirken. Die ÖBB-Produktion GmbH erbringt ihre Leistungen hauptsächlich für ihre ÖBB-konzerninternen Mütter ÖBB-Personenverkehr AG und Rail Cargo Austria AG. Die Österreichische Postbus AG erbringt ihre Leistungen für ÖBB-konzernexterne Kunden. Leistungen werden überwiegend im Rahmen von Transportverträgen bzw. Verkehrsdienserverträgen (VDV) für Verkehrsverbünde über mehrere Jahre hinweg erbracht. Somit ist der ÖBB-Konzern langfristig kontrahiert und muss damit auch die Preisschwankungen beim Diesel in die wirtschaftliche Betrachtung einfließen lassen. Folglich ist es für den ÖBB-Konzern besonders relevant, die Preise im Vorfeld bereits abgesichert bzw. fixiert zu haben. Die Risikomanagementstrategie sieht daher eine Preisabsicherung vor. Ziel der verfolgten Absicherungspolitik ist es, den Materialaufwand zu stabilisieren sowie die Reduktion der Ergebnis- und Cashflow-Volatilität für die ÖBB-Produktion GmbH sowie für die Österreichische Postbus AG und somit für den ÖBB-Konzern für die Budgetperiode zu erreichen.

Vor dem Hintergrund der möglichen Beschaffungsstrategien und zur Risikodiversifizierung wurde beschlossen, jeweils die ersten 60% bzw. 70% der Planeinkaufsmenge der ÖBB-Produktion GmbH bzw. der Österreichische Postbus AG für das nächste Geschäftsjahr bis 30.09. des laufenden Geschäftsjahres abzusichern. Damit sind die Planannahmen für das entsprechende Volumen zum Kalkulationszeitpunkt bzw. zum Zeitpunkt, an dem die Preise festgesetzt werden (Budget, Vertragsabschluss mit Kunden) gesichert.

Als gesichertes Grundgeschäft wurde im Geschäftsjahr 2020 die Planeinkaufsmenge des Rohstoffes Diesel im Zeitraum 01.01.2021 bis 31.12.2021 designiert. Dieser besteht aus einem fossilen (93,1%) und biogenen Anteil (6,9%). Es wird nur die auf den fossilen Dieselanteil bezogene Preiskomponente der erwarteten künftigen Beschaffung als gesichertes Risiko designiert. Die als Cashflow Hedge designierten Dieselswaps basieren auf dem ULSD10ppm barges fob Rotterdam und entsprechen exakt der auf dem fossilen Dieselanteil bezogenen Preiskomponente des Grundgeschäfts. Das heißt das zugrunde liegende Risiko der Dieselswaps ist mit dem der abgesicherten Risikokomponente identisch. Daher liegt für sämtliche Sicherungsbeziehungen ein Absicherungsverhältnis von 1:1 vor. Zielsetzung für die Sicherungsbeziehung der ÖBB-Produktion GmbH im Geschäftsjahr 2020 ist die Absicherung der ersten 60% der Planeinkaufsmenge des

Geschäftsjahres 2021 von Diesel exklusive Biodieselanteil. Zielsetzung für die Sicherungsbeziehung der Österreichische Postbus AG für das Geschäftsjahr 2020 ist die Absicherung der ersten 70% der Planeinkaufsmenge des Geschäftsjahres 2021 von Diesel exklusive Biodieselanteil.

Der Ausweis der Derivate mit einem positiven beizulegenden Zeitwert erfolgt je nach Laufzeitband in den kurzfristigen oder langfristigen finanziellen Vermögenswerten (Erläuterung 18). Derivate mit einem negativen beizulegenden Zeitwert werden je nach Laufzeitband in den kurzfristigen oder langfristigen Finanzverbindlichkeiten ausgewiesen (Erläuterung 25).

			Nominal- volumen	Durchschnittlicher Ausübungspreis	Beizulegender Zeitwert
31.12.2020					
Laufzeitende	Anzahl Swaps	metrische Tonnen	in Mio. EUR	in Euro	in Mio. EUR
Bestand	6	41 549	14,4	347,1	0,3
davon Laufzeitende 2021	6	41 549	14,4	347,1	0,3

Die Zahlungsstromänderungen der geplanten Dieseleinkäufe, die sich durch die Änderungen des Dieselpreises ergeben, werden durch die Zahlungsstromänderungen der Dieselswaps, die als Derivate nach IFRS 9 einzustufen sind, ausgeglichen. Es erfolgt eine Anpassung der Anschaffungskosten der Vorräte (Basis Adjustment) oder eine Umbuchung in den Materialaufwand des zunächst im Eigenkapital geparkten effektiven Teils der Wertänderungen des Sicherungsderivats bei Durchführung des gesicherten Grundgeschäfts.

Grundsätzlich erfolgt im Rahmen der Widmung eines Derivates als Sicherungsinstrument eine prospektive Effektivitätsmessung sowie zu jedem Bilanzstichtag eine Überprüfung der Wirksamkeit der Sicherungsbeziehung und die Ermittlung einer möglichen Ineffektivität. Die Messung der Ineffektivität erfolgt durch Vergleich der kumulierten Änderungen des beizulegenden Zeitwerts der designierten Sicherungsinstrumente seit Designation der Sicherungsbeziehung und der kumulierten Änderungen des beizulegenden Zeitwerts des gesicherten Grundgeschäfts in Bezug auf das gesicherte Risiko. Zur Ermittlung der kumulierten Änderungen des beizulegenden Zeitwerts des gesicherten Grundgeschäfts in Bezug auf das Risiko der Änderungen des Rohstoffpreises wird ein hypothetisches Derivat gebildet. Eine etwaige Ineffektivität der Hedge-Beziehung (soweit die kumulierte Fair-Value-Änderung des Sicherungsgeschäfts größer ist als die kumulierte Fair-Value-Änderung des gesicherten Cashflows) wird im Finanzergebnis erfasst.

Ineffektivitäten können sich ergeben, wenn das Kreditrisiko des Handelspartners stark von jenem der Österreichische Postbus AG und der ÖBB-Produktion Gesellschaft mbH abweicht, es zu einer Übersicherung kommt, da die erwartete Transaktion nicht oder in geringerem Ausmaß als geplant eintritt, und aus der Diskontierung des Grundgeschäfts.

Das kumulierte sonstige Ergebnis aus den Dieselderivaten, die als Cashflow Hedge designiert waren, stellt sich wie folgt dar:

kumuliertes sonstiges Ergebnis aus Dieselderivaten zum 31.12.2020	OCI	Latente Steuern	OCI nach latente Steuern
Stand zum 1.1.2020	0,0	0,0	0,0
erfolgsneutral erfasste Beträge	0,3	-0,1	0,2
Stand 31.12.2020	0,3	-0,1	0,2

Sensitivitätsanalyse Dieselpreis

Wenn der Dieselpreis zum Bilanzstichtag um 10% niedriger beziehungsweise um 10% höher gelegen wäre, dann hätte die Änderung des Marktpreisniveaus eine Verringerung beziehungsweise Erhöhung des Eigenkapitals in Höhe von rd. 1,5 Mio. EUR ergeben.

29.4.2. Sonstige Stromderivate

Die folgende Tabelle zeigt das Fristigkeitsband jener Forwards, die zwar zu Sicherungszwecken abgeschlossen werden, aber unter anderem aufgrund der Schwankungen der Verbrauchsmenge nicht die formalen Anforderungen des IFRS 9 für Cashflow Hedges erfüllen.

31.12.2020				
Stromderivate ohne Hedge-Beziehungen	Anzahl Forwards	Nominalvolumen	Anzahl Forwards	Nominalvolumen
Laufzeitende	Einkauf	in Mio. EUR	Verkauf	in Mio. EUR
Bestand	95	87,5	101	81,9
<i>davon Laufzeitende 2021</i>	<i>76</i>	<i>62,9</i>	<i>91</i>	<i>72,5</i>
<i>davon Laufzeitende 2022</i>	<i>18</i>	<i>24,2</i>	<i>9</i>	<i>7,4</i>
<i>davon Laufzeitende 2023</i>	<i>1</i>	<i>0,4</i>	<i>1</i>	<i>2,0</i>

31.12.2019				
Stromderivate ohne Hedge-Beziehungen	Anzahl Forwards	Nominalvolumen	Anzahl Forwards	Nominalvolumen
Laufzeitende	Einkauf	in Mio. EUR	Verkauf	in Mio. EUR
Bestand	102	92,7	91	68,7
<i>davon Laufzeitende 2020</i>	<i>74</i>	<i>77,0</i>	<i>74</i>	<i>61,8</i>
<i>davon Laufzeitende 2021</i>	<i>20</i>	<i>13,0</i>	<i>11</i>	<i>5,1</i>
<i>davon Laufzeitende 2022</i>	<i>8</i>	<i>2,7</i>	<i>6</i>	<i>1,8</i>

Der Ausweis der Derivate mit einem positiven beizulegenden Zeitwert erfolgt in den kurzfristigen finanziellen Vermögenswerten (Erläuterung 18). Derivate mit einem negativen beizulegenden Zeitwert werden in den Finanzverbindlichkeiten ausgewiesen (Erläuterung 25). Veränderungen des beizulegenden Zeitwerts der Stromderivate ohne Hedge-Beziehung werden in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung im sonstigen Finanzergebnis erfasst.

Im Geschäftsjahr 2020 wurden unterjährig auch Dieselswaps abgeschlossen, welche mit 31.12.2020 ausgelaufen sind. Diese Dieselswaps haben die Anforderungen für die Bilanzierung einer Sicherungsbeziehung nach IFRS 9 nicht erfüllt, weshalb diese erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet wurden.

29.5. Zusätzliche Angaben gemäß IFRS 7

Kapitalmanagement

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

Das gemanagte Eigenkapital beträgt zum 31.12.2020 rd. 2.754,3 Mio. EUR (Vj: rd. 2.632,1 Mio. EUR).

Zusätzliche Angaben zu den Finanzinstrumenten

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

Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie sonstige finanzielle Verbindlichkeiten haben in der Regel kurze Restlaufzeiten; die bilanzierten Werte stellen näherungsweise die beizulegenden Zeitwerte dar. Die beizulegenden Zeitwerte von Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten und sonstigen finanziellen Verbindlichkeiten werden als Barwerte der künftigen Zinszahlungen und Tilgungen unter Zugrundelegung der jeweils gültigen Zinskurve ermittelt. In der untenstehenden Überleitungsrechnung werden die Non-Financial Instruments und die Finanzinstrumente aus Hedge Accounting in einer eigenen Spalte dargestellt, um eine Überleitung zum Buchwert des Bilanzpostens zu ermöglichen.

Die bei den jeweiligen Bilanzposten angegebenen beizulegenden Zeitwerte in den nachstehenden Tabellen beziehen sich nur auf die Finanzinstrumente. Alle finanziellen Vermögenswerte und Schulden werden mit Ausnahme der Position Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente (Cash) und der emittierten Anleihen mit einer ISIN-Nummer, die in den Finanzverbindlichkeiten ausgewiesen werden, durchgängig gemäß Level 2 bewertet. Level-2-Bewertungen beruhen auf anderen Eingangsparametern als die auf Stufe 1 enthaltenen notierten Preise, die für den Vermögenswert oder die Schuld entweder unmittelbar oder mittelbar am Markt zu beobachten sind. Bei langfristigen Finanzinstrumenten findet die Bewertung aufgrund abgezinster Zahlungsströme statt.

Für die angegebenen beizulegenden Zeitwerte der emittierten Anleihen mit ISIN-Nummer in Höhe von rd. 13.911,8 Mio. EUR (Vj: rd. 15.282,1 Mio. EUR) werden Marktpreise herangezogen. Davon liegen für rd. 13.763,8 Mio. EUR (Vj: rd. 14.975,4 Mio. EUR) unangepasste notierte Preise vor (Level-1-Bewertung), während für rd. 148,0 Mio. EUR (Vj: rd. 306,7 Mio. EUR) ein Bewertungsmodell, das auf Marktpreisen basiert, herangezogen wurde. Level-1-Bewertungen sind solche, die sich aus notierten Preisen (unangepasst) auf aktiven Märkten für identische finanzielle Vermögenswerte oder Schulden ergeben. Die Quelle für die Notierungen ist Reuters. Die Anleihen wurden über die Börsen in Luxemburg und Wien begeben. Der beizulegende Zeitwert der Anleihen mit CUSIP-Nummern, die 2015 erstmals vergeben wurden, beträgt rd. 55,7 Mio. EUR (Vj: rd. 55,9 Mio. EUR). Diese wurden nach Eingangsparameter gemäß Level 2 bewertet.

Finanzielle Vermögenswerte 31.12.2020 in Mio. EUR	Buchwert	abzüglich Non- Financial Instruments	Financial Instru- ments	FVtPL EK- Instru- mente	zwin- gend zum FVtPL	zu fort- geführten Anschaffungs- kosten	Leasing	Cash	Hedge Account- ing	Fair Value
Langfristige Vermögenswerte										
Finanzielle Vermögenswerte	227,7	0,0	227,7	7,4	0,0	193,6	20,8	0,0	5,9	240,0
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	114,2	102,7	11,5	0,0	0,0	11,5	0,0	0,0	0,0	11,5
Kurzfristige Vermögenswerte										
Finanzielle Vermögenswerte	86,9	0,0	86,9	0,0	14,2	55,8	12,6	0,0	4,3	86,9
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	631,3	17,8	613,5	0,0	0,0	613,5	0,0	0,0	0,0	613,5
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	392,6	231,2	161,4	0,0	0,0	161,4	0,0	0,0	0,0	161,4
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	40,8	0,0	40,8	0,0	0,0	0,0	0,0	40,8	0,0	40,8
Summe Buchwert je Kategorie				7,4	14,2	1.035,8	33,4	40,8	10,2	

Finanzverbindlichkeiten 31.12.2020 in Mio. EUR	Buchwert	abzüglich Non- Financial Instruments	Financial Instru- ments	At Amortised Cost	At Fair Value through Profit and Loss (Held for Trading)	Hedge Accounting	Leasing	Fair Value
Langfristige Verbindlichkeiten								
Finanzverbindlichkeiten	24.001,5	0,0	24.001,5	23.677,7	6,3	43,8	273,7	30.526,4
Sonstige Verbindlichkeiten	34,5	31,8	2,7	2,7	0,0	0,0	0,0	2,7
Kurzfristige Verbindlichkeiten								
Finanzverbindlichkeiten	2.664,8	0,0	2.664,8	2.506,4	15,2	9,2	134,0	2.732,7
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	994,0	43,8	950,2	950,2	0,0	0,0	0,0	950,2
Sonstige Verbindlichkeiten	1.647,5	345,2	1.302,3	1.302,3	0,0	0,0	0,0	1.302,3
Summe Buchwert je Kategorie				28.439,3	21,5	53,0	407,7	

Finanzielle Vermögenswerte 31.12.2019 in Mio. EUR	Buchwert	abzüglich Non- Financial Instruments	Financial Instru- ments	FVtPL EK- Instru- mente	zwin- gend zum FVtPL	zu fort- geführten Anschaffungs- kosten	Leasing	Cash	Hedge Accoun- ting	Fair Value
Langfristige Vermögenswerte										
Finanzielle Vermögenswerte	286,1	0,0	286,1	5,3	0,0	251,7	25,8	0,0	3,3	305,7
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	131,8	116,6	15,2	0,0	0,0	15,2	0,0	0,0	0,0	15,2
Kurzfristige Vermögenswerte										
Finanzielle Vermögenswerte	34,9	0,0	34,9	0,0	12,0	13,5	4,2	0,0	5,2	34,9
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	595,7	21,2	574,5	0,0	0,0	574,5	0,0	0,0	0,0	574,5
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	313,0	198,2	114,8	0,0	0,0	114,8	0,0	0,0	0,0	114,8
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	64,3	0,0	64,3	0,0	0,0	0,0	0,0	64,3	0,0	64,3
Summe Buchwert je Kategorie				5,3	12,0	969,7	30,1	64,3	8,5	

Finanzverbindlichkeiten 31.12.2019 in Mio. EUR	Buchwert	abzüglich Non- Financial Instruments	Financial Instru- ments	At Amortised Cost	At Fair Value through Profit and Loss (Held for Trading)	Hedge Accoun- ting	Leasing	Fair Value
Langfristige Verbindlichkeiten								
Finanzverbindlichkeiten	22.823,0	0,0	22.823,0	22.463,6	6,4	51,1	301,9	24.592,0
Sonstige Verbindlichkeiten	40,1	34,8	5,3	2,6	0,0	0,0	2,7	5,3
Kurzfristige Verbindlichkeiten								
Finanzverbindlichkeiten	2.519,7	0,0	2.519,7	2.416,8	12,7	14,6	75,6	2.566,2
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	879,8	10,8	869,0	869,0	0,0	0,0	0,0	869,0
Sonstige Verbindlichkeiten	1.564,1	355,4	1.208,7	1.208,7	0,0	0,0	0,0	1.208,7
Summe Buchwert je Kategorie				26.960,7	19,1	65,7	380,2	

Saldierung von Finanzinstrumenten

Gemäß den Regelungen des IFRS 7.13C sind die in der Bilanz tatsächlich durchgeführten Saldierungen und potenziellen Aufrechnungsbeträge darzustellen. Da keine Vereinbarungen betreffend tatsächlichen Saldierungen bestehen, werden in den nachfolgenden Tabellen nur die potenziellen Aufrechnungsbeträge aus Stromderivaten aufgrund von Nettingvereinbarungen und sonstigen Vereinbarungen mit Vertragspartnern dargestellt.

per 31.12.2020 in Mio. EUR	Buchwerte brutto gebucht	potenzielle Aufrechnungsbeträge, die nicht in der Bilanz saldiert werden	Nettobeträge nach potenzieller Saldierung
Stromderivate Aktiv	14,2	-8,2	6,0
Stromderivate Passiv	-15,2	8,2	-7,0
per 31.12.2019 in Mio. EUR	Buchwerte brutto gebucht	potenzielle Aufrechnungsbeträge, die nicht in der Bilanz saldiert werden	Nettobeträge nach potenzieller Saldierung
Stromderivate Aktiv	12,0	-4,9	7,1
Stromderivate Passiv	-12,3	4,9	-7,4

Nettofinanzergebnisse nach Bewertungsklassen

Das Nettoergebnis unterteilt nach Bewertungsklassen stellt sich wie folgt dar:

Ergebnis aus der Folgebewertung 31.12.2020 in Mio. EUR	Zinsergebnis	Bewertung zum Fair Value	Währungs- umrechnung	Ergebnis aus Wert- berichtigung	Ergebnis aus dem Abgang	Ergebnis aus Beteiligungen
Financial Assets measured at Amortised Cost (FAAC)	13,5	0,0	-22,4	0,0	0,0	0,0
FVtPL (EK-Instrumente)	0,0	0,0	0,0	-0,2	0,0	0,2
Financial Instruments measured at FVtPL (Pflichtansatz)	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Financial Liabilities Measured at Amortised Cost (FLAC) *)	-539,6	0,0	8,7	0,0	0,0	0,0
Hedge Accounting	-21,0	0,0	-0,4	0,0	0,0	0,0
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	0,0	0,0	-0,2	0,0	0,0	0,0

*) In den Zinsaufwendungen sind Negativzinsen aus Darlehen in Höhe von rd. 3,5 Mio. EUR saldiert.

Ergebnis aus der Folgebewertung 31.12.2019 in Mio. EUR	Zinsergebnis	Bewertung zum Fair Value	Währungs- umrechnung	Ergebnis aus Wert- berichtigung	Ergebnis aus dem Abgang	Ergebnis aus Beteiligungen
Financial Assets measured at Amortised Cost (FAAC)	21,1	0,0	-0,7	0,5	1,2	0,0
Held-to-Maturity Investments (HtM)						
FVtPL (EK-Instrumente)	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,9
Financial Instruments measured at FVtPL (Pflichtansatz)	0,0	-10,9	0,0	0,0	0,0	0,0
Financial Liabilities Measured at Amortised Cost (FLAC) *)	-587,4	0,0	-3,0	0,0	0,0	0,0
Hedge Accounting	-23,5	0,0	-0,2	0,0	0,0	0,0
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	0,0	0,0	-0,1	0,0	0,0	0,0

*) In den Zinsaufwendungen sind Negativzinsen aus Darlehen in Höhe von rd. 0,7 Mio. EUR saldiert.

Das Zinsergebnis aus finanziellen Verbindlichkeiten der Bewertungsklasse Financial Liabilities Measured at Amortised Cost (Aufwendungen in Höhe von netto rd. 539,6 Mio. EUR (Vj: rd. 587,4 Mio. EUR) enthält im Wesentlichen Zinsaufwendungen aus Anleihen und Krediten. Ferner werden darunter auch Zinserträge aus der Auf- und Abzinsung von Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen subsumiert. Im Nettofinanzergebnis sind keine Aufwendungen aus Wertberichtigungen von Forderungen enthalten.

29.6. Derivative Finanzinstrumente

In der nachfolgenden Tabelle sind die bilanzierten beizulegenden Zeitwerte sämtlicher derivativer Finanzinstrumente dargestellt. Dabei wird unterschieden, ob diese in eine wirksame Sicherungsbeziehung gemäß IFRS 9 (Cashflow Hedge) eingebunden sind oder nicht.

in Mio. EUR	Vermögenswerte		Eigenkapital und Schulden	
	Buchwerte 31.12.2020	Buchwerte 31.12.2019	Buchwerte 31.12.2020	Buchwerte 31.12.2019
Zinsswaps				
ohne Hedge-Beziehung	0,0	0,0	2,0	2,5
mit Cashflow Hedges	0,0	0,0	52,8	58,9
Strom-Forwards				
ohne Hedge-Beziehung	14,2	12,0	15,2	12,3
mit Cashflow Hedges	10,0	8,5	0,2	6,8
Dieselswaps				
mit Cashflow Hedges	0,2	0,0	0,0	0,0
Sonstige Derivate				
Derivate ohne Hedge-Beziehung	0,0	0,0	4,3	4,3
Summe	24,4	20,5	74,5	84,8

Fair-Value-Hierarchie – Derivate

Die nachfolgende Tabelle zeigt, wie die beizulegenden Zeitwerte jener Vermögenswerte und Schulden ermittelt wurden, die zum beizulegenden Zeitwert bilanziert werden, wobei eine Klassifizierung in eine dreistufige Hierarchie die Marktnähe der in die Ermittlung eingehenden Daten widerspiegelt.

31.12.2020			
in Mio. EUR		Level 2	Summe
Derivate unter Hedge Accounting		10,2	10,2
Derivate Handelsbestand		14,2	14,2
Finanzielle Vermögenswerte		24,4	24,4
Derivate Handelsbestand		21,5	21,5
Derivate unter Hedge Accounting		53,0	53,0
Finanzielle Schulden		74,5	74,5

31.12.2019			
in Mio. EUR		Level 2	Summe
Derivate unter Hedge Accounting		8,5	8,5
Derivate Handelsbestand		12,0	12,0
Finanzielle Vermögenswerte		20,5	20,5
Derivate Handelsbestand		19,1	19,1
Derivate unter Hedge Accounting		65,7	65,7
Finanzielle Schulden		84,8	84,8

Die verschiedenen Levels wurden wie folgt bestimmt:

Level 1: Notierte Preise (unangepasst) finden sich auf einem aktiven Markt für identische Finanzinstrumente.

Level 2: Es wurden andere Parameter als jene in Ebene 1, die für das Finanzinstrument beobachtbar sind (entweder direkt, das heißt als Preise, oder indirekt, das heißt abgeleitet aus Preisen), verwendet.

Level 3: Es wurden Parameter verwendet, die nicht ausschließlich auf beobachtbaren Marktdaten basieren.

Transfers zwischen den einzelnen Ebenen fanden nicht statt.

Hinsichtlich weiterer Details zu diesen Finanzinstrumenten wird auf Erläuterung 29.3. verwiesen.

30. Leasingtransaktionen

30.1. Leasinggeber

Bei den an Dritte vermieteten Vermögenswerten handelt es sich einerseits um als Finanzinvestition gehaltene Immobilien (IAS 40) und andererseits um Gebäude, die teilweise vermietet werden, deren Anteil aber nicht überwiegend ist und die daher nicht unter IAS 40 fallen oder gesondert ausgewiesen werden können. Der weitaus überwiegende Teil der Mietverhältnisse ist kündbar. Die Infrastruktur, die anderen Bahnbetreibern zur Nutzung gegen Entgelt zur Verfügung gestellt wird, wird auf Basis einer aktuellen Preisliste (gefahrte Kilometer oder transportierte Bruttotonnen) verrechnet, weshalb es sich dabei nicht um ein Leasing-, sondern um ein Dienstleistungsverhältnis handelt.

Es gibt rd. 26.000 (Vj: rd. 21.200) Mietverträge, die überwiegend unbefristet sind und unter Einhaltung einer Kündigungsfrist von maximal sechs Monaten aufgelöst werden könnten. Diese beinhalten rd. 4.000 (Vj: 4.150) externe befristete Mietverträge, die zwischen 2021 und 2114 (Vj: 2020 und 2112) enden, wobei es sich bei den langfristigen Verträgen um eingeräumte Baurechte an Grund und Boden handelt. Die bedingten Mieterträge beziehen sich ausschließlich auf Mietverträge.

Da es sich bei den vermieteten Objekten mit Ausnahme der als Finanzinvestitionen gehaltenen Immobilien um nicht abtrennbare Teilflächen von Gebäuden wie beispielsweise Bahnhöfe handelt, ist eine Angabe der Buchwerte weder zielführend noch möglich.

Operatives Leasing

Die Mindestleasingzahlungen aus den unkündbaren operativen Leasingverträgen betragen:

31.12.2020 in Mio. EUR	Gesamt	bis zu 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	mehr als 5 Jahre
Grundstücke und Bauten	437,2	46,5	110,4	280,3
Sonstige technische Anlagen und Maschinen	0,3	0,0	0,1	0,2
Andere Anlagen und Betriebs- und Geschäftsausstattung	18,8	3,5	6,9	8,4
Fahrpark	10,3	5,7	4,4	0,2

31.12.2019 in Mio. EUR	Gesamt	bis zu 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	mehr als 5 Jahre
Grundstücke und Bauten	429,2	49,2	126,4	253,6
Sonstige technische Anlagen und Maschinen	0,3	0,0	0,1	0,2
Andere Anlagen und Betriebs- und Geschäftsausstattung	0,5	0,3	0,2	0,0
Fahrpark	8,3	1,7	4,4	2,2

Der ÖBB-Konzern verleast Anlagen, die als operative Leasingverhältnisse eingestuft werden. Die Verträge haben je nach Leasinggegenstand unterschiedliche marktübliche Laufzeiten.

Die in den Sachanlagen enthaltenen und im Wege des „operativen Leasings“ vermieteten Vermögenswerte weisen zu den Bilanzstichtagen folgende Restbuchwerte auf:

Nettobuchwert der Anlagen je Gruppe von Vermögenswerten	31.12.2020 in Mio. EUR	31.12.2019 in Mio. EUR
Als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien	163,7	163,9
Grundstücke und Bauten	434,3	63,8
Technische Anlagen und Maschinen	12,0	5,7
Andere Anlagen und Betriebs- und Geschäftsausstattung	1,9	1,6
Immaterielle Vermögenswerte	0,1	0,1
Summe	612,0	235,1

Finanzierungsleasing

Die nachfolgende Tabelle stellt eine Fälligkeitsanalyse der Leasingforderungen dar und zeigt die nach dem Bilanzstichtag zu erhaltenden nicht diskontierten Leasingzahlungen.

	Mindestleasingzahlungen in Mio. EUR	Enthaltener Zinsertrag in Mio. EUR
31.12.2020		
2021	12,6	0,0
2022 bis 2025	9,9	0,0
nach 2025	10,9	0,0
Summe der Mindestleasingzahlungen	33,4	0,0
abzüglich Zinsenanteil	0,0 *)	
Barwert der Leasingzahlungen	33,4	
*) Kleinstbetrag.		
	Mindestleasingzahlungen in Mio. EUR	Enthaltener Zinsertrag in Mio. EUR
31.12.2019		
2020	4,5	0,3
2021 bis 2024	16,2	0,7
nach 2024	10,5	0,2
Summe der Mindestleasingzahlungen	31,2	1,2
abzüglich Zinsenanteil	-1,2	
Barwert der Leasingzahlungen	30,0	

30.2. Leasingnehmer

Nutzungsrechte

Die Leasingverträge betreffen hauptsächlich Gebäude und Fahrpark und haben eine maximale Laufzeit bis 2061. Die Nutzungsrechte werden als Sachanlagen dargestellt (Erläuterung 14). Für Leasingverträge wird der vereinbarte Zeitraum, für den ein Kündigungsverzicht oder eine Verlängerungsoption besteht, zur Schätzung der Laufzeit des Leasingvertrages herangezogen. Bei unbefristet abgeschlossenen Verträgen, für die bei einer Kündigung ein wesentlich wirtschaftlicher Nachteil entstehen würde, wird die Leasinglaufzeit geschätzt.

Leasingverbindlichkeiten

Die folgende Tabelle stellt eine Fälligkeitsanalyse der Leasingverbindlichkeiten dar und zeigt die nach dem Bilanzstichtag zu zahlenden nicht diskontierten Leasingzahlungen.

	Mindestleasingzahlungen in Mio. EUR	Enthaltener Zinsaufwand in Mio. EUR
31.12.2020		
2021	225,2	11,9
2022 bis 2025	222,8	35,5
nach 2025	295,8	19,7
Summe der Mindestleasingzahlungen	743,7	67,1
abzüglich Zinsenanteil	-67,1	
Barwert der Leasingzahlungen	676,6	
	Mindestleasingzahlungen in Mio. EUR	Enthaltener Zinsaufwand in Mio. EUR
31.12.2019		
2020	99,9	15,4
2021 bis 2024	286,7	39,2
nach 2024	318,0	26,4
Summe der Mindestleasingzahlungen	704,6	81,0
abzüglich Zinsenanteil	-81,0	
Barwert der Leasingzahlungen	623,6	

In der Gewinn- und Verlustrechnung erfasste Beträge

in Mio. EUR	2020	2019
Zinsaufwendungen für Leasingverbindlichkeiten	3,9	4,3
Aufwendungen für kurzfristige Leasingverhältnisse	32,1	52,0
Aufwendungen für Leasingverhältnisse über einen Vermögenswert von geringem Wert	3,5	3,3
Aufwendungen aus variablen Leasingzahlungen, die nicht in der Bewertung von Leasingverbindlichkeit berücksichtigt wurden	0,2	6,6
Ertrag aus dem Unterleasing von Nutzungsrechten	0,5	0,0

In der Konzern-Geldfluss-Rechnung erfasste Beträge

in Mio. EUR	2020	2019
Gesamter Zahlungsmittelabfluss für Leasingverhältnisse	-103,9	-94,2

Zahlungen für kurzfristige Leasingverhältnisse und für Leasingverhältnisse über Vermögenswerte von geringen Werten, werden im operativen Cashflow dargestellt.

Verlängerungsoptionen

Einige Immobilienmietverträge enthalten Verlängerungsoptionen, die bis zu einem Jahr vor Ablauf der unkündbaren Vertragslaufzeit vom Konzern ausübbar sind. Der Konzern beurteilt am Bereitstellungsdatum und erneut bei Eintritt einer signifikanten Änderung von Umständen, ob die Ausübung der Verlängerungsoption hinreichend sicher ist. Die Leasingverträge enthalten keine besonderen Beschränkungen oder Zusagen.

Sale-and-lease-back-Transaktionen

Im vierten Quartal 2015 wurden 1.066 Containertragwagen um rd. 26,3 Mio. EUR verkauft und davon im selben Zeitraum ein Rückanmietungsvertrag über 800 Wagen unterschrieben. Aus diesem Geschäft entsteht ein Sale-and-lease-back-Finanzierungsleasing. Die Leasingverbindlichkeit für die 800 Wagen beträgt per 31.12.2015 rd. 18,1 Mio. EUR. Der Verkaufsertrag in Höhe von rd. 19,8 Mio. EUR für die 800 Wagen wird über sechs Jahre (der Dauer des Mietvertrags) verteilt aufgelöst.

Zum 31.12.2020 bereits abgeschlossene Leasingverträge

Der ÖBB-Konzern hat einen Leasingvertrag über die Anmietung von Büroräumlichkeiten abgeschlossen, der ab 2022 zu laufen beginnt. Daraus werden insgesamt für den Zeitraum 2022 bis zum Ende des Kündigungsverzichtes am 31.12.2042 Zahlungen (unabgezinst) in Höhe von rd. 186,8 Mio. EUR anfallen.

30.3. Cross-Border-Leasing-Verträge

Im Zeitraum von Mai 1995 bis Juni 2006 haben die Österreichischen Bundesbahnen (nunmehr ÖBB-Infrastruktur AG) 17 Cross-Border-Leasing-Transaktionen (CBL-Transaktionen), die ÖBB-Produktion Gesellschaft mbH und die ÖBB-Personenverkehr AG jeweils eine CBL-Transaktion abgeschlossen. Davon besteht mit 31.12.2020 noch eine CBL-Transaktion mit der ÖBB-Infrastruktur AG, eine CBL Transaktion mit der ÖBB-Produktion Gesellschaft mbH und eine Transaktion mit der ÖBB-Personenverkehr AG.

Die noch bestehende CBL-Transaktion der ÖBB-Infrastruktur AG ist über Subleases der ÖBB-Produktion GmbH sowie der ÖBB-Personenverkehr überbunden.

Bei allen drei (Vj: drei) CBL-Transaktionen handelt es sich um Sale-and-lease-back-Transaktionen. Dabei tritt der Vertragspartner als Käufer der Anlagen auf und vermietet diese an die jeweiligen Gesellschaften des ÖBB-Konzerns zurück. Teilweise wurden Zahlungsverpflichtungen – inklusive der bei Ausübung der Kaufoption nötigen Zahlungen – durch den Abschluss von Tilgungsträgern bei diversen Bank- und Leasinginstituten abgesichert. In den Verträgen haben sich die Bank- oder Leasinginstitute verpflichtet, die vertraglich vereinbarten Zahlungen zu den festgesetzten Zahlungsterminen für die ÖBB-Infrastruktur AG zu leisten. Mindestratings kommen nicht mehr zur Anwendung. Das den CBL-Transaktionen unterworfenen Rollmaterial wird gemäß den in den Verträgen enthaltenen Vorschriften regelmäßig gewartet und darf grundsätzlich nicht veräußert, vermietet, verpfändet oder stillgelegt werden.

Auflösung von CBL-Transaktionen

Im Berichtsjahr 2020 kam es zu keiner (Vj: einer) vorzeitigen Beendigung.

Bilanzielle Behandlung

Wirtschaftliches Eigentum der Anlagen verbleibt beim ÖBB-Konzern. Die veräußerten und zurückgeleasten Sachanlagen werden aufgrund des unverändert fortbestehenden wirtschaftlichen Eigentums weiterhin in den Sachanlagen des ÖBB-Konzerns ausgewiesen. Detaillierte Vorschriften zur Darstellung von Leasingverhältnissen finden sich in IFRS 16 „Leasing“. Entscheidend ist dabei die Frage, ob der Leasingtransaktion ein wirtschaftlicher Gehalt beizumessen ist. Entscheidend ist dabei die Frage, ob der Leasingtransaktion ein wirtschaftlicher Gehalt beizumessen ist. Da dies nicht zutrifft, fallen diese CBL-Transaktionen nicht in den Anwendungsbereich von IFRS 16.

Daraus ergab sich, dass im zivilrechtlichen Eigentum des ÖBB-Konzerns stehende finanzielle Vermögenswerte (Wertpapiere und Bankeinlagen) ebenso wie dazugehörige Leasingverbindlichkeiten mangels wirtschaftlichen Gehalts nicht die Kriterien eines Vermögenswerts oder einer Schuld erfüllen („verknüpfte Transaktionen“) und daher nicht bilanziert werden.

Im Konzernjahresabschluss ist folglich bei manchen Transaktionen eine (teilweise) Berücksichtigung in der Bilanz (on balance) erforderlich („nicht verknüpfte Transaktionen“).

Sofern allerdings eine bilanzielle Erfassung geboten ist, wurden die Wertpapiere (Veranlagungen bei Banken und PUAs) mit den fortgeführten Anschaffungskosten bewertet. Die in Vorjahren zur Sanierung eines Rating Triggers beschafften US-Treasuries wurden der Kategorie „Fremdkapitalinstrumente zu fortgeführten Anschaffungskosten“ zugeordnet. Den finanziellen Vermögenswerten stehen zunächst Leasingverbindlichkeiten und im Fall der US-Treasuries zusätzlich eine Kreditfinanzierung gegenüber. Die Umrechnung der Fremdwährungsbeträge erfolgt zum jeweiligen Stichtagskurs. Allfälligen wechsellkursbedingten Wertminderungen und Wertsteigerungen stehen gegengleiche Wechselkurseffekte bei den Leasingverbindlichkeiten sowie im Falle der Absicherung des Tilgungsträgers bezüglich einer der Tranchen bei einer Transaktion eine Kreditfinanzierung gegenüber.

Im Konzernabschluss zum 31.12.2020 betragen die finanziellen Vermögenswerte im Zusammenhang mit nicht verknüpften Leasingtransaktionen rd. 138,6 Mio. EUR (Vj: rd. 142,6 Mio. EUR). Die damit im Zusammenhang stehenden Finanzverbindlichkeiten betragen zum 31.12.2020 rd. 229,8 Mio. EUR (Vj: rd. 239,3 Mio. EUR). In diesen Leasingverbindlichkeiten sind Verbindlichkeiten mit Finanzierungscharakter in Höhe von rd. 149,8 Mio. EUR (Vj: rd. 156,8 Mio. EUR) enthalten.

Wertminderungen wurden in Abhängigkeit von historischen Ausfallwahrscheinlichkeiten gemessen am Rating der Vertragspartner und der Restlaufzeit der Transaktion ermittelt. Zum 31.12.2020 bestehen insgesamt Wertberichtigungen auf Veranlagungen in Höhe von rd. 0,1 Mio. EUR (Vj: rd. 0,1 Mio. EUR).

Behandlung von Transaktionen ohne sonstigen wirtschaftlichen Gehalt (verknüpfte Transaktionen)

Bei Transaktionen, die keinen wirtschaftlichen Gehalt hatten und infolgedessen auch nicht als Leasingverhältnis zu bilanzieren waren, wurden keine Vermögenswerte und Verbindlichkeiten erfasst. Die zivilrechtlichen Verpflichtungen aus den Leasingverhältnissen für den Fall, dass die Bank- bzw. Leasinginstitute ihren gegen Erhalt einer Einmalzahlung für die jeweiligen Gesellschaften des ÖBB-Konzerns übernommenen Zahlungsverpflichtungen gegenüber den Investoren nicht nachkommen, werden als Eventualverbindlichkeiten erfasst. Zum 31.12.2020 betragen die Eventualverbindlichkeiten aus CBL-Transaktionen rd. 44,4 Mio. EUR (Vj: rd. 51,9 Mio. EUR).

31. Vereinbarungen von Dienstleistungslizenzen (SIC 29)

Die folgenden Erläuterungen und Angaben beziehen sich auf die Erfordernisse des SIC 29 (Vereinbarungen von Dienstleistungslizenzen). Darunter versteht man Vereinbarungen zwischen Unternehmen über die Erbringung von Dienstleistungen, die der Öffentlichkeit Zugang zu wichtigen wirtschaftlichen und öffentlichen Einrichtungen gewähren.

Konzession Liechtenstein und Schweiz

Vereinbarungen von Dienstleistungslizenzen im Sinne des SIC 29 betreffen den Bereich Schieneninfrastruktur.

In Übereinstimmung mit unionsrechtlichen Vorgaben und nach den nationalen Rechtsordnungen der beteiligten Länder benötigt die ÖBB-Infrastruktur AG als Infrastrukturbetreiberin jener Strecken oder Streckenteile ihres Netzes, die auf ausländischem Territorium liegen, Konzessionen der jeweiligen nationalen Eisenbahnbehörden.

- Für die Strecke auf liechtensteinischem Staatsgebiet wurde für die ÖBB-Infrastruktur AG mit Beschluss der Regierung des Fürstentums Liechtenstein vom 15.12.2020, LNR 2020-1825/BNR 2020/1848 AP 330.0 die bis dahin bestehende Eisenbahnkonzession als „Infrastruktur-Konzession auf der Strecke liechtensteinisch-österreichische Staatsgrenze bei Schaanwald bis zur liechtensteinisch-schweizerischen Staatsgrenze bei Schaan“ erteilt. Diese Konzession ist auf 47 Jahre befristet und erlischt am 31.12.2067.
- Für die Teilstrecken auf Schweizer Staatsgebiet wurde der ÖBB-Infrastruktur AG mit Verfügung des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation vom 03.03.2017 die bis dahin bestehende „Konzession Nr. 5030 für Bau und Betrieb einer Eisenbahninfrastruktur“
 - für die Strecke St. Margrethen – Grenze (– Bregenz) für die Dauer von fünfzig Jahren, das heißt bis zum 31.12.2067 und
 - für die Strecke Buchs SG – Grenze (– Feldkirch) für die Dauer von fünf Jahren, das heißt bis zum 31.12.2022

erneuert.

Die ÖBB-Infrastruktur AG verfügt damit für die auf ausländischem Staatsgebiet befindlichen Teilabschnitte der bestehenden grenzüberschreitenden Eisenbahnstrecken in die Schweiz und nach Liechtenstein über aktuelle und gültige Infrastrukturkonzessionen als Infrastrukturbetreiberin im Sinne der einschlägigen unionsrechtlichen Vorgaben und hat damit dort – vergleichbar der ihr in Österreich durch § 51 Bundesbahngesetz eingeräumten Rechtsstellung – die Rechte und Pflichten eines Eisenbahninfrastrukturbetreibers für die von den Konzessionen erfassten Strecken.

Seitens Stab Recht wird beim Schweizer UVEK rechtzeitig ein Antrag auf Verlängerung der Konzessionsdauer für den Teilabschnitt Buchs SG – Grenze (– Feldkirch) eingebracht, um sicherzustellen, dass alle Konzessionsakte einheitlich bis 31.12.2067 befristet werden.

Nachdem am 20.08.2020 die liechtensteinische Regierungsvorlage über die Genehmigung eines Verpflichtungskredites in einer Volksabstimmung abgelehnt wurde, fehlt die erforderliche Finanzierungsgrundlage für das mit Bescheiden des BMVIT vom 11.06.2015, BMVIT-820.371/0001-IV/SCH2/2015 und Entscheid der Regierung des Fürstentums Liechtenstein vom 16.12.2016 behördlich genehmigte Ausbauprojekt zu Reinvestition, selektivem zweigleisigem Ausbau und Modernisierung der Strecke Feldkirch – Buchs.

Bis zur Erzielung eines trilateralen Konsenses der beteiligten Staaten und der ÖBB-Infrastruktur AG über einen allfälligen Ausbau, der allerdings mittelfristig nicht zur Diskussion steht, wird damit die Strecke Feldkirch – Buchs im Wesentlichen in ihrem derzeitigen Bestand in einem guten, für die Abwicklung eines sicheren und ordentlichen Eisenbahnbetriebes geeigneten Zustand zu erhalten und Eisenbahnverkehrsunternehmen zur Führung von Verkehren im Rahmen ihres Zugangsrechtes zur Verfügung zu stellen sein.

Die Infrastrukturvermögen in Liechtenstein und der Schweiz stehen im Eigentum der ÖBB-Infrastruktur AG und haben zum 31.12.2020 einen Buchwert von rd. 22,9 Mio. EUR (Vj: rd. 23,9 Mio. EUR). Die Konzessionärin übernimmt die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Gütern.

32. Transaktionen mit nahestehenden Unternehmen und nahestehenden Personen

Lieferungen an oder von nahestehenden Unternehmen oder nahestehenden Personen

Nahestehende Unternehmen bzw. nahestehende Personen beinhalten verbundene, nicht vollkonsolidierte Unternehmen des ÖBB-Konzerns, assoziierte Unternehmen zuzüglich eventueller Tochtergesellschaften, Gemeinschaftsunternehmen zuzüglich eventueller Tochtergesellschaften, die Aktionärin der ÖBB-Holding AG (Republik Österreich) sowie deren wesentlichsten Tochtergesellschaften und die Mitglieder des Managements in Schlüsselpositionen (Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats der ÖBB-Holding AG und Mitglieder des Vorstands bzw. der Geschäftsführungen sowie der Aufsichtsräte von vollkonsolidierten Tochterunternehmen der ÖBB-Holding AG) und die nahen Familienangehörigen sowie die nahestehenden Unternehmen der Mitglieder des Managements in Schlüsselpositionen.

Mit Gesellschaften, an denen die Republik Österreich direkt oder indirekt Beteiligungen hält (z. B. Österreichische Bundes- und Industriebeteiligungen GmbH, OMV Aktiengesellschaft, Telekom Austria AG, Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft, Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH, Verbund AG) und die ebenfalls als nahestehende Unternehmen gemäß IAS 24 einzustufen sind, bestehen Geschäftsbeziehungen innerhalb des Leistungsspektrums des ÖBB-Konzerns zu fremdüblichen Bedingungen. Die in beiden Berichtsjahren mit diesen Unternehmen im Sinne von IAS 24 durchgeführten Transaktionen betrafen alltägliche Geschäfte des operativen Geschäftsbereichs, waren insgesamt von untergeordneter Bedeutung und lagen unter 3% der Aufwendungen für Material und bezogene Leistungen oder unter 2% der Umsatzerlöse. Die zum Bilanzstichtag offenen Posten dieser Unternehmen werden in den Forderungen und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen ausgewiesen und an dieser Stelle nicht mehr gesondert behandelt.

Einkäufe wurden zu Marktpreisen abzüglich handelsüblicher Mengenrabatte sowie sonstiger auf Basis des Umfangs der Geschäftsbeziehungen gewährter Rabatte getätigt. Das Volumen der Transaktionen im Geschäftsjahr zwischen den in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen der Gruppe einerseits und diesen nahestehenden Unternehmen und Personen andererseits sowie die aus diesen Transaktionen offenen Forderungen und Verbindlichkeiten zum Geschäftsjahresende stellen sich wie folgt dar:

in Mio. EUR gerundet	Mitglieder der Organe des Konzerns und denen nahestehende Personen und Unternehmen		Assoziierte Unternehmen		Verbundene nicht vollkonsolidierte Unternehmen	
	2020	2019	2020	2019	2020	2019
Verkauf von Waren/ Dienstleistungen (Gesamterträge)	0,1	0,1	30,3	35,4	0,5	0,7
Erwerb von Waren/ Dienstleistungen (Gesamtaufwendungen)	0,1	0,1	46,6	38,8	3,9	5,6
Forderungen 31.12.	0,1	0,0	5,4	5,3	0,1	0,1
Schulden 31.12.	0,0	0,0	4,1	6,7	1,2	1,1

Bei den Transaktionen mit den Organen des Konzerns und denen nahestehenden Personen sowie Unternehmen handelt es sich vor allem um Transaktionen mit Unternehmen, an denen Mitglieder des Aufsichtsrats oder GeschäftsführerInnen einen beherrschenden Einfluss haben.

Es gab an verbundene nicht vollkonsolidierte Unternehmen weder Garantien oder Investitionszuschüsse noch wurden von diesen Garantien oder Investitionszuschüsse angenommen. In beiden Geschäftsjahren gab es keine berichtspflichtigen Transaktionen mit Vorständen. An assoziierte Unternehmen wurden in beiden Berichtsjahren keine Garantien gegeben. Die Haftungen und Garantien, die seitens der Republik Österreich oder der Österreichischen Kontrollbank AG übernommen wurden, werden in Erläuterung 25 ausgewiesen.

Transaktionen und Leistungsbeziehungen mit der Republik Österreich, Rahmenplan für Infrastrukturinvestitionen und die Haftung der Republik Österreich

Teilkonzerne ÖBB-Personenverkehr und Rail Cargo Austria

Entsprechend dem Bundesbahnstrukturgesetz werden mit der Republik Österreich gemeinwirtschaftliche Leistungsverträge für den Personennah- und -fernverkehr auf der Schiene geschlossen. Dementsprechend werden von der ÖBB-Personenverkehr AG gemeinwirtschaftliche Leistungen erbracht. Die dafür der Republik Österreich verrechneten Leistungen betragen rd. 1.187,9 Mio. EUR (Vj: rd. 756,0 Mio. EUR). Auf Basis von Verkehrsdienstverträgen werden für die Bundesländer und Gemeinden Leistungen erbracht, für die im Geschäftsjahr rd. 256,7 Mio. EUR (Vj: rd. 388,3 Mio. EUR) verrechnet wurden.

Die Rail Cargo Austria AG wie auch alle anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen, die Leistungen in den Produktionsformen Einzelwagenverkehr, unbegleiteter kombinierter Verkehr und „Rollende Landstraße“ erbringen, erhalten Förderungen nach dem von der Republik Österreich bei der Europäischen Kommission notifizierte Beihilfeprogramm für den Schienengüterverkehr. Die von der Republik Österreich dafür der Rail Cargo Austria AG gewährten Förderungen betragen für das Jahr 2020 rd. 92,3 Mio. EUR (Vj: rd. 83,3 Mio. EUR).

Teilkonzern ÖBB-Infrastruktur

Allgemein

Die ÖBB-Infrastruktur AG ist ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen, dessen Aufgaben im öffentlichen Interesse liegen und in § 31 Bundesbahngesetz näher bestimmt sind. Die Grundlage für die Finanzierung der Gesellschaft bildet § 47 Bundesbahngesetz, wonach der Bund dafür zu sorgen hat, dass der ÖBB-Infrastruktur AG die zur Erfüllung ihrer Aufgaben und zur Aufrechterhaltung ihrer Liquidität und des Eigenkapitals erforderlichen Mittel zur Verfügung stehen, soweit die Aufgaben vom Geschäftsplan gemäß § 42 (6) Bundesbahngesetz umfasst sind. Die in dieser Bestimmung vom Bund gesetzlich normierte Zusage findet in den Zuschussverträgen nach § 42 (1) und (2) Bundesbahngesetz ihre konkrete Umsetzung.

Nach Verständnis der Vertragspartner ist das Ziel der Zuschussverträge, unabhängig von der jeweiligen Vertragslaufzeit, die Werthaltigkeit der für die Aufgaben gemäß § 31 Bundesbahngesetz eingesetzten Vermögenswerte der ÖBB-Infrastruktur AG dauerhaft sicherzustellen, womit auch dem gesetzlichen Auftrag des Bundesbahngesetzes entsprochen wird.

Die ÖBB-Infrastruktur AG trägt die Kosten für die Erfüllung ihrer Aufgaben. Hierzu leistet der Bund der ÖBB-Infrastruktur AG

- gemäß § 42 (1) Bundesbahngesetz über deren Ersuchen insbesondere für den Betrieb der Schieneninfrastruktur und deren Bereitstellung an die Nutzer insoweit und so lange einen Zuschuss, als die unter den jeweiligen Marktbedingungen von den Nutzern der Schieneninfrastruktur zu erzielenden Erlöse die bei sparsamer und wirtschaftlicher Geschäftsführung anfallenden Aufwendungen nicht abdecken, und
- gemäß § 42 (2) Bundesbahngesetz Zuschüsse zur Instandhaltung, zur Planung und zum Bau von Schieneninfrastruktur.

Über die Zuschüsse gemäß § 42 (1) und (2) Bundesbahngesetz sind zwischen dem Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Finanzen (BMF) und der ÖBB-Infrastruktur AG zwei gesonderte Verträge mit jeweils sechsjähriger Laufzeit abzuschließen, in denen der Zuschussgegenstand, die Höhe der dafür zu gewährenden Zuschüsse, die allgemeinen und besonderen Zuschussbedingungen und die Zahlungsmodalitäten festzulegen sind.

Die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH (SCHIG) überwacht die Einhaltung der von der ÖBB-Infrastruktur AG in den Zuschussverträgen gemäß § 42 Bundesbahngesetz übernommenen Verpflichtungen. Die Überwachung bezieht sich auf eine sparsame, wirtschaftliche und zweckmäßige Mittelverwendung bei der Planung, dem Bau, der Instandhaltung, der Bereitstellung und dem Betrieb einer bedarfsgerechten und sicheren Schieneninfrastruktur.

Der Rahmenplan 2021 bis 2026 wurde von der Republik Österreich am 14.10.2020 im Ministerrat beschlossen und vom Aufsichtsrat der ÖBB-Infrastruktur AG am 03.12.2020 genehmigt.

Im März 2020 wurden die Zuschussvereinbarungen gemäß § 42 Bundesbahngesetz (Zuschussverträge gemäß § 42 Bundesbahngesetz), welche die Zuschüsse ab 2018 regeln, von der Republik Österreich, vertreten durch das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK), im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Finanzen (BMF), und der ÖBB-Infrastruktur AG formal gefertigt. Diese Zuschussvereinbarungen haben somit auch für das Jahr 2020 Gültigkeit.

Im Dezember 2020 wurde der Zuschussvertrag gemäß § 55b Eisenbahngesetz und § 42 (1) Bundesbahngesetz zur Rahmenplanperiode 2018 bis 2023, unterzeichnet im März 2020, zum Ausgleich des Entfalls des Wegentgeltes Trasse für den eigenwirtschaftlichen Personenverkehr um rd. 5,0 Mio. EUR erhöht.

Finanzierung der Infrastruktur

Der Zuschussvertrag gemäß § 42 (2) Bundesbahngesetz beruht auf dem gemäß § 42 (6) Bundesbahngesetz von der ÖBB-Infrastruktur AG zu erstellenden Geschäftsplan. Ein Bestandteil des Geschäftsplanes ist der von der ÖBB-Infrastruktur AG gemäß § 42 (7) Bundesbahngesetz zu erstellende sechsjährige Rahmenplan, der jahresweise die Mittel für die Instandhaltung (insbesondere Instandsetzung und Reinvestition) sowie für die Erweiterungsinvestitionen zu enthalten hat. Geschäftsplan und Rahmenplan sind jährlich jeweils um ein Jahr zu ergänzen und auf den neuen sechsjährigen Zeitraum anzupassen.

Gemäß Zuschussvertrag 2018 bis 2023 beträgt der durch den Bund zu übernehmende Anteil für Erweiterungsinvestitionen und Reinvestitionen gemäß Rahmenplan 2018 bis 2023 (mit Ausnahme des Brenner Basistunnels) 80% der jährlichen Investitionsausgaben, für welche Zuschüsse in Form einer auf 30 Jahre umgelegten Annuität geleistet werden. Für das Projekt Brenner Basistunnel leistet der Bund einen Zuschuss in Höhe von 100% in Form einer auf 50 Jahre umgelegten Annuität. Als Zinssatz wird der jeweils aktuelle Satz für Langfristfinanzierungen der ÖBB-Infrastruktur AG herangezogen.

Der durch den Bund zu übernehmende Anteil für Erweiterungsinvestitionen (ohne Brenner Basistunnel) und Reinvestitionen wird laufend überprüft und gegebenenfalls für die zukünftigen Zuschüsse an die aktuellen Erfordernisse angepasst.

Für Inspektion und Wartung, Entstörung sowie Instandsetzung der von der ÖBB-Infrastruktur AG zu betreibenden Schieneninfrastruktur leistet der Bund ebenfalls einen Zuschuss. Dessen Höhe wird unter Berücksichtigung der Liquiditätserfordernisse auf Basis des Geschäftsplanes der ÖBB-Infrastruktur AG, der vorgegebenen Begrenzung des Gesamtzuschusses gemäß § 42 Bundesbahngesetz und der Erreichung der Zielvorgaben (Performance- bzw. Outputziele) laut Zuschussvertrag gemäß § 42 (1) Bundesbahngesetz festgelegt. Änderungen der Funktionalität und/oder des Umfangs der von der ÖBB-Infrastruktur AG zu betreibenden Schieneninfrastruktur haben eine Erhöhung oder Verminderung des Zuschusses zur Folge. Vor derartigen Änderungen ist daher von der ÖBB-Infrastruktur AG das Einvernehmen mit dem BMK und dem BMF herzustellen.

Im Jahr 2020 wurde auf Basis der gültigen Zuschussvereinbarung 2018 bis 2023 gemäß § 55b Eisenbahngesetz ein Zuschuss in Höhe von rd. 986,4 Mio. EUR (Vj: rd. 963,7 Mio. EUR) für Erweiterungs- und Reinvestitionen gewährt. Für Inspektion, Wartung und Entstörung wurden rd. 594,1 Mio. EUR (Vj: rd. 583,5 Mio. EUR) gewährt.

Für Errichtungskosten des Brenner Basistunnels hat die ÖBB-Infrastruktur AG Kostenbeiträge in Höhe von rd. 190,0 Mio. EUR (Vj: rd. 160,0 Mio. EUR) an die BBT SE geleistet. Die vertraglich mit dem Land Tirol im Zuge des Anteilerwerbs vereinbarten Zahlungen sowie die vom Bund an die ÖBB-Infrastruktur AG geleisteten Zahlungen in Zusammenhang mit der Querfinanzierung Straße beliefen sich auf rd. 49,4 Mio. EUR (Vj: rd. 49,8 Mio. EUR).

Betrieb der Infrastruktur und Lehrlingskosten

Die ÖBB-Infrastruktur AG hat dem BMK sowie dem BMF einen jährlichen Rationalisierungs- und Einsparungsplan mit einer Vorschaurechnung vorzulegen.

Grundlage des Vertrags über den Zuschuss gemäß § 42 (1) Bundesbahngesetz ist insbesondere der von der ÖBB-Infrastruktur AG auf sechs Jahre zu erstellende Geschäftsplan gemäß § 42 (6) Bundesbahngesetz mit einer genauen Beschreibung der zur Erfüllung ihrer Aufgaben erforderlichen Maßnahmen zur bedarfsgerechten und sicheren Bereitstellung der Schieneninfrastruktur einschließlich der Zeit- und Kostenpläne sowie der Rationalisierungspläne und einer Vorschau der Benützungs- und anderen Entgelte.

Das BMK hat gemäß § 45 Bundesbahngesetz die SCHIG mit der Überwachung der Einhaltung der von der ÖBB-Infrastruktur AG im Zuschussvertrag übernommenen Verpflichtungen beauftragt.

Durch diesen Zuschussvertrag werden die von der ÖBB-Infrastruktur AG im Zusammenhang mit dem Zuschuss gemäß § 42 Bundesbahngesetz zu erreichenden Zielvorgaben definiert.

Die von der ÖBB-Infrastruktur AG konkret zu erreichenden Zielvorgaben gliedern sich insbesondere in allgemeine, Qualitäts-, Sicherheits- und Effizienzzielvorgaben, die unter Bedachtnahme auf die gesetzlichen Aufgaben der ÖBB-Infrastruktur AG vereinbart werden; sie sind im zwischen Bund und der ÖBB-Infrastruktur AG vereinbarten Geschäftsplan gemäß § 42 (6) Bundesbahngesetz festgelegt.

Die Einhaltung der sich für die ÖBB-Infrastruktur AG aus dem Bundesbahngesetz ergebenden Verpflichtung der Sicherung und der laufenden Verbesserung der Qualität und der Sicherheit der zu betreibenden Schieneninfrastruktur wird im Zusammenhang mit der Zuschussgewährung über Kennzahlen bewertet.

Die jährlichen Zuschussbeträge sind, sofern zwischen ÖBB-Infrastruktur AG und Bund nichts anderes vereinbart wird, im Zuge der Fortschreibung um den anteiligen Betriebsführungsaufwand für jene Schieneninfrastruktur zu reduzieren, die an andere Betreiber übertragen bzw. abweichend von den Bestimmungen zum Geschäftsplan gemäß § 42 (6) Bundesbahngesetz durch die ÖBB-Infrastruktur AG nicht mehr betrieben wird.

Die gesamten gemäß § 42 Bundesbahngesetz im Jahr 2020 gewährten Zuschüsse betragen rd. 2.412,7 Mio. EUR (Vj: rd. 2.328,1 Mio. EUR). Der Zuschuss für Erweiterungs- und Reinvestitionsinvestitionen in Höhe von rd. 986,4 Mio. EUR (Vj: rd. 963,7 Mio. EUR) wurde auf Grund der durchgeführten Investitionsmaßnahmen und einer günstigeren Zinsentwicklung in der Gewinn- und Verlustrechnung um rd. 16,6 Mio. EUR (Vj: rd. 71,3 Mio. EUR) auf rd. 969,8 Mio. EUR (Vj: rd. 892,3 Mio. EUR) reduziert. Der Zuschuss für die Betriebsführung sowie Inspektion, Wartung, Entstörung und Instandsetzung in Höhe von rd. 1.426,3 Mio. EUR (Vj: rd. 1.444,9 Mio. EUR) wurde durch eine Verbesserung in der operativen Geschäftsabwicklung sowie der günstigeren Zinsentwicklung in der Gewinn- und Verlustrechnung in Summe um rd. 379,4 Mio. EUR (Vj: rd. 243,1 Mio. EUR) reduziert.

Der auf die gemäß IAS 23 aktivierten Zinsen entfallende Zuschuss in Höhe von rd. 104,6 Mio. EUR (Vj: rd. 102,3 Mio. EUR) ist als Investitionszuschuss zu sehen und dient zur Abdeckung künftiger Aufwendungen, die in Form von Abschreibungen anfallen. Der Ausweis im Jahresabschluss erfolgt als Reduktion des Zuschusses gemäß § 42 (1) Bundesbahngesetz und wird als Kostenbeitrag dargestellt. Somit wurde für Betriebsführung sowie Inspektion, Wartung, Entstörung und Instandsetzung ein Betrag in Höhe von rd. 1.046,9 Mio. EUR (Vj: rd. 1.099,5 Mio. EUR) ertragswirksam ausgewiesen. Die abgegrenzten Beträge im Zusammenhang mit den Zuschüssen für Erweiterungs- und Reinvestitionen in Höhe von rd. 12,9 Mio. EUR (Vj: rd. 69,1 Mio. EUR) sowie im Zusammenhang mit der Betriebsführung und Lehrlingsausbildung in Höhe von rd. 61,7 Mio. EUR (Vj: rd. 235,3 Mio. EUR) werden unter den sonstigen Verbindlichkeiten ausgewiesen, der abgegrenzte Betrag aus der Instandhaltung in Höhe von rd. 16,8 Mio. EUR (Vj: 7,8 Mio. EUR) in der passiven Rechnungsabgrenzung. Die Spitzabrechnung der Annuität des Brenner Basistunnels ergibt einen Tilgungsanteil für die ÖBB-Infrastruktur AG in Höhe von rd. 3,6 Mio. EUR (Vj: rd. 2,2 Mio. EUR), welcher in der passiven Rechnungsabgrenzung ausgewiesen wird.

Die Entwicklung der Zuschüsse im Jahr 2020 stellt sich demnach wie folgt dar:

in Mio. EUR	Gesamter Zuschuss	Abgrenzungen und Rückzahlungen	Ertragswirksam 2020
§ 42 (1) Betriebsführung	832,2	-362,6	469,6
§ 42 (2) Inspektion, Wartung, Entstörung und Instandsetzung	594,1	-16,8	577,3
§ 42 (2) Erweiterungs- und Reinvestitionen	986,4	-16,6	969,8
Summe	2.412,7	-396,0	2.016,7

Im Berichtsjahr wurde im Dezember 2020 ein Betrag in Höhe von rd. 150,0 Mio. EUR an den Bund refundiert.

Die Entwicklung der Zuschüsse stellte sich im Jahr 2019 wie folgt dar:

in Mio. EUR	Gesamter Zuschuss	Abgrenzungen	Ertragswirksam 2019
§ 42 (1) Betriebsführung	861,4	-331,0	530,4
§ 42 (2) Inspektion, Wartung, Entstörung und Instandsetzung	583,5	-14,4	569,1
§ 42 (2) Erweiterungs- und Reinvestitionen	883,2	9,2	892,4
Summe	2.328,1	-336,2	1.991,9

Hinsichtlich der vom Bund übernommenen Haftungen und Finanzierung ab dem Jahr 2017, die vor allem über Darlehen der Republik Österreich in Erledigung durch die Österreichische Bundesfinanzierungsagentur (OeBFA) aufgenommen werden, wird auf Erläuterung 25 verwiesen.

Darüber hinaus gab es weitere Zuwendungen (i. d. R. Kostenbeiträge zu Investitionsmaßnahmen) seitens der österreichischen Landesregierungen bzw. Gemeinden in Höhe von rd. 77,3 Mio. EUR (Vj: rd. 61,4 Mio. EUR). Des Weiteren wurden Förderungen der EU in Höhe von rd. 9,5 Mio. EUR (Vj: rd. 10,5 Mio. EUR) gewährt. Bei den Investitionszuschüssen und den EU-Förderungen handelt es sich um Kostenbeiträge der öffentlichen Hand oder der EU, die anschaffungskostenmindernd angesetzt wurden.

Bezüge der Mitglieder des Vorstands

Der Vorstand der ÖBB-Holding AG besteht am Bilanzstichtag aus zwei Mitgliedern. Die Vorstandsbezüge in der ÖBB-Holding AG beliefen sich für die in den Berichtsjahren aktiven Vorstandsmitglieder gemäß § 266 Z 2 UGB auf rd. 1.170 TEUR (Vj: rd. 1.412 TEUR). Darin enthalten sind Ansprüche aus Vorperioden und Sachbezüge. Darüber hinaus fielen im Berichtsjahr Zahlungen an gesetzlichen Beiträgen an die Mitarbeitervorsorgekasse über rd. 18 TEUR (Vj: rd. 21 TEUR) und Zahlungen an eine Pensionskasse über rd. 49 TEUR (Vj: rd. 47 TEUR) an. Urlaubsrückstellungen sind gegenüber dem Vorjahr von rd. 201 TEUR um rd. 20 TEUR auf rd. 221 TEUR gestiegen. Die aktuellen Anstellungsverträge sehen keine Abfertigungsverpflichtungen vor. Die Rückstellungen betreffend Zielvereinbarungen betragen zum 31.12.2020 rd. 368 TEUR (Vj: rd. 329 TEUR).

Die Gesamtvergütung der Mitglieder des Vorstands setzt sich aus einer fixen, einer variablen Komponente und Sachbezügen zusammen. Die Höhe der jährlichen variablen Komponenten richtet sich nach der Erreichung von Zielen, die zu Beginn des Geschäftsjahres mit dem Präsidium des Aufsichtsrats vereinbart werden.

Aufgrund der erschwerten wirtschaftlichen Rahmenbedingungen infolge der COVID-19 Krise haben sich die Vorstände bereiterklärt, einen freiwilligen Solidarbeitrag durch Verzicht auf ein Monatsgehalt zu leisten.

In den Anstellungsverträgen der Topföhrungskräfte (Vorstände des Mutter- und der Tochterunternehmen und GeschäftsföhrerInnen von Gesellschaften in ähnlichen Ebenen) wurde eine leistungsorientierte Komponente festgehalten, wodurch sich der Erfolg des Unternehmens maßgeblich auf die Entlohnung niederschlägt. Grundsätzlich erhalten die Topföhrungskräfte einen Lohnbestandteil von 2/3 als Fixum und einen Bestandteil von 1/3 als erfolgsabhängige Komponente. Zwecks Zieldefinition wird jährlich am Beginn des Geschäftsjahres individuell je Gesellschaft eine Score Card erstellt, in der klar vereinbarte, hauptsächlich quantitative ZielgröÖen festgelegt werden. Die ZielgröÖen orientieren sich am Erfolg des Gesamtkonzerns, an der Strategie und an den Schwerpunkten des Gesamtkonzerns. Die tatsächlich ausbezahlten variablen Lohnbestandteile sind in den oben genannten Bezügen des Vorstands bereits eingerechnet.

Die Vorstände der ÖBB-Holding AG nehmen an einem beitragsorientierten außerbetrieblichen Pensionskassenmodell teil, außer es handelt sich bei den Vorständen um MitarbeiterInnen, die in einem für die Zeit der Vorstandstätigkeit karezierten definitiven ÖBB Dienstverhältnis nach den allgemeinen Vertragsbedingungen für Dienstverhältnisse bei den Österreichischen Bundesbahnen (AVB) stehen. Eine Pensionszusage seitens des Unternehmens gibt es nicht.

Bezüge der Mitglieder des Aufsichtsrats

Gemäß der Geschäftsordnung für den Aufsichtsrat der ÖBB-Holding AG kann den Aufsichtsratsmitgliedern eine Vergütung zuerkannt werden. Die Vergütung für ein Aufsichtsratsmandat wurde zuletzt in der Hauptversammlung 2019 neu geregelt. Die Basisvergütung für ein Aufsichtsratsmandat beträgt – wie im Vorjahr – 14 TEUR pro Jahr. Zusätzlich erhält das Aufsichtsratsmitglied für jede Sitzung des Aufsichtsrats, des Präsidiums oder eines Ausschusses ein Sitzungsgeld in der Höhe von 800 EUR. Vorsitzende des Aufsichtsrats erhalten die doppelte, StellvertreterInnen von Vorsitzenden in der ÖBB-Holding AG erhalten die eineinhalbfache Basisvergütung. Mitglieder des Aufsichtsrats, die Vorstandsmitglieder, BelegschaftsvertreterInnen, GeschäftsföhrerInnen oder DienstnehmerInnen im ÖBB-Konzern sind, erhalten keine Aufsichtsratsvergütungen.

Die Aufsichtsratsvergütungen der KapitalvertreterInnen der Aufsichtsratsmitglieder der ÖBB-Holding AG für ihre Tätigkeit in der ÖBB-Holding AG und in weiteren Konzerngesellschaften betrugen rd. 357 TEUR (Vj: rd. 308 TEUR). Die Bezüge der übrigen Aufsichtsratsmitglieder bei den Konzerngesellschaften machten rd. 307 TEUR (Vj: rd. 398 TEUR) aus.

33. Erläuterungen zur Geldflussrechnung

Die Geldflussrechnung zeigt, wie sich die Zahlungsmittel des ÖBB-Konzerns im Laufe des Berichtsjahres durch Mittelzu- und -abflüsse verändert haben. Innerhalb der Geldflussrechnung wird zwischen Zahlungsströmen aus der Geschäftstätigkeit, der Investitionstätigkeit und der Finanzierungstätigkeit unterschieden. Die Darstellung der operativen Teile der Geldflussrechnung erfolgt nach der indirekten Methode.

Der Fonds der liquiden Mittel setzt sich neben Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten (Erläuterung 22) auch aus kurzfristigen übrigen Finanzverbindlichkeiten sowie aus Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten in Höhe von rd. 18,2 Mio. EUR (Vj: rd. 160,9 Mio. EUR) zusammen, die täglich fällig sind und somit die Anforderungen des IAS 7 für die Klassifizierung als Teil des Fonds der liquiden Mittel erfüllen. Jener Teil der Zinszahlung, der nach IAS 23 als Teil der Herstellungskosten von qualifizierten Vermögenswerten aktiviert wird, wird im operativen Cashflow ausgewiesen. Die in dem Zusammenhang erhaltenen Bundeszuschüsse in Höhe von rd. 104,6 Mio. EUR (Vj: rd. 102,3 Mio. EUR) werden ebenfalls im operativen Cashflow unter Veränderungen von Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Schulden und Abgrenzungen dargestellt.

Die wesentlichen Non-Cash-Transaktionen betreffen in beiden Berichtsjahren hauptsächlich Veränderungen von ehemaligen und aktuellen CBL-Transaktionen sowie die Auflösung von passiven Rechnungsabgrenzungen aufgrund von Finanzierungsleasingtransaktionen. Hinsichtlich der Einzahlungen und Auszahlungen aus oder für den Erwerb von konsolidierten Unternehmen wird auf Erläuterung 34 und die dortigen Klammerausdrücke verwiesen.

In der folgenden Tabelle finden Sie die Angaben über die Änderungen von Finanzverbindlichkeiten, deren Einzahlungen und Auszahlungen in der Kapitalflussrechnung im Cashflow aus Finanzierungstätigkeit gezeigt werden.

in Mio. EUR	Stand per 31.12.2019	zahlungs- wirksame Änderungen	Wechselkurs- änderungen	übrige Änderungen Fremdkapital	übrige Änderungen Eigenkapital	Stand per 31.12.2020
Langfristige Finanzverbindlichkeiten						
Anleihen	11.423,7	0,0	-4,4	-1.048,8	0,0	10.370,5
Verbindlichkeiten ggü. Kreditinstituten	5.009,0	525,5	6,0	-32,3	0,0	5.508,2
Finanzverbindlichkeiten Leasing	571,2	-35,8	3,6	-75,3	-0,3	463,4
Übrige Finanzverbindlichkeiten	5.819,1	2.033,0	0,0	-183,2	-9,6	7.659,3
Gesamt langfristige Finanzverbindlichkeiten	22.823,0	2.522,8	5,2	-1.339,6	-9,9	24.001,5
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten						
Anleihen	1.299,1	-1.300,0	0,0	1.051,0	0,0	1.050,1
Verbindlichkeiten ggü. Kreditinstituten	290,4	-90,6	0,0	109,8	0,0	309,6
Finanzverbindlichkeiten Leasing	94,5	-68,1	0,0	186,9	0,0	213,3
Übrige Finanzverbindlichkeiten	674,8	271,4	0,2	129,5	-2,4	1.073,5
Gesamt ohne Finanzverbindlichkeiten, die Teil des Fonds der liquiden Mittel sind	2.358,8	-1.187,3	0,2	1.477,3	-2,4	2.646,6

in Mio. EUR	Stand per 31.12.2018	Änderungen IFRS 16 zum 01.01.2019	zahlungs- wirksame Änderungen	Wechselkurs- änderungen	übrige Änderungen Fremdkapital	übrige Änderungen Eigenkapital	Stand per 31.12.2019
Langfristige Finanzverbindlichkeiten							
Anleihen	12.720,5	0,0	-1,3	1,1	-1.296,6	0,0	11.423,7
Verbindlichkeiten ggü. Kreditinstituten	4.996,0	0,0	281,9	1,2	-270,1	0,0	5.009,0
Finanzverbindlichkeiten Leasing	340,2	397,4	-75,6	0,5	-91,3	0,0	571,2
Übrige Finanzverbindlichkeiten	3.665,3	0,0	2.210,7	0,0	-42,4	-14,5	5.819,1
Gesamt langfristige Finanzverbindlichkeiten	21.722,0	397,4	2.415,7	2,8	-1.700,4	-14,5	22.823,0
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten							
Anleihen	1.539,5	0,0	-1.540,0	0,0	1.299,6	0,0	1.299,1
Verbindlichkeiten ggü. Kreditinstituten	206,3	0,0	-60,5	0,6	144,0	0,0	290,4
Finanzverbindlichkeiten Leasing	18,6	15,6	-18,6	0,0	78,9	0,0	94,5
Übrige Finanzverbindlichkeiten	626,3	0,0	-58,1	0,0	108,4	-1,8	674,8
Gesamt ohne Finanzverbindlichkeiten, die Teil des Fonds der liquiden Mittel sind	2.390,7	15,6	-1.677,2	0,6	1.630,9	-1,8	2.358,8

34. Konzernunternehmen

Die Geschäftsgegenstände des ÖBB-Konzerns stellen sich wie folgt dar:

ÖBB-Personenverkehr

In diesem Teilkonzern werden alle Aktivitäten des Bereichs Transport- und Serviceleistungen im Personenverkehr zusammengefasst. Die Geschäftsfelder betreffen den Schienenfern-, den Schienennah- und den Busverkehr sowie die Reisebürotätigkeiten der Rail Tours Touristik GmbH.

Rail Cargo Austria

Damit der Teilkonzern Rail Cargo Austria sich den Kunden bedarfs- und marktorientiert präsentieren und neben verbindlichen Leistungsversprechen auch maßgeschneiderte Lösungen anbieten kann, gliedern sich die Geschäftsgegenstände in fünf sich ergänzende, länderübergreifende Bahngeschäfte:

- Spedition: Rail Cargo Logistics (RCL) – Bahnspeditionen mit Branchenkompetenz
- Operator: Rail Cargo Operator (RCO) – für hochfrequente Long Haul Shuttles (Intermodal, konventionell, Mix) zwischen Wirtschaftsregionen
- Carrier: Rail Cargo Carrier (RCC) – EVU (Eisenbahnverkehrsunternehmen = Carrier-Leistung) für Eigentraktion (z. B. Grundlast, Einzelwagenverkehr)
- Wagen: Rail Cargo Wagon (RCW) – Wagenvermieter
- TS: Technische Services (TS) – Instandhalter Rollmaterial

ÖBB-Infrastruktur

Die Aufgaben des Teilkonzerns ÖBB-Infrastruktur sind:

- Planung und Bau von Schieneninfrastruktur einschließlich Hochleistungsstrecken, Planung und Bau von damit im Zusammenhang stehenden Projekten sowie Zurverfügungstellung von Schieneninfrastruktur samt Anlagen und Einrichtungen
- Zurverfügungstellung, Betrieb und Erhaltung von bedarfsgerechter und sicherer Schieneninfrastruktur (Wartung, Inspektion, Instandsetzung, Betriebsplanung und Vershub)

Zu den Kerntätigkeiten des ÖBB-Infrastruktur-Teilkonzerns gehören auch der Energieeinkauf, die Energieversorgung und das Stromportfoliomanagement sowie die Vermietung, Entwicklung und Verwertung von Immobilien.

Holding/Sonstige Tätigkeiten

Hier werden die zahlreichen Leitungs-, Finanzierungs- und Servicefunktionen der ÖBB-Holding AG, ihrer übrigen Beteiligungen (z. B. ÖBB-Business Competence Center GmbH, ÖBB-Finanzierungsservice GmbH, ÖBB-Werbung GmbH) und die ÖBB-Produktion Gesellschaft mbH (Erbringung von Traktionsleistungen) zusammengefasst.

Mit der Q Logistics GmbH wurde bis zu ihrem Abgang 2019 auch der Geschäftsbereich der Stückgutlogistik (Lager- und Kontraktlogistik, Stückgutverkehre und Nahrungsmittellogistik) ausgewiesen. Dieser Geschäftsbereich wurde 2019 als abgehender Geschäftsbereich dargestellt (Erläuterung 19). Nach Abgang des Geschäftsbetriebs der Q Logistics GmbH und der Einstellung des operativen Betriebs mit 31.12.2019 wurde die Gesellschaft im Geschäftsjahr 2020 auf OmegaTelos GmbH umbenannt.

Angaben über die zum 31.12.2020 bestehenden Tochterunternehmen, assoziierten Unternehmen, Beteiligungen, sonstigen Anteile sowie Veränderungen des ÖBB-Konzerns im Geschäftsjahr 2020:

Veränderungen des Konsolidierungskreises

Die ÖBB-Postbus GmbH wurde im Berichtsjahr rückwirkend per 01.01.2020 auf die Österreichische Postbus Aktiengesellschaft verschmolzen. Das Tochterunternehmen European Contract Logistics d.o.o. wurde im Jahr 2020 liquidiert und ist somit aus dem Konsolidierungskreis der nach der Vollkonsolidierung bilanzierten Unternehmen ausgeschieden. Weiters wurde im Berichtsjahr 2020 durch den Erwerb von 50% der Geschäftsanteile der Kärntner Beteiligungsverwaltung („KBV“) die LCA Logistik Center Austria Süd GmbH als Equity-Gesellschaft gegründet.

Im Vorjahr wurden Rail Cargo Operator-Port/Rail Services GmbH und iMobility GmbH erstkonsolidiert. Die Rail Cargo Carrier – Germany GmbH wurde rückwirkend per 01.01.2019 auf die Rail Cargo Carrier – PCT GmbH verschmolzen und auf Rail Cargo Carrier – Germany GmbH umbenannt. Weiters wurde im Vorjahr die Rail Cargo Wagon – Austria GmbH auf die Rail Cargo Austria AG verschmolzen. Das Tochterunternehmen European Contract Logistics – Czech Republic s.r.o. wurde 2019 verkauft und ist somit aus dem Konsolidierungskreis der nach der Vollkonsolidierung bilanzierten Unternehmen ausgeschieden.

Übrige Veränderungen des Beteiligungsspiegels

Weitere Zukäufe, Neugründungen und Veränderungen von Konsolidierungsarten sind im untenstehenden Beteiligungsspiegel durch Klammerausdrücke angemerkt.

ÖBB-Personenverkehr-Konzern		Land, Sitz	Konsolidierungsart
Verschmelzung auf Österreichische Postbus Aktiengesellschaft			
100%	ÖBB-Postbus GmbH	A-1100 Wien	V
Neugründung			
100%	OBB ITALIA S.R.L.	IT-20121 Milano MI	V0

Rail Cargo Austria-Konzern		Land, Sitz	Konsolidierungsart
Neugründung			
50%	TransAnt GmbH	A-4020 Linz	E0
49%	LTS Immobilien GmbH	A-2320 Schwechat	E0
40%	ETL Lokservice GmbH	A-2320 Schwechat	E0

ÖBB-Infrastruktur-Konzern		Land, Sitz	Konsolidierungsart
Kauf			
50%	LCA Logistik Center Austria Süd GmbH	A-9586 Fürnitz	E

Sonstige Unternehmen		Land, Sitz	Konsolidierungsart
Konzerninterner Verkauf an ÖBB-Holding AG			
100%	iMobility GmbH	A-1040 Wien	V
Liquidation			
100%	European Contract Logistics (podjetje za spedicijo, prevoznistvo in trgovino) d.o.o.	SLO-2000 Maribor	V

Abkürzungen und Fußnoten

V	Verbundenes vollkonsolidiertes Unternehmen
V0	Verbundenes, aufgrund untergeordneter Bedeutung nicht vollkonsolidiertes Unternehmen
E	Beteiligungsunternehmen nach der Equity-Methode bilanziert (assoziiertes Unternehmen)
E0	Beteiligungsunternehmen aufgrund untergeordneter Bedeutung nicht nach der Equity-Methode bilanziert

An folgenden Unternehmen hielt die ÖBB-Holding AG zum Bilanzstichtag direkt oder indirekt über andere verbundene Unternehmen Beteiligungen (ohne Beteiligungen an kurzfristigen Arbeitsgemeinschaften):

Konzernmutter	Land, Sitz	Konsolidierungsart
100% Österreichische Bundesbahnen-Holding Aktiengesellschaft	A-1100 Wien	V

ÖBB-Personenverkehr	Land, Sitz	Konsolidierungsart
100% ÖBB-Personenverkehr Aktiengesellschaft	A-1100 Wien	V
└▶ 100% Österreichische Postbus Aktiengesellschaft (Verschmelzung mit ÖBB-Postbus GmbH)	A-1100 Wien	V
└▶ 100% ČSAD AUTOBUSY České Budějovice a.s. (Übergang auf Österreichische Postbus Aktiengesellschaft mit Verschmelzung)	CZ-37001 České Budějovice	V
└▶ 100% Rail Tours Touristik Gesellschaft m.b.H.	A-1100 Wien	V
└▶ 100% iMobility GmbH (Kauf konzernintern von ÖBB-Holding AG)	A-1040 Wien	V
└▶ 100% OBB ITALIA S.R.L.	IT-20121 Milano MI	VO
└▶ 98,57% FZB Fahrzeugbetrieb GmbH	A-1100 Wien	V
└▶ 50% (100%) ÖBB-Produktion Gesellschaft mbH	A-1100 Wien	V *)
└▶ 49,9% City Air Terminal Betriebsgesellschaft m.b.H.	A-1300 Wien-Flughafen	E
└▶ 49% (100%) ÖBB-Technische Services-Gesellschaft mbH	A-1110 Wien	V *)
└▶ 100% Technical Services Hungaria Járműjavító Kft.	HU-3527 Miskolc	V
└▶ 100% (Vj: 51%) Technical Services Slovakia, s.r.o. (Zukauf der restlichen 49%)	SK-91701 Trnava	V
└▶ 60% ÖBB STADLER Service GmbH	A-1150 Wien	V
└▶ 51% TS-MÁV Gépészeti Services Kft.	HU-1097 Budapest	V
└▶ 50% TransAnt GmbH	A-4020 Linz	E0
└▶ 49% LTS Immobilien GmbH	A-2320 Schwechat	E0
└▶ 40% ETL Lokservice GmbH	A-2320 Schwechat	E0
└▶ 10% Railteam B.V.	NL-1012 AB Amsterdam	0
└▶ 6,71% (7,38%) Bureau central de clearing s.c.r.l.	B-1060 Bruxelles	0

*) Die übrigen Anteile werden von weiteren Unternehmen im ÖBB-Konzern gehalten.

Rail Cargo Austria	Land, Sitz	Konsolidierungsart
100% Rail Cargo Austria Aktiengesellschaft	A-1100 Wien	V
└▶ 100% Rail Cargo Logistics – Austria GmbH	A-1100 Wien	V
└▶ 100% Rail Cargo Terminal – Sindos Societe S.A.	GR-57022 Thessaloniki	V
└▶ 100% Rail Cargo Logistics – Bulgaria EOOD	BG-1303 Sofia	V
└▶ 100% Rail Cargo Logistics – Croatia d.o.o.	HR-10000 Zagreb	V
└▶ 100% Rail Cargo Logistics – Czech Republic s.r.o.	CZ-61400 Brno	V
└▶ 100% Rail Cargo Logistics – Environmental Services GmbH	A-1100 Wien	V
└▶ 50% AUL Abfallumladelogistik Austria GmbH	A-1220 Wien	E0
└▶ 50% HAELA Abfallverwertung GmbH	A-4470 Enns	E
└▶ 100% Rail Cargo Logistics – Germany GmbH	D-60329 Frankfurt am Main	V
└▶ 100% Rail Cargo Logistics – Hungaria Kft.	HU-1133 Budapest	V
└▶ 100% Rail Cargo Logistics – Italy S.r.l.	I-20832 Desio	V
└▶ 100% Rail Cargo Terminal - Desio S.r.l.	I-20832 Desio	V
└▶ 100% Rail Cargo Terminal – S. Stino S.r.l.	I-30029 Santo Stino di Livenza	V
└▶ 100% Rail Cargo Logistics – Poland Sp.z o.o.	PL-02-796 Warszawa	V
└▶ 100% Rail Cargo Logistics – Romania Solutions SRL	RO-075100 Otopeni	V
└▶ 100% ooo "Rail Cargo Logistics - RUS"	RU-620014 Yekaterinburg	V
└▶ 100% Rail Cargo Logistics Uluslararası Tasimacilik Lojistik ve Ticaret Limited Sirketi	TR-34303 Halkali-Istanbul	V
└▶ 51% Rail Cargo Logistics – BH d.o.o.	BiH-71000 Sarajevo	V
└▶ 74% Rail Cargo Logistics d.o.o.	SLO-1000 Ljubljana	V
└▶ 49% Rail Cargo Logistics – Goldair S.A.	GR-19300 Athen/Aspropyrgos	E

Rail Cargo Austria (Fortsetzung)		Land, Sitz	Konsolidierungsart
└▶ 100%	Rail Cargo Carrier Kft.	HU-1133 Budapest	V
└▶ 100%	Rail Cargo Carrier – Germany GmbH (vormals Rail Cargo Carrier - PCT GmbH; rückwirkend per 1.1.2019 im Mai 2019 verschmolzen und umbenannt)	D-85055 Ingolstadt	V
└▶ 100%	Rail Cargo Carrier d.o.o.	SLO-1000 Ljubljana	V
└▶ 100%	Rail Cargo Carrier – Bulgaria EOOD	BG-1303 Sofia	V
└▶ 100%	Rail Cargo Carrier – Croatia d.o.o.	HR-10000 Zagreb	V
└▶ 100%	Rail Cargo Carrier – Czech Republic s.r.o.	CZ-130 00 Praha 3	V
└▶ 100%	Rail Cargo Carrier – Romania SRL	RO-075100 Otopeni	V
└▶ 100%	Rail Cargo Carrier – Slovakia s.r.o.	SK-82105 Bratislava	V0
└▶ 100%	Rail Cargo Carrier – Poland Sp.z.o.o. (Umbenennung; vor Jänner 2020: Rail Time Polska Sp. z o.o.) (Kauf aller Anteile im Mai 2019)	PL-02-017 Warszawa	V0
└▶ 75%	Rail Cargo Carrier – Italy s.r.l.	I-20832 Desio	V *)
└▶ 100%	Rail Cargo Operator – ČSKD s.r.o.	CZ-13000 Praha 3	V
└▶ 100%	Rail Cargo Operator – Austria GmbH	A-1100 Wien	V
└▶ 100%	Rail Cargo Operator – Hungaria Kft.	HU-1133 Budapest	V
└▶ 100%	Rail Cargo Operator – Port/Rail Services GmbH	D-28195 Bremen	V
└▶ 100%	Rail Cargo Terminal – Praha s.r.o.	CZ-13000 Praha 3	V
└▶ 85% (Vj: 100%)	Rail Cargo Terminal - BILK (Verkauf von 15,0000018% der Anteile im August 2020)	HU-1239 Budapest	V
└▶ 100%	LOGISZTÁR Kft.	HU-1239 Budapest	V0
└▶ 33,33%	boxAgency Kft.	HU-1239 Budapest	E0
└▶ 29,39%	Railport Arad SRL	RO-315200 Judetul Arad	E
└▶ 33,07%	Terminal Brno, a.s.	CZ-61900 Brno	E
└▶ 32,56%	ADRIA KOMBI d.o.o.	SLO-1000 Ljubljana	E
└▶ 99,99%	Rail Cargo Hungaria Zrt.	HU-1133 Budapest	V
└▶ 100%	Technical Services Hungaria Jár್ಮűjavító Kft. (konzerninterner Kauf durch Rail Cargo Hungaria von ÖBB-Technische Services Gesellschaft mbH im Jänner 2021)	HU-3527 Miskolc	V
└▶ 30%	Agrochimtranspack Kft.	HU-4623 Tuszér	E0
└▶ 0,67% (7,48%)	Bureau central de clearing s.c.r.l.	B-1060 Bruxelles	0
└▶ 66%	Rail Cargo Logistics GmbH	A-1100 Wien	V
└▶ 100%	Rail Cargo Logistics s.r.o.	CZ-619 00 Brno	V
└▶ 47,5%	VADECO SRL	RO-900733 Constanta	E
└▶ 51% (100%)	ÖBB-Technische Services Gesellschaft mbH	A-1110 Wien	V *)
└▶ 100%(Vj: 51%)	Technical Services Slovakia, s.r.o. (Zukauf der restlichen 49% der Anteile rückwirkend per 1.1.2020 im Juni 2020)	SK-91701 Trnava	V
└▶ 60%	ÖBB STADLER Service GmbH	A-1150 Wien	V
└▶ 51%	TS-MÁV Gépészeti Services Kft.	HU-1097 Budapest	V
└▶ 49%	LTS Immobilien GmbH	A-2320 Schwechat	E0
└▶ 40%	ETL Lokservice GmbH	A-2320 Schwechat	E0
└▶ 50% (100%)	ÖBB-Produktion Gesellschaft mbH	A-1100 Wien	V *)
└▶ 50%	TransAnt GmbH (konzerninterner Kauf durch Rail Cargo Austria AG von ÖBB-Technische Services Gesellschaft mbH im Jänner 2021)	A-4020 Linz	E0
└▶ 25% (100%)	Rail Cargo Carrier – Italy s.r.l.	I-20832 Desio	V *)
└▶ 18,4%	Xrail AG	B-4058 Basel	0
└▶ 3,53%	Intercontainer-Interfrigo (ICF) SA	B-1060 Bruxelles	0
└▶ KD-Anteil	Kombiverkehr Deutsche Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co. Kommanditgesellschaft	D-60486 Frankfurt am Main	0

*) Die übrigen Anteile werden von weiteren Unternehmen im ÖBB-Konzern gehalten.

ÖBB-Infrastruktur	Land, Sitz	Konsolidierungsart
100% ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft	A-1020 Wien	V
└▶ 100% Austrian Rail Construction & Consulting GmbH	A-1020 Wien	V0
└▶ 100% Austrian Rail Construction & Consulting GmbH & Co KG	A-1020 Wien	V0
└▶ 100% Güterterminal Werndorf Projekt GmbH	A-1020 Wien	V
└▶ 100% Mungos Sicher & Sauber GmbH	A-1150 Wien	V
└▶ 100% Mungos Sicher & Sauber GmbH & Co KG	A-1150 Wien	V
└▶ 100% Netz- und Streckenentwicklung GmbH	A-1020 Wien	V0
└▶ 100% ÖBB-Güterzentrum Wien Süd Betriebsgesellschaft m.b.H.	A-1020 Wien	V0
└▶ 100% ÖBB-Immobilienmanagement Gesellschaft mbH	A-1020 Wien	V
└▶ 100% ÖBB-Projektentwicklung GmbH	A-1020 Wien	V
└▶ 100% ÖBB-Realitätenbeteiligungs GmbH & Co KG	A-1020 Wien	V
└▶ 100% Elisabethstraße 7 Projektentwicklung GmbH & Co KG	A-1020 Wien	V
└▶ 100% Elisabethstraße 9 Projektentwicklung GmbH & Co KG	A-1020 Wien	V
└▶ 100% Gauermannasse 2–4 Projektentwicklung GmbH & Co KG	A-1020 Wien	V
└▶ 100% Mariannengasse 16–20 Projektentwicklung GmbH & Co KG	A-1020 Wien	V
└▶ 100% Operngasse 16 Projektentwicklung GmbH & Co KG	A-1020 Wien	V
└▶ 100% ÖBB-Stiftungs Management Gesellschaft mbH	A-1020 Wien	V0
└▶ 100% Rail Equipment GmbH	A-1040 Wien	V
└▶ 100% Rail Equipment GmbH & Co KG	A-1040 Wien	V
└▶ 50% LCA Logistik Center Austria Süd GmbH	A-9586 Fürnitz	E
└▶ 51% WS Service GmbH	A-3151 St. Georgen am Steinfeld	V
└▶ 50% Galleria di Base del Brennero – Brenner Basistunnel BBT SE	I-39100 Bozen	E
└▶ 43,05% Weichenwerk Wörth GmbH	A-3151 St. Georgen am Steinfeld	E
└▶ 27,74% (31.12.2020: 25%) Breitspur Planungsgesellschaft mbH (Erhöhung der Anteile im Jänner 2021)	A-1010 Wien	E
└▶ 8% HIT Rail B.V.	NL-3500 HA Utrecht	0
└▶ KG-Anteil Tiefgarage Stuben Gesellschaft m.b.H. & Co. KG	A-6762 Stuben/Arlberg	0
Sonstige	Land, Sitz	Konsolidierungsart
100% ÖBB-Business Competence Center GmbH	A-1030 Wien	V
└▶ 34% Wellcon Gesellschaft für Prävention und Arbeitsmedizin GmbH	A-1030 Wien	E
100% ÖBB-Finanzierungsservice GmbH	A-1100 Wien	V
100% ÖBB-Werbung GmbH	A-1100 Wien	V
100% OmegaTelos GmbH (Umbenennung; vormals Q Logistics GmbH)	A-1100 Wien	V
└▶ 100% European Contract Logistics - Slovakia s.r.o. „v likvidácii“	SK-81103 Bratislava	V0
└▶ 95% European Contract Logistics - Serbia d.o.o.	SRB-11070 Novi Beograd	V0
└▶ 45% logMAster Kft.	HU-2151 Fot	E
26% Verkehrsauskunft Österreich VAO GmbH	A-1150 Wien	E0
2% EUROFIMA Europäische Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmaterial AG	CH-4001 Basel	0

Anteile in % in Klammern weisen jenen Beteiligungsansatz aus, der innerhalb des gesamten ÖBB-Konzerns von mehreren Gesellschaften gehalten wird. Sollte die Angabe mit Vj: gekennzeichnet sein, beziehen sich die Angaben auf das Vorjahr.

Abkürzungen

V	Verbundenes vollkonsolidiertes Unternehmen
V0	Verbundenes, aufgrund untergeordneter Bedeutung nicht vollkonsolidiertes Unternehmen
E	Beteiligungsunternehmen nach der Equity-Methode bilanziert (assoziiertes Unternehmen)
E0	Beteiligungsunternehmen aufgrund untergeordneter Bedeutung nicht nach der Equity-Methode bilanziert
0	Sonstiges Beteiligungsunternehmen
i. L.	In Liquidation

Nachfolgend werden Eigenkapital und Jahresergebnis jener Tochterunternehmen dargestellt, die nicht in den Konzernabschluss einbezogen wurden und an denen zumindest 20% der Anteile gehalten werden. Die Angaben zum Eigenkapital und zum Jahresergebnis wurden aus den Jahresabschlüssen gemäß dem jeweiligen nationalen Bilanzierungsrecht übernommen, Ausnahmen wurden mit entsprechenden Fußzeilen gekennzeichnet.

Das Eigenkapital ausländischer Gesellschaften ist zum Stichtagskurs auf EUR umgerechnet. Das Jahresergebnis ist zum Durchschnittskurs auf EUR umgerechnet. Die Werte wurden gemäß den jeweiligen nationalen Bilanzierungsrechten ermittelt.

		Eigenkapital in TEUR		Jahresergebnis in TEUR	
ÖBB-Personenverkehr-Konzern		31.12.2020	31.12.2019	2020	2019
100%	ÖBB ITALIA S.R.L.	37	NEU 2020	27	NEU 2020

		Eigenkapital in TEUR		Jahresergebnis in TEUR	
Rail Cargo Group		31.12.2020	31.12.2019	2020	2019
100%	Rail Cargo Carrier – Slovakia s.r.o.	427	445	-1	41
100%	Rail Cargo Carrier – Poland Sp.z.o.o.	-112	-122	8	-197
100%	LOGISZTÁR Kft.	388	667	113	-36
50%	AUL Abfallumladelogistik Austria GmbH	547	720	-187	-190 ¹⁾
50%	TransAnt GmbH	2.185	NEU 2020	0	NEU 2020
49%	LTS Immobilien GmbH	2.100	NEU 2020	0	NEU 2020
40%	ETL Lokservice GmbH	1.100	NEU 2020	0	NEU 2020
33,33%	boxXagency Kft.	99	-73	-86	-55 ¹⁾
30%	Agrochimtranspack Kft.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.

Abkürzungen und Fußnoten

- ¹⁾ Vorläufige Werte für 2020.
k. A. Keine Angaben.

		Eigenkapital in TEUR		Jahresergebnis in TEUR	
ÖBB-Infrastruktur-Konzern		31.12.2020	31.12.2019	2020	2019
100%	Austrian Rail Construction & Consulting GmbH	137	138	0	0
100%	Austrian Rail Construction & Consulting GmbH & Co KG	208	208	-2	-2
100%	Netz- und Streckenentwicklung GmbH	83	89	-6	-6
100%	ÖBB-Güterzentrum Wien Süd Betriebsgesellschaft m.b.H.	23	26	-4	-3
100%	ÖBB-Stiftungs Management Gesellschaft mbH	72	72	0	0

		Eigenkapital in TEUR		Jahresergebnis in TEUR	
Sonstige		31.12.2020	31.12.2019	2020	2019
100%	European Contract Logistics – Slovakia s.r.o. „v likvidácii“ (i. L.)	i. L.	i. L.	i. L.	i. L.
95%	European Contract Logistics – Serbia d.o.o.	k.A.	248	k.A.	6
26%	Verkehrsauskunft Österreich VAO GmbH	2.441	2.675	-559	-558 ¹⁾

Abkürzungen und Fußnoten

- ¹⁾ Vorläufige Werte für 2020.
i. L. In Liquidation.
k. A. Keine Angaben.

35. Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Mit dem ersten Teilbescheid vom 12.01.2021 zu den Stationsentgelten wurde von der Schienen-Control GmbH (SCK) eine wichtige Entscheidung zugunsten der ÖBB-Infrastruktur AG getroffen. Der Teilbescheid umfasst die Stationsentgelte der Produktkataloge 2012 bis 26.11.2015 und deckt die Rechtslage vor Inkrafttreten der EisbG-Novelle BGBl I 137/15 (der Umsetzung der RL 2012/34/EU in nationales Recht; Zuordnung der Personenbahnsteige zum Mindestzugangspaket) ab. Der Zeitraum ab 27.11.2015 ist anhand der neuen Rechtslage zu beurteilen. Die Regulierungsbehörde sieht hier die Notwendigkeit weiterer Ermittlungsschritte. Dieser Sachverhalt würde sich auf den Posten sonstige Rückstellungen auswirken.

Um gegen die negativen wirtschaftlichen Folgen der COVID-19-Pandemie anzugehen und die Eisenbahnunternehmen zu unterstützen, haben die Mitgliedstaaten gemäß der Verordnung (EU) 2020/1429 die Möglichkeit, den Infrastrukturbetreibern zu gestatten, Entgelte für den Zugang zu Eisenbahninfrastruktur zu ermäßigen, zu erlassen oder zu stunden. Mit delegierter Verordnung (EU) 2020/2180 der Europäischen Kommission vom 18.12.2020 wurde der Bezugszeitraum von 01.03.2020 bis ursprünglich 31.12.2020 dahingehend verlängert, sodass diese Verordnung nunmehr bis 30.06.2021 gilt. Das BMK ermächtigt die ÖBB-Infrastruktur AG auf Grundlage dieser Verordnung von der Aussetzung der Wegeentgelte (direkte Kosten und Marktaufschläge) die Marktsegmente 1) Güterverkehr manipuliert (Kombinierter Verkehr und Einzelwagenverkehr), 2) Güterverkehr nicht manipuliert und 3) eigenwirtschaftlicher Personenverkehr Gebrauch zu machen.

Mit Verträgen vom 21.01.2021 hat die ÖBB-Infrastruktur AG drei Finanzierungsverträge mit einem Nominale in Höhe von insgesamt rd. 552,0 Mio. EUR und einer Laufzeit von jeweils zweieinhalb, sechs und 30 Jahren über die Österreichische Bundesfinanzierungsagentur (ÖBFA) mit der Republik Österreich abgeschlossen.

Der Vorstand der ÖBB-Holding AG hat den geprüften Konzernabschluss zum 31.12.2020 am 25.03.2021 zur Weitergabe an den Aufsichtsrat freigegeben. Der Aufsichtsrat hat die Aufgabe, den Konzernabschluss zu prüfen und zu erklären, ob er den Konzernabschluss billigt.

Darüber hinaus gibt es keine berichtspflichtigen Ereignisse nach dem Bilanzstichtag, die eine wesentliche Auswirkung auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage haben.

36. Die Organe der Muttergesellschaft des ÖBB-Konzerns

Im Geschäftsjahr 2020 (bis zum Zeitpunkt der Aufstellung des Konzernabschlusses) waren folgende Personen als Mitglieder des Vorstands oder als Mitglieder des Aufsichtsrats der ÖBB-Holding AG bestellt:

Vorstandsmitglieder

Ing. Mag. (FH) Andreas Matthä
Mag. Arnold Schiefer

Vorsitzender des Vorstandes

Aufsichtsratsmitglieder

Mag. ^a Andrea Reithmayer	ab 28.05.2020	Vorsitzende (ab 04.06.2020)
Mag. Gilbert Trattner	bis 28.05.2020	Vorsitzender
Dr. Kurt Weinberger		1. Stellvertreter der Vorsitzenden
Dipl.-Ing. Herbert Kasser	ab 16.03.2020	2. Stellvertreter des/der Vorsitzenden (ab 20.03.2020)
Mag. Christian Weissenburger	bis 16.03.2020	2. Stellvertreter des Vorsitzenden
Roman Hebenstreit		3. Stellvertreter der Vorsitzenden/Belegschaftsvertreter
Dr. ⁱⁿ Cattina Leitner		
Mag. ^a Elfriede Baumann	ab 28.05.2020	
Mag. ^a Brigitte Ederer	ab 28.05.2020	
Mag. Markus Himmelbauer	ab 28.05.2020	
Dr. ⁱⁿ Angela Köppl	ab 28.05.2020	
Dipl.-Ing. ⁱⁿ Dr. ⁱⁿ Monika Forstinger	bis 28.05.2020	
Mag. Wolf Dieter Hofer	bis 28.05.2020	
Dr. ⁱⁿ Barbara Kolm	bis 28.05.2020	
Karl Ochsner	bis 28.05.2020	
Mag. Andreas Martinsich		Belegschaftsvertreter
Günter Blumthaler		Belegschaftsvertreter
Mag. ^a Olivia Janisch		Belegschaftsvertreterin

Eine Darstellung über im Berichtszeitraum gewährte Vergütungen ist in Erläuterung 32 („Transaktionen mit nahestehenden Unternehmen und Personen“) ersichtlich.

Wien, am 25.03.2021

Der Vorstand

Ing. Mag. (FH) Andreas Matthä

Mag. Arnold Schiefer

Bestätigungsvermerk*

Bericht zum Konzernabschluss

Prüfungsurteil

Wir haben den Konzernabschluss der **Österreichische Bundesbahnen-Holding Aktiengesellschaft, Wien**, und ihrer Tochtergesellschaften (der Konzern), bestehend aus der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2020, der Konzerngesamtergebnisrechnung, der Konzerneigenkapitalveränderungsrechnung und der Konzerngeldflussrechnung für das an diesem Stichtag endende Geschäftsjahr und dem Konzernanhang, geprüft.

Nach unserer Beurteilung entspricht der beigefügte Konzernabschluss den gesetzlichen Vorschriften und vermittelt ein möglichst getreues Bild der Vermögens- und Finanzlage des Konzerns zum 31. Dezember 2020 sowie der Ertragslage und der Zahlungsströme des Konzerns für das an diesem Stichtag endende Geschäftsjahr in Übereinstimmung mit den International Financial Reporting Standards (IFRS), wie sie in der EU anzuwenden sind, und den zusätzlichen Anforderungen des § 245a UGB.

Grundlage für das Prüfungsurteil

Wir haben unsere Abschlussprüfung in Übereinstimmung mit den österreichischen Grundsätzen ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführt. Diese Grundsätze erfordern die Anwendung der International Standards on Auditing (ISA). Unsere Verantwortlichkeiten nach diesen Vorschriften und Standards sind im Abschnitt "Verantwortlichkeiten des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses" unseres Bestätigungsvermerks weitergehend beschrieben. Wir sind vom Konzern unabhängig in Übereinstimmung mit den österreichischen unternehmensrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften und wir haben unsere sonstigen beruflichen Pflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Wir sind der Auffassung, dass die von uns bis zum Datum des Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu diesem Datum zu dienen.

Der Abschluss der Österreichische Bundesbahnen-Holding Aktiengesellschaft für das am 31. Dezember 2019 endende Geschäftsjahr wurde von einem anderen Abschlussprüfer geprüft, der einen Bestätigungsvermerk mit einem uneingeschränkten Prüfungsurteil zu diesem Abschluss am 24. März 2020 abgegeben hat.

Verantwortlichkeiten der gesetzlichen Vertreter und des Aufsichtsrats für den Konzernabschluss

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Konzernabschlusses und dafür, dass dieser in Übereinstimmung mit den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den zusätzlichen Anforderungen des § 245a UGB ein möglichst getreues Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig erachten, um die Aufstellung eines Konzernabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern ist.

Bei der Aufstellung des Konzernabschlusses sind die gesetzlichen Vertreter dafür verantwortlich, die Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu beurteilen, Sachverhalte im Zusammenhang mit der Fortführung der Unternehmenstätigkeit – sofern einschlägig – anzugeben, sowie dafür, den Rechnungslegungsgrundsatz der Fortführung der Unternehmenstätigkeit anzuwenden, es sei denn, die gesetzlichen Vertreter beabsichtigen, entweder den Konzern zu liquidieren oder die Unternehmenstätigkeit einzustellen oder haben keine realistische Alternative dazu.

Der Prüfungsausschuss ist verantwortlich für die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses des Konzerns.

Verantwortlichkeiten des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses

Unsere Ziele sind, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der Konzernabschluss als Ganzes frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern ist, und einen Bestätigungsvermerk zu erteilen, der unser Prüfungsurteil beinhaltet. Hinreichende Sicherheit ist ein hohes Maß an Sicherheit, aber keine Garantie dafür, dass eine in Übereinstimmung mit den österreichischen Grundsätzen ordnungsmäßiger Abschlussprüfung, die die Anwendung der ISA erfordern, durchgeführte Abschlussprüfung eine wesentliche falsche Darstellung, falls eine solche vorliegt, stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus dolosen Handlungen oder Irrtümern resultieren und werden als wesentlich angesehen, wenn von ihnen einzeln oder insgesamt vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie die auf der Grundlage dieses Konzernabschlusses getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Nutzern beeinflussen.

Als Teil einer Abschlussprüfung in Übereinstimmung mit den österreichischen Grundsätzen ordnungsmäßiger Abschlussprüfung, die die Anwendung der ISA erfordern, üben wir während der gesamten Abschlussprüfung pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung.

Darüber hinaus gilt:

- ▶ Wir identifizieren und beurteilen die Risiken wesentlicher falscher Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern im Konzernabschluss, planen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken, führen sie durch und erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen. Das Risiko, dass aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist höher als ein aus Irrtümern resultierendes, da dolose Handlungen kollusives Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen oder das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.
- ▶ Wir gewinnen ein Verständnis von dem für die Abschlussprüfung relevanten internen Kontrollsystem, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit des internen Kontrollsystems des Konzerns abzugeben.
- ▶ Wir beurteilen die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte in der Rechnungslegung und damit zusammenhängende Angaben.
- ▶ Wir ziehen Schlussfolgerungen über die Angemessenheit der Anwendung des Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit durch die gesetzlichen Vertreter sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die erhebliche Zweifel an der Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir die Schlussfolgerung ziehen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, in unserem Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Konzernabschluss aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch die Abkehr des Konzerns von der Fortführung der Unternehmenstätigkeit zur Folge haben.
- ▶ Wir beurteilen die Gesamtdarstellung, den Aufbau und den Inhalt des Konzernabschlusses einschließlich der Angaben sowie ob der Konzernabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse in einer Weise wiedergibt, dass ein möglichst getreues Bild erreicht wird.
- ▶ Wir erlangen ausreichende geeignete Prüfungsnachweise zu den Finanzinformationen der Einheiten oder Geschäftstätigkeiten innerhalb des Konzerns, um ein Prüfungsurteil zum Konzernabschluss abzugeben. Wir sind verantwortlich für die Anleitung, Überwachung und Durchführung der Konzernabschlussprüfung. Wir tragen die Alleinverantwortung für unser Prüfungsurteil.

Wir tauschen uns mit dem Prüfungsausschuss unter anderem über den geplanten Umfang und die geplante zeitliche Einteilung der Abschlussprüfung sowie über bedeutsame Prüfungsfeststellungen, einschließlich etwaiger bedeutsamer Mängel im internen Kontrollsystem, die wir während unserer Abschlussprüfung erkennen, aus.

Bericht zum Konzernlagebericht

Der Konzernlagebericht ist aufgrund der österreichischen unternehmensrechtlichen Vorschriften darauf zu prüfen, ob er mit dem Konzernabschluss in Einklang steht und ob er nach den geltenden rechtlichen Anforderungen aufgestellt wurde.

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Konzernlageberichts in Übereinstimmung mit den österreichischen unternehmensrechtlichen Vorschriften.

Wir haben unsere Prüfung in Übereinstimmung mit den Berufsgrundsätzen zur Prüfung des Konzernlageberichts durchgeführt.

Urteil

Nach unserer Beurteilung ist der Konzernlagebericht nach den geltenden rechtlichen Anforderungen aufgestellt worden und steht in Einklang mit dem Konzernabschluss.

Erklärung

Angesichts der bei der Prüfung des Konzernabschlusses gewonnenen Erkenntnisse und des gewonnenen Verständnisses über den Konzern und sein Umfeld wurden wesentliche fehlerhafte Angaben im Konzernlagebericht nicht festgestellt.

Wien, am 25. März 2021

Ernst & Young

Wirtschaftsprüfungsgesellschaft m.b.H.

Mag. Christoph Harreither eh

Wirtschaftsprüfer

Mag. Stefan Uher eh

Wirtschaftsprüfer

* Die Veröffentlichung oder Weitergabe des Konzernabschlusses mit unserem Bestätigungsvermerk darf nur in der von uns bestätigten Fassung erfolgen. Dieser Bestätigungsvermerk bezieht sich ausschließlich auf den deutschsprachigen und vollständigen Konzernabschluss samt Konzernlagebericht. Für abweichende Fassungen sind die Vorschriften des § 281 Abs. 2 UGB zu beachten.

Glossar

AVB	Allgemeine Vertragsbedingungen für Dienstverhältnisse bei den Österreichischen Bundesbahnen
Bf.	Bahnhof
BIP	Bruttoinlandsprodukt
BMF	Bundesministerium für Finanzen
BMK	Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie
CBL	Cross-Border-Leasing
CER	Community of European Railway
CO₂	Kohlendioxid
COSO	Committee of Sponsoring Organisations of the Treadway Commission
Definitivstellung	„MitarbeiterInnen mit Definitivstellung“ sind ÖBB Angestellte, die den „Allgemeinen Vertragsbedingungen für Dienstverträge bei den Österreichischen Bundesbahnen“ (AVB) unterliegen, vor dem 01.01.1995 eingetreten und aufgrund der Bestimmungen der AVB unkündbar sind. Im hier gebräuchlichen Sinne werden unter dem Begriff auch die ehemaligen Postbeamten beim Postbus verstanden.
EBIT	Earnings before Interests and Taxes. Das EBIT entspricht dem Betriebsergebnis (ohne Ergebnis aus nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmen) der Konzern-Gewinn-und-Verlust-Rechnung.
EBITDA	= EBIT + Abschreibungen
EBIT-Marge	= EBIT / Gesamterträge
EBT	Earnings before Taxes
Eigenkapitalquote	= Eigenkapital / Gesamtkapital
Eigenkapitalrentabilität	= EBT / Eigenkapital
EMTN	European Medium Term Note
EP	Europäisches Parlament
EUR	Euro
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
EZB	Europäische Zentralbank
F&E	Forschung und Entwicklung
Free Cashflow	= Cashflow aus der betrieblichen Tätigkeit + Cashflow aus der Investitionstätigkeit
FTE	Vollzeitäquivalent (Full Time Equivalent)
GBTkm	Gesamtbruttotonnenkilometer (= Frachtgewicht + Eigengewicht des Wagenzuges x Zugkilometer)
Gesamterträge pro MitarbeiterIn	= Gesamterträge / durchschnittliche Mitarbeiteranzahl (Köpfe)
Gesamtkapitalrentabilität	= EBIT / Gesamtkapital
GWh	Gigawattstunde
GWL	Gemeinwirtschaftliche Leistung

IASB	International Accounting Standards Board
IFAC	International Federation of Accounts
IFRS / IAS	International Financial Reporting Standards
IFRIC	International Financial Reporting Interpretations Committee
IKS	Internes Kontrollsystem
ISAs	International Standards on Auditing
km	Kilometer
Mio.	Millionen
Mrd.	Milliarden
Net Debt	= Verzinsliches Fremdkapital - verzinsliches Vermögen
Net Gearing	= Net Debt / Eigenkapital
OeNB	Oesterreichische Nationalbank
Personalintensität	= Personalaufwand / Gesamterträge
Pkm	Personenkilometer (= beförderte Personen x gefahrene Kilometer)
Railjet	neuer Fernverkehrszug
RCC	Rail Cargo Carrier
RCG	Rail Cargo Group
RCO	Rail Cargo Operator
ROCE	= EBIT / Capital Employed
rd.	rund
Sachanlagedeckungsgrad	= Eigenkapital / Sachanlagevermögen
Sachanlagedeckungsgrad II	= (Eigenkapital + langfristiges Fremdkapital) / Sachanlagevermögen
Sachanlagenintensität	= Sachanlagevermögen / Gesamtvermögen
SCHIG	Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft
SIC	Standards Interpretation Committee
TEUR	Tausend Euro
t	Tonnen
tkm	Tonnenkilometer (= beförderte Tonnen x gefahrene Kilometer)
Traktion	Antrieb von Zügen
USD	United States Dollar
Vj	Vorjahr
WIFO	Österreichisches Institut für Wirtschaftsforschung
Working Capital	= Vorräte (exkl. Verwertungsobjekte und geleistete Anzahlungen auf Bestellungen) + Forderungen aus Lieferungen und Leistungen - Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen
Zkm	Zugkilometer

Impressum

Herausgeber

ÖBB-Holding AG
Am Hauptbahnhof 2
1100 Wien
Tel.: +43 1 93000-0
E-Mail: holding@oebb.at
Web: oebb.at

Anfragen zum Geschäftsbericht

ÖBB-Holding AG
Konzernkommunikation
Am Hauptbahnhof 2
1100 Wien
Tel.: +43 1 93000-44075
E-Mail: kommunikation@oebb.at
Web: oebb.at

ÖBB-Kundenservice

Rund um die Uhr erhalten Sie Auskünfte
zu Bahn und Bus bei unserem ÖBB Kundenservice.
Tel.: 05-1717 aus ganz Österreich ohne Vorwahl zum
Ortstarif bzw. +43 5-1717 aus dem Ausland.



Projektleitung

Benedict Leutner BA, Sabrine Al-Rawi BA

Projektteam & Redaktion

Mag. Robert Lechner, Gabriele Windhager-Zornig
(Imageteil)
Mag.^a Theresa Wirth & Konzernrechnungswesen
mit Unterstützung von firesys GmbH
(Corporate Governance, Konzernlagebericht und -abschluss)

Kreation, Gestaltung & Projektabwicklung

Matthias Flödl & Sebastian Treytl (Imageteil)
www.newstouse.at

AutorInnen

Christa Danner, Matthias Flödl, Julia Kropik,
Friedrich Ruhm (Imageteil)

Lektorat

Jürgen Ehrmann

Fotos

Roman Boensch, Harald Eisenberger, Michael Fritscher,
Benjamin Kedziora, Marek Knopp, Dietmar Mathis,
David Payr, Franz Georg Piki, Pixabay, Roland Rudolph,
Salinen Austria, Andreas Scheiblecker, Hanno Thurnher,
ÖBB

Produktion

ÖBB-Werbung GmbH, Produktionsnr. 111021-0030
Herbert Weiser (Druckvorstufe)

Druck & Herstellung

Gerin Druck GmbH, Vertragspartner der ÖBB
Dieser Bericht wurde CO₂-neutral auf in Österreich pro-
duziertem Recyclingpapier aus 100 % Altstoffen gedruckt.

Hinweis

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wurde bei Personen nicht durchgängig die männliche und weibliche Form
angeführt. Gemeint sind selbstverständlich immer beide Geschlechter.

Disclaimer

Dieser Bericht enthält auch zukunftsbezogene Einschätzungen und Aussagen, die wir auf Basis aller uns zum gegen-
wärtigen Zeitpunkt zur Verfügung stehenden Informationen getroffen haben. Diese zukunftsbezogenen Aussagen
werden üblicherweise mit Begriffen wie „erwarten“, „schätzen“, „planen“, „rechnen“ etc. umschrieben. Wir weisen
darauf hin, dass die tatsächlichen Gegebenheiten – und damit auch die tatsächlichen Ergebnisse – aufgrund ver-
schiedenster Faktoren von den in diesem Bericht dargestellten Erwartungen abweichen können.

Die in diesem Bericht enthaltenen Angaben wurden nach bestem Wissen erstellt und mit großer Sorgfalt auf ihre
Richtigkeit überprüft. Satz- und Druckfehler vorbehalten. Dieser Geschäftsbericht wird nur in elektronischem Format
zur Verfügung gestellt: konzern.oebb.at/gb2020



02/07

Baustart für ÖBB Ökostromzentrale

Die größten Umbauarbeiten seit dem fast 100-jährigen Bestehen des Kraftwerks Spullersee beginnen. Dabei werden die Druckrohrleitungen komplett erneuert. Sämtliche Arbeiten finden unter Einhaltung aller Sicherheitsbestimmungen im hochalpinen Gelände auf über 1.800 Metern Seehöhe statt.

Das war 2020



03/07

Die neue Kampagne „Zukunft neu denken“

Die Krise hat uns alle einiges gelehrt und unsere Sichtweisen verändert. Mit der aktuellen Kampagne positionieren sich die Österreichischen Bundesbahnen einmal mehr als die, die es möglich machen. Die ÖBB sollen so verstärkt als Enabler für klimafreundlichen Urlaub in Österreich positioniert werden und wieder Lust aufs Reisen mit Bus und Bahn machen.

21/08

ÖBB investieren 40 Millionen Euro in Nightjet-Hub in Wien-Simmering

Die ÖBB Werkstätte in Simmering ist eine der fünf größten Werkstätten der ÖBB-Technische Services und dabei das Kompetenzzentrum für Wartung und Instandhaltung von Fernverkehrszügen. Zukünftig wird Simmering auch der zentrale Standort für die Wartung der neuen Nightjet-Garnituren werden.



01/09

Neue ÖBB Lehrwerkstätte Bludenz

Die Bahn der Zukunft braucht geschulte Fachkräfte – die ÖBB nehmen diese Herausforderung ernst. Das beweist der Neubau der Lehrwerkstätte am neuen Standort in Bludenz. Anfang September wurde die Talentschmiede mit modernsten Anlagen und mehr Platz für höchsten Ausbildungsstandard gemeinsam mit Klimaschutzministerin Leonore Gewessler eröffnet.



08/09

Digitale automatische Kupplung

Die integrierte Strom- und Datenleitung der digitalen automatischen Kupplung (DAK) ermöglicht erstmals die weitgehend automatisierte Kupplung und schafft auch die Voraussetzungen für die Automatisierung und Digitalisierung des Schienengüterverkehrs in Europa – ein wichtiger Schritt, um dessen Attraktivität und Produktivität zu steigern.



11/09

Wasserstoffzug im Fahrgastbetrieb im Test

Zum ersten Mal in Österreich testen die ÖBB seit Anfang September im Planbetrieb mit Fahrgästen einen Wasserstoffzug anstelle eines Dieseltriebzuges. Im Rahmen einer rund zehnwoöchigen Testphase wurde der „Coradia iLint“ von Alstom in technischer, betrieblicher und wirtschaftlicher Sicht begutachtet.



16/10

Vorstellung des Rahmenplans mit Bundesministerin

Rund 17,5 Milliarden Euro werden die ÖBB bis 2026 im Auftrag der Bundesregierung in eine moderne und leistungsfähige Bahninfrastruktur investieren und weitere fünf Milliarden Euro für Projekte, die nach 2026 umgesetzt werden. Damit werden Strecken, Bahnhöfe und Sicherungstechnik fit für die Zukunft gemacht.

30/11

Güterterminal Wolfurt Teil des AlbatrossExpress-Netzwerks

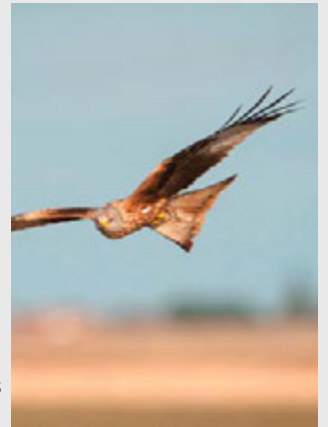
Das Netzwerk garantiert eine Anbindung an die sehr wichtigen Containerterminals in den Häfen Rotterdam und Antwerpen, die beide sehr ambitionierte und nachhaltige Wachstumsstrategien mit dem Ausbau des Schienen-güterverkehrs verfolgen.



13/11

Vogelschutz entlang der S7

Die ÖBB-Infrastruktur AG und der Nationalpark Donau-Auen setzen ein Zeichen für die Artenvielfalt – Vogelschutz entlang der S7. Als Partner im transnationalen Projekt „LIFE Danube Free Sky“ setzen sich die ÖBB gemeinsam mit dem Nationalpark Donau-Auen für den Vogelschutz entlang der Donau ein und machen die S7 südlich des Nationalparks vogelsicher.



31/12

Ersatzteile aus 3D-Druckern

Nicht weit von der Lehrwerkstätte St. Pölten werden in Hallen der ÖBB-Technische Services Züge und Zugkomponenten repariert und gewartet. Da keine Ersatzteile mehr in der geforderten Qualität zu bekommen waren, entstand die Idee, die dringend benötigten Batteriestützen mit dem 3D-Drucker der Lehrwerkstatt anzufertigen.

»Andreas Matthä hat als Vorstandsvorsitzender in hohem Ausmaß bewiesen, dass er das Unternehmen mit großer fachlicher Kompetenz, strategischem Weitblick und viel Engagement steuert und auch in schwierigen Zeiten auf Kurs hält.«

ANDREA REITHMAYER,
AUFSICHTSRATSVORSITZENDE ÖBB-HOLDING AG



17/12

Andreas Matthä zum CEO der ÖBB-Holding wiederbestellt

Der Aufsichtsrat der ÖBB-Holding AG hat Andreas Matthä neuerlich zum Vorstandsvorsitzenden bestellt und sich mit einstimmigem Beschluss für eine Verlängerung seiner Funktionsperiode, beginnend mit 1. Juli 2021, ausgesprochen.

4,2 Mio.t

eingesparte Treibhausgas-
emissionen in Österreich
durch ÖBB Verkehrs-
leistungen mit Bahn und Bus

CO₂-Emissionen des
ÖBB Schienenverkehrs
im Vergleich zu ...

Pkw

1:27

Lkw

1:40

Flugzeug

1:51

(Stand 2019)

HEUTE. FÜR MORGEN. FÜR UNS.

unsereoebb.at